



Cahier d'acteur n°14

novembre 2011

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Une nouvelle ligne de train ? Nous serions heureux de soutenir un tel projet : mais la majorité de nos décideurs n'a considéré que son utilité apparente sans chercher à savoir si cette LGV répondait aux enjeux actuels du développement durable.

Prendre de la hauteur en se posant les bonnes questions, même complexes, même n'apportant pas une réponse immédiate mais nécessitant au contraire le temps de la controverse : voilà ce que vous propose Europe Ecologie Les Verts 58 dans ce document.

Quel sens à la grande vitesse ?

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Europe Ecologie les Verts Nièvre
33, route de Chaluzay
58000 NEVERS
jydemortiere@club-internet.fr

La grande vitesse pour quoi faire ?

Pour supplanter l'avion sur de longues distances : oui. Mais faut-il alors autant d'arrêts entre les grandes agglomérations ?

La grande vitesse qui ne fait gagner que 10 à 30 minutes en moyenne pour se rendre à Paris à partir des différentes destinations du POCL (voire moins vu la multiplication des dessertes souhaitées par les élus locaux), est-ce là la vision d'une société durable ?



La grande vitesse. Source : EELV58

■ Quel aménagement du territoire propose cette LGV ?

Peut-on aménager et désenclaver les territoires par les seules infrastructures ? En absence de projet, quel sens ont des infrastructures ? Seront-elles adaptées aux futurs projets ?

Que sera cette LGV sans projets territoriaux forts économiquement, socialement et environnementalement ? La Nièvre a d'abord besoin d'un maillage efficace de son territoire.

■ Quelle qualité de vie souhaite-t-on valoriser ?

Promouvoir le travail à Paris et la vie à 200 km, est-ce bien raisonnable ? Pour quelques-uns pourquoi pas, mais pour la majorité, non.

Le développement d'un territoire passe d'abord par l'élaboration de projets locaux, certes en lien avec

l'extérieur, mais a-t-on besoin pour cela d'une nouvelle ligne vers la capitale ?

La ligne existante améliorée ne rendrait-elle pas des services comparables, avec des coûts relativement raisonnables ?

■ Quelle société promet-on avec ce type de projet ?

Veut-on aller toujours plus vite, toujours plus loin ? La société industrielle est dans cette logique depuis 150 ans, avec un certain nombre de bienfaits mais aussi de graves dysfonctionnements qui mettent en péril nos sociétés humaines. N'est-il pas temps de repenser notre monde autour des valeurs de solidarité, de compréhension

réciproque, pour mieux vivre ensemble, pour agir localement tout en pensant global ?

Le bonheur n'est pas dans la rencontre au quotidien et l'élaboration du projet commun de territoire plutôt que dans le fantasme de la grande vitesse ?

Combien et comment paye-t-on ?

L'évaluation du projet oscille entre 12 et 14 milliards d'euros. Un estimatif qui pourrait être revu à la hausse en fonction des difficultés du chantier. La charge du financement serait répartie en trois tiers : Etat, collectivités locales, partenaires privés. Le déficit public de l'Etat a explosé au cours des dernières années, pour atteindre des niveaux record (il a plus que triplé entre 2007 et 2010) ; les collectivités locales – Région, Département, Communes – sont exsangues. Nous allons léguer des dettes colossales aux générations futures. Prétendre que l'on va pouvoir poursuivre ainsi, tout financer – les routes, les LGV, les collèges – est mensonger et démagogique. Qu'on nous explique quels seront les choix financiers, quelles politiques pâtiront des grands chantiers LGV ? Compte

tenu de la nécessité de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, les principaux efforts financiers doivent viser un fort report de la route vers le rail pour les déplacements domicile-travail (ou études), ainsi que pour le fret, tout en favorisant un meilleur maillage territorial. Mais le réseau secondaire (TER) se dégrade, faute de crédits votés pour rénover les voies... Les besoins financiers sont pourtant beaucoup plus modestes, l'argent investi beaucoup plus efficace pour concurrencer la voiture individuelle.

■ Quelles seront les contreparties des partenariats publics privés (PPP) ? Quelles en seront les conséquences - tarifs, qualité des prestations - pour les usagers ?

■ Dépenser 12 à 14 milliards pour ce projet, est-ce bien pertinent ? Est-ce réaliste vu l'état des finances publiques ?

Une LGV à Nevers : le service répond-il aux besoins ?

■ Quels services apportera la LGV ?

Paris à moins d'une heure, mais combien d'allers-retours par jour ? Combien d'attente pour le Nivernais travaillant à Paris et qui a raté son TGV ? Dix minutes, une heure ? Paris sera-t-il alors toujours à moins d'une heure ? Lyon aux portes de Nevers, mais combien de fois par jour ? Les gares qui n'ont pas assez de passagers ne seront-elles

pas supprimées faute de rentabilité ou limitées à un TGV par jour ?

■ Quel coût de transport ?

Actuellement le prix de l'aller-retour est à 80 euros pour Paris.

Avec la LGV, Paris ne sera-t-il pas plutôt à 130 euros

de Nevers et Nevers à 150 euros de Lyon ?
Quels sont les Nivernais qui pourront régulièrement utiliser ce transport ?
Quel service apportera-t-il aux jeunes des cités par exemple ? Pour eux, Paris sera-t-il plus proche ou encore plus lointain ?

■ Une nouvelle gare ?

Ne nous faisons pas d'illusions, le TGV ne peut pas s'arrêter à la gare actuelle sans perdre trop de temps dans un parcours Paris-Lyon.
A combien de kilomètres de Nevers sera alors cette nouvelle gare ? A 10, 20 ou 40 km de Nevers est-elle vraiment un

service pour les Nivernais ? Les parkings seront-ils payants ?
Combien de temps gagné en train, pour combien de temps supplémentaire perdu en voiture ?

■ Quelle arrivée ?

Cette nouvelle LGV arrivera-t-elle gare de Lyon, à Bercy ou bien plutôt Austerlitz ?
D'où partiront les trains classiques ? Y aura-t-il deux gares parisiennes pour la Nièvre ?

Le TGV est en marche, à grande vitesse pour certains, mais que de questions sans réponse sur le service réel aux Nivernais.

Quel coût environnemental ?

Quel que soit le tracé, RFF estime les risques d'impacts de "assez forts à forts" sur les milieux physique, humain et naturel : tout l'Ouest du département est concerné avec un lourd tribut pour le sud nivernais "Entre Loire et Allier" qui sera définitivement coupé en deux.

Quels sont les impacts de cette ligne qui est susceptible de traverser les zones viticoles des Coteaux du Giennois, de Pouilly sur Loire, de la Loire et de l'Allier, les zones Natura 2000 et toutes les autres zones humides du département en dévastant 15 ha de terrain au kilomètre ?

Une ligne à grande vitesse est un sillon de terres artificialisées de 150 mètres de large, une succession de remblais et de déblais jusqu'à parfois plusieurs dizaines de mètres de hauteur, tranchant définitivement et de manière non compensable les territoires traversés.

Quelle durée pour toutes ces nuisances ?

■ pendant la construction 4, 5 ou 10 ans à partir de 2012, 2013 ou 2014 jusqu'en 2025. Combien d'engins mécaniques bruyants pour araser, aplanir, déblayer, remblayer, transporter 24 millions de tonnes de terres et 1,5 million de tonnes de graviers, pierres et cailloux pour construire le ballast ? Combien de carrières seront-elles ouvertes, béantes dans le paysage, pour prélever tous ces matériaux ?
■ ensuite quotidiennement pour les riverains, les agriculteurs, les chasseurs, les pêcheurs et autres amoureux de la nature et du bien vivre.

Quel type de nuisances ?

- bouleversements de la biodiversité et barrages pour la faune ;
- pollution des eaux souterraines, des cours d'eau et aspersion périodique de la ligne avec des tonnes de pesticides ;
- vibrations et nuisances sonores (on peut craindre un trafic allant jusqu'à 100 à 150 TGV/jour à 320 km/h avec ses 92 décibels) ;
- perte de la valeur pour les habitations et tout le patrimoine avoisinant ;
- diminution de l'activité touristique et pertes économiques pour les acteurs du tourisme ;
- impact sur les exploitations agricoles, champs et hameaux coupés en deux ;
- nuisances visuelles (béton, remblais, murs, caténaires, bassins d'eaux stagnantes).

Enfin, il faudra 20 ans d'exploitation de cette ligne pour compenser les gaz à effet de serre produits pendant sa construction.



Forêt de Thoisy. Source : EELV58

Et en attendant 2025 ?

■ On nous dit que, grâce au TGV, l'économie nivernaise va enfin décoller, les entreprises vont se précipiter, le vert pays des eaux vives sera le nouvel Eldorado...

On nous avait d'ailleurs dit la même chose pour le circuit de F1 de Magny-Cours et le chantier autoroutier : on a vu les résultats.

Qui peut encore penser sérieusement que les infrastructures soient l'alpha et l'oméga d'une politique de développement économique ? De multiples exemples démontrent que les enjeux ne sont plus là et que ce n'est pas la bonne méthode.

■ On devrait parler d'amélioration de la formation, des services sanitaires, culturels, de la qualité

d'urbanisme, d'un milieu politique plus à l'écoute des entrepreneurs locaux (il est quand même édifiant que la campagne de communication sur la LGV n'ait même pas été proposée à une entreprise de Nevers).

Avant de vouloir attirer de nouvelles entreprises, ne faudrait-il pas déjà soutenir le développement de celles qui existent déjà ?

Avant de penser infrastructures, n'est-il pas prioritaire de réfléchir à une véritable politique économique pour le département et la Région ?

D'ici 2025, l'économie, le commerce nivernais ont dix fois le temps de mourir. C'est aujourd'hui qu'il faut apporter des solutions, sur la base évidemment d'une vision à long terme.

Quelles alternatives ?

La SNCF annonce une saturation pour 2030 de l'actuelle LGV Paris-Lyon. Est-ce une certitude, alors que le trafic voyageur a tendance à stagner depuis 2008 sur cette ligne ?

Avant d'envisager la construction d'une nouvelle ligne, la modernisation de l'actuelle LGV Paris-Lyon avec du nouveau matériel qui transporte plus de voyageurs et un nouveau système de régulation permettant d'augmenter la fréquence des TGV n'est-elle pas une alternative plus économique, plus efficace et moins destructrice pour l'environnement ? Notons que même Guillaume PEPY, patron de la SNCF, lors de récents propos, ne parle plus de nouvelle LGV, s'estimant trop lourdement taxé pour utiliser le réseau T.G.V. de R.F.F.!

La LGV POCL ne va-t-elle pas engloutir des milliards, au détriment du développement du reste du réseau irriguant les territoires des régions concernées ?

Les élus de tous bords ne sont-ils pas « accro » aux

lignes TGV, alors même que les expériences tirées des lignes précédentes ont montré le faible impact pour des villes moyennes, desservies avec une fréquence moindre que les villes de départ et d'arrivée ?

Les partenariats Public/Privé sont des marchés de dupes qui coûtent très cher aux contribuables : de nombreux exemples le montrent.

Avec le coût de la LGV, comment l'Etat, les Collectivités Locales concernées et R.F.F. pourront-ils s'engager à moderniser conjointement les lignes existantes entre Nevers/Paris, Nevers/Clermont-Ferrand, Nevers/Lyon, Nevers/Dijon (métropole régionale très mal desservie), voire même rouvrir des lignes telles que Nevers/Clamecy/Auxerre ? Il faut rappeler que rien n'est prévu d'ici à 2025.

La priorité des investissements doit être donnée aux transports collectifs domicile-travail, nécessaires dès maintenant aux Nivernais.



Europe Ecologie les Verts Nièvre
33, route de Chaluzy
58000 NEVERS
jydemortiere@club-internet.fr

CONCLUSION

Europe Ecologie Les Verts 58 est donc sceptique quant aux bienfaits d'un tel projet. Devant autant d'enthousiasme béat, il est urgent de se poser les bonnes questions pour que ce projet n'entraîne pas les citoyens, une nouvelle fois, vers de fausses espérances et des gouffres financiers.

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL