

J.M. LECOQ,  
24 Bis Rue S. JULIEN  
45000 ORLEANS

le 17 janvier 2012

à Monsieur Michel Faillaud  
Président de la GGP du projet POCL

Monsieur le Président,

Baptiser "Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon" une ligne qui passe à Sohier (ou mieux à 15 km) de la ville d'Orléans relève de la félonie pour rester formellement correct. En comparant les 4 tracés POCL proposés aux objectifs fixés dans la loi de Grenelle de l'environnement on constate aisément que seuls les tracés Ouest et Ouest-Sud répondent entièrement à la problématique posée par le législateur. Le tracé "Est" apparaît clairement comme un alibi permettant de placer le scénario "Médian" souhaité par RFF et le transporteur SNCF, bien que ne répondant pas à l'ensemble des objectifs.

En lisant le dernier très (trop?) bien fait du maître d'ouvrage RFF on comprend bien la démarche aboutissant à ce choix : tout au long de l'analyse on dit que tous les scénarios répondent aux objectifs, les coûts sont sensiblement les mêmes, aucun critère n'est discriminant, ... mais au moment de conclure on voit 2 ou 3 paramètres astucieusement biaisés qui mettent en évidence le scénario prédéfini, le Médian.

A titre d'exemple :

- éviter soigneusement le passage au plus près d'Orléans (aux Aubrais par exemple) finaliser les

9  
 Trajets Ouest : parcours plus longs, accessibilité réduite, mauvaise connexion avec le réseau existant, 5<sup>e</sup> rail report modal et gain socio-économique voyageurs réduits, mais impacts humains et environnementaux accrus notamment par l'ouverture de nouvelles trajectoires.

- le tableau comparant les effets territoriaux potentiels (p120) montre des différences entre les scénarios Ouest et Médian qui ne s'expliquent pas sur les lignes
  - Paris et Ile de France
  - Lyon
  - accessibilité du Sud Méditerranéen

Qualification du projet comme support aux effets territoriaux potentiels sur l'organisation régionale du territoire français et européen

	Ouest-Sud	Ouest		Médian		Est	
		Variante Roanne	Variante Mâcon	Variante Roanne	Variante Mâcon	Variante Roanne	Variante Mâcon
Paris et Ile-de-France	?	?	←→				
Lyon	?	?					
Sécurisation de l'axe Paris-Lyon							
Transversale Sillon rhodanien - Ouest atlantique							
Liaisons Rhône-Alpes - Auvergne							
Accessibilité du sud méditerranéen	?	?					
Orléans							
Clermont-Ferrand							

Source : Sétec Organisation, 2011

- idem pour les émissions de CO<sub>2</sub> Aer Soans (p127) qui sont très influencées par les hypothèses de report modal route/air et qui favorisent le temps de parcours plus court du scénario Médian (modèle de prévision spécialement développé pour RFF par Sétec International). Cela se traduit bien sûr dans le temps de retour à l'équilibre CO<sub>2</sub> :

- Scénario Ouest 19ans
- Scénario Médian 15ans

2  
- les modèles économique (RFF et transporteurs) et socio-économique (voyageurs) valorisent doublement la minute gagnée sur le temps de parcours en favorisant le transfert modal voyageur vers le rail, d'où :

- la rentabilité RFF exploitant est améliorée
- le gain socio-économique voyageur y est proportionnel

En outre ces hypothèses restent fragilisées en cas d'incidents réseau, de grèves... et sur un trajet de 2 heures et plus le voyageur est plutôt sensible au confort, à la sécurité et surtout à la régularité de son transport.

- les impacts humains et environnementaux favorables sont les scénarii Ouest force que les trajets proposés n'empruntent pas les corridors déjà établis entre Paris-Orléans et Vierzon (A10, A71, N20...) ainsi que la traversée de la Loire qui peut se faire à Orléans même.

- En ce qui concerne l'aménagement du territoire proprement dit, les aspects économiques et socio-économiques locaux sont négligés ou sous-estimés alors qu'ils sont les points forts des scénarii Ouest compte tenu des bassins d'emploi qu'ils drainent. On comprend que ce n'est pas la spécialité de RFF, mais les "politiques" et notamment les élus locaux sont compétents sur le sujet (cf cahiers d'acteurs)

Pour être plus positif et après lecture attentive du dossier RFF et des Cahiers d'acteurs, il semble que l'étude du tracé définitif de POCL devrait prendre en compte les principes suivants :

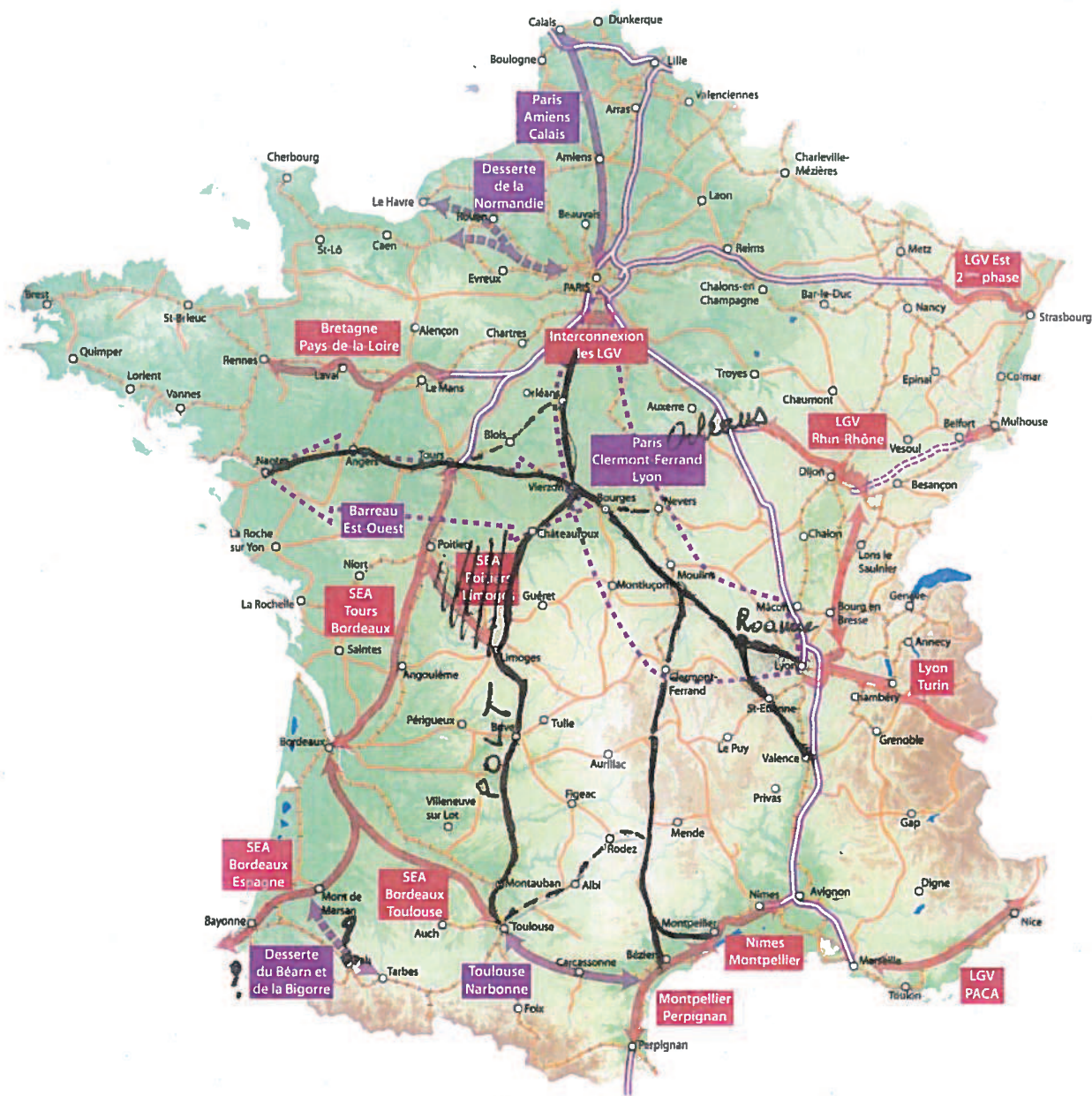
- utiliser au mieux les saignées de voies ferrées

4  
ou autoroutières existantes (A20, 71, 75...) car les nuisances supplémentaires seraient limitées et à priori les impacts humains et environnementaux ayant déjà été étudiés, il suffirait de les mettre à jour.

- l'application du principe précédent amènerait la LGV au plus près des villes, en facilitant l'accessibilité et la connexion au réseau existant, en accroissant le gain voyageurs tout en évitant navettes, liaisons routières, embranchements et nouvelles saignées dans l'environnement pour la création de nouvelles gares excentrées.
- la valorisation de la minute gagnée au temps de parcours est surestimée et biaise les coopérations. Il vaudrait mieux favoriser la régularité et l'accessibilité.
- A travers l'analyse objective des cotiers d'acteurs, tenir compte de la dynamique économique et culturelle des territoires impliqués par le POCL et les connexions possibles au réseau existant.
- la ville de Mâcon étant déjà très bien desservie par voies fluviale, autoroutière et LGV Sud-Est, la variante Roanne est à favoriser.
- En Ile de France / Paris, privilégier une arrivée en gare d'Austerlitz pour éviter une saturation de la gare de Lyon, cette diversité pouvant amener un gain de voyageurs.
- Favoriser des liaisons directes avec les aéroports d'Orly et de Roissy.

Plus généralement, en terme d'aménagement grande vitrine, les 2/3 du territoire à l'Ouest d'une

Ligne Calais-Paris-Lyon-Marseille tout ou presque  
 (à l'exception de Paris-Tours/Le Mans). Par contre l'axe  
 Paris-Lyon-Marseille a été depuis longtemps privilégié au  
 point d'être hypertrophié et au bord d'une saturation  
 inévitable, les projets au nord lui frères (Tours-Bordeaux-  
 Espagne et Bordeaux-Toulouse-Nîmes) rétablissent un  
 peu l'équilibre mais laissent de côté un grand triangle  
 au centre de la France (Paris-Bordeaux-Avivignon)



Source : MEEDM/DGITM - juillet 2009

Légende

- Ligne à grande vitesse (LGV)
- LGV en construction
- Ligne classique électrifiée
- Ligne classique non électrifiée
- Projet de LGV pouvant être lancé d'ici 2020
- Programme supplémentaire de LGV

6  
C'est pour cette raison que le législateur a inscrit le POCL dans la loi de l'année de l'environnement. Mais cette solution n'est que provisoire car à l'horizon 2050 (qui est un minimum en terme d'analyse de l'aménagement du territoire) la ligne Paris - Bordeaux - Espagne risque à tout tour d'être saturée, de même que le bandeau Bordeaux - Toulouse - Perpignan - Espagne compte tenu notamment de la dynamique de développement de Toulouse qui sera alors devenue une des premières métropoles régionales.

En conséquence, il paraît judicieux de considérer dès aujourd'hui le POCL comme le début d'un réseau "LGV Centre" s'appuyant sur:

- un POCL requalifié en version LGV,
- un prolongement POCL vers Clermont-Ferrand - Montpellier / Perpignan - Espagne (suivant la A75?),
- un prolongement Roanne - St Etienne - Valence pour éviter la saturation de Lyon (et gagner quelques minutes sur le trajet Paris - Marseille),
- un bandeau Marseille - Valence / Lyon - Bourges - (A85) Tours - Nantes en remplacement de Poitiers - Nioge.

Faire à des objectifs quelque peu divergents mais aussi légitimes l'un que l'autre:

- RFF et les transporteurs souhaitent le trajet Paris - Lyon le plus court, donc le plus rentable,
- des élus du centre de la France souhaitent dynamiser leur territoire,

Je vous souhaite, Monsieur le Président, de faire fiévaloir le meilleur compromis pour le bien de l'ensemble du territoire.

Veuillez agréer l'expression de mes respectueuses salutations

Copie à M<sup>re</sup> Serge Grouard  
Député-Maire d'Orléans

