

Rapport 4-13 Avis sur LGV POCL Tronçon Nevers-Lyon	CESER BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ Conseil économique social et environnemental régional
Commission Mobilités-Énergie Rapporteur : Michel Lenzi	Séance plénière Mardi 28 mars 2017

L'objet de ce rapport 4.13 est la « contribution de la Région Bourgogne-Franche-Comté au financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de ligne ferroviaire à grande vitesse POCL (Paris Orléans Nevers Clermont-Ferrand Lyon), pour le tronçon Nevers-Lyon ».

Le CESER prend acte du rapport 4.13.

Vote du CESER : adopté à l'unanimité des suffrages exprimés (18 abstentions).

Intervention de Pascal Blain pour France Nature Environnement - Franche-Comté avec l'aval de Walter Billig, représentant de l'AJENA, de Martine Esther Petit, Présidente du CAPREN, de Frédéric Maillot, représentant la LPO et de Brigitte Sabard, personne qualifiée au titre de l'environnement

Le projet LGV Paris, Orléans, Clermont-Ferrand, Lyon, faisait partie du programme supplémentaire de 2500 km de lignes à grande vitesse inscrit dans la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement (dite Grenelle 1). Mais la capacité de cette nouvelle infrastructure à favoriser l'usage du ferroviaire au détriment du transport routier et aérien n'a jamais été démontrée et la justification en matière socio-économique du projet pour toutes les populations des territoires traversés reste à établir.

La commission parlementaire «Mobilité 21», présidée par le député Philippe Duron, a remis son rapport intitulé «Pour un schéma national de mobilité durable» le 27 juin 2013. Cette commission avait pour mission de hiérarchiser les 70 projets du Schéma national sur les Infrastructures de Transport (SNIT) élaboré en 2011. Evalué à 245 milliards d'euros sur 25 ans, le coût du SNIT n'était en effet absolument «soutenable financièrement» !

La commission a hiérarchisé les projets du SNIT en trois groupes :

- les projets prioritaires à mener sur la période 2014-2030, selon deux scénarios alternatifs, d'un montant de 8 à 10 milliards d'euros pour le premier et de 28 à 30 milliards pour le second,
- les projets de seconde priorité à réaliser entre 2030 et 2050,
- les projets à engager au-delà de 2050 (pour la plupart des lignes à grande vitesse «LGV»).

La ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon a été classée le POCL comme une «seconde priorité». Le POCL est donc retourné dans les cartons pour quelques années et ne devrait plus en sortir avant 2030 ! Pour justifier cet arbitrage, la commission a mis en avant le coût des travaux : 14 milliards d'euros. Mais aussi l'absence d'un réel intérêt immédiat : cette ligne pourrait répondre à la saturation de l'actuel axe Paris-Lyon que les experts ne voient pas apparaître avant 2025-2035 !

La priorité octroyée aux LGV se fait, avec un coût colossal, au détriment du trafic de proximité et de la priorité au maintien et au développement des réseaux ferroviaires existants, qui ne sont ni entretenus ni optimisés pour développer un transport de fret permettant d'irriguer les territoires et un service public de transport en commun accessible à tous, la construction des LGV s'inscrit dans une recherche perpétuelle de création de grandes infrastructures (autoroutes, agrandissement des aéroports, super-ports...) contraire à la notion de développement durable.

Outre les impacts environnementaux très forts, les projets LGV ne sont économiquement rentables que dans des conditions très exceptionnelles, conclut le dernier rapport de la cour des comptes sur le sujet. En abandonnant l'écotaxe, nos dirigeants ont coupé la source majeure de financement des infrastructures de transports. La loi Macron en libéralisant le transport longue distance par autocar, engendre une concurrence frontale pour le TGV et le modèle ferroviaire français.

Il manque en France un milliard d'Euros par an pour remettre à niveau le réseau ferroviaire existant ... et l'urgence reste d'investir dans le réseau ferroviaire existant, qui en a grandement besoin. Pour avoir une petite chance d'atteindre les engagements pris à la COP21, nos décideurs publics doivent tous être exemplaires en favorisant les déplacements ferroviaires du quotidien pour réduire les déplacements domicile-travail en « voiture solo ».

Parce que l'étude envisagée d'un coût global de 30 000 000 € (concours de la Région BFC à hauteur de 2 000 000 € dont 440 000 € engagés en 2017) n'aura plus de pertinence d'ici 2030 et n'évitera donc pas de nouvelles études, les associations de protection de la nature et de l'environnement invitent l'exécutif régional à reconsidérer sa participation (à l'instar de la Région Centre qui n'a pas acté sa participation financière de 2 000 000 €), et à affecter les financements mobilisables en priorité aux travaux de mise en accessibilité, à la modernisation et à la rentabilisation des trains du quotidien, pour le bénéfice de tous les usagers des TER.

Parce qu'il se contente de prendre acte en l'état de la proposition de l'exécutif, nous ne voterons pas l'avis du CESER.