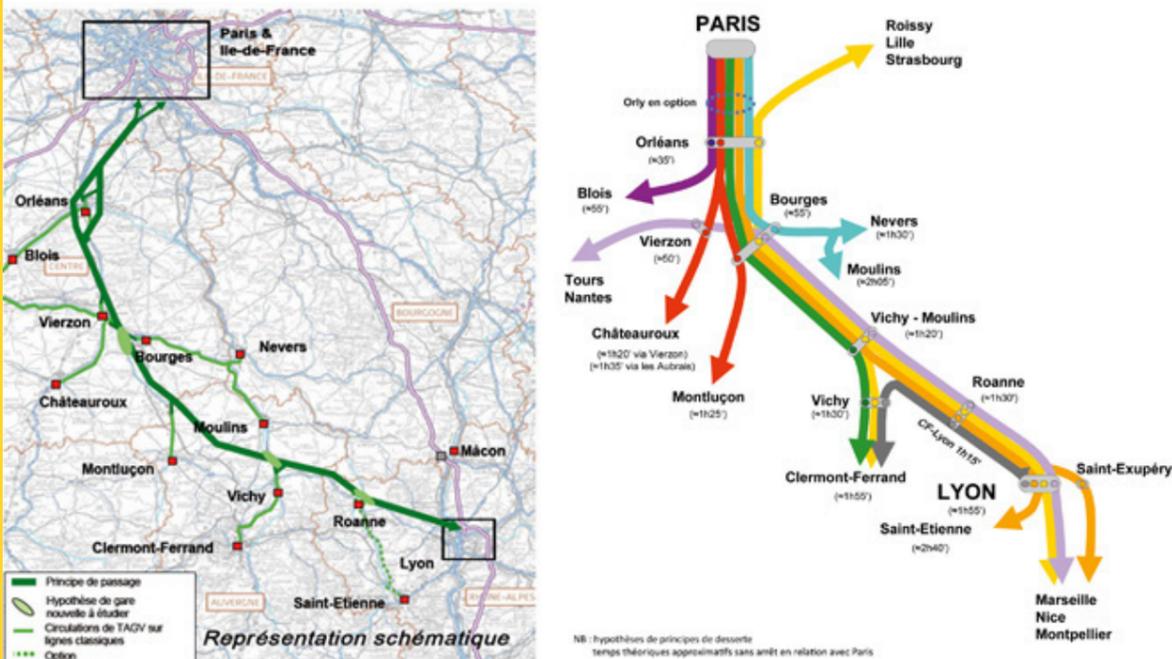


Le contexte du débat

Le dossier de saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) sur le projet de nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) entre Paris et Lyon via Orléans et Clermont-Ferrand (POCL) prévoit 4 scénarios qui sont en fait 4 tracés. Si le Conseil régional n'a pas la responsabilité du réseau, il convient naturellement qu'il s'exprime dans le cadre de ce débat public.

Dans une communication à l'ordre du jour de la séance plénière du jeudi 17 février 2011, le président du Conseil régional du Centre considère comme « tout à fait opportune » la réalisation du projet de LGV POCL et défend le scénario ci-dessous baptisé « Ouest Sud » :



Mais ce débat sur l'opportunité du POCL survient dans une période particulière. Répondant à la grogne légitime des usagers, la SNCF a publiquement reconnu, en janvier 2011, l'existence de 12 lignes malades en France, dont 4 desservent la région Centre :

- Paris-Chartres-Le Mans
- Paris-Orléans-Blois-Tours
- Paris-Montargis-Nevers-Clermont-Ferrand
- Paris-Vendôme-Tours (TGV)

En qualifiant ces lignes de « malades », la direction de la SNCF a mis le doigt sur ce qui doit constituer une priorité : répondre à la saturation de ces lignes en faisant les travaux nécessaires, et donc redonner à leurs usagers un service fiable leur permettant d'arriver à l'heure prévue sur leur lieu de travail, et ce en toute sécurité.

Compte tenu des enjeux d'ordre énergétique et climatique, il convient aussi de créer les conditions, dans un avenir assez proche, d'un fort report modal de la route vers le rail. Dans cette optique, à l'évidence il faudra miser sur un service TER fiable, attractif, maillant bien le territoire régional, plutôt que sur une LGV.

Il y a un choix à faire

« Force est de constater que la dépense totale qui résulterait de la réalisation intégrale du schéma sur 25 ans excéderait largement les moyens de financements aujourd'hui mobilisés. »

Extrait de l'avant-projet consolidé du SNIT, janvier 2011, page 60

UN BESOIN INCONTOURNABLE : SAUVER LE RÉSEAU EXISTANT

La dégradation du réseau existant, dont les effets s'observent hélas avec de plus en plus d'acuité, doit conduire les pouvoirs publics à réaliser que le véritable enjeu des années qui viennent va consister à le sauver.

Nous avons une infrastructure qui existe, qui arrive dans les villes (c'est un des atouts fondamentaux du transport ferroviaire). Le coût de la fiabilisation d'une ligne existante est généralement estimé à 500 000 € du kilomètre (en voie unique) : c'est sans commune mesure avec ce que représente un kilomètre de nouvelle LGV (20 M€ le kilomètre de double voie).

Les travaux nécessaires à l'optimisation du réseau existant (création d'une 4ème voie entre Toury et Cercottes comme le prévoyait le CPER 2000-2006, suppressions de passages à niveaux, mise en place d'installations permanentes de contresens, etc.) sont faisables dans des délais relativement courts, c'est une question de choix politique.

Réaliser une LGV en marge de ce réseau existant (sur Paris-Vierzon et sur Vierzon-Lyon), et abandonner ce dernier, constituerait une véritable gabegie financière, dans un contexte qui ne permet pas de jeter l'argent public par les fenêtres.

DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES : OUI, SI ELLES RÉPONDENT AUX BESOINS

En 2010, compte tenu du contexte énergétique et climatique, la mise en service d'une nouvelle infrastructure ne peut se justifier que par un besoin de report modal de la route vers le rail.

Les réouvertures aux voyageurs des lignes Chartres-Orléans, Orléans-Châteauneuf ou Châteauroux-Loches, plus généralement le développement des étoiles ferroviaires de Tours et d'Orléans : voilà des projets à même de concourir au report modal et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, en permettant à des milliers de nos concitoyens de se rendre en train à leur travail ! Rouvrir une ligne aux voyageurs revient en moyenne à 1,2 M€ du kilomètre en voie unique : là encore c'est quelque chose de faisable bien plus rapidement qu'une nouvelle LGV.

Le POCL ne risque-t-il pas de geler ces réalisations attendues et nécessaires ?

FAISABILITÉ FINANCIÈRE DE LA LGV POCL : DE SÉRIEUX DOUTES

Le sujet du financement est certainement le talon d'Achille du projet de nouvelle ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon. Aussi bien dans le document de saisine de la Commission nationale du débat public que dans l'avant-projet consolidé du SNIT (où il n'est d'ailleurs inscrit que dans les projets ferroviaires « à lancer après 2020 »), le coût du projet est évalué à « entre 12 et 14 milliards d'euros ». Et il pourrait en réalité coûter encore plus cher.

L'avant-projet consolidé du SNIT montre que les projets de LGV considérés par l'État comme plus prioritaires que le POCL sont nombreux :

	km	Mds d'€
Le Mans-Rennes	182	2,9
SEA Tours-Bordeaux	302	6,4
SEA Bordeaux-Toulouse	221	4,1
SEA Bordeaux-Irun	246	5,8
SEA Poitiers-Limoges	115	1,5
Rhin-Rhône Ouest	94	2,3
Rhin-Rhône Est phase 1	149	2,3
Rhin-Rhône Est phase 2	50	0,9
Rhin-Rhône Sud	165	3,5
Lyon-St Jean de Maurienne	112	7,3
Interconnexion Sud Idf	?	1,4 à 3,3
Marseille-Nice	200	15
Nîmes-Montpellier	61	1,5
Montpellier-Perpignan	155	5 à 6
Paris-Normandie	200	7 à 9

Les bouclages financiers de ces projets, y compris ceux qui sont les plus avancés et les moins coûteux, sont ardues. La construction d'une nouvelle LGV Paris-Lyon passant par le Centre et l'Auvergne n'est-elle donc pas seulement un mirage, un rêve vendu aux citoyens ?

D'ailleurs, y aura-t-il encore le moindre intérêt à la réaliser quand les différents tronçons de la LGV Rhin-Rhône auront de fait mis en place une nouvelle LGV Paris-Lyon via Dijon ?

Dans l'éventualité où la LGV POCL se fait quand même, il faut s'attendre à ce que le montage financier retenu soit alors un partenariat public-privé. Nous avons déjà eu l'occasion d'exprimer, sur d'autres sujets, nos grandes réserves quant à ces PPP.



Les impacts sur le territoire régional

« Le TGV [...] contribue progressivement à une nouvelle structuration de l'espace autour de pôles de moins en moins nombreux et de plus en plus importants. »

François Plassard, chercheur au laboratoire d'économie des transports de Lyon, dans La Vie du Rail du 1er au 7 novembre 1990

L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU POCL

L'impact environnemental d'une LGV est nettement supérieur à celui d'une ligne classique :

- la largeur de l'emprise est pratiquement doublée (25 mètres en moyenne contre 13 en double voie classique) ;
- les terrassements sont bien plus importants (la vitesse maximale élevée impose de très grands rayons de courbe qui s'inscrivent difficilement dans le paysage naturel)
- la coupure pour la faune est équivalente à celle occasionnée par une autoroute.

Ces problèmes seraient particulièrement aigus si le tracé « Ouest Sud » soutenu par le Président du Conseil régional devait être retenu. Le passage au plus près d'Orléans suppose à la fois un nouveau pont sur la Loire (en plus des 5 déjà prévus entre Meung et Sully) et une saignée en Sologne.

Nous tenons à attirer l'attention sur le risque de déclassement du Val de Loire comme patrimoine mondial de l'UNESCO, qui n'est pas à négliger.

LA LGV TRAVERSERAIT NOTRE TERRITOIRE, MAIS ELLE NE LE MAILLERAIT PAS

Le projet POCL, c'est en réalité le doublement de Paris-Lyon, qui doit offrir un temps de parcours égal ou inférieur à l'actuelle LGV Paris-Lyon (1h57). Raison d'être essentielle du projet, « dé-saturer » Paris-Lyon n'est pas un objectif structurant pour la région Centre, mais seulement une réponse à une explosion du trafic sur cette ligne pour des raisons liées à l'organisation économique de la France.

Il ne faut donc pas s'attendre à voir tous les TGV s'arrêter à Orléans, puis quelque part dans le Cher, puis quelque part en Auvergne, avant de rejoindre Lyon ! Alors, va-t-on faire payer les habitants du Centre, de la Bourgogne ou de l'Auvergne... pour voir passer les TGV, en espérant que quelques-uns daignent s'arrêter ?

Ou alors va-t-on tout miser sur un « deuxième Vendôme » ? L'exemple vendômois doit justement accompagner notre réflexion sur le POCL : c'est essentiellement une « économie résidentielle » qui a été développée avec la gare TGV (installation de personnes qui vont travailler tous les jours à Paris, augmentation du prix du foncier et des besoins de services, mais pas de réel essor économique).

La proposition faite par les écologistes consiste au contraire à renforcer le maillage du territoire régional, d'une part en fiabilisant et en optimisant le réseau ferroviaire existant, et d'autre part en le développant avec la réouverture aux voyageurs de Chartres-Orléans, d'Orléans-Châteauneuf ou encore de Châteauroux-Loches.

NOUS AVONS UNE VISION DIFFÉRENTE DE L'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE NATIONAL

Réaliser une nouvelle LGV avec l'objectif principal de pouvoir aller toujours plus vite à Paris (et aussi, plus marginalement, à Lyon) s'inscrit dans une logique d'aménagement du territoire qui n'est pas la nôtre.

A l'inverse, moderniser l'axe POLT, c'est aussi améliorer nos communications avec une région voisine (le Limousin) et avec le sud-ouest de la France. La saturation, présente et à venir, des 2 radiales Paris-Bordeaux et Paris-Lyon, aboutira de toute façon un jour ou l'autre au développement de la 3ème radiale, Paris-Toulouse. Autant faire aujourd'hui le choix de la cohérence !

Poursuivre les investissements sur l'axe défendu par l'association RACO, c'est s'ouvrir non seulement vers Lyon, l'Auvergne ou la Bourgogne, mais aussi vers la façade atlantique (et en particulier vers le port de Nantes-Saint-Nazaire). L'intérêt est à la fois régional, interrégional et européen (Nantes-Genève).

Cette croix Nord-Sud / Est-Ouest serait le choix de l'audace : plutôt que de se satisfaire d'une position passive de périphérie parisienne, le Centre miserait sur son statut de carrefour à l'intersection de 2 axes transversaux du territoire national.

Il en va d'ailleurs de la cohérence avec les choix opérés par la Région Centre depuis 1998 :

- après s'être engagé très fortement pour développer Nantes-Lyon, avec les électrifications de Tours-Vierzon et Bourges-Saincaize, le Conseil régional doit défendre cet axe transversal qui structure le territoire régional,
- le soutien historique de la Région Centre au POLT ne doit pas être abandonné : il y a de vrais besoins et de vrais potentiels.

L'intérêt pratique des usagers

« Au mois de janvier 2011 : 73,24% de trains à l'heure (loin des 92 % exigés par la convention signée entre la SNCF et la Région Centre). Ce pourcentage chute à 40,58 % aux heures de pointe ! »

Statistiques présentées le 2 février 2011 par l'Association de défense des usagers de la ligne Paris-Chartres-Le Mans sur son site Internet : <http://www.adulpcm.com>

LE TGV N'A PAS QUE DES AVANTAGES

Si certains entretiennent encore le mythe du TGV, ses utilisateurs réguliers connaissent aussi ses inconvénients.

La tarification des billets TGV est très différente de la tarification classique, mais le principe essentiel est simple : plus la demande est forte, plus le billet est cher. Si bien qu'il n'est pas possible de dire précisément aujourd'hui combien coûte un aller simple en TGV Paris-Nantes ou Lyon-Montpellier, car tout dépend de la date et de l'heure.

Il faut, de toute façon, s'attendre à une augmentation substantielle du prix du billet, par exemple entre Orléans et Paris, ne serait-ce que parce qu'en TGV, la réservation est obligatoire et payante (ce qui génère une tracasserie supplémentaire pour les usagers réguliers). Le tarif prohibitif du trajet Tours-Vendôme en TGV incite d'ailleurs de nombreuses personnes à prendre la voiture !

L'arrivée d'une desserte TGV sur une ligne diminue automatiquement l'offre TER et Intercités. Avec des conséquences concrètes : pour les titulaires d'abonnements TER (qui ne donnent pas accès au TGV) sur Orléans-Paris ou Orléans-Bourges, l'arrivée du TGV correspondrait de fait à une diminution du nombre de trains accessibles avec leur abonnement ! Là encore l'exemple vendômois est éloquent : le service TER vers Tours y a été considérablement réduit depuis l'arrivée du TGV.

LE GAIN DE TEMPS SERAIT MODESTE

Sur Paris-Orléans, le meilleur temps de parcours serait estimé à 35 minutes avec une LGV. Mais on peut arriver à peu près au même résultat avec l'actuel Aqualys en réalisant quelques travaux certes moins prestigieux mais très concrets et réalistes, notamment - c'était inscrit au CPER 2000-2006 - la mise en place d'une 4ème voie entre Tourny et Cercottes (cf. annexe 1).

Certains espèrent que Paris-Bourges pourrait être parcouru en une petite heure (55 minutes pour les plus optimistes, et avec le scénario « Ouest Sud »), ce qui suppose que le TGV n'aura pas desservi Orléans !

Car il convient de souligner que tous les TGV ne s'arrêteraient certainement pas à Orléans, et encore moins à Bourges ! Le gain de temps présenté uniquement comme

dû à la vitesse du TGV est en réalité également lié au nombre d'arrêts évités.

Lorsqu'on estime le temps gagné, il convient d'ailleurs de tenir compte de la localisation de la gare : si une nouvelle gare doit être construite dans le Cher, en dehors de Bourges ou de Vierzon alors il faut inclure le trajet supplémentaire à accomplir par les usagers jusqu'à la nouvelle gare.

Comment pouvons-nous nous faire une idée juste de l'intérêt que représenterait la LGV pour les usagers si nous ne savons pas où s'arrêterait le TGV, ni à quelle fréquence ?

UN RISQUE DE DUALISATION DES RÉSEAUX

La complémentarité de la LGV avec le réseau existant, la qualité de sa connexion tant avec les lignes TER Centre qu'avec les lignes d'intérêt national doit constituer une problématique fondamentale du débat sur l'opportunité du POCL.

Il est hélas à craindre que le celui-ci renforcerait la dualisation des réseaux ferroviaires : avec d'un côté un réseau TGV rapide, moderne, cher, reliant un petit nombre de gares ; et de l'autre un réseau classique plus abordable mais de plus en plus dégradé.

LA VRAIE ATTENTE DES USAGERS : DES TRAINS QUI ARRIVENT À L'HEURE

En réalité, avant de se lancer dans la construction d'une nouvelle LGV, les pouvoirs publics doivent se demander à quels besoins ils doivent répondre. Le besoin principal de nos concitoyens est-il de gagner quelques minutes pour rejoindre Paris ?

Il nous semble que les deniers publics seraient dépensés de manière nettement plus responsable et durable s'ils permettaient, via l'amélioration du réseau existant et la réouverture aux voyageurs de certaines lignes aujourd'hui fermées, d'assurer une bonne qualité du service TER, avec des trains fréquents, confortables, accessibles, maillant convenablement le territoire régional, et qui arrivent à l'heure !



ANNEXE 1 Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, axe structurant pour le réseau TER Centre

En 2003, le gouvernement Raffarin a donné un grand coup de frein au POLT. Aujourd'hui, cette ligne est en plus menacée par la concurrence représentée par la LGV Poitiers-Limoges, dont la pertinence et l'impact environnemental sont fortement contestés, notamment par les écologistes. D'un point de vue régional, ce barreau Poitiers-Limoges relierait Paris à Limoges en évitant l'Orléanais et le Berry.

Il est pourtant possible d'améliorer rapidement l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Avec des travaux d'infrastructures sur la ligne (création de la 4ème voie entre Toury et Cercottes comme le prévoyait le CPER 2000-2006, mais aussi suppression de passages à niveaux et création d'installations permanentes de contresens, etc.), on peut mettre Limoges à 2h30 de Paris pour un coût estimé à un peu plus de 200 millions d'euros.

Mais l'intérêt du POLT n'est pas que d'ordre interrégional. Il s'agit aussi d'un axe essentiel du réseau ferroviaire de la région Centre.

À ORLÉANS/LES AUBRAIS

il se raccorde en effet à la ligne Orléans-Blois-Tours (à partir de Tours, connexion au réseau TGV vers Bordeaux, Nantes et Île-de-France, mais aussi liaisons vers Le Mans-Caen ou encore Chinon). En cas de réouvertures aux voyageurs des lignes Chartres-Orléans et Orléans-Châteauneuf-sur-Loire, le POLT s'intégrerait à Orléans dans une véritable étoile ferroviaire, et permettrait aux habitants de l'Eure-et-Loir de rejoindre le sud de la région Centre sans passer par Paris.

À SALBRIS

le POLT croise ce qui reste de la ligne historique du Blanc-Argent, c'est-à-dire le tronçon Salbris-Romorantin-Luçay-le-Mâle.

PLUS AU SUD, VIERZON

se situe à l'intersection des lignes POLT et Lyon-Bourges-Tours-Nantes.

CHÂTEAUROUX

Le POLT est aussi la ligne qui relie Issoudun, Châteauroux et Argenton-sur-Creuse à Orléans. A Châteauroux, il pourrait être raccordé à Tours en cas de réouverture aux voyageurs du tronçon Châteauroux-Loches.

L'axe Nord-Sud



ANNEXE 2 Lyon-Bourges-Tours-Nantes, axe structurant pour le réseau TER Centre

Grâce notamment à la mobilisation résolue de l'association RACO (Rhône-Alpes-Centre-Océan), l'électrification des lignes existantes sur l'axe Nantes-Tours-Vierzon-Bourges-Lyon est bien avancée : une fois achevée l'électrification en cours sur la portion Bourges-Saincaize, il ne va plus manquer que 160 kilomètres entre Nevers et Chagny (sur le territoire de la région Bourgogne).

Dans un avenir assez proche, il pourrait donc être possible de rallier Nantes à Lyon aussi rapidement qu'en passant par Paris, mais à un tarif plus abordable pour le passager puisqu'il n'emprunterait pas le réseau « grande vitesse ». Si des désaccords sur le tracé à privilégier entre Nevers et Lyon ont longtemps freiné le développement de cet axe, nous considérons que le tracé bourguignon (Nevers-Montchanin puis connexion à la ligne fret Perpignan-Lyon-Bettembourg) est adapté au fret alors que le trafic voyageurs aurait tout intérêt à desservir Roanne (via Moulins et Saint-Germain-des-Fossés) : les 2 tracés ne sont donc pas forcément alternatifs.

Mais Lyon-Bourges-Tours-Nantes constitue aussi l'un des axes structurants de notre réseau ferroviaire régional.



L'axe Ouest-Est

ARRIVANT À TOURS

via Saumur et Langeais, cet axe y croise les lignes Tours-Blois-Orléans, Tours-Le Mans-Caen, Tours-Chinon, Tours-Loches (qui pourrait devenir Tours-Châteauroux en cas de réouverture aux voyageurs) et bien sûr le TGV Paris-Bordeaux.

EN GARE DE GIÈVRES

il croise ce qui reste de la ligne du Blanc-Argent, c'est-à-dire Salbris-Luçay-le-Mâle.

À VIERZON

l'axe Lyon-Nantes croise l'axe Paris-Toulouse, ce qui d'un point de vue régional signifie que l'axe Orléans-Châteauroux croise l'axe Tours-Bourges.

À BOURGES

le Lyon-Nantes rencontre la ligne Bourges-Saint-Amand-Montrond-Montluçon.

JUSQU'À NEVERS

où il rencontre la ligne Paris-Montargis-Nevers, c'est cet axe qui dessert Saint-Germain-du-Puy, Avord ou La Guerche-sur-l'Aubois.

La question du raccordement avec l'Eure-et-Loir

Certains partisans du POCL envisagent à (très long ?) terme un futur raccordement des LGV « Atlantique » et POCL. Les Euréliens seraient encore une fois les grands oubliés : le vrai besoin n'est en effet pas de raccorder les LGV à Arrou, mais bien de d'intégrer le chef-lieu du département au reste du réseau régional et notamment à l'axe Paris-Orléans-Vierzon, grâce à la réouverture d'Orléans-Chartres !

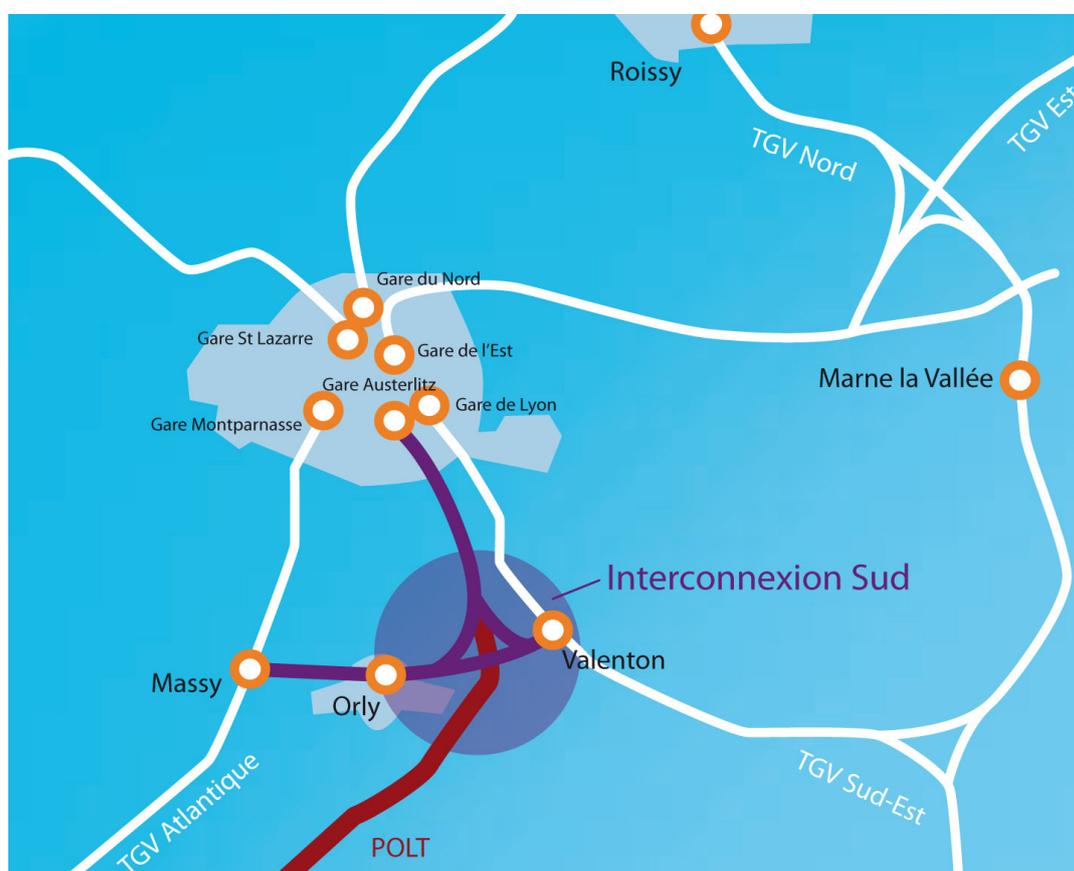


ANNEXE 3 Interconnexion au sud de Paris : une connexion au réseau TGV pour la région

Au sud de Paris, sur la vingtaine de kilomètres qui séparent Massy de Valenton, le passage de plus de 300 trains par jours (RER, TGV, fret) perturbe considérablement l'interconnexion des TGV destinés à relier un axe radial à l'autre sans passer par Paris (ex : Bordeaux-Lille, Rennes-Lyon, ...). Après de multiples tergiversations, il est enfin prévu de faire sauter ce « bouchon ferroviaire » :

- dans un premier temps en modernisant cette ligne Massy-Valenton (des travaux doivent démarrer dans les premiers mois de l'année 2011 sur la partie est) ;
- puis, à plus long terme, en créant un barreau TGV pour lequel 3 scénarios sont à l'étude (le débat public a été lancé le 13 décembre 2010).

Cette amélioration de l'interconnexion au sud de l'Île-de-France pourrait signifier une meilleure connexion de notre réseau régional, et notamment d'Orléans, au réseau TGV national... sans qu'il soit nécessaire de créer une LGV entre Paris et Orléans ! **Il est donc essentiel que les acteurs régionaux pèsent de tous leur poids dans ce débat public sur l'interconnexion au sud de l'Île de France afin qu'elle prévoie expressément l'accès de la ligne POLT au réseau TGV.**



L'enjeu de l'interconnexion au sud de l'Île-de-France