

Avis sur le projet de LGV

Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon

La définition des objectifs du projet POCL est entachée d'une certaine ambiguïté:

Le site de RFF présente le projet comme devant répondre d'abord à trois objectifs:

- relier Orléans au réseau à grande vitesse,
- desservir Clermont-Ferrand en moins de deux heures,
- améliorer la desserte de Bourges.

La desserte de Lyon y apparaît comme un objectif second: "Le Projet constitue par ailleurs un itinéraire complémentaire à l'actuelle ligne à grande vitesse Paris-Lyon".

Par contre, dans le document présenté à la consultation publique une nuance de taille a été introduite: le projet comporte quatre objectifs de même valeur, le dernier étant formulé comme suit: "constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon".

Il faut comprendre que l'idée n'est plus celle d'une simple complémentarité à la LGV Paris-Lyon. L'objectif d'un itinéraire alternatif à cette ligne se situe désormais au même plan que l'amélioration de la desserte des villes du Centre. Ceci conduit inévitablement à une autre lecture des études effectuées et pourrait avoir un poids déterminant dans le choix final du tracé. Ce choix pourrait se porter sur le scénario médian qui en apparence, mais en apparence seulement, satisferait l'ensemble des objectifs.

Un choix clair doit d'abord être fait entre Lyon d'une part ou Orléans, Vierzon et Bourges de l'autre.

Si c'est Lyon alors seul le scénario Est mérite d'être retenu. La desserte de Lyon est optimisée tout en assurant que ce soit le cas pour Nevers qui serait la grande gagnante de l'opération (temps de trajet depuis Paris passant de 1h55 à 1h voir 55 mn selon la variante qui sera retenue pour la gare.

Dans cette option toutefois, les communautés d'agglomération d'Orléans, de Vierzon et de Bourges (par ailleurs représentant 400.000 habitants au total contre 70.000 pour Nevers) seront évidemment moins bien traitées: une chose est d'être situé sur le parcours d'une LGV, une autre est de n'y être que raccordé.

Certains pourraient être tentés de croire que le scénario médian constitue un compromis acceptable. Il n'en est rien:

- par rapport au scénario Est, il n'apporte aucun bénéfice aux villes de la région Centre qui continueraient de rester à l'écart de la ligne nouvelle,
- il est trompeur pour Nevers qu'il semble mettre, comme dans le scénario Est, à 55 mn de Paris. Mais ce temps de parcours concerne ici une gare nouvelle qui se situera à 30 à 35 kms à l'ouest de Nevers, de l'autre côté de la Loire!

- il est trompeur aussi pour certains élus ou résident de communes riveraines de la Loire qui le soutiennent en espérant qu'il comportera un raccordement au réseau classique en faveur de Gien et de Cosne-sur-Loire: rien n'est moins sûr,
- enfin, et ce n'est pas la moindre des difficultés, il aura des conséquences extrêmement néfastes sur le plan environnemental sur le Sancerrois-Pays Fort. Cette région, belle mais fragile, a été jusqu'à présent préservée d'atteintes majeures au cadre de vie. Elle doit le rester. Ses principales activités, la viticulture, le tourisme et l'oenotourisme seraient terriblement affectées par une balafre dans son paysage ainsi que les nuisances sonores engendraient par une LGV très fréquentée puisque destinée en réalité à doubler la ligne TGV PLM.

Si, comme cela devrait être le cas, le choix était fait de privilégier les villes du Centre et de l'Auvergne, alors le scénario Ouest Sud s'impose:

- il assure le meilleur traitement d'Orléans, Vierzon et Bourges. C'est en particulier le scénario le plus intéressant en termes de fréquence de desserte de Bourges depuis Paris (passage de 4 à 11 fréquences A/R),
- il optimise les dessertes de Châteauroux, Montluçon et Clermont-Ferrand.

On pourra objecter que ce scénario est le plus onéreux (14 Mrds€). Ce chiffre est toutefois à comparer à celui du scénario Est dans sa variante la plus rentable (Roanne) qui est de 13,1 Mrds€, soit une différence somme toute très faible.

En outre, les bénéfices du projet selon les divers scénarios ont été évalués en fonction de critères "ferroviaires" et pour l'essentiel sur la base des gains de temps des usagers du rail et des recettes ferroviaires supplémentaires. Rien n'est dit sur les effets induits en termes de développement local (créations d'emploi notamment). Il est essentiel de pouvoir comparer les différents scénarios sur ce point également.

Enfin, le bilan carbone. Comme sous l'angle de la rentabilité, le scénario Est dans sa variante Roanne est le plus attractif. Si des critères "nationaux" (contribution à la lutte contre les changements climatiques et liaison Paris – Lyon – Méditerranée) devaient être prépondérants alors ce scénario s'impose. Mais les impératifs d'aménagement et de rééquilibrage des territoires doivent être privilégiés et le scénario Ouest Sud retenu. Il faut dans ces conditions accepter que la contribution du projet à la réduction des émissions de CO₂ soit moindre.

Un dernier point. Comme le note le document du maître d'ouvrage : « Les scénarios Médian et Est se différencient nettement des scénarios Ouest-Sud et Ouest en ce qu'ils procurent une réelle amélioration de la desserte Paris-Lyon et Paris-Méditerranée, ce qui conduit à des gains de trafic ».

Qu'on ne s'y trompe pas, le choix du tracé pourrait bien se faire en définitive sur un critère de trafic sur l'axe PLM et non sur celui de l'amélioration véritable de la desserte du Centre de la France.