

LES OBJECTIFS DU PROJET POCL

Le projet POCL répond à deux objectifs : doubler la LGV Paris-Lyon en voie de saturation, principalement dans sa section Valenton-Pasilly, et permettre l'accès à la grande vitesse des villes du « Grand Centre » de la France.

Il apparaissait dans la loi du Grenelle, parmi les 2 500 kilomètres supplémentaires de LGV, cité en tant que « ligne Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon ». Depuis, la ville de Nevers a été intégrée au projet, puisqu'il a été précisé que celui-ci concernerait le « Grand Centre » de la France, une zone géographique créée sur mesure à cette occasion et qui comprend notamment Nevers.

LE DOUBLEMENT DE LA LGV PARIS-LYON

RFF a mené plusieurs études qui font apparaître assez clairement que la LGV est d'ores et déjà très chargée, entraînant des retards fréquents des trains affrétés par la SNCF (particulièrement pour les intersecteurs), et qu'elle sera vraisemblablement en voie de saturation en 2020, lorsque les différents projets des 2 000 kilomètres de LGV nouvelles prévus dans la loi du Grenelle auront été réalisés, non compté l'impact de l'ouverture à la concurrence qui pourrait, par exemple, réduire le ratio UM/US (unités multiples / unités simples) et accroître encore le besoin en sillons à volume de trafic égal.

La saturation prévisible de la LGV Paris-Lyon appelle à la doubler mais ce projet de doublement présente de réelles difficultés. En effet s'il n'était pas conduit le succès des nouvelles lignes prévues par le Grenelle en 2020 serait entaché d'un manque de performance (c'est-à-dire des retards réguliers des trains) lié à l'engorgement du tronçon Paris-Lyon. Pourtant pour le conduire il y a un vrai problème de financement, puisqu'il s'agit essentiellement d'un projet technique qui ne concerne aucune région en particulier (ou qui les concerne toutes) et qu'il n'a pas été explicitement budgété en complément des autres projets engagés ou à l'étude.

En définitive, ce projet est prioritaire par rapport à d'autres projets du Grenelle, principalement le contournement de Nîmes-Montpellier, la ligne Montpellier – Perpignan, la ligne PACA, l'achèvement du Rhin – Rhône mais, dans le même temps, il n'est pas financé.

LES SCENARIOS PRESENTES PAR RFF

SCENARIO COURT TERME (2020), la ligne la plus courte en V360 : scénario « Est – Mâcon ». Ce scénario, qui a la préférence de la SNCF, est « le plus rentable » (au sens de l'étude socioéconomique menée par RFF), demandant une moindre participation financière des territoires traversés.

SCENARIO MOYEN TERME (2030), une ligne passant par Nevers et Moulins et desservant mieux le territoire du centre de la France en liaisons terminales (Orléans, Bourges, Clermont-Ferrand, Montluçon) : scénario « Médian – Mâcon » qui pourrait évoluer dans une recherche de consensus vers « Ouest – Roanne ». Ce scénario est soutenu par les villes de Nevers et Moulins.

SCENARIO LONG TERME (2040), une ligne passant le plus au sud de l'Allier (Montluçon), permettant d'amorcer la liaison transversale TRANSLINE de Lyon vers la façade atlantique : scénario « Ouest-Sud – Roanne ». Ce scénario est soutenu par Clermont-Ferrand et la région Auvergne, ainsi que par l'association ALTRO.

Les principales autres villes concernées par le projet (Orléans, Bourges, Roanne, Montluçon) expriment un choix moins arrêté, pour autant qu'il s'agisse des scénarios « Ouest – Roanne » ou « Ouest-Sud – Roanne ».

LES CRITERES DE CHOIX D'UN SCENARIO

LE CRITERE FINANCIER. Même à considérer le scénario « le plus rentable » (« Est – Mâcon » en V360), sur un total de 12 Mds€, RFF financerait 4 Mds€, l'Etat 4 Mds€, il resterait encore 4 Mds€ à financer par les collectivités territoriales, ce qui paraît difficilement envisageable.

Le problème, dans l'analyse financière présentée par RFF, est que le principal bénéficiaire de ce projet serait la SNCF qui, selon l'étude socioéconomique de RFF, observerait un gain de l'ordre de

4 Mds€ au motif de la « régularité » des trains circulant sur l'axe Paris-Lyon, et ce quelque soit le scénario. La SNCF n'est pourtant pas partie prenante dans le financement de cette infrastructure.

En conservant les mêmes participations de RFF (4 Mds€) et de l'Etat (4 Mds€) et en associant la SNCF (ou tout autre opérateur) au financement de ce projet à hauteur du gain en régularité (4 Mds€), 12 Mds€ sont déjà rassemblés et il ne reste plus aux collectivités territoriales qu'à apporter 1 ou 2 Mds€, montant qu'il paraît alors raisonnable d'envisager.

Dans tous les cas, les régions concernées directement par le projet (Centre, Auvergne et, à la marge, le département de la Nièvre) ne peuvent pas financer le doublement de l'axe Paris-Lyon dont le principal bénéficiaire sera de toute façon la SNCF.

LE CRITERE ENVIRONNEMENTAL. Malgré l'effort louable de RFF pour pénaliser au maximum le scénario « Ouest-Sud », il ressort que le critère n'est pas discriminant, compte tenu de certains aménagements à opérer sur ce scénario, afin d'éviter notamment la forêt de Tronçais.

LE CRITERE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA DESSERTE DU « GRAND CENTRE ». De la même façon, en apportant quelques aménagements aux scénarios présentés par RFF, ceux-ci sont très voisins (hormis le cas de Montluçon qui bénéficie réellement de la grande vitesse uniquement dans le cas du scénario « Ouest-Sud »).

Dans le cadre du scénario « Ouest-Sud », les villes de Nevers et Moulins pourraient légitimement considérer qu'elles sont ignorées par le projet compte tenu de la présentation par RFF du scénario. Il suffit pourtant de prévoir quelques kilomètres de raccordement de la nouvelle ligne à grande vitesse au réseau existant pour maintenir la desserte de Nevers et améliorer notablement celle de Moulins, renforçant par ailleurs les relations entre ces deux villes et les métropoles régionales de Clermont-Ferrand et de Lyon.

LE CRITERE DE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE. En cohérence avec les objectifs visés par la loi du Grenelle en matière de fret ferroviaire, la création de la ligne POCL permettra de libérer de nombreux sillons sur le réseau classique existant et participera ainsi au développement du fret.

A ce titre, RFF devrait prévoir un supplément de trafic lié au fret, en complément du trafic voyageur estimé sur la nouvelle LGV POCL ; ce supplément de trafic devrait alors se retrouver dans les « revenus futurs » estimés par RFF, l'autorisant selon les termes de l'article 4 de ses statuts à accroître notablement sa participation financière dans le cadre du projet POCL.

LE CRITERE D'ECHELLE DE TEMPS – COURT, MOYEN ET LONG TERME. Dans le même paragraphe de la loi du Grenelle traitant du POCL, il est fait mention d'un « barreau Est-Ouest ». La mise en cohérence des différents projets évoqués par le Grenelle, d'ici 2020 et au-delà, appelle donc à prendre en compte ce « barreau Est-Ouest » dès le projet POCL et le doublement de l'axe Paris-Lyon.

C'est un sujet qu'évoque RFF dans son document de synthèse, indiquant que « l'intérêt d'une transversale performante, passant par le territoire central et permettant d'ouvrir la façade atlantique à l'Est et au Sud-Est ainsi qu'à la Suisse et à l'Italie a été aussi mis en lumière ». RFF précise toutefois que cet « objectif complémentaire » sera pris en compte dans les scénarios « dans la mesure du possible ».

L'ABANDON OU LE REPORT DU PROJET, UN RISQUE REEL OU UN SIMPLE AVERTISSEMENT?

La question de la saturation de l'axe Paris-Lyon est un problème actuel, qui s'accroîtra en 2020 avec la réalisation des nouvelles lignes prévues par le Grenelle et l'ouverture du marché à la concurrence. Ainsi, quelque soit le scénario retenu, le projet se fera.

Dans ce contexte, plutôt que de considérer que « un mauvais compromis vaut mieux que pas de projet du tout », il serait plus utile de replacer ce projet à la bonne échelle de temps : un objectif à court terme, la désaturation de l'axe Paris-Lyon ; un objectif à moyen terme, l'accès à la grande vitesse du centre de la France ; un objectif à long terme, l'ouverture vers la façade atlantique et la Péninsule Ibérique depuis Lyon et l'Est de l'Europe.

En ce sens, des villes concernées « à la marge » par le projet POCL, comme Guéret ou Limoges, doivent être pleinement associées à la réflexion en cours, au même titre que Nevers ou Moulins, parce que le projet ne saurait s'entendre sans la dimension transversale qu'il porte. La commission du

débat public a d'ailleurs organisé une audition publique à Guéret qui apporte un éclairage complémentaire sur l'importance de la transversalité au sein de ce projet.

EN CONCLUSION, LE CHOIX DU SCENARIO « OUEST-SUD » S'IMPOSE

Parmi tous les scénarios présentés par RFF, le seul qui satisfasse tous les critères de choix est le scénario « Ouest-Sud ».

LE CRITERE FINANCIER, puisque aucun scénario ne saurait être financé par les territoires traversés et qu'il convient de prévoir la participation conjointe de RFF (4 Mds€), de l'Etat (4 Mds€) et de la SNCF ou de tout autre opérateur (4 Mds€), pour réduire à 1 ou 2 Mds€ l'apport des collectivités territoriales.

LE CRITERE ENVIRONNEMENTAL, puisque tous les scénarios y répondent de manière comparable.

LE CRITERE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA DESSERTE DU « GRAND CENTRE », puisque tous les scénarios y répondent également de manière comparable, seul le scénario « Ouest-Sud » faisant en outre réellement bénéficier Montluçon de la grande vitesse.

LE CRITERE DE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE, puisque tous les scénarios y répondent là encore de manière comparable, le scénario « Ouest-Sud » pouvant par ailleurs anticiper la création d'un grand axe ferroviaire Est-Ouest, notamment dans sa section entre Montluçon et Lyon, afin d'ouvrir largement l'hinterland des ports français de la façade atlantique (Bordeaux, La Rochelle, Nantes) vers l'Est de l'Europe.

LE CRITERE D'ECHELLE DE TEMPS – COURT, MOYEN ET LONG TERME, puisque seul le scénario « Ouest-Sud » s'intéresse aux trois échelles de temps, y compris donc à la problématique à long terme d'une liaison transversale performante entre Lyon et la façade atlantique.