



Cahier d'acteur n°203

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.

La LGV POCL : un projet inadapté et dépassé

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

Collectif STOP-LGV-POCL

4, rue de la Répinerie
58160 Béard

courriel : stop-lgv-pocl@rivernet.org
www.nature-environnement58.info

Le collectif STOP-LGV-POCL remet en cause non seulement le projet de ligne à grande vitesse Paris Orléans, Clermont Ferrand Lyon, mais aussi le principe des lignes à grande vitesse dans leur ensemble. Les objectifs de réalisation de LGV assignés à RFF dans le SNIT (schéma national des infrastructures de transport) nous apparaissent irresponsables. Ils sont en complet décalage avec les besoins exprimés par la grande majorité des usagers du train qui demande un service de qualité, le développement de lignes de proximité, la modernisation des lignes existantes, des interconnexions pratiques, des gares fonctionnelles et accueillantes.

Il est financièrement utopique de soutenir à la fois et la construction d'un réseau ferré à grande vitesse et la rénovation des voies existantes qui sont en constante dégradation. Le SNIT devra être revu à la baisse.

A ce stade du débat public, déjà bien avancé, le conformisme de pensée du toujours plus et l'addiction à la grande vitesse des milieux économiques et politiques restent stupéfiants. Rares sont ceux qui s'interrogent sur la marche du "progrès" dans notre société pour faire face aux évolutions en cours.

Aussi ce cahier d'acteur rappelle t-il les principaux motifs d'opposition du collectif à la LGV POCL tout en amorçant un questionnement sur la "grande vitesse"

Des motifs d'opposition environnementaux



Source :
Sylvie Cardona

Avec un tracé de plus de cinq cents kilomètres, clôturé de part et d'autre, la LGV POCL opérera une fragmentation importante du territoire. Combien de trames vertes et bleues, ces corridors écologiques terrestres et aquatiques, façonnés par la nature au cours des siècles seront détruits à jamais, par la ligne et par les travaux ? La compensation écologique est un leurre. Si elle était réalisée, son coût en serait si élevé qu'il prohiberait le projet. Les risques d'impact sont considérables : des sites remarquables coupés en deux, forêts de Sologne, de Tronçais, ... , des paysages de Loire, d'Allier défigurés, la nature ordinaire, réservoir de biodiversité détruite massivement.

Alors que la biodiversité est gravement en danger en France, que la stratégie nationale pour la biodiversité indique qu'il faut préserver le vivant et sa capacité à évoluer, la réalisation de LGV aggravera considérablement la situation. Si dans les évaluations

financières du projet POCL, on introduisait la perte de valeur entraînée par la LGV sur les services écosystémiques de la biodiversité, elle ferait plonger la valeur actualisée nette et le taux de rentabilité du projet. C'est bien pour cela que cette perte de biodiversité n'est jamais valorisée dans les projets.

Et allons- nous indéfiniment, poursuivre le mode de développement actuel qui consomme et gaspille toujours plus d'espaces agricoles et naturels sans jamais s'interroger sur cette idéologie dévastatrice ?

Et que penser de cette procédure de débat public où le public est invité à se prononcer sur un projet sans en connaître les impacts environnementaux, où la décision de faire précède les études et analyses environnementales ? Quant aux nuisances elles seront multiples. Les cinq cents kilomètres de voies vont subir un épandage d'herbicides qui viendra accentuer l'agression sur les éco-systèmes et la pollution des nappes. Le bruit, problème majeur des LGV ne sera pas résolu. RFF ne s'occupe que du bruit de roulement et néglige les basses fréquences d'origine aérodynamique qui s'étendent jusqu'à deux kilomètres de la voie. La grande vitesse occasionne une consommation exponentielle d'électricité qui ne pourra être fournie qu'avec du nucléaire qui hypothèque l'avenir et la sécurité. Il faudrait attendre 2040, comme le propose RFF pour compenser les GES émis par la construction de la ligne. Le changement climatique menace et c'est maintenant qu'il faut agir en évitant d'en produire, donc en ne construisant pas la LGV.

Des motifs économiques

Le prix du billet TGV est bien plus élevé que celui du train classique. La grande vitesse ferroviaire crée un clivage entre "l'élite circulaire" privilégiée qui ne paye pas le billet ou qui a les moyens de s'offrir un billet plus cher et le reste de la population qui roulera sur des trains déclassés et plus lents. Est il normal que le TGV accapare la majorité des budgets, alors que la SNCF transporte chaque jour 5 millions de personnes sur des lignes classiques et seulement 300 000 par TGV ? Comme le prix du billet ne paiera jamais l'investissement colossal des 15 milliards de la LGV POCL, ce sont les collectivités qui devront en payer une bonne partie. Chacun participera, via l'impôt, à la LGV, même s'il ne l'utilisera jamais.

Les études des différents scénarios alternatifs basés sur l'aménagement des lignes existantes ont été faites dans le cadre d'une obtention de grande vitesse et toujours dans les objectifs de la LGV POCL. Elles aboutissent à un coût de 7 milliards, avec la création de barreaux grande vitesse. Ce sont des études de modernisation des lignes existantes,

sur des créneaux de vitesse 200/220 km/h au service de tous qui auraient du être réalisées. La modernisation de voies actuelles coûte au maximum 2 millions d'euros par kilomètre contre 20 millions pour une LGV.

Les TGV n'augmentent pas le nombre d'échanges entre les personnes, mais augmentent les distances parcourues par une réduction du temps de parcours. On ne réduit pas la durée quotidienne de transport, mais on élargit le rayon d'action. Cela aboutit à un gaspillage de temps et d'argent considérable. Les LGV ne sont pas des outils d'aménagement du territoire qui compenseraient le désert français, mais bien au contraire elles sont faites pour relier des grandes métropoles. La preuve en est que la SNCF annonce qu'un tiers des gares TGV ne sont pas rentables et devront être fermées.

Le programme TGV français, dont l'objectif est de gagner quelques minutes sur des parcours entre métropoles régionales, représente une enveloppe qui se compte en centaine de milliards. Au moment où la

crise de la dette nous menace, il est impératif d'avoir une réflexion de fonds sur les infrastructures de demain. Ces projets coûteux, inadaptés aux besoins de la majorité de la population plombe les économies locales. Lors du débat public, nous avons entendu des perles, comme celle de mettre toutes les villes importantes à un temps de 2 à 3 heures de Paris, afin de pouvoir faire un aller et retour dans la journée pour une réunion. Ne sont ce pas là des demandes de nantis ? La justification de la grande vitesse pour obtenir un report modal de l'avion vers le fer ne tient pas. Dans le projet POCL, celui-ci est au maximum

de 8%. Aujourd'hui, l'offre anarchique de transport provoque une augmentation des dépenses énergétiques et du temps passé en transport. Si l'on voulait réellement du report modal, il faudrait des politiques de transport cohérentes, pour l'avion, une taxation du kérosène, une suppression des subventions aux compagnies low-cost, pour le report de la route vers le rail, des lignes ferroviaires de proximité de qualité, puisque la majorité des déplacements se font sur des courtes distances, du fret ferroviaire pour les marchandises, etc.

La présentation du projet et ses non dits

Nous remettons en cause les objectifs fixés au projet POCL (assurer un temps de parcours Paris – Clermont-Ferrand inférieur à deux heures, relier Orléans au réseau des TGV, améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre, constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris – Lyon). Ils ont été élaborés à la hâte lors de la discussion du Grenelle de l'environnement, sous la pression des entreprises du BTP. La saturation de la ligne actuelle LN1 de Paris à Lyon reste à prouver. La tendance est plutôt à la stagnation du nombre de voyageurs. Les retards connus sur cette ligne proviennent notamment de ses connexions avec le réseau grandes lignes qui se dégradent. La saturation

annoncée est une justification du projet POCL et de la centralisation du réseau sur Paris.

La conception du projet POCL tel qu'il a été présenté semble plutôt correspondre à une volonté de rendre la SNCF plus concurrentielle en terme de vitesse sur le trajet Paris Lyon Marseille par la nouvelle ligne POCL plutôt que sur l'ancienne LN1. Cette dernière serait alors laissée aux futurs concurrents. Il nous apparaît alors que tout le discours sur la desserte du grand Centre n'est qu'amusement pour faire payer bien cher les régions, les collectivités en regard du service rendu. La LGV POCL devient un outil à produire du voyageur-km profitable aux opérateurs de transport.

La grande vitesse provoque une compétition entre territoires

Dans les cahiers d'acteurs émis jusqu'ici, par les collectivités ou par les organisations économiques, nous retrouvons toujours les mêmes litanies pour justifier la construction de la LGV : aménagement du territoire, développement économique, désenclavement, attractivité pour les jeunes, le tourisme, les entreprises, la culture, lutte contre la désertification médicale, ... Que de mots répétés sans jamais leur donner un sens, sans jamais aucune explication sur le lien de cause à effet entre présence d'une LGV et développement. Il conviendrait tout d'abord de s'interroger sur le contenu du mot développement qui est rabâché et de savoir s'il est viable et au service de tous. Avec la vue linéaire d'un "progrès" quantitatif issu de l'après guerre, il s'agit ici pour chaque territoire d'avoir plus que l'autre. Avant même d'exister, la LGV met en compétition les territoires, chacun d'entre eux souhaite capter le maximum de services possibles en les prenant au voisin. Que d'illusions et d'incohérences exprimées dans ces cahiers d'acteurs ! Comment croire qu'une LGV, faite pour relier le plus vite possible deux métropoles, va pouvoir aménager le territoire ? Comment croire qu'une infrastructure à grande vitesse va corriger les travers d'une politique générale d'aménagement du

territoire fondée sur la compétition ? A ce jeu c'est toujours le plus fort qui gagne en continuant à vider les terroirs les plus pauvres. La décentralisation a créé les régions pour leur donner un pouvoir au plus près du citoyen, promouvoir l'autonomie de celles-ci dans l'équité, au contraire on les voit réclamer une voie rapide d'accès au pouvoir central, une recentralisation en quelque sorte.



Source : Gilbert Champagne



Source : Gilbert Champagne

CONCLUSION

Pour un aménagement du territoire équilibré et équitable

Au lieu de se déchirer, se diviser, détruire leur environnement pour une ligne à grande vitesse prévue dans quinze à vingt ans, les territoires du grand Centre (Auvergne, Centre, Limousin, Bourgogne) n'auraient ils pas mieux à faire, pour créer un ensemble territorial dynamique ? Nous leur proposons de s'entendre, de coopérer, de construire, de se compléter équitablement, plutôt que de se concurrencer. Dans ce contexte qui se base sur un développement endogène, d'interrelations équilibrées, une LGV n'a plus aucun sens. Cette mise en réseau des territoires nécessite alors des infrastructures de transport ferroviaire ouvertes à l'ensemble de la population, respectueuses de l'environnement, qui irriguent jusqu'aux petites bourgades. Cela passe par la modernisation des lignes existantes, par la création ou la réactivation de lignes de proximité.

Alors que la poursuite du programme de construction des LGV fait débat chez les acteurs du transport ferroviaire; il est regrettable qu'il n'y ait aucun élu, aucun acteur économique de suffisamment d'envergure pour sortir du conformisme de pensée, de l'addiction à la grande vitesse, pour fédérer et donner de la hauteur au débat. Dans la situation qui se présente, les territoires du grand Centre risqueraient bien de payer cher une LGV conçue pour faire du Paris Lyon Marseille.

Collectif STOP-LGV-POCL

4, rue de la Répinerie
58160 Béard

courriel : stop-lgv-pocl@rivernet.org
www.nature-environnement58.info

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