

Mesdames et Messieurs les élus, avec les Communautés de communes et d'agglomérations, vous avez su créer de formidables outils d'aménagement et de développement local.

## Développer les coopérations intercommunales

**Ne serait-ce pas plus opportun de poursuivre le travail commencé, d'élargir les coopérations intercommunales et interrégionales, d'améliorer les liaisons entre Moulins et Montluçon, Vichy, Guéret, Nevers, Mâcon, Gueugnon, Limoges, Bourges, Vierzon, Clermont-Fd, Brioude, St Flour, Le Puy en Velay, Aurillac, etc. et de faciliter les échanges entre ces territoires plutôt que de vouloir à tout prix rejoindre Paris plus vite que votre ombre ?**

J'ai entendu à Moulins, un élu local, comparer et mettre en compétition la France et la Chine. Notre pays a une superficie de 543 965 km<sup>2</sup>, la Chine 9 630 960 km<sup>2</sup>, soit 18 fois la France. La distance entre Paris et Marseille est de 662 km, entre Pékin et Hong-Kong 2229 km. Les problèmes écologiques sont les mêmes dans nos 2 pays. Toutefois, les aménagements chinois, aussi grandioses et performants soient-ils, sont en train de faire de ce pays le plus grand désert du monde. Est-ce notre objectif ? Le TGV est peut-être vital pour la Chine, l'est-il pour nous ?

## Un service de transports en commun de qualité

Notre pays a déjà l'un des réseaux de transport les plus denses au monde : routier, ferré, fluvial et même aérien. En France, les transports qui représentent une part de plus en plus importante des émissions de gaz à effet de serre, participent au réchauffement climatique.

**L'avion est le moyen de transport le plus polluant. Il est indispensable d'en limiter l'usage.**

**Camions et voitures représentent également une cause importante des émissions de gaz à effet de serre.**

Nos routes sont encombrées de centaines de milliers de camions qui stockent quotidiennement des millions de tonnes de marchandises sur les routes.

Vous et moi prenons notre voiture tous les matins et tous les soirs pour aller au travail et pour rentrer ou pour faire quelques courses, occasionnant de multiples trajets de moins de 50 km.

**Si j'ai bien compris, le TGV n'assurera jamais le fret.**

Pour réduire le nombre de camions sur les routes, il faut alors rénover les lignes existantes et relancer le fret ferroviaire et fluvial.

**Si je comprends toujours bien, le TGV est un non sens pour les liaisons de moins de 50 km.**

Pour réduire le nombre de voitures sur les routes, il faut alors assurer un service de transports en commun de qualité. Organiser le maillage du territoire par un réseau de trains interrégionaux et de bus harmonieusement cadencés ferait parfaitement l'affaire.

**Mais rejoindre Paris en 1h est certainement urgent alors qu'il faut actuellement 3h en train ou 1h 30 en voiture pour relier Montluçon et Moulins distantes de 70 km.**

## L'entretien et le renforcement du réseau existant

**L'entretien des lignes à grande vitesse, comme celui du réseau ferré classique est défaillant.**

Sur 1/3 de ses trajets, le TGV roule sur le réseau classique à 160 km/h.

La rénovation du TGV Atlantique vient de débuter après seulement 19 ans de service au lieu des 40 escomptés.

4 ans après sa mise en service la LGV Paris Strasbourg, sur laquelle les TGV roulent à 320 km/h au lieu de 300, se dégrade plus vite que prévu.

Pour éviter le risque de déraillement, les trains classiques sont contraints de circuler à vitesse très réduite sur environ 2000 km de voies proches du délabrement.

**Mais construire de nouvelles lignes est également plus urgent qu'entretenir les lignes défaillantes.**

## TGV social ?

Quant à la saturation de la ligne Paris – Lyon et la concurrence de l'avion et du train. Le problème sera rapidement réglé par l'augmentation du prix des énergies et notamment de celui du pétrole. **D'ici 2025, seule une poignée de privilégiés pourront continuer à se payer le prix d'un billet aller-retour entre Paris et Marseille, en avion mais aussi en TGV.**

**Il sera alors totalement inutile et absurde de doubler cette ligne.**

Par ailleurs, l'arrivée du TGV a bouleversé les équilibres sociaux à Marseille, devenue une ville à 2 vitesses. Placée à 3h de Paris grâce au TGV, la cité phocéenne a connu une explosion de ses prix immobiliers alimentée par des Parisiens heureux de s'acheter un pied-à-terre près du Vieux-Port. Cela évidemment au détriment des Marseillais qui ne trouvent plus une location abordable.

## TGV écologique ?

Et n'oublions pas notre belle nature bourbonnaise vantée par les dépliants touristiques.

Pensez-vous que les saignées infligées à la nature par les lignes à grande vitesse sont plus écologiques que celles d'une autoroute ? **La solution Ouest-Sud va sacrifier la Forêt de Tronçais, le Bocage bourbonnais et le vignoble Saint Pourçinois.** Chacun des 3 autres tracés propose des massacres similaires, sur la Sologne bourbonnaise, le bocage bourbonnais, le Val d'Allier et le Val de Loire.

Je finirai tout de même par une note d'espoir.

L'exemple de la sagesse vient de l'Est. **L'Allemagne s'est bien gardée de la folie du tout grande vitesse en donnant la priorité à l'amélioration du réseau existant. Notre voisin a développé des services de voyageur de qualité** axés sur le maillage des services et leur fréquence plutôt que sur la vitesse.

**Nous sommes capables de construire des trains pendulaires qui peuvent rouler sur réseau classique plus vite qu'un train classique, jusqu'à 250 km/h.**

Moulins (03) le Jeudi 08 décembre 2011

*Monique Morin* – photographe – <http://www.moniquemorin.com>