

Cahier d'acteur SEM.

En complément du cahier d'acteurs proposé par SEM, dont nous partageons une bonne partie des arguments, Europe Ecologie Les Verts souhaite apporter son analyse et sa contribution. En effet, Europe Ecologie Les Verts ne se retrouve pas dans un débat qui occulte plusieurs questions fondamentales :

→Faut-il un nouvel équipement ou une modernisation des lignes existantes ?

→En quoi le projet répond à une amélioration des liaisons entre l'Est et l'Ouest de la France ?

→Quelles améliorations réelles apportera ce choix pour Rhône-Alpes et l'agglomération stéphanoise en particulier ?

Europe Écologie Les Verts propose donc un scénario réaliste, concret et d'intérêt régional comme inter-régional.

Les usagers du train expriment avec force leur insatisfaction face à la dégradation du réseau. Les régions doivent redoubler d'efforts pour répondre aux vraies attentes légitimes des usagers, qui sont simples : avoir des trains qui assurent une bonne desserte quotidienne et qui arrivent à l'heure. Un gain de quelques minutes pour aller à Paris n'est pas leur priorité.

En France, tous modes de transports confondus, les trajets de moins de 50 km représentent 98 % du total des déplacements et, ils constituent bien naturellement la préoccupation première des usagers.

La décision de la priorité ferroviaire ne doit pas être une erreur stratégique orchestrée par décision gouvernementale !

Le TGV Paris Orléans Clermont Lyon ne répond pas aux attentes légitimes des usagers et cinq arguments majeurs peuvent être avancés pour le démontrer.

1 - Sur sa faisabilité financière

Dans le contexte actuel, le financement du projet pour 12 à 14 milliards d'euros paraît totalement irréaliste, surtout si les régions ne participent pas au financement. Il faut savoir que d'autres projets de LGV sont considérés comme plus « prioritaires » que le POCL.

Le coût d'optimisation d'une ligne existante coûterait jusqu'à 20 fois moins que cette LGV !

L'arrivée dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais extrêmement saturé n'est pas imaginable. Les travaux d'amélioration du NFL sont prioritaires pour la région Rhône-Alpes. La bonne gestion de l'argent public oblige à faire des choix et interdit de réaliser n'importe quel projet.

2 - Sur son intérêt pour le maillage territorial

Le TGV POCL est en réalité le doublement de la LGV Paris-Lyon. Il est justifié par une hypothétique saturation à long terme de cette LGV. Il est en effet très difficile de prévoir cette saturation au regard de la crise globale et structurelle que nous traversons. Cette éventuelle saturation ne concernerait que Paris Dijon et non jusqu'à Lyon. Cette raison ne constitue pas un objectif structurant pour la région. Un TGV pour mériter sa fonction ne s'arrête qu'occasionnellement. D'hypothétiques arrêts à Roanne dont nous n'avons aucune garantie ne constituent pas une réelle opportunité structurante pour la région, c'est le renforcement de l'axe économique Paris-Lyon qui sera le seul gagnant.

Si la décision gouvernementale va au plus court, il n'y aura aucune gare nouvelle dans la Région. Et dans ce cas, aucune amélioration des liaisons ferrées entre l'Ouest et l'Est de la France ne sera réalisée. La ligne serait une ligne encore une fois centrée sur Paris n'apportant que très peu d'avantages et aucune amélioration de liaisons Province-Province.

3 - Sur son intérêt pour le développement économique régional

La LGV rapproche les grands centres de décisions mais n'apporte que très marginalement des opportunités économiques. Ce qu'elle amène aux villes intermédiaires, c'est éventuellement de l'économie résidentielle mais avec son lot d'impacts sur les prix de l'immobilier, sur la demande en services, coûteux pour les collectivités traversées (voir l'exemple de Vendôme).

4 - Sur son impact environnemental

Quel que soit le tracé, l'impact environnemental d'une LGV est mauvais. Des milliers d'hectares de terres sont sacrifiées par chaque LGV. Le passage à Roanne suppose de construire un nouveau pont sur la Loire et pourrait constituer une véritable saignée dans les Monts de la Madeleine, ce qui est plutôt contradictoire avec l'idée, sans doute mise de côté, de la création d'un Parc Naturel Régional !

L'amélioration des liaisons existantes est plus respectueuse de l'environnement.

5 - Sur son intérêt pour les usagers

La tarification des billets LGV repose sur un principe simple : plus la demande est forte plus le tarif est élevé. Où est l'intérêt de l'utilisateur ? Le prix devient imprévisible. De plus, l'arrivée d'une desserte LGV diminue automatiquement l'offre TER et inter-cités sur la même ligne.

Tous les TGV ne s'arrêteront pas à Roanne s'ils veulent atteindre leurs objectifs de temps de trajet. En effet, la grande vitesse nécessite un nombre d'arrêts limité. On peut s'interroger d'ailleurs sur la pertinence d'un débat public qui ne repose pas sur une connaissance des perspectives réelles de desserte.

L'illusion ne peut être entretenue face à ces cinq arguments majeurs.

Le débat doit envisager les alternatives au POCL.

Notre aménagement du territoire doit sortir de cette alternative pour les usagers :

d'un côté les LGV, rapides, modernes, chères et reliant peu de gares

et d'un autre, un réseau classique plus abordable mais de plus en plus dégradé !

C'est exactement ce qui se passe sur la liaison Lyon-Marseille.

Rappelons que les usagers des TGV ne représentent que 10% des usagers des trains...

Le bilan LGV-TGV est un endettement de 29 milliards d'Euros pour Réseau Ferré de France et 9,5 Milliards pour la SNCF malgré les 12 Milliards de soutien annuel de l'État !

Un scénario alternatif au POCL s'appuie sur un plan de fiabilisation et d'optimisation du réseau existant, notamment sur la croix Nord-Sud/Est-Ouest, à savoir l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et l'axe Lyon-Bourges-Tours-Nantes, nettement plus structurant pour le maillage des liaisons inter régionales.

Europe Écologie Les Verts souhaite que les investissements d'électrification en cours ne soient pas rendus incohérents par l'arrivée d'une nouvelle ligne qui doublerait le même parcours.

L'axe Est-Ouest, Lyon-Bourges-Tours-Nantes est structurant pour le réseau TER et inter-régional.

L'électrification des lignes existantes étant bien avancée, on pourrait très prochainement relier Nantes à Lyon dans un temps aussi rapide qu'en passant par Paris.

L'intérêt de cet axe Nantes - Lyon est qu'il croise un grand nombre des lignes qui vont de Paris vers le Sud de la France.

Il évite donc la saturation du réseau parisien et de ses gares qui vont commencer à ralentir les relations Province-Paris.

Il est possible d'améliorer rapidement les axes existants avec des travaux d'infrastructures ; notamment terminer l'électrification de la liaison Lyon-Nantes par Roanne et électrifier St Chrétienne-démocrate.

Ces travaux permettront de créer un axe de circulation ferroviaire Sud-Nord et Est-

Ouest par l'Ouest rhônalpin. Cet axe pourrait servir à l'autoroute ferroviaire (camions sur trains) entre Luxembourg et l'Espagne.

En conclusion :

Le scénario Europe Écologie Les Verts ne s'inscrit pas dans le mythe de la très grande vitesse. Le projet Europe Écologie Les Verts répond :

- **Aux vrais besoins : des trains qui arrivent à l'heure et qui desservent correctement le territoire ;**
- **Aux impératifs énergétiques et climatiques ;**
- **Aux enjeux de préservation des espaces naturels ;**
- **À une vision équilibrée de l'aménagement du territoire ;**
- **Aux réalités budgétaires.**

Les citoyens doivent pouvoir disposer de tous les éléments dans le cadre du débat public qui s'engage et notamment de l'hypothèse d'intérêt régional et inter-régional, réaliste et soucieuse d'une bonne utilisation des deniers publics.

Nous demandons donc que le scénario alternatif de fiabilisation et développement du réseau existant « Paris-Orléans-Limoges-Toulouse » et « Lyon-Bourges-Tours-Nantes » fasse l'objet d'une étude financière et technique pour pouvoir disposer avant le choix final d'un tableau présentant les balances coûts/avantages de chaque scénario en termes de coûts, fréquences des liaisons, gains en temps de parcours, nombre de gares desservies et leurs bassins de populations dans un rayon de 50 à 100 Kms, ...

En définitive, nous ne validons pas ce cahier d'acteurs porté par SEM.

Christian ROUSSON