

Débat public sur le projet POCL

Un débat pipé d'avance

Dans ce débat public, la question du choix du tracé du projet LGV Paris Orléans Clermont Lyon occulte la question essentielle que pose ce projet : **est-il un projet opportun pour les territoires du Massif Central desservis ?**

La nécessité de doubler la ligne TGV Paris Lyon est posée comme préalable indiscutable, justifiant la pertinence de ce projet . S'ajoute le challenge de mettre Paris à moins de 2 heures de Lyon.

En terme d'aménagement du territoire et de recherche de sobriété énergétique est il opportun aujourd'hui de continuer à améliorer l'attractivité des moyens de transport longue distance, de favoriser les liaisons entre les grandes métropoles et l'aspiration socio économique vers les grands pôles urbains ?

Le projet POCL est-il un bon projet pour les territoires du Massif Central ?

Nous déplorons la dégradation subie du patrimoine socio économique et environnemental des territoires français, dans un contexte globale de pénurie et de surendettement des finances publiques , renforcée par une crise économique durable.

Nous constatons les effets pervers sur l'économie réelle d'une financiarisation galopante, l'appauvrissement du tissu socio économique par les délocalisations industrielles, et les difficultés des petites et moyennes entreprises aptes à maintenir et augmenter les capacités, d'emploi locaux et de résilience de nos territoires.

Nous ne pouvons que déplorer la concentration du réseau ferroviaire, jusqu'aux limites de saturation du trafic grande ligne, et le détournement, rendu obligatoire ,des itinéraires en quelques artères ferroviaires et cela au détriment de sa répartition dans un réseau maillé inter cités apte à desservir tous nos territoires.

L'échec français du développement du fret ferroviaire est une conséquence de la politique contre productive en faveur d'investissement massif dans le système TGV LGV menée depuis 30 ans.

Dans ce contexte qu'est ce qu'un bon projet pour nos territoires ?

Ce serait un projet qui tendrait à réorienter positivement toutes les tendances financière, socio économiques et environnementales de développement pathogène.

L'heure est à restreindre les dépenses et l'endettement public, et les consacrer à assurer la gestion des fonctions de solidarité vitales de la Nation et des collectivités territoriales. Elles ne sont plus assurés convenablement aujourd'hui.

L'heure est au souci d'économie des ressources énergétiques, de préservation des ressources naturelles encore disponibles, **à permettre de nous libérer au maximum des contraintes de déplacements**, d'autant les déplacements lointains. C'est possible en incitant à répondre aux besoins locaux, par des services locaux, et privilégiant l'usage les moyens de mobilité virtuelle aux déplacements lointains . L'heure est à l'entretien et à l'optimisation économique des infrastructures de transport existant, et à leur meilleure intégration environnementale.

Rappel de quelques chiffres clés

2 % des déplacements quotidiens sont sur des distances de plus de 50 km.

9 usagers sur 10 ne prennent pas le TGV.

Les entreprises ferroviaires SNCF et RFF sont endettés à hauteur de 40 Milliards € par an, et ne survivent que par l'injection de 12 Milliards € de finances publiques par an.

En dessous d'un trafic de 12 Millions d'usagers par an, une LGV entre deux agglomérations n'est pas économiquement justifiable.

Au delà de 220 km/h , le gain de vitesse ferroviaire se traduit en diminution d'intérêt économique et énergétique.

Les dettes d'Etat se creuse pour atteindre 1700 Milliards € à ce jour.

La France artificialise en 7 ans, l'équivalent du territoire d'un département .

Une LGV, c'est la réalisation d'un sillon de terres artificialisées de 150 mètres de large en moyenne, une succession de remblais et de déblais de plusieurs dizaines de mètres de hauteur, tranchant définitivement et de manière non compensable les territoires traversés, nuisant gravement au maintien de la biodiversité, et ajoutant des nuisances environnementales indésirables sans aucun avantage en terme de desserte pour les territoires impactés.

Le projet POCL, c'est 550 km de ligne nouvelle, soit sur un sillon moyen de 150 m de large, 6050 ha, ou l'équivalent de deux aéroports Roissy Charles De Gaulle.

Ce projet coûtera 12 Milliards €. Le système PPP qui prévaut pour ce type de projet implique les collectivités territoriales dans le financement, et privatise la gestion du rail au profit des actionnaires du BTP comme est géré déjà la politique autoroutière.

Le projet de LGV POCL apparait comme un investissement contre productif :

- comme le confirme les études universitaires, l'amélioration des liaisons TGV n'apporte pas de développement socio économique probant aux territoires traversés et desservis. Au contraire elle tend à accélérer l'aspiration au profit des grandes métropoles surtout la mégalopole parisienne de leur tissu socio économique.
- il tend à augmenter l'attractivité des déplacements longue distance entre les métropoles au détriment de l'attractivité des relations commerciales de proximité.
- il tend à augmenter le provincialisme politique français, cad la dépendance hiérarchique des collectivités territoriales au pouvoir administratif centralisé parisien.
- il tend à détourner les finances publiques des collectivités territoriales des investissements nécessaires dans les domaines de responsabilités qui sont les leurs.
- il privilégie le développement de nouvelles infrastructures fortement impactant d'un point de vue financier et environnemental, plutôt que l'entretien et l'optimisation économique, et l'amélioration de l'intégration environnementale des infrastructures existantes.
- Le TGV véhicule comme le Concorde une image de prestige technologique, aujourd'hui passée de mode, d'autant les effets contre productifs révélés qu'il véhicule maintenant.
- le développement du système TGV LGV tend à augmenter le déficit gestionnaire abyssal des entreprises du rail (40 Milliards €) et la perfusion de finances publiques nécessaire à son fonctionnement (12 Milliards € par an)
- le système TGV LGV coûte cher, non seulement à la réalisation mais à la gestion. La grande vitesse est énergivore, accélère l'usure des matériaux, exige une technologie sophistiquée pour faire face aux exigences de vitesse, qui multiplie les risques de défaillance et donc de fiabilité en terme de ponctualité et de qualité de service pour les usagers. L'expérience prouve qu'une desserte LGV ne garantie pas une capacité de bonne desserte cadencée en TGV, et que l'exigence de desserte TGV peut s'avérer ruineuse pour les collectivités territoriales.

Le projet POCL aurait pu apparaître comme un bon projet, il y a 30 ans

Il aurait pu donner aux provinciaux des territoires du Massif Central l'illusion d'une meilleure proximité au pôle décisionnel parisien, et même bruxellois et l'impression d'accrocher leurs territoires en première ligne de la compétition économique dans un monde en pleine mutation technologique et de mondialisation.

A cette époque, la grande vitesse qu'elle soit automobile, ferroviaire, ou aérienne avait le vent en poupe, l'énergie était à profusion et bon marché. Le Concorde était un magnifique avion, la vitrine des prouesses de l'industrie française, comme le fut le TGV pour le rail, avec ses records de vitesse impressionnants et largement médiatisés.

La grande vitesse doublée sur la ligne d'arrivée par le web

Le coup de grâce de la grande vitesse est venu, de la technologie du web, qui a permis de mettre en relation le monde entier, instantanément et cela sans toutes les contraintes des déplacements.

Aujourd'hui encore le déplacement peut paraître par habitude comme le moyen relationnel le plus facile, la télécommunication venant le compléter tant bien que mal. Mais la tendance vient à s'inverser, surtout avec la nouvelle génération habituée dès l'enfance à ces nouvelles technologies de communication et fait apparaître le déplacement comme un complément contraignant à des relations qui peuvent s'établir facilement par la télécommunication.

Dans les entreprises, le facteurs coût des déplacements devient de plus en plus un élément dissuasif.

La mode TGV LGV est aujourd'hui ringard !

Résistance contre le projet inutile POCL

Ce type de projet inutile, ruineux et contre productif, donc nuisible à l'intérêt public va susciter dans les territoires traversés une vive opposition comme on peut le constater de plus en plus sur les projets de ce type dans d'autres régions de France et d'Europe.

Je serai de ceux qui soutiendront cette juste résistance contre ce gaspillage supplémentaire de nos finances publiques, saccage supplémentaire de notre patrimoine environnemental et invite les responsables politiques à s'orienter vers la modernisation suffisante des infrastructures et du matériel ferroviaire existant et une politique volontaire de libération des contraintes de déplacements.

Christian Chevallier
membre Limousin Nature Environnement
membre Europe Ecologie les Verts Limousin