

LA NECESSITE D'UNE VISION GLOBALE POUR REUSSIR POCL

A première vue, Niort, La Rochelle, la façade atlantique, c'est loin du POCL, Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Et pourtant, ce projet, de par son ampleur et ses retombées, n'appartient pas aux seuls habitants de ces territoires concernés directement par le POCL. D'ailleurs RFF et SNCF le rappellent régulièrement, le POCL s'adresse AUSSI aux habitants de PACA et de Languedoc-Roussillon.

Et nous, et nous, citoyens de l'Arc atlantique, soit 15 millions qui nous sentons si loin de Lyon justement, nous manifestons notre intérêt pour POCL à travers les cahiers d'acteur ou contributions de collectivités atlantiques (Rennes et Nantes Métropoles, Conseil Général de Charente-Maritime, etc...). Rallier l'autre côté de la France nécessite une expédition à la gêne disproportionnée, alors qu'il nous faut moins de 3h pour aller à Paris, il en faut le double pour aller à Lyon, de "l'autre côté". Ah si seulement ce que l'on apprend à l'école devenait réalité, à savoir "le plus court chemin d'un point à un autre est la ligne droite". Chiche ! Et si ce POCL s'étirait le plus à l'ouest possible pour nous tendre la main, on saurait alors bien tracer les kilomètres manquants. Il y a 4 scénarios, un carrément à l'Est qui nous tourne le dos, un autre un peu moins à l'est, un autre dit Ouest qui se confond avec les premiers passé Bourges, et le quatrième, dit Ouest-sud, qui ferait bien l'affaire !

Lorsque j'ai lu les études concernant ce scénario Ouest-sud, j'ai vu avec étonnement combien il était damné : le moins rentable, le plus dévastateur de l'environnement, et comme si ces défauts ne suffisaient pas, le plus cher. Le rôle du maître d'ouvrage n'aurait-il pas été de le travailler plus sérieusement pour qu'il soit acceptable par tous et notamment par Moulins érigé de manière provocante en un repoussant cul de sac ?

A lire les comptes-rendus des débats, je me rends compte qu'il y a une demande de ces territoires du Centre, de l'Auvergne et de la Loire, pour aller non seulement à La Rochelle, mais aussi à Bordeaux et à Nantes, c'est à dire toute la façade atlantique est concernée ce qui devrait commencer à être rentable.

Le RFF dit que cette, ou ces transversales, ne sont pas au programme.

I. DEBATTRE DE POCL AVEC UNE VISION GLOBALE

Le défaut de ce pays est bien la difficulté à avoir une vision globale. Au lieu de ça, chaque projet est étudié comme s'il ne s'intégrait pas à un réseau, comme s'il était coupé du monde. Ce débat est tronqué et il me laisse frustré. Ne peut-on pas imaginer un schéma global, une architecture Massif Central/Arc atlantique, dans laquelle le POCL serait un des éléments structurants avec le Poitiers-Limoges et le Barreau Est-Ouest, tout deux repris dans le Schéma National des Infrastructures de Transport ? A propos du Poitiers-Limoges, si sa vocation transversale était affirmée, on en finirait une fois pour toutes avec ceux qui ne cessent de souhaiter sa mort. J'ai coutume de dire que, quand un Niortais est à Limoges, le POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) qui semble apporter une solution à tous les problèmes de déplacement, ne lui sert à rien ! Peut-être faudrait-il refaire un débat qui prenne en compte l'ensemble d'une architecture de lignes qui correspondent à un aménagement équilibré du territoire...

Opportunité du projet : dans les 4 grands objectifs, il manque donc à mon avis celui consistant à relier la façade atlantique, Nantes, mais aussi La Rochelle et Bordeaux, à Lyon. Cette fonctionnalité apparaît dans les objectifs complémentaires mais est étudiée a minima en concernant la branche vers Nantes. C'est pourtant du bon sens.

II. FONCTIONNALITES SOUHAITABLES SUR CETTE TRANSVERSALE :

Ce sont les fonctionnalités souhaitées et souhaitables qui doivent dessiner le tracé de l'infrastructure. Une fois la ligne construite, il sera trop tard pour revenir en arrière sauf au prix de très coûteux d'investissements d'où la nécessité de prévoir et d'avoir une vision ambitieuse concernant les fonctionnalités.

Les fonctionnalités souhaitables, notamment au niveau des relations transversales, sont donc les suivantes : Nantes-Poitiers-Montluçon-Lyon , La Rochelle-Lyon, Bordeaux-Lyon, Orléans-Montluçon-Vichy/St Germain des Fossés-Roanne-Lyon, Paris-Orléans-Montluçon-Clermont et Paris-Bourges-Nevers-Moulins-Roanne-Lyon.

Ces fonctionnalités viennent combler la déperdition de trafic que connaît le POCL sur ses 100 (scénario ouest-sud) à 200 derniers kilomètres (scénario est, ouest et médian) avec seulement 70 TGV par sens alors qu'une ligne peut en accueillir 130 à 150 par sens et jusqu'à 225 en théorie (sur 15 heures à raison d'un TGV toutes les 4 minutes).

À terme, même Châteauroux, Vierzon, Bourges, Moulins et Nevers bénéficierait d'une telle transversale avec un accès direct sur Bordeaux, le Sud-Ouest et la Péninsule ibérique. Encore une fois, seule une vision globale peut permettre de voir l'ensemble des possibilités offertes par un projet.

III. LE SCENARIO LE PLUS ADAPTE

Ce n'est pas l'Ouest qui devient Médian au sud de Bourges, ni Ouest-sud qui met Nevers et Moulins en cul de sac, c'est forcément une synthèse des deux, une sorte de cinquième scénario qui :

- évite la forêt de Tronçais par l'Ouest,
- intègre l'agglomération Montluçonnaise qui pourra ainsi bénéficier de liaisons ferroviaires de bout en bout vers Lyon et vers Clermont-Ferrand et réalise, ainsi, l'équité entre les trois villes de l'Allier tant vers Paris que vers Lyon,
- dessert Moulins en 1h30 depuis Paris,
- positionne Nevers et Moulins sur l'axe Paris-Lyon via Bourges, Nevers et Roanne.
- crée une plate-forme d'interconnexion à St-Germain des Fossés.

Ce cinquième scénario pourrait donc être un ouest amélioré qu'il faut donc pour répondre à ces objectifs incontournables.

Ce cinquième scénario garantirait la desserte de l'Auvergne au moment où les Assises du ferroviaire, qui ont rendu leurs conclusions en décembre 2011, préconisent que les TGV restent sur LGV. Dans le cas du scénario Ouest, cela voudrait dire que Clermont serait desservie par une correspondance à Nevers, soit, dans le meilleur des cas, si la correspondance se fait dans les 10 minutes, un Paris-Clermont en 2h45/2h50 avec une insupportable rupture de charge dissuasive pour nombre de candidats au voyage. C'est pourquoi, si l'Auvergne veut ménager l'avenir et ne pas être ballottée en fonction des états d'âme de ceux qui règnent sur le ferroviaire, elle a effectivement déjà intérêt à tirer le tracé le plus au sud possible. Ensuite, la possibilité d'être une croix ferroviaire nord-sud et est-ouest, ne peut que l'y inciter un peu plus.

IV. ET L'EUROPE DANS LE POCL ?

Il n'est pas beaucoup question d'Europe dans tout ça. Et pourtant, si le raisonnement facile est de dire que le POCL permettra des Paris-Milan, Paris-Barcelone, des Bruxelles-Marseille, les choses ne sont pas si simples. En effet, la LN1, la première ligne à Grande Vitesse Paris-Lyon, assure déjà des liaisons européennes, le POCL n'ajoutera pas de nouvelles fonctionnalités à celles actuellement en service, toutes orientées exclusivement nord-sud.

Aujourd'hui, vu de Bruxelles, le POCL se limite à un problème d'exploitation.

Il ne deviendra européen que s'il participe à une construction résolument européenne, qui lie deux ensembles territoriaux et offrant de nouvelles fonctionnalités. C'est donc le scénario le plus à l'ouest et le plus au sud qui, en offrant l'amorce d'un axe européen Milan-Bilbao/Porto mais aussi Stuttgart-Lyon-Bordeaux-Péninsule ibérique en complémentarité avec le Rhin-Rhône, donnera au POCL sa dimension européenne. En permettant un nouvel éventail de fonctionnalités à travers des relations est-ouest, le POCL devient un projet européen !

V. UN PROJET LIMITE A CAUSE DE L'ABSENCE D'UN PROJET TERRITORIAL

POCL est un gros projet. On peut s'étonner que l'Etat n'ait pas pensé à coupler le POCL avec un grand projet d'aménagement du territoire conciliant ambitions démographiques et économiques. Imaginons qu'1,5 millions de ces 6 à 7 millions de Français attendus d'ici 2030, viennent s'établir dans les territoires concernés par le POCL, les statistiques de trafic concernant les territoires doubleraient ce qui renforcerait leur poids dans ce projet.

Ensuite, le meilleur tracé, un mixe du Ouest-sud et du Ouest, sorte de 5^e scénario, serait celui qui mettrait le mieux en relation toutes les villes de ce territoire dont la cohérence est à construire. Ce territoire serait ainsi irrigué par quatre axes :

- *Blois-Orléans-Bourges-Montluçon-Vichy/St Germain des Fossés-Roanne-Lyon, tracé à 100% en LGV d'Orléans à Lyon et qui relierait deux grandes capitales régionales (la mise en relation des deux autres capitales régionales pouvant se faire par des Paris-Orléans-Montluçon-Clermont),
- *Châteauroux-Vierzon-Bourges-Nevers-Moulins-Roanne-Lyon, ce dernier se faisant en majorité sur ligne classique à haute performance puisque apte à des vitesses comprises entre 160 et 220 km/h,
- *Clermont-Vichy-Roanne-Lyon,
- *Orléans-Bourges-Vichy/St-Germain des Fossés-Roanne-St Etienne.

RFF va certainement mettre en avant le l'absence de potentiel déclaré sur ces axes. Il faut toutefois prendre en compte :

- la réalisation de l'ambition territoriale évoquée ci-dessus,
- le report modal de la route vers le rail qui sera vraisemblablement massif à l'échéance de réalisation du POCL compte tenu du coût des carburants qui auront atteint des sommets. Par conséquent, une part de marché de 25 à 50% du rail sur des relations qui bénéficieraient de temps de parcours très compétitifs par rapport à ceux offerts par la route, n'est pas irréaliste. Le réflexe rail devrait alors s'imposer.

VI. DES CHOIX D'INFRASTRUCTURES A REPENSER

Le Grenelle de l'environnement avait lancé un programme ambitieux de construction de Lignes à Grande Vitesse visant à rendre possible le report modal des modes les plus polluants et dispendieux en matière énergétique (route et aérien) vers ceux moins producteurs de nuisances et plus économes en énergie (rail et fluvial). La crise a exercé une grande pression et la dernière version du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) demande à ce que les projets de LGV soient hiérarchisés. Cependant, avant d'être hiérarchisés, il est nécessaire de procéder à leur mise en cohérence, leur articulation, pour construire une architecture solide qui permettra aux différents projets concernés, en se renforçant les uns les autres, de garantir leur propre réalisation.

Deux axes, Bordeaux-Limoges-Lyon et Lyon-Limoges-Nantes-Rennes, viendraient ainsi nourrir le POCL dans sa partie terminale qui apparaît trop faible eu égard aux trafics escomptés comme évoqué dans le point II. C'est l'architecture toute entière (POCL+Poitiers-Limoges+Barreau est-ouest) qui doit donc être réalisée prioritairement.

En conclusion, le meilleur scénario sera celui qui sera le plus à l'ouest et le plus au sud possible, c'est à dire un cinquième scénario qui soit un ouest amélioré.