

Contribution au débat public : LGV POCL DES OBJECTIFS CONTRADICTOIRES en l'état actuel du projet

J'ai suivi de près les réflexions et les réunions du débat public pour le projet de LGV POCL. Il m'apparaît de plus en plus que le débat est faussé par deux préalables :

1) Les 4 objectifs fixés par l'Etat ne sont pas compatibles :

Les deux objectifs, de relier Paris et Clermont-Ferrand en deux heures, et de constituer un itinéraire alternatif à l'actuelle LGV Paris -Lyon, vont à l'encontre des objectifs de relier Orléans au réseau LGV et d'améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand Centre.

En effet la volonté de relier les métropoles en deux heures maximum, va à l'encontre de la desserte des villes du Centre.

Quel intérêt pour Orléans de n'avoir que quelques arrêts journaliers en gare des Aubrais ? Les riverains subiront une LGV qui traverse la forêt d'Orléans, frappe l'agglomération par l'est ou par l'ouest (on ne sait pas), crée une nouvelle traversée de la Loire et une longue saignée dans la Sologne, tout cela pour quelques arrêts sur le parcours région parisienne - Lyon ou Clermont-Ferrand. C'est vraiment inacceptable en terme de protection du cadre de vie et de l'environnement.

Si on retient au contraire le principe que la LGV passe en gares actuelles des Aubrais et de Bourges, ces agglomérations seront alors bien desservies, pour un coût moindre, mais les trajets Paris - Lyon, ou Paris - Clermont-Ferrand seront pénalisés d'un temps supplémentaire de 10 à 20 minutes, ce que RFF et la SNCF ne semblent pas accepter.

Si on favorise les deux premiers objectifs que j'ai nommés, il paraît évident que le tracé médian est plus favorable. C'est manifestement la préférence de la SNCF et de RFF.

Si on favorise les deux objectifs en faveur de l'aménagement du territoire, les tracés ouest sont alors plus favorables, puisqu'ils permettent aussi de revoir la desserte de Limoges ou les dessertes de Lyon vers les pays de Loire et la Bretagne. C'est manifestement la préférence de la majorité des collectivités locales.

Il ne faut pas cependant idéaliser l'effet LGV en matière d'aménagement du territoire : il n'est que d'examiner le peu d'effet des gares comme Vendôme, Meuse ou Lorraine TGV. Même pour Reims, les études aboutissent à des conclusions opposées. Le gain éventuel en matière d'implantations économiques est contrebalancé par l'aspiration par l'agglomération parisienne.

2) Le mythe de la très grande vitesse.

La quasi totalité des acteurs plébiscite la très grande vitesse : 320 km/h, voir 360 km/h. C'est techniquement faisable, mais à quel coût ? Le dossier ne met pas l'accent sur ce point puisque par hypothèse, il faut mettre au plus deux heures de métropole à métropole.

Combien coûte réellement la minute gagnée ? Quel surcoût pour le km/h supplémentaire ? On augmente le coût des infrastructures, on crée des contraintes supplémentaires pour les rayons de courbure, on ne peut plus éviter les obstacles car il faut passer tout droit. L'usure des voies augmente, or le coût des infrastructures est une part essentielle du billet de train. On augmente le bruit, nuisance pour les riverains. On accélère la détérioration et le vieillissement du matériel roulant, on augmente de façon exponentielle la consommation d'énergie. Tous ces éléments, je n'ai pas vu les prendre en compte dans le dossier.

On présente cette exigence de vitesse comme une nécessité pour obtenir un bon report modal de l'avion sur le train. Mais qui peut dire ce que coûtera réellement les billets d'avion dans 15 ans ? Ou même s'il ne sera pas indispensable de supprimer d'autorité les liaisons aériennes courts-courriers faute de carburant et pour limiter les émissions de gaz à effet de serre ?

Réduire la vitesse des trains, cela paraît aberrant aujourd'hui. Mais nous limitons bien la vitesse des voitures qui pourraient rouler beaucoup plus vite et nous avons arrêté l'exploitation des avions supersoniques. Sans doute redeviendrons-nous également plus raisonnables en matière de durée des temps de transport en trains.

De plus en plus de réunions peuvent se tenir en téléconférence. L'augmentation indéfinie des déplacements inter-urbains n'est pas une fin en soi.

En conclusions, je reprendrai la position du cahier d'acteur n°20 rédigé par Nature Centre pour tempérer l'enthousiasme en faveur d'une LGV POCL qui ne répond pas à tous ses objectifs.

Le projet ne peut pas être financé sans un apport considérable des régions. Il serait scandaleux que les Régions Centre ou Bourgogne financent des milliards pour un impact médiocre en terme d'aménagement du territoire . En particulier, si le tracé médian devait être retenu, il devrait trouver son financement sans les régions, ce qui est impossible actuellement.

Tous les tracés causent trop de dommages dans l'environnement et prélèvent encore trop des terres agricoles pour y consacrer des moyens financiers rares, alors que ces moyens permettraient d'améliorer le service qui, nous le subissons et le constatons encore davantage depuis la mise en place du cadencement, se dégrade de plus en plus en région Centre.

Ne permettons pas la création prévue dans les tracés ouest d'une voie nouvelle très pénalisante au niveau d'Orléans, pour permettre le passage de trains qui, en large majorité, ne s'y arrêteront pas. C'est l'effet "tunnel" et le risque d'aggraver l'effet banlieue.

Reprenons le temps de la réflexion pour développer un projet structurant moins pharaonique, moins pénalisant et finalement plus utile en région Centre et plus rentable.

A Huisseau-sur-Mauves, le 27 janvier 2012

Jean-Louis Posté
habitant du Loiret

