



Cahier d'acteur n° 215

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.

LGV POCL : un projet du siècle passé

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

L'association a pour objet la défense du patrimoine, qu'il s'agisse des bâtiments, des monuments ou des paysages, dans la Nièvre et l'Allier.

**ASSOCIATION DU PATRIMOINE
PAYSAGER ET BÂTI DE
LA SOLOGNE BOURBONNAISE**

Adresse mail :
christiane.deboyet@orange.fr
Présidente : Simonne Bonard
2, rue du Château
58390 Dornes

L'Association du Patrimoine Paysager et Bâti de la Sologne Bourbonnaise s'oppose au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon qui, s'il se réalisait, défigurerait la France sur 500 kilomètres.

Une fragmentation inacceptable :

Il n'est pas possible d'accepter une nouvelle fragmentation de la France rurale par la création d'une nouvelle ligne ferroviaire, alors que notre pays a déjà une densité record en la matière.

L'embryon d'étude environnementale de RFF a recensé des espaces non-fragmentés de plus de 10 000 hectares sur les tracés projetés de POCL. Les réseaux autoroutiers et ferroviaires sont arrivés au maximum de la densité supportable.

Des promesses de RFF qui n'engagent que ceux qui les reçoivent :

RFF promet toutes sortes d'aménagements et de mesures de compensation pour la nature. Mais, ceux-ci seront mis en œuvre (ou pas) par le futur opérateur du Partenariat Public Privé (VINCI par exemple). L'expérience des autres chantiers prouvent qu'il faut faire des économies lors de la réalisation du chantier.

UN PROJET RUINEUX : 15 MILLIARDS POUR EVITER 36 SECONDES DE RETARD

RFF nous dit qu'il faut doubler la ligne Paris-Lyon, sinon le retard moyen risque de passer de 4,1 à 4,7 minutes, soit 36 secondes de plus (Dossier du Maître d'ouvrage, Octobre 2011, page 48).

En Mai 2011, RFF nous déclarait : « 10 minutes de gagner sur Paris-Lyon, c'est 10 millions de clients en plus » (Entretien le 5/05/2011, à 14h au siège de RFF).

RFF n'a pas repris ce thème au cours du débat public, mais nous a donné la variante suivante :

« Sur Paris-Marseille, si le train met 3heures, les gens prennent l'avion ; si le train met 2h50, les gens se reportent de l'avion vers le train ».

RFF n'a que son argument d'autorité habituel : « nos ordinateurs nous disent que... nos modèles nous disent que... »

RFF et son futur partenaire seraient susceptibles d'investir 1,8 à 3,6 milliards, correspondant aux péages. Cela signifie que l'Etat devrait investir 6 milliards et les collectivités locales également 6 milliards.

Il n'est nul besoin d'insister sur le délabrement des finances publiques. Pour la première fois, le 30 Décembre 2011, la caisse de retraite de la SNCF n'a pas été en mesure de payer la totalité des retraites des cheminots. De nombreux hôpitaux ont des difficultés financières.

Les collectivités locales se voient refuser des crédits bancaires ; l'Etat n'est plus en mesure de garantir DEXIA, la banque des collectivités locales, et préfère la nationaliser.

Nos Grands Elus sont allés en Octobre 2011 demander l'argent de l'Europe.

Le Commissaire européen aux transports leur a répondu que POCL n'était pas une priorité pour la France, et n'était pas inscrit dans la liste des grands corridors à réaliser avant 2050, ni même dans la liste des axes secondaires à réaliser après 2050. La priorité est aux pays de l'Est et aux lignes transfrontalières.

UN PROJET MORIBOND

Le sort semble s'acharner sur POCL :

■ Le rapport MARITON, de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale, a mis en évidence l'impossibilité de réaliser le catalogue des projets de LGV.

■ Le projet de SNIT révisé repousse les projets à un horizon de 30 ans, dit que l'on fera de nouvelles lignes que vraiment si on ne peut pas faire autrement, et précise qu'une moitié d'entre elles ne se fera pas. La priorité absolue doit être donnée à la rénovation du réseau existant.

- Les Assises du Ferroviaire ont jugé souhaitable l'arrêt de tous les projets de LGV et même l'abandon immédiat de toutes les études en cours.
- La Ministre de l'Environnement et des Transports a déclaré, qu'en matière de LGV, on ne réalisera que les « coups partis », ce qui à l'évidence n'inclut pas POCL.

C'est l'avenir même de RFF qui semble compromis.

La querelle des frères ennemis RFF-SNCF semble toucher à sa fin : ce n'est pas RFF qui va reprendre les 14 000 traceurs de la SNCF, mais cette dernière qui va absorber RFF.

Comment peut-on prétendre continuer à étudier un projet à 15 ans, lorsque l'on n'est pas sûr d'exister dans 3 mois ?

QUEL ETAIT L'INTERET DE POCL POUR LE GRAND CENTRE-AUVERGNE ?

Alors que l'internet modifie nos façons de travailler et de vivre, nos élus locaux gardent curieusement une vision très jacobine : point de salut hors une liaison ultra-rapide avec Paris. Ils ont demandé de pouvoir faire l'aller retour dans la demi-journée à Paris, depuis leur ville, qui a « droit au TGV, au désenclavement, à 10 TGV directs par jour, à une gare centre-ville (gare cul-de-sac), à une gare nœud de communications-intermodale (gare betteraves) ».

Selon eux, la LGV POCL doit même favoriser le développement de l'aérien : aéroport de Lyon-Saint Exupéry, de Clermont-Ferrand, d'Orly, de Roissy. POCL doit s'intégrer dans la liaison ferroviaire essentielle Barcelone-Kiev (pourquoi pas Lisbonne-Vladivostok ?)

Il est reconnu que la LGV fonctionne comme un aspirateur du développement à ses deux extrémités (Paris et Lyon), et entraîne la désertification au milieu.

Les élus politiques locaux et consulaires reconnaissent cela, puisqu'ils réduisent les bienfaits de la LGV au développement de l'économie résidentielle et des pèlerinages religieux (Saint Jacques de Compostelle et Sainte Bernadette).

La majorité des populations a besoin de TER et de Trains d'Equilibre du Territoire qui arrivent à l'heure et ne soient pas trop coûteux.

CONCLUSION

POCL est un projet mort-né. Même la SNCF n'en veut pas vraiment : sa demande d'une vitesse de 360 km/h n'est qu'une façon de rendre le projet irréalisable. Il n'est pas de l'intérêt de la SNCF de libérer des sillons sur la ligne actuelle Paris-Lyon, qui pourrait être vendus à des concurrents.

Seuls la technocratie ferroviaire (RFF) et le groupe de pression du BTP ont un intérêt à la réalisation de POCL. Les populations et la nature, certainement pas.

**ASSOCIATION DU PATRIMOINE
PAYSAGER ET BATI DE
LA SOLOGNE BOURBONNAISE**

Adresse mail :

christiane.deboyer@orange.fr

Présidente : Simonne Bonard

Vice-Président : Philippe Charlot

Tel. 06 31 66 75 37

49, rue Mademoiselle Bourgeois

2, rue du Château

58390 Dornes

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