



Cahier d'acteur n°183

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Les Trains à Grande Vitesse circulent en France depuis plus de 30 ans. Le réseau, conçu à l'origine pour relier Paris aux métropoles régionales, s'est préoccupé plus tardivement des liaisons avec nos voisins européens. Il s'enrichit aujourd'hui de liaisons interrégionales échappant à la logique centralisatrice parisienne.

La nécessité de doubler la ligne Paris-Lyon, en phase de saturation, offre l'opportunité de réfléchir à l'irrigation du centre de la France par la grande vitesse ferroviaire. Cette réflexion va grandement contribuer au dessin d'une carte nationale de développement des territoires du XXI^{ème} siècle.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Montluçon, un Avenir à Gauche

21 rue Saint-Exupéry

03100 Montluçon

www.mag-montlucon.fr

L'association

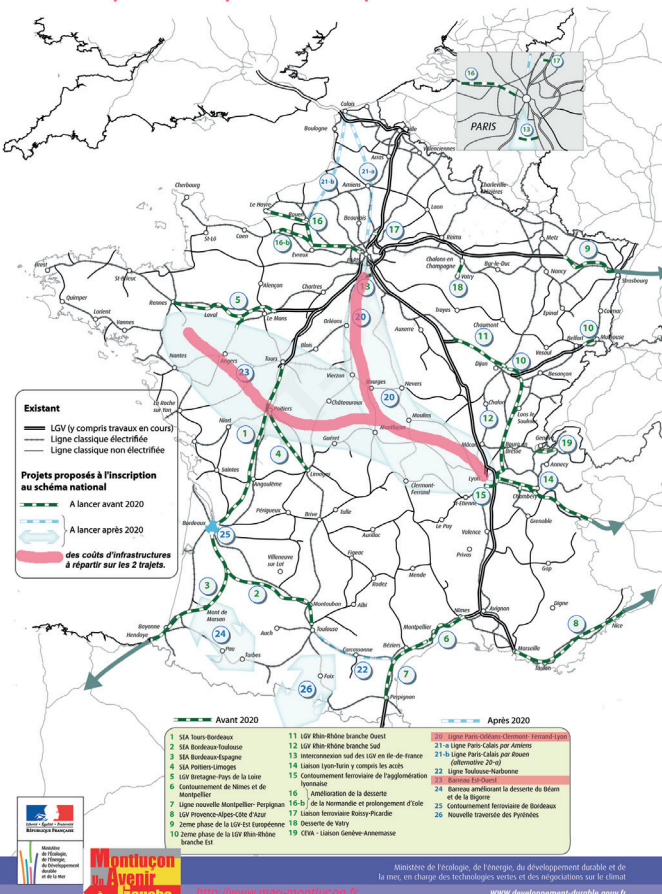
« MAG : Montluçon,

un Avenir à Gauche » a pour but,

avec ses adhérents et la population, d'une part, de s'opposer aux méfaits du libéralisme, et d'autre part, de réfléchir et d'agir pour définir et promouvoir une

politique de gauche, progressiste et sociale, fondée sur les valeurs de liberté, d'égalité, de laïcité, de justice et de solidarité.

Schéma national des infrastructures de transports Intérêt du tracé Ouest-Sud pour la ligne POCL un parcours en partie commun pour le barreau Ouest-Est



■ Une Ligne à Grande Vitesse (LGV) ne s'élabore plus aujourd'hui comme en 1978

En trois décennies, les contextes social, démographique, économique, les modes de communication ont changé. L'impact de l'activité humaine sur l'environnement, la consommation des ressources énergétiques doivent aujourd'hui être évalués.

Le projet de ligne à grande vitesse Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon (POCL) actuellement en débat

est l'occasion de redéfinir le modèle de la grande vitesse ferroviaire, qui plus que par le passé doit tenir compte des bassins de desserte des territoires traversés, rechercher les multi fonctionnalités et la multi modalité, et veiller à l'intégration des capitales régionales dans l'espace européen.

■ Ce projet ne peut délaisser l'Auvergne

L'un des objectifs majeurs de l'aménagement du territoire étant la réduction des inégalités spatiales, le tracé retenu ne peut se contenter de « tangenter » l'Auvergne. Il doit au contraire permettre une ouverture géographique complète de notre région, à la fois vers Paris et Lyon, mais aussi vers d'autres destinations (Nantes, Lille, ...)

La ligne doit desservir au plus près l'aire métropolitaine orléanaise et la plaque urbaine clermontoise, qui concentrent le potentiel d'habitants et d'usagers de la LGV (le grand Clermont et son aire d'influence rassemblent plus de 500 000 habitants).

■ La position centrale de l'Auvergne en fait un territoire stratégique

Un projet de barreau ferroviaire est/ouest est proposé à l'inscription au Schéma National des Infrastructures de Transport, au même titre que la ligne POCL dans le cadre du « programme supplémentaire des 2 500 kilomètres ». Ce projet de 500 kilomètres, conçu pour relier l'Europe à la façade Atlantique, traverse le nord de l'Auvergne. Son raccordement avec la LGV Poitiers/Limoges, ligne qui pourrait être mise en service à

l'horizon 2018, permettra d'affiner son tracé. Il est pertinent de prendre en compte dès maintenant ces liaisons futures et de penser le projet POCL en cohérence avec la carte et le calendrier du Schéma National. Un manque de vision à long terme pénaliserait l'ensemble du territoire national.

■ L'intérêt général du projet est lié à la qualité du réseau de proximité

L'Auvergne détient le record national du nombre de ralentissement dû à l'état de ses voies. Sans une politique volontariste du Conseil régional d'Auvergne, la dégradation se serait accentuée.

La poursuite de la remise à niveau du réseau existant est indispensable. De même qu'il faudra envisager la réouverture de voies sur le territoire de l'Allier. Ces investissements devront s'effectuer en lien avec la LGV, améliorant ainsi les liaisons infrarégionales.

Le Schéma National prévoit seulement l'électrification du trajet entre Saint Germain des Fossés et Lyon. Ce n'est pas suffisant.

L'intérêt général du projet dépendant du maillage du territoire et des connexions avec la grande vitesse.

Enfin c'est également l'opportunité pour chaque ville moyenne de penser sa gare comme pôle multi modal : une réflexion en ce sens doit s'engager rapidement à Montluçon, seule ville en Auvergne n'ayant pas fait le choix d'un aménagement de ce pôle.

■ Les temps de trajet depuis Montluçon vers Paris et Lyon doivent être inférieurs à 2 heures

Les retombées économiques d'un tel projet sont difficilement évaluables. L'une des raisons principales en est que le transport de marchandises ne tire pas profit de la grande vitesse. Le TGV n'influe donc pas directement sur les choix du lieu d'implantation des activités industrielles. Il est en revanche établi que les axes de transport qui écourtent les liaisons entre agglomérations améliorent la situation des régions plus pauvres parce qu'elles augmentent l'efficacité de la production. Aussi les connexions depuis Montluçon,

tout comme pour Clermont-Ferrand, Vichy, et Moulins, vers Lyon sont essentielles : les coopérations économiques déjà engagées entre l'Auvergne et Rhône-Alpes sont prometteuses dans le cadre de plusieurs filières structurantes (santé, nutrition, mécanique, ...). D'autre part le secteur tertiaire, et plus particulièrement le thermalisme et le tourisme très importants dans notre région, ne peuvent que tirer avantage de la grande vitesse.

■ Une gare nouvelle en Auvergne garantira l'ouverture géographique de notre région

Située à St Germain des Fossés, elle pourra être un carrefour ferroviaire majeur, à l'intersection de la LGV POCL et du futur barreau est-ouest évoqué ci-dessus. Elle offrira l'accès à des trains inter secteurs province-province du type Marseille/Nantes, et permettra des rabattements efficaces en TER, notamment pour des trajets Moulins/Lyon et Montluçon/Lyon. Elle offrira également une alternative et un complément à une liaison directe grande vitesse Clermont-Ferrand/Lyon.

Pour les villes de Vichy et Moulins, elle constituera un complément de desserte très important aux gares de centre-ville : 7 trains quotidiens supplémentaires de Vichy vers Lyon par exemple.

Pour Montluçon, une gare nouvelle située près de Nevers n'offrirait pas le même potentiel de chalandise, ni les mêmes fonctionnalités qu'une gare nouvelle située en Auvergne. Elle affaiblirait le potentiel de connectivité vers certains territoires.

■ Le choix d'un tracé ne peut se limiter à quelques éléments de calculs

L'histoire des projets d'infrastructures est remplie d'erreurs sur les prévisions de la demande de transport et sur les coûts de construction des infrastructures. Les rapports du Conseil d'analyse économique constatent ainsi dans les projets ferroviaires que la demande effective présente un écart-type moyen de 40% à la demande prévue. Les cas où l'écart varie du simple au double entre la prévision et la demande ne sont pas rares.

Le projet POCL pourrait se concrétiser à l'horizon 2025. Les projections socioéconomiques qui l'accompagnent doivent, dans notre contexte de crise systémique internationale, être relativisées.

Les calculs d'impact environnemental relèvent d'un jugement de valeur subjectif selon qu'ils valorisent le bâti, le patrimoine ou le milieu naturel. D'autre part un tracé plus précis doit permettre de minimiser les impacts, en étudiant par exemple les possibilités de jumelage avec les infrastructures existantes.

Enfin la tentation est forte, pour le promoteur du projet qui est également chargé de produire les projections de trafic et les prévisions de coût, d'orienter le choix des tracés. **Au vu de l'importance de l'enjeu, une procédure plus contradictoire nous semble nécessaire.**

La politique tarifaire instaurée influe sur la fréquentation de la ligne

L'importance des coûts estimés de l'infrastructure rend illusoire toute possibilité d'un quelconque retour sur investissement. En revanche le bien fondé de l'opération est tributaire du trafic, lui-même dépendant des gains de temps, de la fréquence des trains et surtout du consentement à payer des voyageurs.

Aussi le montant des péages, intégrant une partie des coûts d'infrastructure, demandé par le gestionnaire Réseau Ferré de France (RFF) à l'exploitant, influencera in fine la politique tarifaire. Le degré d'implication de

fonds publics dans le montage financier du projet joue donc, plus que d'autres paramètres, un rôle essentiel dans la réussite du projet.

Derrière ce débat sur la ligne POCL se posent, on le voit bien, d'autres questions essentielles sur le rôle du service public ferroviaire, son organisation en deux établissements publics, son financement, adossé à un pôle public financier ou avec le recours à l'emprunt auprès de banques privées qui génère d'importants intérêts, ...

Les moyens dégagés doivent être à la hauteur du projet

Compte tenu des tensions fortes sur les finances publiques, il est indispensable de prévoir des ressources nouvelles. Mireille Schurch, Sénatrice de l'Allier, vient ainsi de déposer une proposition de loi rétablissant la maîtrise publique des sociétés d'autoroutes, les recettes dégagées (plus de 1.5 milliards d'euros par an) étant affectées au développement d'infrastructures alternatives à la route.

Le principe de création d'un nouveau livret d'Épargne Populaire défiscalisé, permettant de contribuer au financement de grands projets et échappant à toute pression des marchés financiers, pourrait être retenu.

Créer une loi permettant à RFF d'emprunter à taux

zéro pour le remboursement de sa dette. Chaque année, c'est 1,5 milliards d'Euros d'intérêts bancaires reversés, alors que ces sommes devraient être orientées sur les infrastructures.

La non-collecte de la taxe poids lourds, actée par la loi Grenelle 2 en 2009, représente chaque année un manque à gagner d'environ un milliard d'euros pour l'Etat. Il est temps aujourd'hui de l'instaurer.

Enfin le choix de mutualiser sur le plus long linéaire possible la LGV POCL et le barreau est/ouest lié au réseau transeuropéen de transport ouvre la possibilité d'un cofinancement par l'Union Européenne.

Le cadre du débat n'est pas figé

Les propositions actuelles, sommairement présentées en quelques tableaux de chiffres, induisent clairement certains choix de tracés. Un débat d'une telle importance pour notre avenir ne peut s'en contenter. Il est indispensable d'obtenir en premier lieu une expertise contradictoire sur quelques données calculées, notamment les projections de fréquentation enrichies d'un examen des besoins en mobilité. Il faut également réaliser une étude complémentaire sur l'inscription du projet POCL dans le réseau européen et son raccordement avec les ferroviaires transversales est/ouest mentionnées dans le Schéma National des Infrastructures de Transport.

Enfin les données prospectives chiffrées, de par leur peu de fiabilité, ne doivent pas occulter le véritable débat politique d'aménagement du territoire.

Comme l'écrit Guillaume PEPY, « les TER maillent le territoire, les TGV redessinent la France ». Ce nouveau tableau ne peut se dessiner sans l'Auvergne, ni l'Allier. Les capitales régionales, mais aussi les agglomérations concernées doivent être respectées. Le débat public ne peut se restreindre à un choix entre 4 scénarii prédéfinis. Il a d'ailleurs déjà contribué à élargir et enrichir le cadre de réflexion.

Le tracé Ouest fait l'unanimité jusqu'à Bourges, mais pas au delà.

Comme l'a proposé la Région Auvergne, Réseau Ferré de France doit faire évoluer sa présentation pour aboutir à un projet de synthèse des deux principaux tracés qui semblent se dégager, acceptable d'un point de vue économique, écologique et social, par les élus et les habitants des territoires traversés.



Montluçon, un Avenir à Gauche
21 rue Saint-Exupéry
03100 Montluçon
www.mag-montlucon.fr

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67

secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org

www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL