

Cercy-la-Tour, le 31 janvier 2012

CONTRIBUTION D'UN CITOYEN

Ayant suivi jusqu'au dernier jour le débat public autour du projet POCL et ses quelques rebondissements, je me permets de formuler, en tant que citoyen, les remarques suivantes :

L'INTERET DU PROJET

Étrangement, le débat a plus porté sur le choix d'un tracé plus que sur l'opportunité elle-même du projet, alors même que les fonctionnalités principales des différents tracés ne sont pas très différentes.

Or l'opportunité du projet est très difficile à évaluer dans le contexte actuel. Les hypothèses économiques de travail retenues par RFF éclairent sans doute le choix du tracé, mais les incertitudes vu l'échéance du projet sont énormes :

- la croissance économique d'ici à l'horizon du projet (disons au moins 2025-2050 pour ses 25 premières années d'exploitation) est pour le moins incertaine, du fait des effets des crises en cours et de celles à venir liés notamment à la raréfaction des ressources énergétiques ; l'Europe est loin d'être à l'abri de la crise du mode de vie américain (la vie en crédit en lointaine banlieue, dépendante de la voiture et du coût des carburants) qui a conduit à la crise des subprimes
- la hausse du coût des carburants (essence, diesel, kérosène) entraînera probablement des reports modaux bien supérieurs à ceux envisagés dans les études de RFF ; mais il est également possible que ces reports modaux concernent plus le transport de proximité que le transport longue distance
- la recherche d'atténuation du changement climatique, ainsi que les nécessaires mesures d'adaptation à un nouveau climat auront aussi un impact considérable sur les transports, non seulement sur le choix modal, mais également sur la répartition géographique des besoins

Dans ce contexte, il n'est pas farfelu d'imaginer d'autres hypothèses de travail que celles de RFF, tout autant (sinon plus) réalistes :

- la vitesse ne sera plus recherchée de façon aussi forte dans 20 ou 30 ans que maintenant ; le prix sera au contraire un point déterminant dans le choix d'effectuer ou non un déplacement, et dans le choix du mode de transport
- les déplacements courts à moindre coûts seront privilégiés au détriment des déplacements chers à longue distance ; cela amènera logiquement un fort développement du TER, tandis que le TGV pourrait stagner voire décroître, si le report modal de l'aérien vers le ferroviaire ne suffit pas à compenser la baisse de la demande de transport rapide à longue distance
- l'attractivité du Sud Est de la France pourrait être réduite par le changement climatique (sécheresses accrues, chaleur insupportable l'été, ...)

Ces nouvelles hypothèses sur l'avenir changent la façon de voir le projet POCL :

- la recherche de temps de parcours aussi bas que possible n'est pas forcément une priorité, surtout si cette recherche entraîne des surcoûts considérables (qui n'auraient aucune chance d'être rentabilisés d'une façon ou d'une autre)
- la priorité n'est pas forcément d'éviter la saturation de la LGV actuelle Paris-Lyon (dont la croissance à long terme n'est pas assurée), mais surtout de libérer des sillons sur le réseau classique pour permettre la circulation d'un plus grand nombre de TER ou de trains fret

LE FINANCEMENT DU PROJET

Le coût considérable du projet présenté (au moins 12 milliards d'euros) paraît difficilement finançable dans le contexte économique actuel et à venir. D'autant plus qu'il se trouve en concurrence avec de nombreux autres projets à travers la France. Il faudra donc établir des priorités, en choisissant de privilégier les projets, ou les portions de projets, « sans regret », c'est-à-dire ceux qui sont de toute façon indispensables quelle que soit l'évolution économique, pour dé-saturer les lignes classiques principalement. Les gains de temps ne doivent pas être la priorité, compte tenu des incertitudes sur la pérennité de la demande (solvable) de grande vitesse.

Pour le projet POCL, il faudra donc examiner de près son intérêt par rapport à la libération de sillons sur les lignes classiques, et le comparer à celui des projets plus ou moins concurrents. A première vue (mais seules des études poussées pourraient le confirmer), POCL ne manque pas d'atout à cet égard :

- le projet Poitiers-Limoges n'a pas d'intérêt évident en terme de dé-saturation du réseau existant, alors que le POCL pourrait avoir un intérêt pour Paris-Limoges (et au-delà)
- les branches ouest et sud du TGV Rhin-Rhône perdraient une grande partie de leur intérêt avec POCL qui permet également de doubler Paris-Lyon
- le POCL permet d'éviter la saturation de la gare de Lyon à Paris (report à Austerlitz) et a, peut-être un intérêt équivalent à Lyon (report de la Part-Dieu vers Perrache?)

Un report de financement des projets « concurrents » vers le POCL serait donc une première piste. Une seconde serait le phasage du projet. En effet, dans le contexte d'incertitude décrit précédemment, il devient à la fois souhaitable et possible de phaser la réalisation du POCL :

- souhaitable parce qu'il serait déraisonnable de lancer en une seule fois un projet d'un tel coût
- possible en acceptant de relâcher les impératifs imposés en terme de temps de parcours, qui ne seront sans doute pas si importants que cela au regard des questions de prix dans l'avenir ; ainsi, au moins dans un premier temps, un temps de parcours de 2h30 entre Paris et Clermont ou entre Paris et Lyon paraît un bon compromis ; si les TGV Paris-Lyon via la ligne nouvelle sont moins chers que ceux transitant par la LGV existante, il est probable que nombre de voyageurs accepteront de perdre 30 minutes au bénéfice d'un prix du billet réduit (cela sera encore plus vrai si la ligne existante arrive à saturation et que les réservations de dernières minutes deviennent impossibles faute de place, ou disponibles à des tarifs très élevés)

EXEMPLE DE PHASAGE POSSIBLE DU PROJET

Il ne s'agit que d'idées personnelles (peut-être idiotes, des études poussées seraient nécessaires), qui ne visent qu'à démontrer qu'une réalisation de tout ou partie du projet POCL en plusieurs phases successives n'est pas impossible, chaque petit tronçon apportant déjà une partie des bénéfices attendus :

Phase 1 : Paris – Orléans

La mise en service de ce premier tronçon, entièrement en ligne nouvelle ou par amélioration de l'existant, ou par un « mix » des deux (selon les contraintes techniques, environnementales,...) permettrait déjà :

- de libérer des sillons pour le RER C, pour le fret...
- de réaliser l'ensemble de la desserte prévue de Paris vers Orléans, Blois et Vierzon
- de rapprocher Bourges et Montluçon de Paris (-15 minutes)

- d'accélérer, de 15 minutes également, la ligne vers Châteauroux, Limoges et au-delà, rendant moins utile le barreau Poitiers – Limoges
- de renforcer l'attractivité du TGV inter-secteur Lille - Limousin

Phase 2 : Paris – Gien

Le raccordement à la phase 1 se ferait soit vers Pithiviers, soit plus près d'Orléans en passant entre la Loire et la forêt d'Orléans (si faisable...). Ce second tronçon, peu coûteux car assez court et en dehors de zones densément peuplées nécessitant des ouvrages lourds (tunnels...), permettrait :

- le report de nombreux trains de la gare de Lyon (ou plutôt Bercy) vers la gare d'Austerlitz
- la libération de sillons de banlieue sur Paris-Melun-Montargis
- de gagner 30 minutes de Paris vers Nevers, Moulins, Vichy, Clermont
- l'objectif de compromis de Paris-Clermont en 2h30 serait donc atteint
- la relation Paris-Roanne (via correspondance TER à Moulins) serait réduite autour de 3 h
- une relation Lille – Auvergne pourrait être créée
- dans le cas d'un raccordement de cette phase 2 vers Orléans, on pourrait également envisager l'ouverture d'Orléans vers le sud-est : Orléans – Gien – Nevers – Moulins – Clermont ou Lyon (ouverture qui serait accélérée vers Lyon avec la phase 3, voir ci-dessous)

Phase 3 : Lyon – Roanne (avec électrification de Roanne à St Germain des Fossés)

Voici quelques possibilités offertes par ce tronçon :

- contribution au désengorgement du nœud lyonnais (ou au moins à sa réorganisation)
- libération de sillons TER (voire fret ?) sur la voie classique Lyon – L'Arbresle - Tarare – Roanne, au trafic périurbain qui devrait augmenter
- Clermont – Lyon en moins de 2h
- gains de temps importants sur la transversale Nantes-Lyon, permettant un report de circulations actuellement effectuées via Massy et donc non seulement une accélération mais également une augmentation des fréquences entre Lyon et les villes du Grand Centre (Moulins, Nevers, Bourges, Vierzon)
- un itinéraire alternatif pour Paris – Lyon, en cas d'incident sur la ligne actuelle ou en cas de saturation, qui ne ferait perdre qu'une heure (environ 3 heures au lieu de 2), compte tenu de la réutilisation de la ligne classique entre Gien et Roanne

Phase 4 : Roanne – Moulins

Si (et seulement si) le contexte économique est toujours favorable au TGV au moment de la prise de décision effective (dans 10 ans ou plus), ce tronçon devrait permettre de libérer des sillons, notamment pour le TER, sur Moulins-Vichy, et de gagner 30 minutes supplémentaires sur Paris – Roanne, Paris – Lyon (renforçant son rôle d'alternative à la ligne actuelle) et Lyon – Nantes via le Grand Centre.

Entre Paris et Lyon, le TGV ne circulerait plus sur ligne classique qu'entre Gien et Moulins, secteur a priori peu chargé en desserte TER : maximum 1 par heure et par sens aujourd'hui, peut-être 2 par heure (de pointe) dans quelques années en cas de développement du trafic périurbain autour de Nevers ? Des améliorations seraient toutefois peut-être à apporter en gare de Nevers pour écouler plus de trains.

Phase 5 : Moulins - ?

La décision éventuelle de lancement de cette phase 5 n'interviendrait que dans de nombreuses

années, au vu de la pertinence du modèle TGV dans les décennies qui viennent. Tous les scénarios de tracés restent ouverts :

- tracé Est de Moulins à Gien par l'est de Nevers avec antenne vers Bourges
- tracé Médian de Moulins à Gien passant à l'ouest de Nevers et à l'est de Bourges avec antenne vers Châteauroux au-delà de Bourges
- tracé Ouest de Moulins à Orléans en passant près de Nevers, Bourges et Vierzon
- tracé Ouest-Sud de Moulins à Orléans en passant près de Montluçon, Bourges et Vierzon
- ou tout autre tracé de compromis comme un tracé Ouest-Médian passant près de Nevers et Bourges et reliant Orléans en passant près d'Aubigny-sur-Nère et Sully-sur-Loire, contournant ainsi la Sologne, enjeu majeur éclairé par le débat public

CONCLUSION

Il y a de fortes raisons de penser que la crise économique, sociale et environnementale (notamment la pénurie énergétique et le réchauffement climatique) qui secoue l'Europe et le Monde actuellement peut perdurer. Les profonds changements de paradigme qui en résulteront, notamment la fin de la perspective d'une croissance économique perpétuelle, modifieront en profondeur à la fois les politiques publiques et les comportements des consommateurs. La prudence impose donc de relativiser toute projection économique et de ne pas se lancer dans un projet coûteux qu'on ne pourrait réaliser qu'en une seule fois, simultanément à pleins d'autres projets qui paraissent tout autant « indispensables », aujourd'hui. Les incertitudes sont nombreuses, sur les besoins futurs de déplacement, sur les critères de choix modaux, etc... Une approche empirique doit être privilégiée, cherchant d'abord à réaliser le plus urgent : désengorger les axes ferroviaires classiques saturés par la croissance actuelle et à venir du trafic voyageur de proximité (RER et TER), et par la probable croissance à venir du fret (report modal de la route vers le rail compte tenu de la hausse des carburants). Le phasage du projet POCL est à la fois possible et souhaitable !