



Cahier d'acteur n°179

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 :

CERNY ENVIRONNEMENT

23 bis rue de L'EGALITE

91 590 CERNY

Tel : 01 69 90 17 78

Mail : cerny.environnement91@yahoo.fr

Site : cernyenvironnement.blogspot.com

Le CDT est chargé par le Conseil général de promouvoir et mettre en marché l'offre touristique, et d'accompagner les acteurs du tourisme et porteurs de projets dans leur démarche professionnelle.

Comment ne pas être plutôt favorable au développement du ferroviaire ?

De ce fait, pourquoi ne pas envisager la concrétisation du projet L.G.V.-P.O.C.L. ?

Effectivement ! Toutefois et préalablement, il convient de poser un certain nombre de questions qui méritent des réponses claires et aussi de faire valoir nos exigences en matière environnementale qui sont pour nous difficilement négociables.

Poser les questions importantes, en attendant des réponses cohérentes, affirmer nos exigences, en espérant avoir des oreilles attentives, voilà l'objet de ce document.

« Le temps, c'est de l'argent ! » Est-ce bien certain en la matière ?

De l'avis quasi général, officiellement affiché, la L.G.V.-P.O.C.L. est considérée comme l'instrument incontournable du désenclavement des territoires de la région Centre : outil de déplacement rapide et confortable, au service du développement économique. Ceci peut avoir un sens, à la condition que des réponses simples, compréhensibles et adaptées, soient apportées aux questions que nous nous posons et que se posent sans doute de nombreux citoyens :

- Est-il judicieux d'engager des travaux pharaoniques de 12 à 14 milliards d'euros (budget prévisionnel à propos duquel on sait d'avance que des dépassements surviendront inéluctablement) pour gagner quelques dizaines de minutes dans la plus part des cas.
- Ne serait-il pas possible d'utiliser ces sommes investies à « dire d'experts », sur un projet, pour des améliorations du réseau secondaire, afin de le rendre utile et agréable pour l'Usager lambda ?

- Est-ce de bon sens que d'éloigner les Usagers de leur lieu de travail sous prétexte de liaison rapide entre la province et les deux grandes métropoles ? Quid de la surcharge de Lyon et de Paris !

- Ne serait-il pas plus simple de retenir, au niveau national, la solution de décentraliser les zones d'emploi et de décision ?

- Est-il cohérent, en terme de projet national global, de continuer à défendre l'idée de transporter 100 000 personnes à destination en un temps record tandis que chaque jour

2 millions de « galériens franciliens » rament dans le RER et les trains de banlieue des heures durant ?

Ces interrogations, d'ordre général, posent la question fondamentale suivante:

Quelle société, voulons nous ?

Compatibilité avec le RER C

Un argument fort pour convaincre les franciliens du bien fondé de ce projet est de tenter de leur faire croire que la libération hypothétique de quelques voies améliorera considérablement la circulation des R.E.R. et ceci, bien entendu, à l'horizon 2025 (Quand au fret qui se surajoutera... !?).

Cet argument ne peut pas tenir pour les raisons suivantes :

- Les points durs des infrastructures concernant les R.E.R. C et D se situent au delà de Juvisy ; l'amélioration des flux passe nécessairement par des travaux spécifiques dès maintenant.
- Il est **impensable** d'attendre 2025 pour désengorger nos lignes de R.E.R.
- Ces deux projets ne peuvent pas et ne doivent pas être liés au risque de voir notre réseau francilien continuer à se dégrader encore et encore en attendant 2025 !

Quel impact environnemental? (Grenelle de l'environnement, dites-vous ?)

Il va de soi que la qualité de vie de nos concitoyens sera durablement altérée car, d'une manière générale la création d'une nouvelle ligne impliquera la modification de structures naturelles sur une surface comprise entre 10 à 20 hectares au km ; déforestation, déblais, remblais, circulation des camions de chantier, création de zones de stockage de déchets... etc, mettant directement en péril les espaces naturels, flore et faune qui y vivent et ce sur l'ensemble du parcours.

Pour ce qui nous concerne, le tracé sud Essonne qui impacte la vallée de l'Essonne, la vallée de la Juine et Renarde, la forêt de Fontainebleau, dans le secteur de Milly la Forêt, semblent **incontournables**.

Le parc naturel du Gâtinais français serait gravement touché, alors qu'une solution alternative pourrait en permettre la préservation en utilisant la voie Paris Etampes telle qu'elle est ou en la doublant éventuellement.

L'argument massue avancé par R.F.F est que le contournement du Gâtinais augmenterait le coût et le temps de parcours ! (« Grenelle de l'Environnement » à mettre en perspective avec « rentabilité » ?)

Ceci nous ramène à la question fondamentale :
Quelle société voulons nous ?

CONCLUSION

D'une façon générale et sur le fond, ce projet nous semble inadapté, tant sur les plans stratégique et tactique, que financier.

A notre niveau local, nous sommes vigilants et résolument mobilisés pour la préservation du parc du Gâtinais, quelque soient les priorités nationales.

Si ce projet doit voir le jour, nous affirmons avec force, qu'il devra cheminer en souterrain en milieu urbain et, par ailleurs, emprunter au maximum les réseaux existants.

L'urgence locale est et reste le réseau RER (malheureusement qualifié de « secondaire ») car nous en sommes dépendants et si notre région n'est pas à désenclaver, elle est à aérer, voire à désengorger !

CERNY ENVIRONNEMENT

23 bis rue de l'EGALITE
91 590 CERNY
Tel : 01 69 90 17 78

Mail : cerny.environnement91@yahoo.fr
Site : cernyenvironnement.blogspot.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