

## Groupe des élus EELV au Conseil régional d'Auvergne LGV POCL : Chronologie du positionnement officiel du groupe en 2011

### Depuis janvier :

- Réunions de concertation avec les groupes d'élus EELV des régions Rhône Alpes, du Limousin, de Bourgogne, et du Centre.
- [Ensemble des Discours de Session de l'année 2011](#), avec à chaque fois la priorité rappelée aux élus régionaux de sauver les lignes ferroviaires classiques.

### Février 2011 :

- Colloque LGV POCL à la Grande Halle à l'initiative du Conseil Régional
- [Lettre des élus](#)
- [Tribune Politique de Pierre Pommarel](#).

**21 mai 2011 :** Réunion publique à St Germain des Fossées, en présence de Pierre Pommarel, Agnès Mollon, et Nicole Rouaire. (6 participants)

**Session du 26 septembre 2011 :** vote au Conseil Régional du [cahier d'acteurs proposé par l'agglomération du Grand Roanne](#), en faveur d'un tracé Sud Ouest, tout en rappelant nos priorités et nos conditions.

### Octobre – Novembre 2011 :

- Rédaction commune d'un chapitre introductif aux cahiers d'acteurs pour le débat public (élus EELV Auvergne, Centre, Limousin, Bourgogne)
- [Lettre des élus](#) : discours prononcé en Session de septembre par Pierre Pommarel.
- Rédaction d'un cahier d'acteurs pour le débat public, en faveur d'un tracé à l'Ouest (Sud Ouest ou Ouest via Roanne). Il sera prochainement disponible sur [le site Internet de la Commission particulière du débat public](#)

## Les positions défendues systématiquement

### Avant d'investir dans une LGV :

- **Sortir du syndrome de la voiture individuelle** en développant une alternative durable via les transports collectifs terrestres, capable d'enclencher une démarche vertueuse pour les déplacements de la vie quotidienne.
- **Sauver, moderniser et développer le réseau ferroviaire intra-régional :** pour augmenter le report modal vers le ferroviaire, sur des déplacements quotidiens courtes et moyennes distances.

Cela passe par les réouvertures des lignes abandonnées, la modernisation des gares et du réseau existant (avec entre autres le recours aux trains pendulaires et la relance du wagon isolé lorsque c'est possible techniquement), et la mise à neuf des voies ferrées (les lignes périurbaines notamment).

L'entretien et la modernisation du réseau auvergnat n'étaient pas une priorité régionale de la droite sous Giscard. Nous en payons encore aujourd'hui les conséquences. D'où l'implication des élus régionaux dans la majorité, pour pallier les erreurs du passé, et pousser à l'élaboration de Plans Rail ambitieux, à même d'améliorer le cadencement des dessertes et le maillage territorial, d'augmenter l'offre de transport, et de faire revenir les usagers au transport collectif.

Avant d'investir dans une LGV POCL et la grande vitesse, il faut donc « soigner » les lignes malades empruntées le plus souvent par les usagers, parmi lesquelles la ligne classique reliant Clermont à Paris !

- **Développer le fret ferroviaire :** pour endiguer la marée de camions qui pollue, gaspille de l'énergie, et sature le réseau routier, en particulier la RCEA et la RN7 en Auvergne.
- **Créer une nouvelle ressource nationale affectée au financement des infrastructures ferroviaires :** cette ressource permettrait de financer les projets de ligne à grande vitesse d'intérêt national, que les collectivités ne peuvent pas (et n'ont pas à) financer. Les collectivités ont bien d'autres priorités auxquelles elles doivent répondre, et le financement d'une LGV remettrait fortement en question leurs actions, d'autant plus dans un contexte politique et économique, où leurs budgets sont sans cesse bridés, si ce n'est amputés par l'Etat.

## Genèse de la LGV POCL et de notre positionnement :

- **Contexte : saturation de la ligne Paris – Sud Est et de la gare de Lyon**, dans les 15 ans à venir, voire avant avec le renchérissement du prix de l'énergie, la baisse des ressources, les enjeux climatiques, et l'augmentation de la demande qui en découlera si les prix des billets sont attractifs. A la différence des prévisions d'augmentation exponentielle de la consommation de carburant, l'augmentation de la circulation ferroviaire va dans le sens de tous ces facteurs !
- **Conséquence** : décision de l'Etat, renforcée par le Grenelle, de construire une seconde ligne. L'Etat ne reviendra plus sur cette décision, quel que soit le montant financier en jeu. Il ne faut pas oublier que derrière cet investissement très coûteux, c'est aussi un moyen pour l'Etat d'engager une « politique de grands travaux » dans l'optique de relancer la croissance et l'emploi. Si la question de l'opportunité du projet peut se poser, la réponse est déjà toute trouvée par l'Etat et RFF.
- **La marge de manœuvre du groupe EELV aujourd'hui est uniquement bornée au choix des tracés.** Pour l'instant, les tracés sont grossiers, il n'y a rien de définitif. Les avant-projets sommaires, les études d'impact permettront d'affiner ces tracés, et de faire entendre notre voix sur la sauvegarde des joyaux naturels, en particulier les milieux exceptionnels auvergnats que représentent notamment la Sologne, les forêts du Val d'Allier et de Tronçais, et toutes les zones les plus remarquables, cartographiées dans le cadre du diagnostic biodiversité de l'Auvergne.  
Nous ne sacrifions pas des milieux que nous souhaitons justement protéger davantage par la mise en place de trames vertes et bleues, soumises à l'avis des citoyens, et opposables aux infrastructures lourdes. Lionel Roucan s'investit très fortement en ce sens, dans le cadre des missions liées sa vice présidence à la Région. La commission de suivi des trames vertes et bleues qu'il préside, aura la possibilité à l'avenir de s'exprimer sur les impacts du tracé retenu et des travaux inhérents. **Nous sommes donc armés pour donner de la voix (de la voie) sur le POCL.**
- **Les tracés : les plus à l'Ouest, notamment le tracé Sud Ouest, permettent de desservir l'Auvergne, de passer au plus près de Clermont, et de participer ainsi à l'aménagement du territoire, à l'inverse des autres tracés soutenus par RFF.**  
Moins coûteux, plus courts, les autres tracés recherchent uniquement la vitesse et la rentabilité, pour relier Lyon et Paris, au détriment des régions directement concernées :
  - ⇒ Le tracé Est soutenu par la Région Bourgogne n'apportera presque rien à l'Yonne et à la Côte d'Or. La Saône et Loire sera traversée sans qu'aucune gare supplémentaire ne soit créée et ses habitants continueront comme avant d'aller à Mâcon ou Nevers pour prendre le train. Sur 1 600 000 Bourguignons, seules 100 000 personnes environ gagneraient un temps important avec ce tracé, et encore uniquement vers Paris, d'où l'opposition des élus régionaux EELV de Bourgogne à ce tracé. Ce tracé n'est d'ailleurs pas sans leur rappeler la coupure du Mâconnais liée à la ligne TGV actuelle, sans contrepartie positive pour la population.
  - ⇒ Quels que soient les tracés, la LGV POCL ne maillerait pas véritablement la région Centre, les gains de temps seraient très limités (uniquement en direction de Paris OU de Bourges) ce qui explique en partie l'opposition des élus régionaux EELV du Centre à ce tracé.
- **Cohérence et pragmatisme de nos arguments : peut être, si et seulement si !**  
Depuis le départ, nous avons posé beaucoup de conditions à notre soutien aux tracés Ouest, au regard des intérêts qu'ils pourraient représenter pour l'Auvergne (tracés Sud Ouest et Ouest via Roanne) => cf. cahier d'acteurs et tableau en annexe.

**Si nous n'avons pas l'assurance que ces conditions soient remplies, nous nous opposerons fermement à la LGV POCL. Mais en l'état, c'est encore trop tôt pour le savoir.**

**Le débat public se termine fin janvier. RFF rendra son choix définitif du tracé en juin 2012, soit après les élections présidentielles. C'est à partir de ce moment là que nous aurons réellement à nous positionner, à la fois localement, mais aussi au niveau national.**

Thème	Sous – thème	Avantages	Points de vigilance / limites
<b>Impact environnementale et Sécurité</b>	<b>Consommation d'énergie, émissions de GES, pollution sonore</b>	Impact écologique rapporté au passager largement inférieur en comparaison des autres modes de transport	
	<b>Emprise au sol</b>	En comparaison de la route	En comparaison de l'avion notamment.
			L'ampleur des terrassements est proportionnelle à la vitesse
			Consommation d'espaces agricoles
	<b>Inscription dans le paysage naturel</b>		Rayons de courbes très grands des LGV
<b>Sécurité</b>	Plus grande sécurité		
<b>Aménagement du territoire et réseau ferroviaire</b>	<b>Desserte ferroviaire</b>	Desservir le centre de la France directement ou par raccordement à la ligne classique actuelle Paris Clermont : concurrence à la route, à l'avion, et aux autoroutes A71, A75 et A89	
	<b>Ouverture ferroviaire et amélioration sensible des temps de parcours</b>	Vers Paris, le Nord, la façade Atlantique (Nantes et Bordeaux), Lyon et la région Rhône Alpes	
	<b>Fret</b>	Dégage des possibilités pour le Fret sur les lignes classiques, en particulier sur les lignes Paris / Clermont et Lyon / Nantes qui ne sont pas saturées. => endiguer la marée de camions sur la RN7 et la RCEA	On ne fait pas circuler des trains lourds de marchandises à vitesse lente sur une LGV
<b>Financement</b>	<b>Coût des travaux</b>		Coûts : 12 à 14 milliards € estimés selon les tracés
	<b>Structure du financement</b>		Une infrastructure d'intérêt national financée à hauteur de 1/3 par les collectivités (Régions, Départements, Agglomérations) à côté de RFF et de l'Etat.
	<b>Participation financière des collectivités et de la Région Auvergne</b>	Nécessité d'une ressource nouvelle nationale affectée aux LGV : majoration TIPP, taxe énergie climat, taxe poids lourds...	La Région Auvergne serait sollicitée à hauteur de 800 millions € à 1 milliard €, alors que son budget annuel dédié aux investissements dans les transports est de 20 millions € => menace pour le financement du réseau ferré intra régional et sur les autres investissements hors transport.