

Séance plénière du 13 octobre 2011

**POSITIONNEMENT DU CESER CENTRE POUR L'ÉLABORATION
DE SON CAHIER D'ACTEUR CONCERNANT LE POCL**

Le Conseil économique, social et environnemental régional,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L 4131-2, L 4134-1 et suivants ;

Vu le décret n° 2001-731 du 31 juillet 2001, modifiant le code général des collectivités territoriales et relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques et sociaux régionaux ;

Vu l'avis des 1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} commissions ;

Vu l'avis du bureau ;

Monsieur Joël MIRLOUP, rapporteur entendu ;

DÉLIBÈRE

Le Cahier d'acteur à destination de la CNDP que nous présente le Conseil régional rejoint la position du CESER, laquelle a été déjà exprimée dans deux documents qu'il a produits et votés ("Dix chantiers pour le SRADDT de la région Centre"; "Avis sur le projet de SRADDT du Conseil régional"). Par ailleurs le CESER a approuvé à l'unanimité la communication du Président du Conseil régional, sur l'opportunité comme sur le tracé du POCL.

Parallèlement, nous avons pris connaissance du volumineux document RFF préparatoire au Débat public. Le CESER a décidé d'en faire l'analyse et d'en faire part à RFF de manière plus approfondie et concrète que ne le permettra notre propre Cahier d'acteur. Dans un souci d'économie d'échelle, cette analyse vaudra avis au regard du Cahier d'acteur de la Région.

En fin de processus, le CESER élaborera son propre Cahier d'acteur selon les normes strictes imposées par la CNDP (12 000 caractères) et vous le présentera à la prochaine plénière.

Le document qui vous est donc aujourd'hui présenté en forme d'avis porte sur l'opportunité du projet, sur ses objectifs, et sur ses caractéristiques, conformément à la démarche de RFF et aux instructions de la CNDP.

Une remarque préalable à l'exposé de ces trois volets : le CESER Centre regrette que le territoire du projet retenu par RFF exclue le Limousin. Il y avait sa place en raison de son appartenance, comme l'Auvergne, à l'espace central français. Considérer la LGV Poitiers-Limoges comme un fait acquis ne permet pas d'envisager une desserte du Limousin, et au-delà, par une ligne POLT rénovée et faisant système avec le POCL. L'approche de ce dernier s'en trouve faussée en termes de fréquentation (un million de voyageurs non pris en compte), de financement (Limoges-Poitiers coûterait de 1,15 à 1,30 milliard d'euros), et d'environnement (la LGV Limoges-Poitiers ne serait pas neutre à cet égard).

Opportunité du projet :

Pour le CESER comme pour RFF en réponse aux attentes de l'Etat (Grenelle II), cette opportunité est double : socio-économique et environnementale.

Au plan socio-économique :

Le document RFF justifie d'abord le projet **en mettant au premier plan** la nécessité de relier efficacement par la grande vitesse "le territoire central... aux grandes villes nationales et européennes" (p. 10), ce qui n'est pas le cas pour l'heure, loin s'en faut, étant entendu, précise RFF, que "les améliorations à venir sur le réseau ferroviaire existant ne suffiront pas à inverser la tendance". **Le CESER Centre approuve ce positionnement et tout particulièrement la mise en exergue par RFF du poids d'Orléans et de Clermont-Ferrand par rapport à l'ensemble du projet.**

Le CESER Centre considère que la non-construction d'une LGV pourrait être rédhibitoire à terme au plan socio-économique, et d'abord d'emplois, pour sa région et pour sa capitale régionale Orléans (aire urbaine de 400 000 habitants), pour Bourges-Vierzon, mais aussi pour Châteauroux et Blois par POLT ou TER interposés.

Il soutient donc fortement l'analyse et la priorité exprimées par RFF, lesquelles supposent que le tracé retenu ne gomme pas une partie du bénéfice espéré. En effet, une desserte aux caractéristiques techniques pénalisantes (tracé, cadences...) pourrait en réduire notablement le bénéfice.

Le document RFF présente ensuite le doublement de l'actuelle LGV Paris-Lyon comme le second pilier aménagemental du projet. Le CESER est conscient de l'importance de cette problématique, sans laquelle ce projet POCL n'aurait sans doute pas émergé. Mais il apprécie qu'elle ne soit plus présentée comme impliquant un tracé dicté par la seule recherche du plus petit gain de temps possible. De fait, **gagner 10 minutes sur Paris-Lyon et Paris-Nice au détriment d'une véritable desserte de la région Centre – donc d'Orléans et de Bourges-Vierzon - ne semble pas recevable en termes d'éthique et de logique aménagementales.**

Au plan environnemental :

Le CESER Centre fait sienne l'analyse d'opportunité environnementale du document RFF, en ce qui concerne la politique de la Grande vitesse ferroviaire au plan national : 10 g de CO₂ émis par voyageur/km, contre près de 100 g pour la voiture et jusqu'à 250 g pour l'avion ; 17 gep contre 37 pour la voiture et 57 pour l'avion ; 7 ha d'emprise contre 19 pour une autoroute.

La position du CESER est d'autant plus ferme en la matière que la part modale du ferroviaire dans les déplacements entre Orléans ou Bourges d'une part, et les autres villes françaises (Paris compris) ou européennes d'autre part, est exceptionnellement faible (23 % et 17 %, contre 81 % pour Lyon, 63 % pour Nantes...). En outre, au-delà des chiffres relatifs, le phénomène est amplifié du fait qu'en chiffres absolus Orléans est de loin le principal émetteur de déplacements sur l'itinéraire étudié, tous modes confondus.

Il y a donc là une opportunité, **en choisissant le tracé le plus susceptible de faire véritablement changer les comportements en région Centre**, de donner au ferroviaire la part qui doit lui revenir dans une perspective de développement durable.

Au total, au-delà de l'opportunité du projet de POCL déjà votée positivement, le CESER Centre considère d'une manière générale qu'une LGV ne doit pas exclure, lorsque cela est possible, l'utilisation optimisée des grandes lignes existantes, sans exclure un train pendulaire "nouvelle version". Mais ceci n'est souhaitable que si les bénéfices socio-économiques pour les générations futures n'en sont pas amoindris, et si le nombre de sillons permet à la fois cette intégration des liaisons rapides à grande distance tout en ne nuisant pas à l'indispensable développement du fret et à l'amélioration des liaisons TER. Plus localement, une telle utilisation des lignes existantes sur une moyenne distance (prévue ici sur Orléans-Blois ou Vierzon-Châteauroux) ou sur courte distance (éventuelle traversée d'Orléans par tous les TGV, sans contournement de l'agglomération) peut réduire coûts et impacts environnementaux.

Objectifs :

Si le CESER Centre approuve globalement les objectifs principaux et complémentaires formulés dans le document RFF (p. 11), **il les qualifie et les hiérarchise différemment.**

Qualification des objectifs :

Les expressions "**relier** Orléans au réseau des TAGV", et "**améliorer** la desserte de Bourges..." sont ambiguës. Elles laissent ouvertes des possibilités qui gommeraient largement l'intérêt du projet pour la Région Centre : raccordements autres que par une véritable LGV à deux voies ; longueur excessive des barreaux ; mauvaise articulation avec le réseau TER, avec le POLT...

Ambiguë également la formulation de l'objectif d'une "**connexion**" ferroviaire avec les plates-formes aéroportuaires", sans autre précision sur la nature de cette connexion. Le qualificatif "**connectée**" est par ailleurs repris p. 65 et 71 à propos des hypothèses de tracés Ouest et Ouest-Sud, alors que, p. 77 et 83, les tracés Médián et Est sont présentés comme devant "**s'inscrire**" dans le réseau TGV existant. Les nuances sont troublantes.

Le CESER Centre attend donc une intégration "de plein exercice" au réseau LGV, supposant des dessertes rapprochées, à grande vitesse (raccordements compris), d'Orléans et de Bourges-Vierzon. Cette intégration inclut bien entendu, via l'interconnexion LGV au sud de l'Île-de-France, aussi bien la desserte d'Orly que celle de Roissy.

Hiérarchisation des objectifs :

Contrairement à RFF, le CESER Centre **ne considère pas la connexion d'Orléans et de Bourges aux aéroports parisiens par LGV comme un objectif seulement complémentaire**, et qui plus est, à satisfaire "dans la mesure du possible" (p. 11). **Cet objectif est pour lui prioritaire. L'attente, notamment d'Orléans, est d'abord d'éviter Paris** et de corriger son déclassé d'ores-et-déjà effectif par rapport aux autres grandes villes, pourtant plus distantes de la capitale, mais déjà connectées aux aéroports, ou qui le seront. En témoignent les départs récents ou à venir de sièges sociaux importants, un rythme d'accroissement du taux de chômage très supérieur aux moyennes régionale et nationale, une sensibilisation croissante des entreprises et particuliers.

Pour autant, Orléans, et surtout Bourges et les villes berrichonnes accordent une grande importance à la réduction sensible des temps de parcours dans leurs relations avec la capitale stricto sensu.

Par ailleurs, RFF **considère l'articulation avec les réseaux de transports en commun (p. 11) comme un "objectif complémentaire"** à prendre en compte "dans la mesure du possible". Le CESER Centre est en désaccord avec cette assertion : POCL et dessertes intra-régionales (TER), ou inter-régionales (POLT) sont indissociables, l'amélioration du réseau existant relevant de l'extrême urgence, et la construction du POCL du moyen terme. Or, selon le tracé retenu, leur indispensable articulation sera facilitée ou au contraire compromise. On notera qu'à l'Est d'une ligne Paris-Orléans-Vierzon-Bourges, la région Centre est dépourvue de liaisons ferrées. Par conséquent, plus le tracé sera oriental, plus cette articulation sera difficile à réaliser.

Caractéristiques comparées des scénarii proposés :

Au regard des objectifs socio-économiques :

Le CESER Centre regrette que RFF ait donné au qualificatif "socio-économique" une signification très particulière induisant en erreur le lecteur au travers des titres et bilans comparatifs des tracés. L'approche dite "socio-économique" s'appuie sur deux indices (VAN et TRI) dont le calcul inclut des critères n'ayant que peu à voir avec l'aménagement du territoire (recettes et coûts des projets, incidences de la pollution, effets sur la sécurité routière, achat et maintenance du matériel, pertes pour les sociétés autoroutières...).

L'approche de RFF concerne en fait "l'économie" du projet au sens étroitement technico-financier du terme. On est loin des questions fondamentales au plan véritablement socio-économique concernant l'attractivité des villes sur les investisseurs, et donc leur aptitude à développer l'emploi, ou a minima le maintenir, sur les étudiants, etc... C'est sur la relation entre ce type d'attentes et la nature des tracés que le CESER Centre a mobilisé son attention en identifiant sept points principaux :

1. Temps de parcours pour gagner l'interconnexion LGV Sud/Ile-de-France :

Pour les villes de la région Centre, et conformément à la priorité formulée par RFF lui-même dans son document, le tracé permettant les relations les plus rapides – via l'interconnexion LGV Sud/Ile de France – avec les aéroports parisiens et le réseau LGV européen sera bien entendu le meilleur. Cette priorité vaut notamment pour Orléans, dont le temps de parcours pour Paris intra-muros n'est pas l'enjeu majeur. Mais cela vaut aussi pour Bourges, Châteauroux et Blois.

Cela suppose des raccordements très courts et un tracé de la LGV au plus près des agglomérations orléanaise et berruyère. **Les tracés Ouest et Ouest-Sud sont donc à privilégier au regard de cette attente.**

2. Temps de parcours pour gagner Lyon, les villes du Sud-Est et d'Europe méditerranéenne :

Ce paramètre ne doit pas être négligé au motif que les actuelles relations avec le Sud-Est sont actuellement limitées, notamment pour Orléans (mais aussi Blois), du fait de la très grande médiocrité des relations ferroviaires (temps de parcours, correspondances...). La LGV doit être l'occasion de corriger ce déséquilibre par une offre la plus séduisante possible.

Or les temps de trajet vers le Sud-Est seraient sensiblement augmentés – sur Orléans-Lyon par exemple – s'il fallait emprunter un barreau de raccordement particulièrement long, orienté N/NE d'où une intersection avec la LGV reportée vers le Nord, impliquant de "redescendre" vers le Sud-Est par cette LGV avec une perte de temps supplémentaire.

Cette analyse vaut également pour Bourges et pour Châteauroux, via le POLT. Sur ce dernier point, **le CESER Centre réaffirme ci-dessous la nécessité d'intégrer ce POLT et sa**

modernisation dans l'ensemble du projet. Tours gagnerait également dans un "rapprochement" des villes du Sud-Est, de l'Italie, de la Catalogne espagnole, via la liaison ferroviaire de la vallée du Cher.

Au regard de ces préoccupations, pour la plupart des villes de la région Centre, les tracés Ouest et Ouest-Sud sont donc également à privilégier.

3. Temps de parcours pour gagner Paris intra-muros :

Pour Orléans, déjà à une heure de Paris intra-muros, la LGV n'aura d'impact important – surtout en termes de relations d'affaires et de synergie avec la capitale, mais aussi pour le "confort" des migrants alternants – que si le temps de parcours se rapproche de la demi-heure plutôt que des trois-quarts d'heure.

Pour Bourges-Vierzon, mais aussi pour Châteauroux et Blois, rejoindre le "club" des villes à plus ou moins une heure de Paris, paraît vital.

Dans tous les cas, les tracés Ouest et Ouest-Sud répondent le mieux à ces problématiques.

4. "Faire système" avec le réseau TER/POLT aux plans intra et inter-régional :

Comme souligné à plusieurs reprises ci-dessus, le CESER Centre ne conçoit pas la Grande Vitesse, en termes de fonctionnalité, sans son articulation étroite avec le réseau TER régional et les grandes lignes inter-régionales existantes, particulièrement le POLT. Une desserte optimisée pour Orléans et Bourges (et d'ores-et-déjà Tours) sans irrigation du territoire et association fonctionnelle au dispositif des villes moyennes et des bassins de vie, compromettrait tout à la fois une réussite bien comprise du POCL (fréquentation moindre), et favoriserait une concentration excessive des populations comme des activités dans les seules agglomérations directement desservies.

Cette nécessité "systémique", du fait de l'absence de lignes TER et de grandes lignes à l'Est de la région Centre, sera donc d'autant plus aisée à satisfaire que les tracés seront occidentaux. En outre, dans l'hypothèse d'un tracé Est ou Médian, on peut douter que, parallèlement, le réseau traditionnel profiterait d'une réelle modernisation et d'un cadencement amélioré. Les promesses formulées en ce sens, suite au tracé excentré du TGV Atlantique, se sont traduites au contraire très négativement.

5. Deux paramètres importants : cadences et prix du billet :

Le nombre de rames que RFF prévoit pour desservir les villes de la région Centre ne soulève pas, en première approximation, d'objections majeures. Mais la réalité dépendra, une fois la mise en service, de bien des paramètres. Si besoin est, il sera plus difficile d'ajouter une rame empruntant un long barreau de raccordement que d'ajouter un arrêt à proximité de la LGV, au prix d'un petit détournement, ladite rame rejoignant très vite la ligne principale. Inversement, il sera plus aisé d'en supprimer une...

Le CESER Centre considère donc que ce paramètre doit être pris en compte dès la construction de la LGV, afin de garantir pour l'avenir une réelle souplesse de fonctionnement. **Ce qui donne à nouveau aux tracés Ouest et Ouest-Sud une réelle supériorité.**

Lié à la longueur des parcours (raccordements compris), le paramètre "prix du billet" est à intégrer également dans le choix des tracés. Il n'est pas neutre et explique pourquoi les utilisateurs des villes désormais à une heure de Paris grâce au TGV y regardent à deux fois avant de le prendre, car le coût du billet est notablement supérieur à celui d'un trajet par la ligne « classique ». **Là encore les tracés Ouest et Ouest-Sud, avec raccordements limités au maximum, sont plus favorables aux villes de la région Centre.**

6. Gares et tracés :

La question de l'adéquation entre gares et tracés ne se pose pas de la même manière pour Orléans et pour Bourges.

Il ne semble pas judicieux pour Orléans d'ajouter une troisième gare (TGV) aux deux existantes (gare centrale et gare des Aubrais). En revanche, il est essentiel pour cette agglomération que les TGV ne desservent pas que Les Aubrais, et que certains entrent également en gare centrale, récemment reconstruite.

Pour Bourges, qui doit bénéficier d'une gare nouvelle, l'attente et la logique aménagementale dictent une gare à l'Ouest de Bourges, facilement accessible de Vierzon ainsi que de Mehun-sur-Yèvre, Saint-Florent, Issoudun, mais aussi Châteauroux grâce au POLT. Une gare susceptible de donner une cohérence et une masse critique à cette région urbaine insuffisamment soudée, via notamment une "zone d'activités d'intérêt régional" associée à cette gare TGV comme l'a proposé le CESER Centre. **La situation socio-économique de cet ensemble justifie amplement une telle localisation de la gare, et donc soit un tracé Ouest-Sud, soit un tracé Ouest (variante Bourges-Sud).**

7. Incidences des perceptions :

Sans tomber dans une mode tendant à en exagérer l'impact, le rôle des représentations ne peut être ignoré s'agissant d'un objet comme le TGV. La perception d'une ville directement desservie sur la carte, fusse au prix d'un léger détournement, n'est pas la même que celle d'une ville raccordée à 50 kms de là, ou plus. Le TGV "y arrive", mais "n'y passe pas". C'est ainsi. **Les tracés Ouest et Ouest-Sud renvoient au premier cas de figure, celui qu'il faut souhaiter** pour une ville comme Orléans, souvent minorée quantitativement et qualitativement dans les représentations.

Au regard de l'environnement :

Le CESER Centre accorde une grande attention aux atteintes environnementales susceptibles d'induire chaque scénario. Le document RFF fournit un certain nombre de remarques et de constats :

- les 4 tracés émettraient les mêmes quantités de gaz à effet de serre, et pour chacun d'eux la consommation d'énergie par passager/km serait 10 fois moindre que pour un automobiliste et 25 fois moindre que pour un passager aérien ;

- les 4 tracés auraient un impact assez comparable sur le milieu physique (relief, eau...), avec notamment 2 franchissements de la Loire dans chaque cas, et les franchissements éventuels des hydrosystèmes de la Dombes ou de la Sologne (plus exactement de sa fraction "Sologne des Etangs", ce qu'il faut bien sûr éviter). **On notera que pour la seule région Centre, chaque tracé suppose un franchissement de la Loire, y compris le tracé Est en raison du barreau de raccordement vers Bourges ;**

- les 4 tracés auraient un impact sur la biodiversité et sur les paysages, avec traversée du PNR Gâtinais et de plusieurs zones Natura 2000 et/ou sites UNESCO dans chaque cas (Dombes, Sologne, vallées de la Loire, de l'Allier, de la Saône, Clunyois...) ; **le CESER Centre insiste fermement sur le fait que les scénarii Ouest et Ouest-Sud permettent d'éviter une coupure supplémentaire en Sologne ou plus à Est en "profitant" du couloir déjà existant d'infrastructures lourdes (A71, ex. N20, ligne ferroviaire Paris-Toulouse) ;** le CESER Centre note aussi que la traversée de certaines parties de la Sologne n'apparaît pas nécessairement plus pénalisante au plan des paysages et de la biodiversité que la traversée d'espaces plus orientaux ;

- les 4 tracés auraient des impacts sur le milieu périurbain de même niveau, principalement aux approches de Paris et de Lyon, dans une moindre mesure, en région Centre, aux approches d'Orléans, et de Bourges ; on notera que même les tracés Médian et Est impacteraient les zones proches de ces deux agglomérations du fait des barreaux LGV de raccordement qu'ils impliqueraient. Au plan agricole, les impacts seraient assez comparables, avec une fragilité plus grande à hauteur des vignobles du Sancerrois, en région Centre (et au-delà en Beaujolais) pour le tracé Est.

Au total, comme le souligne RFF, **il n'est pas aisé de hiérarchiser les tracés possibles en termes d'atteintes environnementales, d'autant que dans le cas des tracés Médian et Est, la construction de longs barreaux de raccordements gomme largement tel avantage apparaissant en première analyse.** C'est donc en finesse qu'il conviendra, dans le détail, de faire au mieux au regard de l'environnement sans hypothéquer le bénéfice socio-économique attendu du tracé retenu. Celui-ci, pour le CESER Centre, ne pouvant être d'évidence que le tracé Ouest ou le tracé Ouest-Sud, on notera pour chacun d'eux les fragilités et opportunités suivantes :

1. Le contournement de l'agglomération orléanaise nécessiterait à la fois des recherches approfondies en matière de tracés, et des mesures d'accompagnement :

- dans l'hypothèse d'un contournement Est, il paraîtrait opportun de préserver la Forêt d'Orléans en faisant passer la LGV entre les massifs dits d'Orléans et d'Ingrannes et d'éviter une nouvelle "coupure" de la Loire en prévoyant un pont à proximité immédiate du nouveau pont de Jargeau dont la construction est annoncée ;

- dans l'hypothèse d'un contournement Ouest, il paraîtrait opportun de préserver le plus possible la réserve de Saint-Mesmin et de profiter de la zone non construite, entre La Chapelle et Chaingy – Saint-Ay en raison du large couloir des lignes de haute tension reliant le Massif Central à Paris.

2. La traversée de la Sologne supposera de prendre en compte, dans l'hypothèse Ouest, la zone des étangs (notamment commune de Saint-Viâtre), et d'exploiter comme indiqué ci-dessus le couloir d'infrastructures existant sans mordre sur les tissus urbains de La Ferté-Saint-Aubin, Lamotte-Beuvron, Salbris, ce qui sera facilité par leur allongement N/S et un faible étalement O/E.

3. La desserte de Bourges-Vierzon, dans l'hypothèse du tracé Ouest-Sud comme dans celle du tracé Ouest-version Bourges-Sud, devra prendre en compte une petite zone humide au sud de la vallée du Cher.

Au plan financier :

Le CESER Centre est tout à fait sensible au problème financier que pose un tel projet. Aussi exprime-t-il avec force les éléments d'analyse suivants.

1. Comme formulé dès l'introduction, le CESER Centre regrette vivement que le document RFF n'élargisse pas l'approche financière à l'ensemble de l'espace central français, lequel comporte le Limousin. Considérant acquise la réalisation de la LGV à voie unique Limoges-Poitiers – et nous considérons que tel n'est pas forcément l'intérêt de Limoges – **RFF renonce à comparer :**

- d'une part **les coûts cumulés de la LGV Limoges-Poitiers (1,15 à 1,30 milliard d'euros) et d'un tracé médian ou oriental du POCL**, en y ajoutant la modernisation de la liaison Châteauroux-POCL ;

- d'autre part, **les coûts cumulés d'un tracé Ouest ou Ouest-Sud du POCL et d'un POLT modernisé entre Vierzon et Limoges, dans l'hypothèse d'une non-réalisation de la LGV Limoges-Poitiers.**

Les enseignements d'une telle comparaison seraient extrêmement intéressants. Et la démonstration serait encore plus probante en intégrant le report de flux concernant le Limousin (1 million de voyageurs) au profit d'un tracé Ouest ou Ouest-Sud. La "rentabilité" de celui-ci s'en trouverait sensiblement améliorée, et **au total, l'addition serait moindre** (pour RFF, l'Etat, les collectivités territoriales...) **du fait de cette économie d'échelle**, avec un bilan global beaucoup plus satisfaisant au plan aménagemental.

2. Même en faisant abstraction de cette hypothèse, et en se limitant à l'espace d'étude retenu par RFF, on notera que **les écarts entre les coûts des quatre scénarii sont soit inexistants** (entre les tracés Ouest et Médian), **soit limités** (900 millions d'euros entre les tracés Ouest-Sud et Est/variante Roanne). Ce constat est à confronter aux avantages aménagementaux que confèrent les tracés Ouest et Ouest-Sud pour la région Centre.

3. Bien qu'intégrés selon RFF au plan financier dans les calculs présentés, les barreaux de raccordement correspondent à des financements d'autant plus importants que le tracé de la LGV est oriental, jusqu'à 180 kms cumulés, ce que le CESER considère inacceptable. Plusieurs questions se posent pour la région Centre :

- l'évaluation financière des barreaux joignant Orléans et Bourges-Vierzon a-t-elle été faite sur la base d'une véritable LGV, à double voie ? Si ce n'est le cas, les comparaisons entre tracés sont faussées au détriment des scénarii Ouest et Ouest-Sud.

- les contraintes financières ne risquent-elles pas de donner une priorité à la construction du tronc commun de la LGV, avec report indéterminé de celle des barreaux ? En d'autres termes, la réalisation simultanée des barreaux ne sera-t-elle pas conditionnée à un recours plus important aux collectivités territoriales directement concernées ?

4. Le CESER Centre considère enfin que **la prise en compte financière de la concurrence aérienne dans le choix des tracés est excessive, sinon infondée**. Dix minutes en plus sur un Paris-Lyon, a fortiori sur un Paris-Nice, dans une sécurité de ponctualité beaucoup plus grande que pour l'ancienne ligne LGV, semblent négligeables pour deux raisons :

- le temps perdu - toujours aléatoire - pour gagner les aéroports et en revenir, ne fera que s'accroître, donnant aux gares TGV des centres d'agglomération un avantage décisif ;

- l'aviation domestique en France, à l'horizon de 20 ans, deviendra une option impossible à tenir tant économiquement (explosion du coût du kérosène), que politiquement (production de CO₂), sauf marginalement, et dans les cas de non desserte par LGV.

Pour conclure, le CESER Centre considère, pour la seule région Centre, que l'analyse des opportunités comme des objectifs, ainsi que celle des caractéristiques aux plans socio-économique, environnemental et financier, donnent aux tracés Ouest (version Bourges-Sud) et Ouest-Sud une large et incontestable supériorité. Ces deux scénarii, confrontés aux intérêts de la région, ne peuvent être hiérarchisés puisque parfaitement identiques dans sa traversée.

Le CESER Centre ne saurait ignorer l'intérêt général de l'ensemble de cet espace central de la France, Limousin compris. D'une part cet intérêt général, ainsi que la raison et la logique financière dictent pour cette région un abandon de la LGV Limoges-Poitiers au profit d'un dispositif POLT-POCL qui lui serait aussi profitable. D'autre part le CESER Centre perçoit bien que les tracés Ouest et Ouest-Sud n'ont pas exactement les mêmes implications pour l'Auvergne, la Bourgogne et Rhône-Alpes. Malgré tout, en termes de temps de parcours pour ces deux tracés les nuances apparaissent mineures. Ils ne varient pour Clermont-Ferrand que de 5 minutes au profit du tracé Ouest-Sud, étant entendu que la desserte optimale de cette agglomération est, avec celle d'Orléans, l'un des enjeux majeurs. Les temps sont identiques pour Lyon (et donc, au-delà, pour les villes du sud-est); pour Nevers, plus favorisé par le tracé Ouest, la différence est sensible malgré un gain de près d'une demi-heure dans l'hypothèse d'un tracé Ouest-Sud.

Enfin, d'une manière encore plus générale, le CESR Centre insiste sur le fait qu'avant de gagner quelques minutes sur des destinations déjà desservies par TGV (Lyon, Marseille...), il convient de desservir au plus près, et dans les meilleures conditions, des aires urbaines notables qui ne le sont pas encore, notamment lorsque leur taille (400 000 habitants pour celle d'Orléans) les situent à hauteur d'autres agglomérations françaises jugées majeures.

Réflexion générale sur la "Très grande vitesse"

Le CESER Centre considère que la "Très Grande Vitesse", aux avantages incontestables, n'est pas une fin en soi, et que la recherche d'une "Trop Grande Vitesse" apparaît difficilement compatible :

- avec un aménagement du territoire, véritable finalité du TGV, perçu dans une perspective de développement durable ;
- avec les possibilités financières du pays en termes d'investissement (plus on va vite, plus cela coûte cher), ne serait-ce qu'au regard des dépenses à prévoir pour la mise à niveau du réseau TER/TET ; à cet égard, la liaison LGV Limoges-Poitiers n'est pas recevable ;
- avec un fonctionnement satisfaisant de l'ensemble du système ferroviaire : d'une part, une trop grande vitesse est facteur de problèmes techniques importants nuisant à la régularité, laquelle est un critère majeur à prendre en compte ; d'autre part, elle conditionne, pour gagner quelques minutes, des tracés rendant difficile l'articulation LGV/réseau traditionnel.

Cette réflexion a servi de toile de fond à notre positionnement, notamment pour le choix des scénarii Ouest ou Ouest-Sud.

Au total, cette analyse du document RFF valant avis sur le Cahier d'acteur du Conseil régional en recoupe les différents positionnements.

Vote :

Pour : 76

Contre : 0

Abstentions : 18

Avis adopté à la majorité.



Xavier BEULIN

