

**Débat sur le projet POCL**  
**Contribution finale de la CCI du Cher :**  
**« Pour une approche prospective plus ouverte et une méthode adaptée à l'incertitude »**

A l'ouverture du débat public, Réseau Ferré de France a présenté quatre scénarios et la grille de synthèse de l'analyse comparative des scénarios retenait les principaux critères suivants :

- L'évaluation des risques d'impacts sur l'environnement,
- Les effets sur l'aménagement du territoire et les aires urbaines
- Le montant des investissements
- La Valeur Actualisée Nette (ainsi que le T.R.I), impactée notamment par les estimations de trafic.

Dès le début du débat, dans ses différentes présentations RFF n'a pas su dissimuler sa préférence pour le scénario médian, plus apte à concurrencer le transport aérien sur les flux Ile de France / sud-est. Ceci a très rapidement suscité des réactions vives en réunions publiques. Cette préférence de RFF transparait encore dans les propos tenus lors des deux dernières réunions de fin de débat.

RFF nie, prétend sa neutralité et se défend en arguant d'une confusion entre les fonctionnalités et les choix de tracés qui persisterait dans l'esprit du public et des acteurs locaux.

Cela montre à notre avis un refus d'intégrer la sensibilité des acteurs locaux, seuls capables de mesurer finement, à travers les options de tracés, quelles seront les fonctionnalités possibles et l'image du territoire qui en résultera, et qui anticipent donc un développement local induit et des flux de voyageurs supérieurs aux hypothèses retenues par RFF.

Les acteurs économiques du Cher, comme beaucoup d'autres, ont le sentiment que RFF :

- a surestimé les gains de voyageurs, permis par le scénario Médian, en report de l'aérien sur le trafic Ile de France / sud-est, grâce à son temps de parcours réduit de 10 mn qui lui apporterait plus d'un million de voyageurs supplémentaires. Cette estimation est à rapprocher du gain de 6 millions de voyageurs pris à l'aérien dans la simulation d'un coût plus important du kérosène, et qui montre la marge d'incertitude qui encadre toutes ces prévisions
- et sous estimé en même temps l'impact du TGV sur le développement local, et donc le gain de voyageurs induit par les territoires.

Ces calculs effectués à partir de modèles préétablis et rigides, fournissent des données qui ne sont pas satisfaisantes pour évaluer le bénéfice apporté aux territoires.

Il était déjà avoué que RFF ne savait pas chiffrer ni anticiper les effets induits sur les territoires (séminaire de mars 2011 à Paris)

Dans le cas de Bourges, les modèles n'ont pas pu faire de différence entre le scénario Médian et les scénarios Ouest, qui tous les deux présentent un meilleur temps de parcours de 55 mn avec les différentes destinations, et bien que RFF ait prévu des différences de fréquence de desserte. Pourtant, le scénario Ouest offre pour les acteurs des avantages décisifs par rapport au scénario Médian, qui ne permet qu'une connexion à minima à la LGV, et dont les perspectives limitées, ne permettent pas la rupture de développement escomptée :

- une gare nouvelle à l'ouest, proche d'une nouvelle sortie d'autoroute par ailleurs indispensable à l'agglomération (environs de Marmagne), reliée naturellement et rapidement par une voie ferrée existante à la gare centre, capable d'irriguer le territoire et de permettre à Bourges d'exercer pleinement son rôle de ville intermédiaire, dans une zone de chalandise St-Amand - Vierzon - Châteauroux,

- des liaisons potentiellement plus fréquentes avec les aéroports, conditions nécessaires du développement de certaines entreprises motrices sur le territoire,

- des fréquences potentiellement plus fortes avec Lyon et le sud .

C'est ce contexte qui a motivé la méfiance et le doute sur l'évaluation sincère des différents scénarios, d'autant plus que RFF refusait catégoriquement d'élargir sa vision vers l'ouest et de raisonner pour la conception d'un réseau LGV au delà d'une simple liaison Paris-Lyon bis via les territoires du Centre de la France.

Le 25 janvier nous avons enfin entendu des propos de RFF qui laissaient entrevoir une possibilité d'ouverture :

*« Pour tous les scénarios le débat a montré que cette lecture était encore ouverte et méritait d'interroger les hypothèses des études économiques (Quelle valeur du temps gagné ? Quelles perspectives démographiques ? Quelles hypothèses de report de la LGV existante sur POCL ?), et les hypothèses des études environnementales : Quel impact agricole, viticole ? (...), Quelle réalité d'un jumelage A71-POCL en Sologne ?, etc... »*

De notre point de vue, RFF remplirait pleinement sa mission s'il consentait à revoir ses évaluations financières, lesquelles découlent de modèles statiques qui ne permettent pas d'intégrer les évolutions possibles des territoires en termes démographiques et économiques, ni leur regain d'attractivité et le potentiel en voyageurs.

En nous référant à la « théorie des jeux » nous contestons l'évaluation pour la période 2025-2050 qui a été proposée.

Les marges d'incertitude qui entourent les prévisions sont telles, et l'horizon du projet si lointain, qu'il paraîtrait plus rigoureux d'analyser les décisions à prendre au regard de plusieurs scénarios prenant en compte les incertitudes sur des paramètres essentiels, plutôt qu'au regard d'un scénario "moyen", qui n'a pas plus de chance de se réaliser que les autres à un horizon de 40 ans. Les tracés en concurrence, devraient être évalués dans le cadre de 4 scénarios résultant du croisement de 2 grandes interrogations :

- impact du TGV sur le développement local : hypothèse à minima retenue actuellement ou hypothèse d'une rupture de développement , conforme au pari des acteurs locaux, et permettant de doubler (?) les prévisions de voyageurs issus des territoires. Les expériences passées de LGV relèvent de contextes trop différents pour pouvoir être extrapolées à d'autres territoires de façon purement statistique.

-impact du coût du transport aérien et des politiques de développement durable, hypothèse de faible coût et de faible contraintes, ou au contraire évolutions dissuasives permettant au tracé ouest de bénéficier de reports de l'aérien malgré ses 10 mn de handicap, et de relativiser l'impact du temps de parcours au regard du coût. Aucun modèle mathématique ne peut sérieusement prétendre valider des extrapolations en dehors du champ d'expérience, et conserver les mêmes proportions aux extrêmes.

Sur le report de trafic aérien, si cher à RFF pour valoriser l'effet positif sur l'environnement, rien ne dit non plus que l'hypothèse de report est évaluée avec exactitude. Une hausse du kérosène encore plus forte que celle retenue peut bouleverser le prix et les habitudes sur le marché domestique, de même qu'une politique qui viserait à taxer les déplacements aériens à courte ou moyenne distance...

#### **En conclusion :**

A ce jour, personne n'est en mesure de garantir que les évolutions initialement supposées et retenues par RFF seront bien celles qui auront lieu.

Pour aboutir à une prise de décision acceptée par tous, il faudrait que l'évaluation des trafics et le résultat financier qui en découle mette en balance différents cas de figure et explore pour chacun des possibles les conséquences que cela peut engendrer.

Une approche prospective plus consensuelle pourrait alors conduire à revoir la hiérarchie des scénarios et favoriser une meilleure prise en compte des principales attentes exprimées lors du débat public : fréquences optimisées, intermodalité, renforcement du réseau et destinations élargies.

**Alain Brunaud, président de la CCI du Cher.**