

Martial Poncet
45500 Gien
Journaliste

Monsieur Michel Gaillard
Président
Commission particulière du débat public
LGV POCL
68, rue du Faubourg Saint-Honoré
75008 Paris

Gien le 29 décembre 2011

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs de la commission particulière du débat public LGV-POCL

Dans le cadre du débat public concernant le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon, auquel toutes les personnes qui le souhaitent sont conviées à participer, je vous prie de trouver ci-dessous ma contribution personnelle à ce dossier.

En préambule :

Ce projet ne peut être dissocié d'une réflexion plus globale portant sur une vision réaliste de l'aménagement du territoire, c'est-à-dire qui n'oppose pas les grandes villes au monde rural. Si le développement des premières, à condition de le maîtriser (environnement, sécurité, services publics) implique un réseau de liaisons rapides entre elles, celui-ci ne saurait ignorer le second.

En effet, l'espace rural, déjà mis à mal par certaines dispositions (fermetures de services publics, activités économiques en souffrance ou sans perspective de développement immédiat...), risque de voir périlcliter le potentiel industriel qu'il s'est construit par le passé.

Tel est le cas du bassin d'emploi de Sully-sur-Loire/Gien/Briare dont les atouts touristiques et en termes d'accueil de nouveaux résidents ne sont pas négligeables, par ailleurs.

A cet égard, les enjeux sont aussi déterminants qu'au XIXe siècle, pour ce territoire et ceux qui lui sont limitrophes dans l'Yonne, la Nièvre et le Cher-Nord, lorsque Gien dut batailler pour obtenir le passage du train et devenir à l'époque une étoile ferroviaire vers Orléans, Auxerre, Bourges, Paris et Nevers.

Plus globalement, la difficile situation financière de la France impose à l'évidence de faire des choix. Or les projets de lignes à grande vitesse sont nombreux et il faudra faire un tri pour ne retenir que les plus essentiels. Nul ne saurait douter qu'un TGV desservant le centre de la France est à l'évidence une nécessité pour lui donner autant d'atouts que les zones côtières ou de montagne du pays.

Néanmoins, cela ne peut se faire au détriment du réseau classique qui doit faire l'objet d'un effort de rénovation sans précédent. En matière de transport ferroviaire, il ne peut y avoir de France à deux vitesses : ceux qui y ont accès et ceux qui en seront tellement éloignés qu'il deviendra inintéressant d'y recourir.

Il ne serait pas acceptable que la construction d'une ligne à grande vitesse induise une diminution voire un abandon du service sur une ligne classique, voire son changement d'affection (dédiée au seul fret par exemple).

En ce qui concerne la ligne Paris-Nevers-Clermont, dite du Bourbonnais, ce point doit être éclairci, étant rappelé ici qu'elle est, historiquement, la ligne de délestage du Paris-Lyon-Méditerranée.

Il apparaît également nécessaire de s'interroger sur ce que seront les modes de vie et de travail dans les 20 ans à venir, compte tenu du développement du Très Haut Débit, du Télétravail, de la visioconférence, de la Télémédecine (on se déplace beaucoup aujourd'hui pour consulter des spécialistes), de l'intérêt des entreprises à réduire les coûts donc à limiter les déplacements de leurs cadres et techniciens. Cette problématique mérite d'être prise en compte, dans la mesure où elle est directement liée à l'évolution des déplacements, en plus ou en moins, pour déterminer l'intérêt des projets déposés.

Le scénario médian plus pertinent

Le débat public a rapidement démontré que deux d'entre eux sur les quatre proposés retiennent l'attention : l'ouest et le médian.

Je fais le choix du médian pour différentes raisons.

Le scénario médian prévoit une desserte d'Orléans et de Bourges, ce qui permet d'envisager pour l'avenir les développements que suggèrent ceux qui soutiennent le scénario ouest. A l'inverse, ce dernier ne prévoit rien pour relier et desservir les territoires de l'est. A cet égard, le médian offre donc beaucoup plus de possibilités.

Le scénario médian permet d'épargner plus franchement que le scénario ouest deux zones importantes sur le plan environnemental : la forêt d'Orléans et la Sologne, cette dernière se caractérisant aussi par des sols instables qui obligeront à renforcement notablement la plateforme supportant les rails.

Le scénario médian passe par une région ligérienne qui a été exclue du patrimoine mondial de l'Unesco à cause de la présence de deux centrales nucléaires. Elle peut donc « supporter » une ligne à grande vitesse ce qui épargnera à l'Orléanais de renier ses engagements à cet égard et transformera un inconvénient qu'on lui cède volontiers en avantage.

Le scénario médian est un vecteur de désenclavement de territoires qui sont éloignés, en termes de durée, de leur capitale régionale Orléans... par la route (faute de ligne ferroviaire), mais aussi vers Paris (en moyenne 1 h 30 sur la relation Gien-Paris par le train). On admet communément que le TGV réduise le temps de trajet entre des villes du sud de la Loire et Paris, alors que d'autres villes, plus proches géographiquement de la capitale en resteront éloignées en temps. Cela reviendrait à en accentuer l'isolement et donc l'attrait, ce qui est inacceptable.

Le scénario médian présente un coût global inférieur aux autres, même si la différence est limitée.

L'impact environnemental et sur l'habitat paraît moins marqué. Une étude sur un tracé plus resserré que les scénarii proposés mettra sans doute en évidence des points sensibles... et les solutions à apporter.

Le scénario médian présente un taux de fréquentation supérieur, notamment au scénario ouest. Par Orléans, il faut s'attendre à une forte fréquentation entre cette agglomération et la capitale, avec un risque marqué d'en devenir une banlieue. Sous cet aspect, sachant qu'un TGV ne doit pas seulement être fait pour les hommes d'affaires et les vacanciers se rendant dans les stations de sports d'hiver, on peut s'interroger sur les fréquentations au-delà d'Orléans pour qui ce projet se résume essentiellement à une question d'image.

Dans ce contexte, la proposition du sénateur de la Nièvre Gaëtan Gorce, et du Pays Bourgogne Nivernaise, d'un « raccrochement » par Gien » est extrêmement intéressante. Tout d'abord parce que la distance entre Gien et Nevers -100 km – est suffisamment courte pour ne pas rallonger drastiquement les temps de parcours des TGV qui emprunteront cette « bretelle ». Surtout si des travaux d'amélioration y sont réalisés.

Cette solution permet de donner accès au réseau TGV à un bassin d'emploi de 165 000 habitants, pour l'essentiel dans des villes moyennes telles que Gien, Briare, Cosne-Cours-sur-Loire, La Charité-sur-Loire, Nevers, qui déterminent des territoires, certes isolés, mais riches en activités industrielles, agricoles (notamment vignes et forêts), touristiques (nombreux sites fréquentés) et

aussi sur le plan de l'accueil de nouvelles populations. Ce point est important puisqu'il détermine leur redressement futur.

Ce « raccrochement » est assurément un plus en terme de fréquentation, d'aménagement équilibré du territoire, et de desserte, surtout si celle de la ligne classique est maintenue au moins dans son rythme actuel (6 AR quotidien en semaine entre Gien et Paris). Car plus l'offre sera étoffée, variée et accessible en coût au plus grand nombre et plus le train sera privilégié.

L'avantage du « raccrochement » sera de permettre à diverses régions et bassins d'emplois de s'ouvrir et de communiquer ensemble dans de bonnes conditions, ce que l'autoroute A 77, qui se termine en cul-de-sac à Magny-Cours, au sud de Nevers, ne permet pas. Pas plus que la désolante liaison routière entre Briare-Gien et Orléans (RD 952) dont l'amélioration toujours promise est aujourd'hui écartée à court terme.

Pour le sud du parcours, le scénario par Roanne semble le meilleur choix possible.

Comme on le voit, les enjeux pour l'axe Gien-Nevers-Clermont sont capitaux pour l'avenir. Se détourner de ce secteur n'aura évidemment pas d'impact sur les grandes villes elles-mêmes qui seront toujours desservies d'une manière ou d'une autre. Mais cela se ressentira sur des territoires aujourd'hui fragilisés et des populations désavantagées dans tous les domaines clefs de la vie en ce qui concerne l'accès à l'emploi, à la santé, à l'éducation et à la formation...

En espérant que cette contribution vous permettra de nourrir votre réflexion et en vous remerciant de l'attention que vous y avez portée, je vous prie de croire, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, en l'expression de mes salutations distinguées.

Martial Poncet