

AVIS EUROPE ECOLOGIE LES VERTS (PUY DE DOME) JANVIER 2012 débat LGV POCL

Les LGV contribuent-elles à l'aménagement du territoire ?

Les bilans LOTI obligatoires pour les grandes infrastructures de transports (Loi d'Organisation des Transports Intérieurs) émettent des réserves sur le développement économique et la création d'emplois liés à l'arrivée d'une LGV. Le bilan de la LGV Méditerranée notamment précise que le TGV a fortement développé le nombre des déplacements ferroviaires dans les régions desservies mais que la création d'entreprises liées à cette infrastructure n'est pas très importante.

Le besoin de mobilité des citoyens est réel, mais ce besoin de mobilité est souvent imposé par un aménagement du territoire qui ne tient pas compte des ressources humaines et économiques de proximité et qui génère une augmentation constante des infrastructures rapides de mobilité profitables uniquement aux grandes métropoles. De ce fait, la métropole de CLERMONT-FERRAND bien que située sur un nœud autoroutier en position centrale de la France et possédant un aéroport aux dessertes convenables n'échappe pas à cette contrainte et se voit dans l'obligation de demander une connexion au réseau LGV existant pour être classée dans les grandes métropoles dites compétitives.

Or le développement économique puisant ses ressources localement dans un urbanisme maîtrisé ne nécessite pas forcément des modes déplacements ultra rapides avec les grandes métropoles. Les promoteurs de la LGV POCL (Etat, RFF et surtout SNCF) justifient sa réalisation plus par le doublement de la ligne PARIS LYON saturée par un itinéraire le plus rapide possible que par une contribution à l'aménagement des régions traversée. Cependant, la métropole clermontoise élargie au val d'ALLIER de VICHY à BRIOUDE doit pouvoir disposer en priorité d'une liaison ferroviaire la reliant à la région RHONE ALPES avec laquelle les échanges sont les plus nombreux et disposant d'un nœud ferroviaire national et international très important.

Pour participer à un aménagement du territoire de proximité ne doit on pas en priorité moderniser efficacement les axes ferroviaires existants déficients ?

La LGV POCL pourra t elle être financée sans compromettre la modernisation des lignes existantes ?

Le coût estimé de la LGV POCL est estimé entre 12 et 14 Milliards d'euros suivant les itinéraires proposés. Le tracé le plus rapide qui a la faveur de la SNCF apparaît bien sûr comme le plus « rentable » dans le bilan socio-économique inscrit au débat.

RFF, qui a « hérité » de la dette de la SNCF due à la construction des LGV existantes, bien que constructeur et propriétaire, ne participe que pour une partie au financement des LGV. De plus, ses sources de financements en dehors des péages se sont amoindries. L'AFITF (agence de financement des infrastructures de transports) n'a pas obtenu des financements pérennes.

L'ETAT et les collectivités locales aux budgets resserrés sont des financeurs moins sûrs et les partenaires privés possibles exigent des retours sur investissement trop rentables.

Quant à l'EUROPE, sa participation est liée à celle de l'ETAT. Ses aides s'orientent plus vers les pays nouvellement rentrés et ne possédant pas de réseau aussi dense que la France.

Dans ses conditions, la LGV POCL éprouvera des difficultés à être financée sachant qu'elle est le projet le plus long donc le plus coûteux parmi les projets inscrits ou en cours d'inscription dans le Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT).

En réponse à la question posée par EELV 63 lors du dernier débat du 4 décembre à CLERMONT FERRAND, il a été répondu par RFF que les études portant sur l'amélioration des lignes PARIS CLERMONT PARIS VIERZON CHATEAUROUX (LIMOGES) abaissait le coût à 4.5 milliards et à plus de 7 milliards si on rajoutait le doublement sur place d'une partie de PARIS LYON. Certes, les temps de parcours sont plus élevés d'une demi-heure par rapport à une ligne nouvelle, mais le coût est divisé par deux ou trois.

Doit on écarter à priori ces solutions moins coûteuses et assurant un aménagement du territoire aussi efficace ?

Bien que peu consommatrice d'énergie, la LGV POCL est elle sans impact majeur sur l'environnement ?

Comme précisé dans les cahiers d'acteur EUROPE ECOLOGIE, le train (TGV compris) est le moyen de transport le moins défavorable pour l'environnement. Néanmoins, les impacts environnementaux de construction d'une LGV ne doivent pas être sous-estimés. Les études récentes des variantes du tracé OUEST SUD demandées par la REGION AUVERGNE confirment, quels que soient les tracés, que les répercussions locales sur le milieu naturel sont importantes.

Ces effets pourraient être diminués en utilisant les corridors transports déjà impactés par d'autres moyens (autoroute, ligne HT, voie ferrée existante) et en dimensionnant la LGV pour une vitesse de 320 km /H. Cette limitation permet de diminuer les coûts d'entretien et augmente très peu le temps de parcours.

Dans tous les cas, c'est bien l'aménagement des voies existantes qui pénalise le moins le milieu naturel même si ce système nécessite des déviations pour diminuer les nuisances sonores dans les zones urbanisées.

La construction de la LGV PARIS ORLEANS CLERMONT LYON est-elle réellement justifiée ?

La construction n'est programmée que par le fait de la saturation de la ligne PARIS LYON. Cette hypothèse a-t-elle été étudiée en tenant compte des données économiques moins favorables à l'augmentation des déplacements et des nouvelles technologies de communication susceptibles d'éviter ces déplacements ?

La nécessité de grande vitesse ferroviaire qui n'améliore que les liaisons et la compétitivité des grandes métropoles sans avoir réfléchi à un autre aménagement du territoire est-elle toujours pertinente face à une situation dégradée des transports publics quotidiens ?

Dans le contexte économique financier actuel défavorable et qui implique de faire des choix budgétaires, la LGV POCL - dont le financement n'est pas assuré - ne va-t-elle pas compromettre l'aménagement et la modernisation en cours des lignes existantes comme cela s'est passé sur tout le réseau français depuis une vingtaine d'années ?

Pour ces différentes raisons, on peut s'opposer légitimement à la réalisation de cette infrastructure à condition que d'autres solutions techniques modernes mais moins coûteuses et ayant moins d'impact environnemental soient très rapidement programmées comme l'amélioration des lignes existantes (modernisation des voies, rectifications de tracés, augmentation du débit, utilisation de matériel pendulaire permettant d'augmenter la vitesse sans gros investissement, etc...)