



Cahier d'acteur n°173

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.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Commune de Bouray sur Juine – 91850

Communauté de Communes

“Entre Juine et Renarde”

Parc Naturel Régional du Gâtinais Français

Tél. mairie : 01 69 27 44 36

Accueil.mairie@bouraysurjuine.fr

www.bouraysurjuine.fr

Bouray sur Juine (2000 habitants) est une commune rurale du sud de l'Essonne, adhérente du Parc Naturel Régional du Gâtinais Français. De nombreux habitants du village travaillent en région parisienne et utilisent de ce fait les transports en commun (notamment le RER C). Soucieuse de la cohérence des schémas de développement des transports et de l'aménagement du territoire, ainsi que du bien-être des habitants et de l'environnement, la municipalité de Bouray sur Juine s'interroge sur le bien-fondé du projet POCL.

La réindustrialisation des territoires

Le développement économique de la France passe par la réindustrialisation, et par la renaissance des territoires délaissés par le progrès technique et les communications. Des régions entières ont ainsi perdu leur tissu économique, et le devoir des générations à venir est de les remettre sur les rails.

Un cercle vicieux s'est ainsi mis en place au cours des dernières décennies. Le transport ferroviaire de marchandises à peu à peu décliné au profit d'investissements massifs vers le transport de passagers et la vitesse. Les territoires industriels des régions du centre ont perdu progressivement ce mode d'approvisionnement des matières premières et de transport des produits manufacturés qui était pourtant le plus compétitif, ce qui a précipité leur déclin. Les dernières

décennies ont vu exploser le transport de marchandises par la route, qui répondait le mieux aux contraintes de délai et de souplesse, mais au détriment du coût. Le transport ferroviaire de marchandises était condamné.

En réponse à cette dérive, le Grenelle de l'Environnement a énoncé comme prioritaire le développement du transport de marchandises par le rail. C'est en effet un mode compétitif, moins impactant sur l'environnement que le transport routier. Encore faut-il qu'il soit performant. Les infrastructures existent mais sont bien souvent sous entretenues, et la productivité est donc faible.

Les lignes à grande vitesse ne permettent pas le transport de fret, la création de la ligne POCL ne contribuera donc pas à la réindustrialisation de la région centre.

Le développement du tertiaire dans les territoires

Le développement économique passe par l'industrie, mais également par les services. Les nouvelles technologies de communication font que les services sont de plus en plus dématérialisés, et de fait, on assiste de nos jours à une mutation de la communication entre les entreprises et les services. Les déplacements font progressivement place à des conférences électroniques, qui permettent des gains substantiels sur les budgets de fonctionnement. Le besoin est donc moins dans les déplacements entre villes et dans la vitesse que dans l'amélioration des transports

urbains et péri-urbains, qui permettent l'accès aux zones industrielles et de services.

Le développement local passe donc par la performance du transport ferroviaire des marchandises et des transports urbains.

Faire d'Orléans une banlieue de Paris accessible en moins de temps qu'il n'en faut aux habitants des communes du sud de l'Île de France pour rejoindre la capitale est le meilleur moyen pour stopper son développement économique, et en faire la ville dortoir qu'elle ne veut pas devenir.

Le tourisme

Le tourisme est un axe important du développement local. Les régions du sud est sont particulièrement attractives, et constituent une justification de l'intensification du trafic ferroviaire à grande vitesse, et par là même sont le socle du projet POCL.

Le vieillissement de la population met dans les trains de plus en plus de retraités qui vont goûter un repos bien mérité sur la côte d'azur, les promesses de transparence des tarifs et la concurrence naissante entre les opérateurs du rail vont dans les années à venir faire du train un mode à nouveau attractif pour les familles. C'est souhaitable d'un point de vue impact environnemental des transports.

Mais si comme nous l'avons vu plus haut les déplacements professionnels sont en baisse progressive, et que finalement le train devient le mode de transport des touristes, quelle devient la justification de la course à la vitesse ?

Le projet POCL répond au cahier des charges très précis du temps de parcours entre Paris et Lyon qui doit être le même par la ligne actuelle ou par la ligne POCL. Doit-on vraiment mettre 14 milliards d'euros dans la création de cette ligne pour faire gagner quelques minutes à des usagers dont la principale préoccupation est le coût du transport et non pas la vitesse ?

Il est bien préférable de redonner de la performance aux infrastructures actuelles, de rénover les voies et le matériel, que de créer une ligne nouvelle qui ne répondra plus aux attentes des usagers dans quelques dizaines d'années.

Mettre deux heures pour rejoindre la côte dans le train des vacances, alors que l'on passe parfois le double de temps tous les jours dans des transports en communs mal dimensionnés, est-ce l'image que l'on veut donner au transport ferroviaire de demain ?

L'environnement, l'urbanisme

La création d'une ligne nouvelle est un impact très fort sur l'environnement. Le projet POCL traverse des régions protégées, des zones Natura 2000, des parcs régionaux. La perturbation induite sur les écosystèmes est irréversible, et les compensations ne ramèneront pas ce qui a été détruit.

La volonté actuelle de densifier les villes et villages pour éviter la perte de terres agricoles se trouve en contradiction avec la création d'une ligne nouvelle, qui dévorera près de 10 hectares au kilomètre !

Financement

Nous ne reviendrons pas sur les financements privés qui soutiennent le projet. Par contre il est clair que les collectivités territoriales traversées par la ligne, et qui, au vu de ce qui a été exposé ci-dessus, n'en voient pas de bénéfice, seront réticentes à participer au financement de cette opération.

Il est bien normal qu'une région ou un département rechigne à engager ses contribuables sur plusieurs centaines de millions d'euros pour voir passer les trains.

CONCLUSION & PROPOSITIONS

Le projet POCL

- Ne répond pas au nécessaire développement du transport de marchandises par le rail.
- Ne permet donc pas une réindustrialisation des villes du centre de la France.
- N'est pas en cohérence avec la demande future de l'usager, qui est de privilégier le coût au détriment de la vitesse.
- N'est pas en cohérence avec les modes de communication des entreprises dans le futur, qui remplacent le déplacement par l'électronique
- Présente un fort impact sur l'environnement.
- Représente une perte importante de terres agricoles.
- Sera difficile à faire financer par les régions.
- Représente un coût disproportionné eu égard aux difficultés financières du pays.

La commune de Bouray sur Juine exprime son fort doute quant à la justification d'un tel projet, et son opposition à la traversée de zones protégées par des voies nouvelles. Il n'est pas acceptable au nom de la vitesse qui sera obsolète dans quelques dizaines d'années de projeter un tel impact sur l'environnement.

Nous proposons :

- D'investir dans la modernisation des infrastructures existantes pour améliorer les liaisons de fret avec les villes de la région centre et de toutes les régions en souffrance.
- De redéployer les transports urbains (notamment les lignes de RER en région parisienne)
- De faire rouler sur voie classiques du matériel de type pendulaire pour le trafic intercity
- De mettre les collectivités territoriales à contribution pour cette cure de jeunesse du réseau ferroviaire Français



Commune de Bouray sur Juine - 91850
Communauté de Communes
"Entre Juine et Renarde"
Parc Naturel Régional
du Gâtinais Français
Tél. mairie : 01 69 27 44 36
Accueil.mairie@bouraysurjuine.fr
www.bouraysurjuine.fr

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