



# Cahier d'acteur n°126

janvier 2012

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## LGV Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon : Posons-nous les bonnes questions !

*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*



**EELV Roannais Loire Nord**  
26, rue Brison  
42300 ROANNE

<http://roannaisloirenord.eelv.fr/>  
[europa-ecologie.lesvertsroannaisln@laposte.net](mailto:europa-ecologie.lesvertsroannaisln@laposte.net)

*Le groupe EELV Roannais Loire Nord, se réjouit du Débat Public, première étape de l'instruction du projet de LGV Paris – Orléans- Clermont-Ferrand – Lyon.  
Nous souhaitons évoquer notre position sur l'utilisation de la LGV par les Roannais, interroger la nécessité du projet dans le cadre de l'aménagement du territoire et enfin pointer différentes conséquences pour notre région.*

# L'utilisation de la LGV par les Roannais ?

Le Rôle du POCL est **le doublement de la ligne en 2030 PARIS-LYON**.

Cette réalité met en évidence l'**excessive prééminence** de la centralité parisienne, alors qu'une politique doit viser à l'égal traitement des territoires nationaux.

## ■ La vitesse interdit les arrêts fréquents :

- Les salariés roannais travaillant à Lyon ou Clermont ne pourront pas utiliser le TGV pour se rendre sur leur lieu de travail

Combien d'arrêts quotidiens à Roanne *"Paris Roanne en 1H 20" 3 trains par jour et Roanne Lyon en 30 min mais sans cadencement (Page 79 du dossier du maître d'ouvrage) ?*

## ■ La vitesse au service du monde des affaires et des loisirs lointains

Ce projet est au service de très peu d'usagers. **Il n'est pas "d'utilité publique, mais réduite"**.

## ■ La vitesse et l'investissement

- Il faut trouver 14 milliards, impossibles à financer par le service public, dans un contexte de politique de réduction de la dette publique
- Cela entraînera **une augmentation du coût du billet TGV**
- L'investissement ne se fera que dans le cadre d'un partenariat public/privé (PPP).

Ce projet est **concurrentiel au TER**, un **frein aux investissements** et une porte ouverte à une **privatisation de ce Service Public**, voire à une **suppression**.

Ce projet ne sert pas un **objectif d'équité et de solidarité entre les territoires** et ne peut prétendre être un **axe structurant du territoire**.

# Une LGV le nouvel enjeu d'aménagement du territoire ?

L'électrification de la ligne Roanne-Lyon – Saint-Germain des Fossés est envisagée de longue date, en particulier par le RACO (association Rhône Alpes Centre Océan pour la promotion de la ligne Lyon-Nantes).

En juillet 2011 c'est 200 à 350 Millions d'€ qui seraient nécessaires pour l'amélioration de cette ligne.

Grand Roanne Agglomération est adhérente au RACO, l'a-t-elle oublié ? Pourquoi ne pas s'appuyer sur des études déjà réalisées ?

Il a été démontré qu'à la manière dont l'attraction physiques des planètes se jouent, les plus grandes masses attirant les plus modestes, de même, dans une concurrence non régulée par la volonté politique démocratiquement établie, une loi du plus fort dévitalise les "pôles" de moindre taille, aspire l'entreprise, la population, l'activité au profit injustifié du "pôle" dominant.

La considération des enjeux énergétiques selon le travail inégalé des scientifiques de Négawatt à travers la réalisation du scénario énergétique réactualisé en septembre dernier exclut toute nouvelle ligne LGV pour atteindre la reconversion nécessaire d'ici 2035. Où il est réaffirmé la nécessité, que l'on peut qualifier de vitale, de limiter les déplacements inutiles. Nous sommes loin des projections mal ajustées des promoteurs de développement théorique et qui font l'impasse sur la finitude du monde.

L'analyse des répercussions de la réalisation de la A89, en dehors même des atteintes à l'environnement, à la biodiversité et aux communautés humaines doit être menée sans concession et pour l'émergence d'un nouveau projet de société où les idées toutes faites et moyenâgeuses seront réactualisées.

# Une LGV, productive pour notre territoire ?

*Crédit photo :  
Christian PRAT*



## Atteinte au paysage

La cicatrice d'un tel chantier représente une atteinte à la hauteur du gigantisme : les remblais et les saignées perturbent les circulations des eaux notamment, les dispositifs de rétablissement de la continuité ne sont jamais à la hauteur des équilibres naturels.

## Atteinte à la libre circulation

Il en est de même pour la libre circulation physique : la ligne TGV nouvelle (comme l'autoroute ou le canal) sépare en deux des espaces qui communiquaient "naturellement" et ne peuvent plus le faire que dans la discontinuité nouvelle. Et il ne s'agit pas que des migrations de la faune, des circulations des pollens, il s'agit bien aussi des capacités de déplacements des humains qui sont de manière irrémédiable (sauf à raser l'obstacle et à remettre en "état") empêchées, modifiées, altérées, changées radicalement.

Vision qui n'est jamais considérée, prise en compte, étudiée dans ses conséquences dans le cadre de l'ensemble

du projet, elle est, au contraire, prudemment occultée, dissimulée par les promoteurs : c'est le combat entre la préservation de la capacité de relations locales et la capacité de relation globales et il est question du sacrifice de l'un au profit de l'autre, ni plus, ni moins. Sans analyse.

Paradoxalement (vis-à-vis des objectifs affichés de "développement"), un projet de "voie de communication" inter cités va altérer les communications d'un niveau inférieur. Quel est le bilan global d'une telle stratégie ? Il ne semble pas qu'une telle étude n'ait jamais été menée. Nous la demandons.

## Atteinte aux équilibres sociaux, économiques et administratifs

Quels sont les effets négatifs sur ces équilibres ? Question qu'il est bon de poser au lieu de mettre en avant la promotion économique et politique. En effet, la prééminence de la desserte des pôles économiques et administratifs est mise en avant, sans

que le souci du maintien d'équilibres fondamentaux, rôle éminemment politique, ne soit pris en compte : des villes moyennes sont sacrifiées au profit du renforcement de l'obésité de pôles déjà dans un accaparement discutable de richesses.

## Atteinte à l'environnement

L'Enjeu environnemental est plus aisé à percevoir

- Disparition de zones forestières
- Disparition de zones humides
- Disparition de prairies
- Disparition de tourbières
- Disparition de cours d'eau

Sur plus de 10 000 ha, correspondant aux différents projets de LGV, ce sont des modifications irréversibles qui seront faites concernant l'habitat humain ou animal, la faune, la flore. Ce sont aussi des trésors de beaux paysages, de paysages patrimoniaux, mémoriaux qui vont disparaître.

Enfin des réserves naturelles, définies par la loi, peuvent être endommagées par cette politique de grand projet.

Si la réflexion nous conduit de ces gommages sur la carte épinglée sur la table d'architecture ou plus virtuelle (à ce stade projectural) sur l'écran de l'ordinateur, à une réalité augmentée des destructions géographiquement situées en dehors de "l'emprise" de la ligne par l'accroissement des prélèvements dans des carrières "voisines", des mines lointaines, alors nous pouvons mesurer l'ampleur réelle du dommage causé.

Et de manière plus subtile, prendre conscience de ce que **le bilan carbone aggravé par le chantier s'étalera sur 20 ans, fait toucher du doigt l'inanité des discours quant à d'éventuels enjeux liés à la lutte contre le réchauffement climatique.**

## Atteinte aux finances publiques

Et parmi les dommages évoqués, la dilapidation en frais de communication et de propagande à sens unique et inique de GRA, n'est pas la moindre.

Il s'agit de 100000€ prélevés sur l'argent public en provenance des contribuables roannais et rhônalpins.

## CONCLUSION

La raison commande de considérer d'abord la question de la priorité.

En l'absence de capacité à d'abord résoudre la problématique de circulation des personnes et du fret entre le territoire roannais pour lequel, ici et maintenant nous pensons, et ses voisins territoriaux (clermontois, lyonnais, stéphanois), il ne peut être envisagé de projet d'un niveau spatialement supérieur.

Cette affirmation heuristique ne contrevient pas à la dénonciation de la nécessité de veiller à l'évitement de l'obésité des pôles de puissances, elle la renforce.

Aucune étude n'a été faite sur ces différentes conséquences, en particulier humaines, par les instances politiques, décisionnaires.

Pour achever de s'en convaincre, il est utile de considérer que nous ne connaissons RIEN du contexte, sous ses divers aspects de la période présumée de réalisation ou d'achèvement d'une ligne LGV POCL :

- Quelles seront nos capacités économiques ?
- Quelles seront les disponibilités énergétiques ?
- Quels seront les besoins réels de la population ?
- Quel sera l'impact de la privation de 5000 ha de terres largement agricoles sur notre approvisionnement alimentaire, (et ce pour un seul des multiples projets dévoreurs d'espaces naturels) ?
- Où en sera le pic de matériaux nécessaires à la construction du matériel roulant, de l'infrastructure ?
- Quel sera le mode de vie imposé par la limitation énergétique prévisible ?
- Qu'en sera-t-il des urgences sociales ?
- Qu'en sera-t-il de la nécessité de limiter les déplacements inutiles ?
- En quoi les gaspillages budgétaires d'aujourd'hui obéreront-ils les impératives prises en compte des besoins de demain et investissements adaptatifs ?
- Où en sera la relocalisation vitale de l'économie ?

**De tous ces questionnements qui n'en sont pas pour les gestionnaires du passé et dépassés, seul compte le suivisme forcé des idéaux à la chaîne du libéralisme béat.**

Et cette constatation regrettable que l'indétermination sur ces points ne fait pas reculer les promoteurs pour l'avancement du rouleau compresseur d'un progrès hypothétique, non maîtrisé et en tout état de cause qui ne priorise en rien l'utilité publique du plus grand nombre, démocratique. Quand il s'agit de mettre en évidence l'impact environnemental, il est besoin de précisions qui ne se trouveront que dans la décision déjà avalisée de ce que l'on ose nommer projet, et qui n'est en fait que simulacre manipulateur en vue de la mise en œuvre d'un désir tout puissant.



EELV Roannais Loire Nord  
26, rue Brison  
42300 ROANNE

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](mailto:secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org)

[www.debatpublic-lgv-pocl.org](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV POCL