

Un projet anachronique

On connaît et comprend les motivations des partisans du projet POCL : soulager la LGV Paris Lyon, desservir en trains à grande vitesse les villes du centre, reporter le trafic de l'automobile vers le rail. Pour autant, ce projet apparaît bien comme anachronique car reposant sur des conceptions dépassées.

Un anachronisme en termes d'aménagement du territoire

Le projet POCL participe de cette idée que le développement d'une région passe par une liaison rapide avec Paris. Or l'expérience a démontré que cette conception, héritière du centralisme et qui ne fait que renforcer, profite avant tout à la région capitale, non aux autres régions. Le TGV n'a pas ralenti le transfert des sièges sociaux de Lyon vers Paris. Avant sa mise en service, il existait encore quelques sièges de grandes entreprises à Lyon ; il n'y en a plus aujourd'hui. Ce dont ont besoin Roanne ou Clermont Ferrand, c'est moins de gagner une heure de trajet pour Paris, quelques dizaines de minutes pour Lyon, au profit d'un nombre somme toute restreint de voyageurs, mais bien de bénéficier, pour le plus grand nombre d'utilisateurs, de liaisons ferroviaires performantes avec l'ensemble des villes de la région. Ce dont a besoin Lyon (mais déjà aussi Grenoble et Saint Etienne, et à court ou moyen terme toutes les villes d'une certaine importance), c'est de ne plus être asphyxiée par la circulation automobile des trajets quotidiens. Ce dont a besoin la région Rhône Alpes, c'est moins d'accentuer encore la concentration du trafic ferroviaire qui passe par Lyon, nœud ferroviaire déjà saturé, que d'avoir un réseau régional performant entre ses différentes métropoles, mais également entre celles-ci et les villes de moindre importance.

Un anachronisme en termes de développement économique

Le TGV de Lyon à Paris est bondé d'hommes d'affaires qui se déplacent dans la capitale le temps d'une réunion. Les technologies qui se sont développées autour d'internet devraient conduire dans les années à venir à une véritable révolution dans les modes de travail, notamment par un recours accru à la visioconférence et au travail à distance. Les entreprises y ont tout intérêt au regard des coûts d'exploitation.

Dans le même temps, la saturation des accès des villes a pour cause principale l'absence de transports collectifs sur les courtes et moyennes distances. Les LGV permettent à quelques milliers de passagers de gagner quelques dizaines de minutes sur un long trajet. Dans le même temps, quotidiennement, des centaines de milliers de personnes sont prises dans les embouteillages à l'approche des villes. A-t-on jamais calculé le coût économique direct (heures perdues, coût du carburant), et indirect (santé, environnement) de cette insuffisance de transports collectifs par rail ?

Un anachronisme au regard des capacités de financement

Les finances publiques ne peuvent pas faire face à un tel projet dans une période de crise dont tout laisse penser qu'elle va perdurer. Ni l'Etat, ni les régions, ne peuvent assumer une telle dépense, sauf

à recourir à un emprunt sur une très longue durée. Le recours à un Partenariat Public Privé ne fait que reporter le problème, puisque les partenaires privés n'ont pas vocation à faire des pertes et s'en prémunissent. (Voir à ce sujet l'exemple de la LGV Tours- Bordeaux).

Un anachronisme pour l'environnement

A une époque où l'on prend conscience de l'importance de la préservation de l'environnement, le projet POCL provoquerait des dommages irréversibles dans plusieurs régions. Pour chacun des trajets envisagés, les impacts sur l'environnement sont très importants. Ce projet ne va par ailleurs avoir aucune conséquence sur le volume du trafic automobile. Ceux qui emprunteront le TGV gagneront du temps sur le trajet, mais ils empruntent déjà le train pour de longues distances. En revanche, tous ceux qui sont obligés d'emprunter la route quotidiennement faute de liaisons ferroviaires suffisantes sur les courtes et moyennes distances, continueront à utiliser l'automobile et ils seront de plus en plus nombreux.

Un choix qui engage les générations à venir

Il n'est pas sérieux de prétendre que l'on pourra à la fois financer POCL et, non pas seulement la rénovation, mais le développement des réseaux régionaux ou inter cités. L'effort financier, pour l'un comme pour l'autre, pèsera sur les générations à venir à travers les impôts.

C'est donc bien à un véritable choix qu'il faut procéder.

Bénédicte et Rémi CHAINE