



Cahier d'acteur n°180

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. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

COLLECTIF TRONÇAIS BOCAGE BOURBONNAIS

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**COLLECTIF TRONÇAIS
BOCAGE BOURBONNAIS**

Mairie de Venas 03190 VENAS

E-mail : troncaisbocagebourbonnais@orange.fr

Site : TRONCAIS-BOCAGE-BOURBONNAIS.com

Ce collectif regroupe :

- des associations de protection des patrimoines naturels, économiques et culturels de l'Allier ;
- des usagers du train et des territoires
- des professionnels du paysage, de l'aménagement du territoire
- des exploitants agricoles et forestiers, des professionnels du tourisme.
- des artisans, des artistes, et de simples citoyens

LE COLLECTIF S'ATTACHE A PRESERVER LE PATRIMOINE COMMUN, sans préjuger de la pertinence de la construction d'une ligne LGV, mais en étant vigilant quant aux impacts importants voire irréversibles de certaines hypothèses de tracé.

Il veille en particulier à :

- Préserver les biens patrimoniaux naturels ou façonnés par l'homme depuis des siècles.
- Préserver et développer les activités traditionnelles et durables.
- Préserver le cadre de vie des habitants et la spécificité du territoire.

Les forêts

Nous nous opposons au tracé de ligne à grande vitesse traversant les forêts domaniales du Bourbonnais

Parce que la Forêt de Tronçais est une des plus grandes richesses de la région Auvergne! (naturelles, touristiques, patrimoniales, économiques).

Une des plus grandes richesses nationales, européennes, et même mondiales pour la tonnellerie!

Parce que la forêt de Tronçais est un site proposé au patrimoine mondial de l'UNESCO!

Parce que les forêts domaniales du Bourbonnais sont une des composantes majeure de l'identité du bocage, en particulier :

■ la Forêt de Soulongis, zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique ;

■ la Forêt de Dreuille, zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique dans laquelle se trouvent des sites historiques d'époque gallo romaine.

■ La Forêt de Grosbois, zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique au cœur de laquelle se trouve un rare prieuré Grandmontain.

Une variante de tracé qui resterait en limite Est de la forêt de Tronçais impacterait d'autres massifs forestiers par leur traversée (Forêt de Grosbois, Messargès ou Bagnolet...) et resterait une nuisance sonore pour les zones naturelles bordées par la ligne grande vitesse ce qui resterait le cas de la forêt de Tronçais et de la réserve du val d'Allier.



"Forêt Bourbonnaise"
Photo : Jean Taillardat

Le bocage

Nous nous opposons au tracé de ligne à grande vitesse traversant le Bocage Bourbonnais

L'un des derniers témoignages du monde rural de ce type de paysage façonné par l'homme depuis des siècles. L'un des plus beaux paysages agricoles de France, qu'il faut préserver, entretenir et valoriser. De nombreuses associations regroupant aussi bien chasseurs, agriculteurs, naturalistes, paysagistes, archéologues, randonneurs et habitants se sont créées pour maîtriser l'évolution nécessaire (activité humaine) et réguler l'évolution incontournable (évolution climatique et biologique) de ces milieux sensibles.

Les zones humides et le réseau hydraulique complexe du bocage sont concernés, en particulier, le val d'Allier en limite Sud de la réserve naturelle serait impacté par le tracé Ouest-Sud.

L'impact esthétique le plus désastreux est, de fait, celui qui a l'impact le plus important sur le milieu naturel et sur le milieu physique. Les considérables déblais et remblais nécessaires au tracé très linéaire et très horizontal d'une ligne LGV conduit à une « fixation » du paysage sur l'arête de la LGV, une omniprésence transfigurant le territoire.



"Bocage Bourbonnais" Photo : Gilles Alexandre

Le vignoble

Nous nous opposons au tracé de ligne à grande vitesse traversant le vignoble Bourbonnais de Saint Pourçain

Le vignoble de l'Allier qui par un travail continu à réussi à s'élever au rang d'appellation contrôlée, dont certains ne se contentent pas continuant un travail de qualité en alliant connaissance théorique et pratique constante et acharnée pour produire le meilleur résultat. Associant le

bois multiséculaire des forêts de Jaligny ou de Tronçais et des autres forêts domaniales du bocage, aux cépages traditionnels avec un travail sans concession sur la qualité, visant plus l'excellence que le profit, en créant des vins Bourbonnais de reconnaissance déjà internationale.

Les activités traditionnelles et durables.

L'agriculture principalement l'élevage bovin de qualité associé à la polyculture, la viticulture et la sylviculture ainsi que l'ensemble de la filière bois, sont la base du développement traditionnel et d'avenir de ce territoire, tendant à développer une agriculture respectueuse des milieux, du bien être animal et du consommateur.

Ces activités ne peuvent subir une désarticulation des structures par le passage d'une ligne à grande vitesse cisaillant les exploitations.

Le tourisme vert est en croissance constante et rapide, permet aux agriculteurs de diversifier leur activité, comme à d'autres acteurs du tissu économique local, ce secteur prend une part de plus en plus importante dans

l'économie locale, ceci ne peut se développer qu'avec un territoire gardant ses qualités environnementales, culturelles esthétiques et fonctionnelles. Pas de repos ni de détente aux abords d'une ligne LGV, pas de tourisme vert !

Les activités artistiques, intellectuelles et de service qui peuvent s'exercer aujourd'hui loin de la ville en toute efficacité, ne se pratiqueront pas en bordure de LGV.

L'artisanat, les commerces et les services en lien avec ces activités durables suivront leur évolution, comme celles des résidences secondaires qui ne recherchent pas la compagnie des trains sifflants.

Le cadre de vie des habitants et la spécificité du territoire.

L'Allier est un des rares départements épargnés par le développement sauvage des activités et des infrastructures, il est peuplé en partie par de nouveaux habitants qui ont choisi cet environnement pour développer une économie de qualité et d'avenir en phase avec l'identité du territoire et leur aspirations en matière de cadre de vie. D'autres habitants depuis plusieurs générations dans le Bourbonnais n'envient en rien les habitants des mégapoles. Les usagers hebdomadaires du train (il n'y a d'usagers quotidiens que sur des distances que le TGV ne desservira pas) ne sont généralement pas demandeurs de très grande vitesse ni d'augmentation des tarifs, leurs revendications se concentrent sur la qualité, la régularité et la fiabilité des services.

De nombreux artistes peuplent l'ensemble de ce territoire et créent, en harmonie avec son identité, des œuvres plastiques ou théâtrales.



"Forêt et culture" Photo : Maud Soupa

L'impact sur le développement des territoires

Les gares TGV hors agglomérations sont des catastrophes économiques.

Ces gares dites « gare betteraves » dévitalisent les agglomérations avoisinantes et sont néfastes à l'économie locale, les exemples ne sont que trop nombreux : Valence (taux de chômage le plus fort de la région Rhône Alpes), Montchanin, Péronne, Verdun...

La gare de Meuse TGV « voie sacrée » sur la TGV Est Européenne située sur la commune de Trois-domaines est ouverte depuis le 10 juin 2007, la gare TGV Haute Picardie, située à Estrées-Deniécourt entre Paris et Bruxelles ouverte en 1994, sont comme Varenne sur Allier des « centres de l'Europe » et n'ont aucune existence économique. On peut compter sur un développement économique tout à fait comparable pour une éventuelle gare Nord Auvergne!

Des lignes ou portions de ligne non rentables sont fermées après avoir été créées Arras-Valenciennes, Espagne...qu'en sera-t-il pour les quelques personnes attendant sur les quais de Montluçon, Vichy ou Moulins après l'ouverture complète à la concurrence ?

La création d'une gare nouvelle réduirait considérablement le nombre de trains au départ des gares existantes qui, en fonction de l'exploitation, pourraient bien ne plus être desservies du tout dans les années à venir par des TGV devenus non rentables.

Le report de voyageurs du bassin Clermontois allant prendre directement le train dans cette nouvelle gare pourrait même conduire à réduire sensiblement le nombre de rames TGV en gare de Clermont Ferrand.

Si l'équilibre entre impacts éventuellement positifs et impacts négatifs sur l'activité économique ne semble pas pouvoir être en faveur ni d'une gare nouvelle ni d'un tracé qui serait le plus cher, les impacts négatifs sur l'activité existante, dont la fragilité est à considérer, sont certains !

■ L'inquiétude des contribuables, entreprises et particuliers.

Quelles incidences pour chaque tracé ? et en particulier, pour le plus cher ?

Le tracé Ouest–Sud est le plus cher pour le contribuable, jusqu'au remboursement de la dette contractée. Les chiffres envisagés, d'endettement pour la région, représentent au moins cinq années du budget global de la région soit un endettement lourd pour un demi siècle entravant un grand nombre d'actions et d'investissements à très long terme.

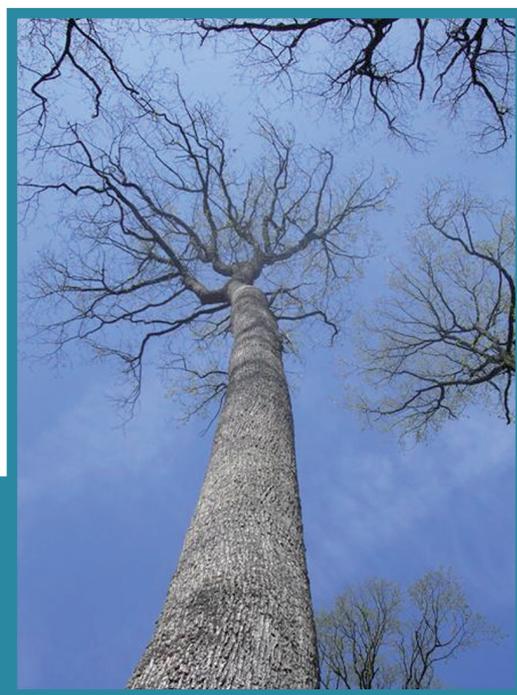
L'impact sur la fiscalité du foncier et des entreprises n'est pas à exclure.

Le tracé Ouest–Sud est le plus cher pour le voyageur, à vie !

Le parcours le plus long de la ligne entraîne automatiquement un coût d'investissement, d'entretien plus important, une consommation d'énergie plus importante pour chaque trajet, et ceci de manière irréversible ! Le prix du billet n'en est qu'une conséquence, comme l'aggravation de l'effet de serre...

■ Pour gagner quelques minutes... ?

Peut-être en comparant la situation avec ou sans LGV, mais aucune différence sensible n'apparaît entre les quatre tracés proposés (Paris Clermont 2h et Lyon Clermont 1h20) pour justifier le coût non seulement financier mais humain et environnemental d'une telle proposition.



*"Chêne de Tronçais"
Photo : Jean Taillardat*

CONCLUSION

Parce que, de toutes les solutions envisagées, avec ou sans TGV, le tracé « Ouest Sud » est :

- Le plus cher pour le contribuable.
 - Le plus cher pour le voyageur.
 - Le moins respectueux des milieux humains et naturels
 - Le moins respectueux des milieux physiques et des paysages.
 - Le moins respectueux du patrimoine.
 - Le moins rentable.
 - Le plus défavorable au niveau de l'effet de serre (bilan carbone).
 - Le moins économique à long terme, car le plus long (entretien, prix du billet...)
- Il est inacceptable.



**COLLECTIF TRONÇAIS
BOCAGE BOURBONNAIS**
Mairie de Venas 03190 VENAS
E-mail : troncaisbocagebourbonnais@orange.fr
Site : TRONCAIS-BOCAGE-BOURBONNAIS.com

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