



6, rte de Neuilly-le-Réal  
03340 BESSAY  
Tél : 04 70 43 06 28

## **La vitesse est-elle encore le moteur du progrès ?**

Il n'y a pas de fatalité, le débat public qui s'est ouvert le 4 octobre à Clermont-Fd et se terminera le 25 janvier à Orléans ne doit pas occulter deux questions essentielles : **l'opportunité de ce projet et son financement.**

### **Tout le monde ne fait pas de la vitesse son mode vie !**

Ainsi, les transports de proximité représentent-ils 98% des déplacements quotidiens : face à la dégradation accélérée des lignes existantes, les usagers du rail attendent un meilleur service. Chaque jour 5 millions de voyageurs utilisent le rail dont 300 000 le TGV !

La première des priorités est bien de sauver et moderniser le réseau existant afin d'offrir un service digne de ce nom à la très grande majorité de la population. Le coût exorbitant de ce projet grèverait d'autant les budgets consacrés à l'entretien et la modernisation du réseau existant.

### **Quelle serait la vitesse idéale ?**

Entre la très grande vitesse et le TER ce n'est pas le désert : des pays comme l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche, les Etats-Unis ont fait le choix de lignes rapides ne dépassant pas 220 à 250 km/h ; au-delà, les contraintes techniques, le coût des aménagements, les consommations d'énergie génèrent des surcoûts et des nuisances rendant négatifs tout gain de vitesse.

Dans le contexte lié au réchauffement climatique, d'une offre d'un service de qualité pour tous et bon marché, de la prise en compte du fret ferroviaire, EEELV estime que ces options, avec un maillage fin du territoire doivent être prises en compte dans le débat ; cela permettrait de mieux maîtriser les consommations d'énergie et de limiter les nuisances sonores et environnementales.

### **Demandez l'addition !**

Le prix de l'addition à la grande vitesse s'élèverait à 14 milliards d'€ et serait sans doute dépassé ; les finances publiques en berne ne permettront pas de boucler un tel budget, la solution serait alors le PPP (Partenariat Public Privé) comme pour les projets Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes. Au final, la note serait encore alourdie pour le contribuable, les groupes financiers en retireraient les bénéfices. Cette question du financement se retrouve posée dans le rapport du député Hervé MARITON (mai 2011) et plus globalement dans le livre de Marc FRESSOZ « F.G.V. Faillite à Grande Vitesse 30 ans de TGV ».

Le 29 octobre 2011

Gérard MATICHARD  
Porte-parole  
Europe Écologie  
Les Verts Moulines