

Je pense que la LGV POCL est une bonne chose pour l'aménagement du territoire et pour la désaturation de la LGV Paris-Lyon. Ces deux éléments doivent être les priorités qui guident les choix de tracés et cela dans cet ordre.

L'aménagement du territoire consiste donc, pour moi, à privilégier les zones actuellement mal desservies par le chemin de fer et lorsqu'elles sont en concurrence entre elles, à privilégier dans ce cas les zones les plus peuplées pour améliorer les déplacements d'un plus grand nombre.

Avant de commencer à donner mon avis sur le projet global, je voulais juste faire une petite digression:

L'idéal aurait été de construire une LGV allant de Paris à la frontière espagnole en passant par le Massif Central. Cette LGV aurait réduit le temps de trajet vers le sud de la France et l'Espagne en participant à la désaturation de la LGV Sud-est en récupérant les trafics du Languedoc-Roussillon voire d'une zone sud-ouest plus large, mais ce n'est pas le projet qui fait l'objet du débat en cours.

Concernant donc le projet de LGV POCL, je pense qu'il faut privilégier la desserte de territoires qui sont actuellement les plus mal desservis par le fer et mais qui sont également, parmi eux, les plus peuplés pour que le rôle de désenclavement soit le mieux rempli par cette ligne.

Je pense ainsi que tous les tracés qui passent par Mâcon plutôt que par Roanne sont à exclure. Mâcon est déjà desservi par LGV (par rapport à Roanne).

De même, je pense qu'il faut privilégier le passage près de Orléans plus que près de Nevers car le bassin de population de la capitale de la région Centre est plus important que celui de la cité nivernaise.

Dans le même esprit, je pense qu'il faut privilégier un tracé favorable à la grande métropole auvergnate de Clermont-Ferrand et ses liaisons avec Paris d'une part et la région Rhône-Alpes d'autre part car l'avenir de Clermont est à l'est. Ainsi, les tracés qui passent le plus au sud et qui comportent la variante Roanne sont les plus pertinents pour remplir cet objectif.

Enfin, sachant qu'il faut désaturer l'actuelle LGV Paris - Lyon, il faut choisir un tracé qui donne un temps de trajet au moins identique pour que ce rôle soit bien assuré pour la desserte de Lyon et des autres métropoles du sud-est. Cependant, je ne pense pas qu'il doive être plus court car cela renverserait alors le problème sur la nouvelle LGV: Si elle permet d'aller plus rapidement à Lyon et dans le sud-est, alors les sillons Paris-Lyon vont y être déplacés et la capacité restante pour desservir les territoires des régions Centre et Auvergne en sera réduite ce qui pénalisera le rôle d'aménagement du territoire. On risque même d'assister à une saturation si l'axe est plus intéressant que l'axe actuel pour les mêmes dessertes.

L'aménagement du territoire a un coût et il ne faut pas seulement penser rentabilité à court terme lorsque l'on fait des choix d'aménagement. Par rapport aux arguments que j'expose, le tracé qui est le plus satisfaisant est aussi le plus coûteux. Il ne faut pas se limiter à ce seul coût de projet. Il y aura un retour sur investissement si les territoires en profitent.

Avec tous les arguments qui précèdent, je pense donc que le tracé sud-ouest avec variante Roanne est le meilleur compromis. Son coût est certes plus élevé et sa rentabilité annoncée comme moindre mais je pense qu'il est le meilleur pour l'aménagement du territoire et en particulier des pôles de Orléans, Clermont-Ferrand et St-Etienne qui sont d'importantes métropoles qui ne doivent absolument pas rester à l'écart de la grande vitesse. Les villes de Bourges, Montluçon, Moulins, Roanne et Vichy profiteront aussi de ce tracé.

Nicolas FOUSSAT

94 350 Villiers sur Marne