



Cahier d'acteur n°65

décembre 2011

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.

Association de Protection du Val Lamartinien et du site de Cluny

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Association de Protection du Val Lamartinien
et du site de Cluny

Siège Social en Mairie de la Roche
Vineuse 71960

Tel: 03 85 51 06 66 – 06 85 53 08 29

Mél: jdoumet@orange.fr

Site: www.apvlc.org

L'APVLC (association de Protection du Val Lamartinien et du Site de Cluny) est née il y a 30 ans du combat contre les nuisances phoniques du TGV; un combat de 10 ans avec l'appui des préfets de l'époque, des élus dont Gérard VOISIN Député et finalement la compréhension de grands dirigeants de la SNCF pour obtenir 7 km d'écrans phoniques, en Val Lamartinien.

Le sud du mâconnais et principalement Cluny et le Val Lamartinien ont payé et paient encore un lourd tribut à la route et au rail (RCEA 40.000 véhicules/jour dont 50 % pl et TGV 250 à 300 TGV/jour et nuit) et dans ce couloir on implanterait la nouvelle LGV POCL, sous l'appellation « variante mâcon ».

*Si ce projet POCL repose sur les 3 piliers du développement durable, économique, sociétal et environnemental, notre association **est farouchement opposée à la variante Mâcon, mais favorable aux scénarios variante Roanne**. Ce sont les seuls qui respectent la desserte des grandes villes du centre de la France, respectent le Val Lamartinien et Cluny, une des plus belles régions du département à peine remise des saignées du TGV et de la RCEA, et désengorgent la LGV actuelle.*

Cette position est également celle de nombreux élus, députés et sénateurs de Saône et Loire, des 129 communes du syndicat Charolais-Brionnais, des Présidents de région Centre, Auvergne, Limousin, de « l'association Consulaire TGV pour mon entreprise », des municipalités de Lyon et de Roanne, qui ont opté pour le tracé Roanne.

■ La variante Mâcon ne répond pas au besoin de liaisons rapides entre Saint-Etienne ou Roanne avec Paris ou entre Clermont et Lyon

Le Dossier du maître d'Ouvrage précise :

« ...Le projet POCL offre l'opportunité de nouvelles dessertes à grande vitesse pour toutes les villes du territoire du centre de la France, avec Paris, mais aussi avec de nombreuses autres régions françaises et capitales régionales. »

La variante Roanne correspond exactement à cette amélioration des liaisons ferroviaires du centre de la France (gains importants, pour exemple, entre Paris et Roanne, Paris et Saint Etienne, Clermont et Lyon) alors que la variante Mâcon, non seulement n'apporte rien à ces villes du centre mais également rien à Mâcon.

■ La variante Mâcon n'apporterait que très peu de retombées économiques à Mâcon

En effet le nombre de trains s'arrêtant à Mâcon ne dépend pas du nombre de LGV entre Paris et Lyon mais du trafic et du nombre de voyageurs potentiels. Or avec une ligne actuelle désengorgée, le problème du trafic ne se posera plus. Ceci est confirmé dans le dossier du maître d'ouvrage page 121 «...Il pourrait être envisagé de nouveaux arrêts dans les gares

existantes du Creusot TGV et de Mâcon Loché» et «...le projet POCL n'induirait pas d'amélioration sensible de l'accessibilité mâconnaise; il n'apporterait pas de nouvelles fonctionnalités, induirait une faible réduction d'un temps de parcours vers Paris déjà très performant».

■ La variante Roanne permettrait d'équilibrer les trafics entre les gares LGV de Lyon

Actuellement, entre les gares Part Dieu et Perrache le déséquilibre s'accroît avec une gare Part Dieu totalement saturée et une gare de Perrache qui ne l'est pas. Pourtant la zone commerciale et industrielle, appelée « La Confluence », desservie par Perrache est en plein développement et apparaît comme le quartier « phare » du développement de Lyon. La variante

Roanne permet un raccordement beaucoup plus facile avec Perrache que la variante Mâcon qui entraîne un franchissement de la Saône supplémentaire et un long trajet dans une zone très urbanisée. Le temps de trajet serait réduit d'au moins dix minutes par la variante Roanne. Tout ceci est très bien explicité dans les pages 116 à 122 du dossier du maître d'ouvrage.

■ Le volet économique donne un avantage à la variante Roanne

Le coût d'investissement est un peu plus important dans la variante Roanne du fait de passages plus longs en tunnel dans cette version pour franchir les Monts du Lyonnais. Ces passages en tunnel sont plus favorables en ce qui concerne le respect de l'environnement.

En revanche, le gain en nombre d'usagers transportés est nettement plus important dans la variante Roanne ce qui conduit à une création de valeur supérieure pour cette variante.

■ Les lois du Grenelle de l'environnement doivent être suivies au plus près

La loi 3 août 2009 de programmation du Grenelle de l'environnement mentionne :

«...préservier la biodiversité ainsi que les services qui y sont associés, contribuer à un environnement respectueux de la santé, préserver et mettre en valeur les paysages...la loi assure un nouveau modèle de développement durable qui respecte l'environnement»

«...privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable»

«...les politiques publiques doivent concilier la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique ...»

■ Le rapport de RFF privilégie clairement la variante Roanne sur le volet environnemental

Relevé dans le dossier du maître d'ouvrage : « ... **les risques d'impacts sont plus nombreux et plus élevés pour la variante Mâcon (forte densité d'enjeux) que pour la variante Roanne** ».

Pour argumenter cette position, sont cités les problèmes suivants liés à l'environnement :

- Site de Solutré,
- Val Lamartinien (ses villages anciens, ses églises, son attraction touristique),
- bâti périurbain autour de Mâcon
- nombreuses infrastructures de transport (RN, RCEA, TGV),
- vignobles AOC de Saint Véran et Pouilly,
- ZSC (zones spéciales conservation) : bocages, forêts et milieux humides du bassin de la Grosne et du Clunisois,

- nuisances phoniques élevées sur Cluny et Val Lamartinien,
- disparition de terres agricoles et naturelles.

Enfin les 3 infrastructures (RCEA en autoroute + LGV actuelle + LGV POCL) avec une emprise de 100 m de large, entraineront une dégradation inacceptable de la beauté du Val Lamartinien.

Une augmentation de la vitesse routière de 110 à 130 et le TGV à 320 km/h et même 360 engendreront une pollution sonore insupportable.

Ce serait un massacre du cadre de vie des citoyens.

■ Les riverains de la future ligne doivent être protégés efficacement contre les nuisances sonores et ne pas se retrouver dans la situation des habitants de Cluny

Prenons l'exemple de la LGV Paris / Lyon à Cluny. Cette ville de 5000 habitants qui possède un patrimoine historique remarquable, vieux de 1100 ans est traversée par la LGV sans aucune protection phonique.

Pourquoi ? Parce qu'au moment de la construction de cette première LGV la nuisance bruit et le trafic ont été sous évalués et qu'il est beaucoup plus coûteux de faire des travaux quand la ligne est exploitée que quand elle se construit.

Sous prétexte que cette LGV a été construite il y a 30 ans, elle ne bénéficie ni des protections que l'on a installées sur les nouvelles lignes, ni des normes LGV en matière de bruit qui sont 10 fois plus favorables que pour les anciennes lignes.

Il est donc fondamental de prévoir les protections phoniques au moment de la construction d'une nouvelle LGV, les travaux après l'ouverture de la ligne étant très aléatoires comme le montre l'exemple de Cluny.

■ Le trafic Paris / Lyon va encore augmenter dans les 15 ans qui viennent pour atteindre un passage de train toutes les minutes trente ! N'existe-t-il pas d'autres alternatives pour délester la ligne existante plus rapidement et à moindre coût ?

Le besoin de dupliquer la ligne existante, avec une croissance de voyageurs de 50% (39 à 57 millions d'ici 2025) acte bien une croissance du trafic qui devrait atteindre 450 trains par jour et plus de 500 les jours de pointe. Un train toutes les minutes et 30 secondes !

Si c'était le cas la situation pour certains riverains serait intolérable et injuste. Comment pourrait-on admettre que les riverains de la LGV Paris – Marseille soient

traités différemment entre Paris et Lyon qu'entre Lyon et Marseille ? Il y aurait 2 poids et 2 mesures, peu en rapport avec notre principe d'égalité des citoyens.

La modernisation de la ligne existante et son doublement par l'utilisation de la portion Rhin / Rhône est une alternative moins coûteuse et pouvant se réaliser plus rapidement.

■ Pour financer les travaux de modernisation, utilisons les mêmes principes que pour le financement de POCL

A très juste titre, RFF considère que le financement de la ligne POCL doit être assuré par les recettes complémentaires réalisées par la mise en service de cette LGV.

RFF insiste pour qu'il n'y ait pas de transfert d'enveloppe d'investissements entre une ligne nouvelle et une ligne ancienne.

Appliquons ces mêmes principes à la LGV actuelle entre Paris et Lyon. Ce tronçon représente entre 10

et 15% des recettes de péage de RFF, soit entre 300 et 400 millions par an et les recettes devraient encore augmenter dans les 15 ans de 50%. Les travaux qui sont à réaliser sur cette ligne pour diminuer la gêne des riverains représentent une part dérisoire de la contribution qu'elle a apportée à RFF et qu'elle continuera à apporter (pour mémoire les protections phoniques sur le site de Cluny avaient été chiffrées par RFF en 2003 à quelques millions).

CONCLUSION

La variante Roanne présente sur tous les volets, environnemental, sociétal, économique, un avantage indiscutable à la variante Mâcon par rapport aux exigences des lois du Grenelle de l'environnement. La modernisation de la LGV actuelle et son délestage plus rapide et à moindre coût serait également une alternative favorable. C'est pour cela que notre association APVLC se prononce contre la variante Mâcon et demande que les nuisances phoniques subies par les riverains de l'actuelle LGV et des LGV à construire soient traitées avec un soin particulier.



Association de Protection
du Val Lamartinien et
du site de Cluny

Siège Social en Mairie
de la Roche Vineuse 71960
Tel: 03 85 51 06 66
06 85 53 08 29
Mél: jdoumet@orange.fr
Site: www.apvlc.org

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