

# Quelques réflexions au vu des documents du projet.

1 - Quand on joue aux échecs et qu'on a un coup de retard on a pratiquement perdu.

Le projet court après les insuffisances du passé.

Il a un coup de retard.

Que la ligne Paris Lyon soit saturée, était non seulement prévisible mais certain depuis déjà longtemps et il faut qu'on arrive à la saturation pour se décider à faire quelque chose, sous la pression des événements, ce qui est peu propice aux décisions sereines et rationnelles. Je m'attends au pire surtout si les politiques interviennent pour une solution destinée à contenter tout le monde qui, en pratique, aboutira au résultat inverse comme d'habitude.

2 – On m'a toujours appris que courir plusieurs lièvres à la fois était le meilleur moyen de n'en attraper aucun.

Ou bien il est question d'augmenter la capacité de la liaison **voyageurs** Paris Lyon ou bien il est question d'autre chose.

S'il s'agit de la première option, il faut alors aller au plus court et au plus vite et ne pas trop s'embarasser d'options de trajet où le TGV ne s'arrêtera pas.

Et, comme d'habitude on attendra la dernière minute pour adapter en catastrophe et à grands frais le réseau aux nouveaux besoins dans quelques années.

3 - Il y aurait bien une autre option et même plusieurs si on prenait en compte quelques considérations moins temporellement datées après avoir validé leur faisabilité

Mais elle suppose de choisir entre **réagir** à des situations d'urgence, parer au plus pressé, reporter à plus tard pour le reste, ... ou **pro-agir**, agir dans la sérénité et la rationalité, en anticipant, en définissant une perspective à long terme et en mettant les moyens en œuvre pour qu'elle soit un atout à terme même si elle est perçue comme un handicap dû à des équipements sous employés au départ.

⚡ Il me semble que le trafic du fret a toujours initié le développement d'une zone et que le trafic des voyageurs n'a fait que l'accompagner. C'est à mon sens la disponibilité de matériels et d'équipements en un endroit donné qui attire les gens. Si un accord sur ce point était acquis la réflexion pourrait prendre une toute autre tournure.

On pourrait s'intéresser aux liaisons transversales qui sont utiles principalement pour le fret alors qu'on se désintéresse par ailleurs (et qu'on se désengage) du fret ferroviaire. Mr Verspieren, ancien PDG de Legrand, aujourd'hui décédé, m'expliquait autrefois les raisons de l'installation par sa société de petites unités de production dans la campagne environnante

- ✓ les petites unités sont considérées comme indispensables à l'économie locale et personne ne remet en cause leur existence, il s'ensuit une paix sociale, facteur de développement paisible de l'entreprise. Ces petites unités sont très bien accueillies par les collectivités locales qui apportent leur soutien sans réserve aux projets
- ✓ il est considérablement plus facile de transporter des biens que des personnes : les biens, les produits en cours de fabrication, les sous ensembles, on peut les empiler, pas les gens.

S'intéresser au fret transversal ce serait par exemple reprendre un projet comme celui qui avait été mis en avant lors du débat public sur le barreau Poitiers Limoges ; ce projet (désolé je n'ai pas gardé les coordonnées de ses auteurs) envisageait une liaison transversale entre

Lyon et la façade Atlantique avec un tronc commune Lyon – Clermont Ferrand puis deux branches, l'une vers Nantes et l'autre vers Bordeaux. Tel quel un tel projet est totalement incompatible avec le projet en cours de discussion.

⚡ On pourrait par exemple vouloir réaliser une liaison transversale dont on a de rares exemples en France puisque tout continue à être centralisé sur des liaisons en « toile d'araignée » Paris Province, ignorant superbement

- ✓ que nous sommes en Europe depuis plus de 50 ans
- ✓ que nous avons l'une des façades maritimes sur l'océan atlantique parmi les plus importantes et certainement la plus sous-exploitée
- ✓ que nous nous soucions comme de notre première chemise des possibilités de fret en provenance des pays d'Europe centrale n'ayant pas notre débouché sur la mer et qui seraient sûrement intéressés si on leur proposait un accès direct à des ports bien équipés pour le fret.

⚡ Il existe une phase de réflexion encore plus avancée : l'intermodalité.

Cette question d'intermodalité est, elle aussi, essentiellement une question de fret.

L'intermodalité signifie pour moi compatibilité et proximité en certains endroits stratégiques entre transport ferroviaire, routier et aérien (et maritime le cas échéant) en des points précis du territoire de façon à transborder facilement les conteneurs pour une distribution terminale de proximité essentiellement par la route.

Châteauroux/Déols par exemple est un bon exemple d'un site très favorable à une telle plateforme. Mais ... cette question revient à établir au préalable une norme mondiale pour les conteneurs qui devraient pouvoir emprunter sans perte d'espace aussi bien les avions cargo que les plateformes de trains et de camions.

Je vous accorde bien volontiers qu'on sera morts avant de connaître une telle norme : les tentatives de normalisation en vue d'une malheureuse prise de courant mondiale durent plus de 100 ans sans que la moindre perspective d'accord ne se profile à l'horizon de notre temps. Alors, normaliser des conteneurs à travers le monde entier, c'est purement et simplement du rêve.

Pour moi l'intermodalité est un rêve à jeter aux oubliettes et un thème pour démagogues en mal d'idées.

⚡ Il faudrait choisir entre le développement du fret et toutes les conséquences et choix qui en découlent ou bien son abandon et dans ce cas ne plus faire de discours sur une intermodalité et une transversalité devenues démagogiques, donc sans intérêt.

Au delà de la question ferroviaire c'est tout l'aménagement du territoire qui est en cause, la nécessité de parer aux concentrations urbaines gigantesques et de plus en plus difficiles à vivre, la répartition de la production sur le territoire (les usines à la campagne, les pôles de compétences spécialisées, ... )

Pour moi ce projet est un projet réactif orienté voyageurs et pas un projet proactif orienté fret. Je comprends parfaitement qu'il vous soit impossible de courir ces deux lièvres à la fois et que vous soyez obligés de répondre à l'urgence. Moyennant quoi ce projet à peine né aura déjà un coup de retard...

En tout état de cause il faut que des options politiques soient prises en amont, définissant clairement les fondamentaux de l'opération en ayant pris conscience des conséquences de ces choix ... et des exclusions qu'ils impliquent comme je l'avais déjà souligné, ainsi que de nombreux autres, à l'occasion du débat sur le barreau Poitiers-Limoges.

⚡ Peut-on par exemple concilier l'urgence à résoudre le problème du fret voyageur sur Paris-Lyon avec la réalisation simultanée d'un commencement de TGV fret sur Lyon - Clermont Ferrand avec une perspective de prolongement d'un réseau en Y vers Nantes et Bordeaux ?  
Le projet risque d'être pharaonique car il impliquerait aussi l'aménagement ou le renforcement des capacités de ports de marchandises sur la façade Atlantique, capables de soutenir la concurrence avec les grands ports de la mer du Nord.  
S'il était viable, un site comme Châteauroux pourrait se justifier à la fois pour le fret voyageurs et le fret marchandises en direction de Nantes ou de La Rochelle / La Pallice via Poitiers.

Je vous remercie d'avoir eu la patience de me lire.

Et je vous prie de recevoir mes salutations et mes encouragements à faire les choix les plus pertinents.