

NOS ARGUMENTS

Pour demander l'abandon de la LGV POCL

**au profit de la remise en état et la modernisation des lignes existantes
pour que les trains de l'avenir profitent à tous dans un vrai projet d'intérêt
général.**

LE POCL, C'EST QUOI ?

Historique du projet

Dès 2011, SNCF Réseau (anciennement RFF) lance le projet d'une 2nde LGV entre Paris et Lyon, visant aussi une meilleure accessibilité aux territoires du Grand Centre de la France (Auvergne, Bourgogne, Centre et la ville d'Orléans). Ce projet a pris le nom de « Paris Orléans Clermont- Ferrand Lyon « dit POCL » Grand Projet Ferroviaire ».

Deux tracés ont été retenus :

1. Le tracé « Ouest » passant par Orléans, Vierzon, Bourges, puis se dirigeant vers Lyon
2. Le tracé « Médian » passant par Orléans, puis entre Nevers et Bourges pour arriver à Lyon

Le 4 février 2015, M. Fuzeau, Préfet de la Région Auvergne et coordinateur du projet de LGV POCL, réunissant les Conseils régionaux concernés par le projet (Auvergne, Bourgogne, Centre, Île-de-France, Rhône-Alpes), SNCF Réseau et l'État, a conclu que « le tracé Médian apparaît le plus adapté pour atteindre le double objectif d'aménager le territoire et de doubler Paris-Lyon, dans de meilleures conditions environnementales et socio-économiques ».

Seul le Conseil Régional Centre a confirmé sa position en faveur du scénario Ouest.

Le 7 juillet 2015, Monsieur le Premier Ministre a relancé les études sur ce projet, en particulier pour les entrées et sorties de Paris et de Lyon.

D'UN RÊVE A LA REALITE

- 1) **Le « POCL » participe au « Tout TGV ».**
- 2) **Le « Tout TGV » a entraîné l'abandon par la SNCF des lignes régulières existantes dont Paris-Gien-Briare-Cosne/Loire-La Charité/Loire-Nevers-Moulins-Clermont-Ferrand, Paris-Orléans-Vierzon-Châteauroux-Limoges ou Bourges-Montluçon et Lyon-Nevers-Bourges-Nantes.**
 - a. Les lignes périssent comme en témoigne l'accident de Brétigny en 2013,

- b. Elles sont entrées dans le cercle vicieux de l'abandon : baisse de la sécurité du fait du vieillissement et du non remplacement des infrastructures (voies, appareils de voies, signalisation, électrification) et des matériels roulants (machines et voitures). Cet état de fait entraîne des retards et annulations qui se multiplient, le rallongement des temps de trajets et du coup la baisse de la fréquentation du réseau, l'inconfort et l'arrivée à Paris Bercy (pas de connexion au RER) au lieu de Paris-Lyon n'aidant pas.
- c. **DERNIERE MINUTE** : M. Guillaume Pépy, Président de la SNCF, le confirme dans une interview le 3 avril 2016 sur Europe 1 lors de l'émission « Le grand rendez-vous » avec J.P. Elkabbach.

A la question « Est-ce qu'au fond (l'accident de Brétigny) ce n'est pas aussi le résultat d'une politique Tout TGV qui a mis de côté les voies secondaires ? »,

M. Pépy répond : « Oui, Oui ... La priorité de la SNCF, c'est et ça restera jusqu'en 2015, pour encore 10 ans, la remise à niveau du réseau actuel ... Parce qu'elle avait construit toutes ces lignes TGV rapidement, la France a pris du retard avec la modernisation ».

3) La saturation de la LGV Paris-Lyon actuelle n'est pas avérée :

- a. La Cour des Comptes dans son rapport d'octobre 2014 indique que « Le trafic du TGV est désormais stagnant »,
- b. Le Vice-président Transports du Conseil Régional du Centre déclare que « l'engorgement de la LGV Paris-Lyon actuelle n'est pas avéré »,
- c. La Commission Mobilité 21 de juin 2013 par M. Duron souligne que « le projet POCL nécessite ainsi de clarifier au plus tôt l'horizon réel de saturation de la LGV Paris-Lyon, en tenant compte des données les plus récentes et des projections les plus actualisées »,
- d. La SNCF est réticente à communiquer les données du trafic par ligne, tirant argument du secret des affaires, selon la Cour des Comptes,
- e. Le POCL aura 40 km en commun au nord de Lyon avec la LGV actuelle,
- f. Des améliorations peuvent être réalisées sur la LGV existante avec la mise en place du système de signalisation européen ERTMS pour gagner des sillons et de wagons à plus grande capacité de voyageurs. Depuis cette année, soit 4 ans après le début de la consultation, des améliorations sont en cours sur la LGV existante avec mise en service du système de signalisation européen ERTMS permettant de passer de 12 à 18 TGV par heure (soit 50% de plus). De plus les rames à double étage permettant une plus grande capacité de voyageurs, mises en service depuis les années 1995, remplacent de plus en plus les rames d'origine (TGV orange).
- g. Le co-voiturage, les Bus ont pris et prennent depuis 4 ans, exclusivement pour des raisons de prix, une part importante des trajets sur Paris-Lyon.

4) Le « Tout TGV » ne favorise pas l'aménagement du territoire qui reste pourtant un besoin urgent du Grand Centre de la France :

- a. Avec le tracé Médian, le TGV s'arrêtera entre Bourges et Nevers mettant Bourges et Nevers à environ 2 heures de Paris avec un changement. Mais Vierzon ?
- b. Avec le tracé Ouest (la LGV passant au sud de Bourges), à quelle fréquence s'arrêteront les TGV détournés sur la voie classique pour desservir Bourges ? L'arrivée de la LGV marque une baisse de fréquence pour Poitiers. Et pour Vierzon, Nevers ou Moulins ?
- c. La Cour des Comptes, tout comme des rapports de la SNCF, souligne que le TGV ne commence à avoir de l'intérêt qu'au-delà de 400 km de Paris. Or, Orléans n'est qu'à 130 km de Paris, Bourges et Nevers à 240 km.
- d. La LGV ne répond pas à l'urgence de l'aménagement du territoire, car il faudra plus de 15 ans pour la construire, et dépenser encore 2 milliards d'euros supplémentaires pour relier la LGV à Clermont-Ferrand par 70 km de voie spécifique. De plus ni le tracé ouest, ni le médian n'apporteront de bénéfice à la ville de Limoges.
- e. « Le TGV ne met pas à égalité tous les territoires. Au contraire, il favorise les plus grandes métropoles, Paris au premier chef » selon la Cour des Comptes.

5) Le « Tout TGV » n'est pas une dépense équitable des deniers de l'Etat :

« La majorité des usagers du TGV appartiennent aux catégories de population aux revenus les plus élevés, contrairement aux usagers des transports régionaux ou aux automobilistes » selon la Cour des Comptes

6) Le coût budgétaire d'une nouvelle ligne LGV n'est pas soutenable

- a. Budget prévisionnel de 14 milliards d'euros qui sera dépassé pour atteindre probablement 20 milliards d'euros.
- b. L'Etat doit choisir entre une LGV nouvelle et une modernisation des lignes.

7) Le bénéfice environnemental et économique attendu de la grande vitesse ferroviaire doit être non seulement nuancé, mais contesté :

- ✚ Impact désastreux sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture
- ✚ Destruction d'années d'investissements dans le tourisme vert, un secteur créateur d'emplois
- ✚ Fragmentation artificielle du territoire et des propriétés agricoles et forestières
- ✚ Incertitude impactant négativement les investissements
- ✚ Perte de surfaces agricoles, car 20 hectares de terres sont détruits par kilomètre de LGV, soit 10 000 ha de perdus
- ✚ Nuisances sonores : la SNCF ne publie que peu sur ce sujet, or une LGV est construite pour au minimum 150 TGV par jour, soit un TGV toutes les 8 minutes (sauf entre 23h et 6h du matin) – Le TGV est bruyant jusqu'à au moins 1,5 km de chaque côté de la voie
- ✚ Paysages balafrés
- ✚ Destruction de la biodiversité des zones humides, forêt et bocages,
- ✚ Emission de gaz à effet de serre dû à la construction

- + Epanchages réguliers d'herbicides sur 500 km
- + Désordre irrémédiable sur les zones inondables causé par les ouvrages

8) Le coût humain et social d'une LGV n'est pas quantifiable, mais réel :

- + Traumatismes nombreux à long terme
- + Accélération de l'abandon de la ruralité
- + Expropriations avec ses conséquences simplement humaines
- + Expropriations avec ses conséquences financières
- + Nuisances sonores permanentes
- + Impact humain considérable sur des personnes dans l'impossibilité de trouver des solutions de remplacement pour leur vie future de « déplacées »
- + Rallongement perpétuel des trajets locaux quotidiens

Or il existe des alternatives au LGV, moins coûteuses et plus rapides, à mettre en place :

- a. Moderniser radicalement les lignes existantes coûtera 3 à 4 fois moins cher que construire une nouvelle LGV, sans destruction majeure qui plus est.
- b. Moderniser radicalement les lignes existantes peut être réalisé pour 2021 alors que la LGV n'arrivera pas à Bourges avant 2032.
- c. Une ligne existante restaurée et modernisée mettra Clermont-Ferrand à 3h de Paris, tout en continuant à desservir correctement toutes les gares intermédiaires de nos régions

En conséquence, les signataires demandent :

- **L'abandon immédiat et définitif du projet « POCL »**
et
 - **La mise en œuvre de solutions alternatives, beaucoup moins coûteuses et dévastatrices qu'une LGV nouvelle, en particulier pour les trois lignes ferroviaires existantes :**
-