



Cahier d'acteur n° 45

décembre 2011

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.

Déclaration commune des élus EELV des Conseils régionaux d'Auvergne, de Bourgogne, du Centre et du Limousin, le 11 octobre 2011 :

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Groupe Europe Écologie Les Verts
Conseil régional d'Auvergne

Rue Urbain II
63000 CLERMONT-FERRAND
Tél. : 04 73 31 84 94

Mail : GroupeEE@cr-auvergne.fr

Blog :

<http://blog.vertsconseilregionalauvergne.fr>

“Un vrai débat public sur la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon ne peut pas se contenter de porter uniquement sur les quatre grandes familles de tracés proposées : il doit en premier lieu interroger l'opportunité du projet dans sa globalité.

Pour les écologistes, l'enjeu essentiel en matière de transport ferroviaire réside dans les déplacements de la vie quotidienne.

Nous assistons à la dégradation accélérée des infrastructures existantes. Face à la grogne légitime de nombreux usagers aspirant tout simplement à ce que leur train arrive à l'heure, la SNCF a publiquement reconnu, en début d'année 2011, l'existence de lignes malades, parmi lesquelles Paris-Orléans-Blois-Tours et Paris-Montargis-Nevers-Clermont-Ferrand. Alors qu'il n'y a jamais eu autant de projets de LGV, les acteurs publics réalisent-ils qu'il y a un réseau à sauver ?

De nos jours, compte tenu de la nécessité de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, les principaux efforts financiers doivent viser un fort report de la route vers le rail pour les déplacements domicile-travail (ou études) ainsi que pour le fret, tout en favorisant un meilleur maillage territorial. Cela passe donc par l'optimisation du réseau existant, mais encore par la réouverture de lignes aux voyageurs, par le développement de lignes dans les zones périurbaines, par la modernisation de gares, ...

Le projet de LGV POCL, laquelle en tout état de cause ne serait pas livrée avant 2025 dans le meilleur des cas, risque de geler, entre temps, ces réalisations attendues et nécessaires, sauf à créer une ressource nouvelle nationale pour le financement des infrastructures ferroviaires.”

Le TGV ne doit pas être une obsession... Ni l'arbre qui cache la forêt !

La priorité : les déplacements de la vie quotidienne

Face à la suprématie de la voiture individuelle...

Les déplacements, dans leur écrasante majorité, s'effectuent sur des distances de moins de 100 kilomètres. Les déplacements à plus de 100 km ne représentent que 5 voyages par an et par Français de plus de 6 ans. Quels que soient les types de déplacement, le mode routier est devenu très largement dominant :

MOYEN DE TRANSPORT	DÉPLACEMENT (EN %)	VOYAGEURS – KILOMÈTRE (EN %)
Voiture	80	74
Train	13	17
Car	4	4
Avion	2	4

Source : ADEME

Or, compte tenu de l'impact très défavorable du mode routier sur l'environnement et sur la consommation énergétique, **il est indispensable d'agir pour un transfert modal en faveur des transports collectifs terrestres, en particulier pour les déplacements quotidiens**, qui doivent aujourd'hui constituer la priorité. Pour cela, il est indispensable d'accroître les capacités du réseau.

700 000 €
pour la régénération
complète de 1 km
de voie unique

L'urgence : sauver, moderniser et développer le réseau existant

Afin d'accroître les capacités du réseau et permettre en Auvergne un report modal maximal des déplacements de la vie quotidienne, à courte et moyenne distance, des investissements très lourds doivent être consentis :

En poursuivant la régénération des voies ferrées entreprise dans le cadre du "Plan Rail Auvergne" 2008-2013.

Un second plan rail doit permettre de pérenniser à long terme l'ensemble des lignes auvergnates, y compris :

- Clermont/Ussel (Tulle),
- Clermont/St Flour/Béziers,
- Clermont/Langeac/Nîmes,
- Clermont/Thiers/St Etienne.

En s'engageant sur la modernisation du réseau afin d'en accroître les performances, la fiabilité et la qualité par :

- des travaux d'infrastructures : relèvement des vitesses en ligne, création de points de croisement télécommandés sur les voies uniques, remise à double voie de certains tronçons, modernisation des postes d'aiguillage...
- Le recours aux trains pendulaires sur les lignes sinueuses, permettant d'améliorer les temps de parcours.

3 à 4 millions €
pour la création
d'un croisement
sur voie unique

En rouvrant des lignes abandonnées là où le trafic potentiel le justifie : Dunières-Firminy (St Etienne), Moulins-Commentry (Montluçon), St Pourçain-La Ferté (Moulins)

1,2 millions €
pour la réouverture de 1 km
de voie unique

Un TGV, pour quoi faire ?

Le report modal vers le rail

Pour nous écologistes, la finalité première d'un TGV est d'induire un report maximal des déplacements routiers et aériens courtes distances vers le rail. Si le TGV apporte une réponse, il ne s'agit pas de l'unique solution, ni la plus urgente à mettre en œuvre.

Pour favoriser ce report modal, les facteurs décisifs sont à la fois :

- La tarification : un billet de TGV trop cher ne concurrence pas assez l'automobile
- L'attractivité de l'offre ferroviaire en temps de parcours global

- Le type de desserte : fréquence et multiplication des villes et des destinations desservies.

- L'offre ferroviaire à grande vitesse ne doit pas être focalisée sur la desserte de l'agglomération parisienne. Elle doit permettre de redonner au rail son attractivité pour toutes les liaisons vers le Nord, le Sud, l'Est, et l'Ouest de la France, en particulier vers la région Rhône-Alpes, notre première région d'échanges : sur 3 millions de voyageurs chaque année entre Clermont et Lyon, 1 seul sur 10 prend le train !

/// L'aménagement équilibré du territoire

Si la LGV POCL doit se faire, l'aménagement équilibré du territoire doit être au cœur de sa conception. Toutefois, il convient de rester prudent quant aux mirages des retombées socio-économiques attendues car :

- Les LGV profitent essentiellement aux très grandes agglomérations desservies.
- Une desserte TGV est très rarement décisive pour un choix d'implantation d'entreprise.
- Sur le plan touristique, c'est sur les courts séjours que les LGV ont un impact sensible.

Si le POCL peut apporter une meilleure attractivité à l'Auvergne, améliorer l'image d'une région souvent perçue comme enclavée, et permettre d'accueillir des populations nouvelles, il ne faut pas tout attendre de la grande vitesse !

/// Et les trains pendulaires ?

La saturation de la LGV actuelle ne pourra être résolue par la mise en place de trains pendulaires. Bien que nous ayons été les premiers à la défendre, la pendulation sans sections nouvelles n'apporterait que 10 minutes de gain de temps entre Clermont et Paris (ligne de plaine à bon profil) et aucune amélioration des capacités du réseau.

Non au financement de la LGV par les collectivités !

Une ligne à grande vitesse est très coûteuse à réaliser; généralement elle fait appel à trois sources de financement : Réseau ferré de France, l'Etat, et les collectivités territoriales (Régions, Départements, Agglomérations).

En l'absence d'une ressource nouvelle nationale dédiée exclusivement au développement des infrastructures ferroviaires, le bouclage financier s'annonce difficile !

Quel que soit le tracé retenu, nous sommes fermement opposés au financement d'une infrastructure à grande

vitesse d'intérêt national par les collectivités. Cette charge serait insoutenable pour nos budgets et briderait les actions dont bénéficient nos territoires, parmi lesquelles le soutien actif aux transports de la vie quotidienne.

En revanche, nous considérons qu'il est justifié pour les collectivités d'intervenir sur les lignes classiques de rabattement, les connexions et les gares intermodales, afin de faciliter l'accès en transport collectif à la LGV.

Et l'impact environnemental ?

D'un point de vue global, le train (et donc le TGV) est le moyen de transport le moins défavorable pour l'environnement. Néanmoins, les répercussions locales d'une LGV ne doivent pas être minimisées.

/// L'emprise au sol d'une ligne LGV est 2 à 3 fois inférieure à celle d'une autoroute

	LARGEUR DE L'EMPRISE en section courante de pleine ligne et en plaine (en mètres)	DÉBIT MAXIMUM (nombre de voyageurs par heure et par sens)
LGV	13	15 à 20 000
Autoroute 2x3 voies	32	6 750
Autoroute 2x2 voies	26	4500

Source : Bureau d'Etudes ASTREE

/// Des émissions de CO₂ et des consommations d'énergie inférieures à la voiture et à l'avion.

Pour un trajet de 500 km aller/retour par voyageur :

TGV	14 kg CO ₂	8 kg Equiv. pétrole
Automobile	144 kg CO ₂	47 kg E.P
Avion	205 kg CO ₂	66 kg E.P

Source : ADEME

Un impact environnemental local indéniable

A l'instar de toutes les infrastructures lourdes de transport, l'impact local d'une LGV est important, avec des effets de coupure des réservoirs de biodiversité, des corridors écologiques, des terres agricoles, et un bouleversement des paysages. **Aussi est-il pour nous indispensable :**

- En cohérence avec l'élaboration en cours des Trames Vertes et Bleues, d'éviter absolument les sites naturels du Val d'Allier, des forêts de Tronçais et de la Sologne, ainsi que de toutes les zones humides et massifs forestiers principaux.
- de jumeler au maximum la LGV avec les infrastructures existantes (autoroutes, routes, couloirs de lignes THT,...)
- de ne pas dimensionner les infrastructures pour des vitesses de plus de 320 km/h car l'impact environnemental est proportionnel à la vitesse.

Sans de telles garanties au cours de l'avancement du projet, nous nous opposerons à la LGV POCL.

Le TGV : Oui, si et seulement si !

■ Si la saturation de la LGV Sud Est est bien avérée,
■ S'il est vraiment conçu comme un instrument d'aménagement du territoire, et non comme un "avion sur rail" destiné à réduire encore les temps de parcours entre Paris et le Sud de la France. Il devra :

- prendre en compte la desserte du territoire : de l'Auvergne par raccordement à la ligne classique Paris-Clermont ; du Limousin par raccordement à la ligne Paris-Limoges-Toulouse ; et de la Loire
- constituer l'amorce d'un axe transversal Est-Ouest desservant la façade Atlantique en se raccordant à la ligne classique Vierzon-Tours-Nantes,
- améliorer la liaison Clermont-Lyon.

Ces trois fonctionnalités ne sont possibles que dans le cadre des tracés à l'Ouest de Nevers.

■ S'il est conçu comme une alternative au projet de TGV Transline, dont les coûts estimés sont disproportionnés par rapport au trafic potentiel et à l'impact environnemental désastreux.

■ S'il est parfaitement connecté au réseau classique,
• soit par parcours TGV sur ligne classique électrifiée (Vichy, Clermont Fd, Roanne, St Etienne, Châteauroux, Limoges, Brive).
• soit par connexion étroite au réseau TER et au

réseau Intercité, y compris vers le sud du Massif Central (lignes du Cévenol et de l'Aubrac),

De plus, il ne doit plus être question de concevoir des «gares des betteraves» déconnectées des transports collectifs locaux ! Une gare d'accès aux TGV inter-réseaux devrait donc être située sur l'axe ferroviaire Moulins- Clermont.

■ S'il est accessible à tous, avec des tarifs raisonnables permettant un transfert modal maximal et une équité sociale.

■ Si son financement ne vient pas concurrencer le développement du réseau classique ; pour cela une ressource nouvelle et pérenne exclusivement affectée au développement des transports collectifs et du réseau ferré doit être créée : elle pourrait provenir d'une taxe énergie-climat prélevée sur les modes de transport les plus polluants, ou bien d'une majoration de la TIPP.

■ Si les milieux naturels aussi exceptionnels que la Sologne, les Forêts de Tronçais et du Val d'Allier sont évités par le tracé.

■ Si la protection de l'environnement et des populations riveraines est réellement au centre du projet.

CONCLUSION

Il est très probable que la saturation de la LGV Paris-Lyon intervienne dans les 20 ans à venir, quelles que soient les hypothèses de mobilité, et certainement plus tôt avec le renchérissement du prix de l'énergie, qui induira un transfert modal vers le rail. Si cette saturation est bien vérifiée, la création d'une seconde LGV sur l'axe Paris-Sud Est deviendra inévitable.

Dans ce cas, il serait dommage de ne pas en profiter pour desservir l'espace central de la France. Le projet POCL pourrait s'inscrire dans cette perspective.



Groupe Europe Ecologie Les Verts
Conseil régional d'Auvergne
Rue Urbain II
63000 CLERMONT-FERRAND
Tél. : 04 73 31 84 94
Mail : GroupeEE@cr-auvergne.fr
Blog :
<http://blog.vertsconseilregionalauvergne.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