



# Cahier d'acteur n°199

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## LGV : face au poids de nos dettes, une alternative est nécessaire

*La question de la dette s'est aujourd'hui tant installée au cœur des préoccupations publiques que l'évaluation de toute politique publique doit en tenir compte.*

*La cohérence nécessite que l'on évalue le projet de LGV POCL (Paris- Orléans – Clermont – Lyon) dans une perspective de limitation de la dette, de toutes les dettes !*

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Europe Écologie Les Verts  
6, route de Neuilly-le-Réal  
03340 BESSAY/ALLIER  
<http://allier.eelv.fr>  
[eelvo3@gmail.com](mailto:eelvo3@gmail.com)

*En quoi, le projet POCL contribue-t-il à limiter notre endettement, c'est-à-dire notre empreinte sur l'avenir ?*

*Il est urgent de passer le projet de LGV POCL au crible de l'impératif « anti-dette ». Endettement et lutte contre la dette sont des thèmes à la mode aujourd'hui, malheureusement déclinés sur le seul versant financier. Or, si la dette financière est la plus visible, puisque facilement quantifiable, elle n'est pas la seule traite que nous tirons sur l'avenir.*

*Aux dettes strictement financières, s'ajoutent encore :*

- la dette fossile (prélèvement irréversible sur ses stocks limités)
- la dette foncière que constitue l'artificialisation continue des sols naturels
- la dette biologique que constitue l'érosion constante de la biodiversité
- la dette des déchets (physiques, nucléaires et chimiques) dont le dioxyde de carbone CO<sub>2</sub> et autres gaz à effet de serre.

*A priori, une LGV génère un moindre endettement déchets qu'une autoroute. Mais encore faut-il en apprécier aussi ses impacts financiers, fonciers et biologiques dans le cadre plus large d'une politique globale de transports : dans quelle mesure se substituera-t-elle à l'autoroute ?*

## ■ Le projet de LGV POCL est-il un projet financièrement soutenable ?

Le projet POCL prend place dans la seconde vague des projets de déploiement de la grande vitesse envisagés dans le cadre du Grenelle de l'environnement. L'objectif étant ici de garantir l'accès de 75 % de la population française à la grande vitesse ferroviaire en moins d'une heure. Aux 2 000 km de LGV existant aujourd'hui, le Grenelle de l'environnement prévoit d'en ajouter 2 000 supplémentaires à l'horizon 2020 puis 2 500 autres au-delà, le projet POCL prenant place dans cette dernière catégorie.

En ne tenant compte que de la seule réalisation des quatre projets LGV en cours ou en voie de réalisation (Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes, Nîmes-Montpellier et Baudrecourt-Strasbourg), on estime que l'endettement 2010 de RFF (Réseau Ferré de France) et de la SNCF passerait de 32,5 milliards à 60,8 milliards en 2025. [Source : Les Assises du ferroviaire]

La LGV POCL engendrerait un coût dont la fourchette minimum serait comprise entre 12,2 et 14 milliards d'euros, soit à peu près l'équivalent du coût engendré par les quatre projets en cours cités plus haut (15 milliards). Quant à la quinzaine de projets prévus par le Grenelle, ils induiraient environ 100 milliards d'euros

d'investissements, soit un endettement insoutenable pour les acteurs du rail français; le risque étant qu'au-delà d'une certaine limite, cet endettement devienne celui d'un l'État aujourd'hui de moins en moins apte à s'endetter.

En vertu de l'article 4 de son statut, RFF ne peut s'engager dans le financement d'un projet qu'à hauteur des recettes escomptées, et ce, pour conserver un caractère soutenable à son endettement. Ainsi sur le projet de tracé Ouest-Sud de la ligne POCL, la marge d'autofinancement est évaluée par RFF à 1,8 milliards, le reste (12,2 milliards) devant être abondés par l'État et les collectivités locales impliquées. Les marges de manœuvre de l'État étant ce qu'elles sont en période de récession, de quel montant devraient s'acquitter les collectivités locales pour voir passer le TGV chez elles ? À moins qu'elles ne préfèrent recourir à un partenariat public privé (PPP) et faire appel à un acteur privé, en échange d'un loyer à percevoir ou d'un contrat d'exploitation, soit, dans ce dernier cas de figure, un poids très lourd des contraintes de rentabilité sur le choix des dessertes...

### À ces perspectives d'étranglement financier, il est deux réponses possibles :

- chanter les louanges d'une grande vitesse dont les mirobolants bénéfices permettraient de régler les déficits structurels du rail français et de nos territoires ruraux ! Or, dans toutes ses études, RFF prend grand soin de ne jamais s'engager sur une prévision de croissance induite par la LGV. La question reste sans réponse.
- remettre à plat le modèle de développement du rail en France pour répondre aux besoins réels des populations : désaturation des routes ; communications fiables et rapides entre métropoles ; et déplacements de proximité : chaque jour 9 voyageurs sur 10 empruntent un train autre que le TGV qui accapare pourtant une part massive de l'investissement. En Île-de-France, seuls 40% de la dotation d'amortissement versée par l'État à la SNCF étaient affectés aux TER en 2000, le reste allant au TGV. La situation n'a pas changé. Faut-il que l'Auvergne choisisse entre TER et LGV ?

## ■ L'artificialisation massive du territoire français (constructions, routes, zones d'activité....) pose quatre types de problèmes

- la perte de terres agricoles
- le ruissellement des eaux et les inondations chroniques
- la sécheresse due à une moindre rétention hydrique des sols
- la perte de biodiversité, et de la vie des sols à fort potentiel de rétention hydrique.

La France est encore l'un des rares pays européens qui n'est pas parvenu à réduire son taux d'artificialisation des sols.

À cet égard, le train représente un avantage puisqu'il est, à trafic équivalent, cinq fois moins consommateur de foncier que la route. La question qui se pose alors est de savoir dans quelle mesure un projet ferroviaire tel que la LGV POCL contribue à réduire le taux d'artificialisation des sols et donc le taux d'endettement foncier du pays.

**Pour mettre POCL en conformité avec une exigence de réduction de notre endettement foncier, nous pourrions recourir à des outils permettant d'internaliser le coût du prélèvement foncier :**

- une taxation forte et dissuasive sur l'acquisition de terres naturelles ou agricoles, sous forme d'un prélèvement contributif versé à un fond de préservation du foncier naturel en France.
- un mécanisme de compensation foncière visant à n'artificialiser que des sols que l'on peut désartificialiser par ailleurs. Il pourrait prendre la forme d'un marché des droits à prélever des ressources foncières : au sein duquel, par exemple, une société d'autoroute supprimant une autoroute inutile pourrait revendre ses droits au prélèvement foncier à RFF qui souhaiterait ouvrir une nouvelle ligne... Mécanisme qui lierait l'ouverture de POCL à la destruction, par exemple, du « shunt » ferroviaire de Saint-Germain-des-Fossés (Ligne Lyon - Clermont), dès lors inutile.

## Dettes biologique

La perte de la diversité nous impacte directement, même financièrement. En 2008, l'économiste Pavan Sukhdev estimait que la perte de biodiversité pourrait coûter jusqu'à 7 % du PIB mondial d'ici 2030. À lui seul, le tracé Ouest-Sud de POCL traverserait la Sologne, la forêt de Tronçais, le bocage bourbonnais, le vignoble de

Saint-Pourçain, la réserve naturelle du Val d'Allier, la Forterre, le pays de Lapalisse...

La question est ici de savoir comment ouvrir une nouvelle LGV sans fractionner et fragiliser un peu plus des habitats naturels et des écosystèmes.

**Il est deux solutions envisageables pour intégrer le coût de la perte de biodiversité à celui d'un projet d'infrastructure, et ainsi évaluer le poids de la dette laissée aux générations futures :**

- Imposer une taxation lourde au kilomètre ou à l'hectare de LGV coupant une trame de biodiversité ou un espace naturel sensible.
- Rendre opposables les trames vertes (espaces terrestres) et bleues (milieux aquatiques) de continuité des écosystèmes, telles que prévues par le Grenelle de l'environnement, les modifications ou adaptations de parcours engendrant leurs propres coûts.

À combien s'élèverait le coût total du tracé Ouest-sud de POCL si les trames vertes et bleues étaient rendues opposables ?

**Alors que nous affrontons une triple crise, sociale, écologique et économique, les objectifs de protéger les terres cultivables, de se nourrir sainement et de maintenir la biodiversité ne sont-ils pas des finalités aussi déterminantes que celle d'accéder à la très grande vitesse ?**

## Dettes déchets

Les déchets dont nous ne maîtrisons ni la quantité ni les conséquences sont autant de dettes laissées aux générations futures. Nous poserons ici la question de la dette carbone (cette dette des déchets fortement liée à la dette fossile).

Certes, le train est le plus efficace des moyens de transport : il émet très peu de gaz à effet de serre et pollue beaucoup moins que l'automobile.

Mais cela n'est vrai qu'en cas de report conséquent de la route et de l'avion sur le rail. Or qu'en sera-t-il avec POCL ?

- Le projet POCL est conçu localement comme un projet de diffusion de la grande vitesse sur l'ensemble

du territoire, et ce, via toute une série d'infrastructures routières « d'accompagnement » (rochades, dessertes, 2x2 voies) censées rapprocher tous les Bourbonnais des gares TGV.

- Si POCL peut concurrencer la route et l'avion pour le transport individuel, qu'en sera-t-il du transport de marchandises, étant assuré qu'une LGV ne fait pas de fret ? RFF nous annonce que POCL ouvrirait les lignes existantes (la ligne Paris – Clermont actuelle) au fret. Or, l'endettement actuel des acteurs du rail, lié à une politique du tout TGV, ne laisse aucune marge de manœuvre pour de bien moindres investissements, dans le fret ferroviaire notamment.

# Pourquoi ne pas concevoir POCL et ses 14 milliards d'euros, comme un paquet combinant grande vitesse et fret ferroviaire ?

Si la Très Grande Vitesse coûte plus cher qu'elle ne fait rêver, **Europe Écologie Les Verts** pose la question urgente de l'opportunité du projet POCL eu égard à l'endettement général qu'il engendre et formule les grandes lignes d'un projet alternatif :

- Mise à niveau des lignes existantes avec technologies adaptées (trains pendulaires par exemple) pour une vitesse de 250km.h ; ce niveau de vitesse se traduirait déjà par une amélioration du temps de trajet pour les usagers de Clermont, Vichy, Moulins.

**Au-delà, les contraintes techniques, le coût des aménagements et les consommations d'énergie génèrent des surcoûts et des nuisances rendant négatif tout gain de vitesse.**

- Électrification de la ligne Saint-Germain-des-Fossés – Lyon pour assurer une liaison ferroviaire Lyon – Clermont efficace.
- Reconquête du fret ferroviaire (50 milliards de tonnes-kilomètres en 2000 contre 20 en 2010 !) avec ouverture de la VFCEA (Voie ferrée Centre Europe Atlantique qui longe approximativement le tracé de la RCEA) pour un peu plus de 500 millions d'euros et réhabilitation des exceptionnelles plates-formes ferroviaires abandonnées dans le département, telles que les gares de triage de Saint-Germain-des-Fossés et Gannat.
- Mise en œuvre progressive d'une taxation carbone efficace et contributive (destinée à financer le report vers le rail et le fluvial notamment) à mesure de la mise en place d'une offre alternative à la route.

Bocage bourbonnais  
Source : Monique Morin



Europe Ecologie Les Verts  
6, route de Neuilly-le-Réal  
03340 BESSAY/ALLIER  
<http://allier.eelv.fr>  
[eelvo3@gmail.com](mailto:eelvo3@gmail.com)

## CONCLUSION

**Ces propositions auront le triple avantage :**

- de porter un véritable projet de développement du territoire,
- de bénéficier au plus grand nombre,
- et de réduire notre empreinte écologique.

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](mailto:secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org)  
[www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL