

Mr Michel Gaillard
Président de la CPDP/POCL

OBJET : projet ligne grande vitesse POCL
REF : débat public du 9 novembre à Nevers

Je suis un citoyen ordinaire –ni élu, ni patron-, n'ayant pas fréquenté l'ENA ni HEC..., ne faisant donc pas partie des « élites ».

J'ai assisté au débat public du 9 novembre à Nevers, et n'ayant pu prendre la parole malgré mes demandes répétées, je n'ai pu exprimer mon point de vue sur ce projet et c'est pourquoi je m'adresse à vous par écrit. Je vous informe dès à présent que je suis opposé à cette nouvelle infrastructure lourde et je dirai plus loin pourquoi.

Tout d'abord, le manière dont s'est déroulé ce débat m'a déplu ; si la présidente de séance a accordé un temps de parole (fixé à 3 mn) à deux ou trois associations opposées au projet, ce sont essentiellement ses partisans qui ont parlé : élus, patrons, personnes apparemment présélectionnées (la personne porteuse du micro étant chargée de choisir des personnes souvent connues d'elle, comme j'ai pu m'en apercevoir) ; élus dépassant largement le temps de parole... Bref, un débat sans doute un peu biaisé, d'autant plus qu'une intense propagande pour le oui a été menée : toute la Nièvre va pouvoir faire joujou au train électrique : qui n'en a pas rêvé un 25 décembre ?

Ensuite, les discussions n'ont pas porté sur le fond (cette ligne est-elle vraiment bien nécessaire ?), mais simplement sur les options de tracés, Il semble donc que la décision soit déjà prise en haut lieu de construire cette ligne.et, le doute n'est pas permis ; il nous faut absolument un TGV, comme il nous fallait absolument un circuit de F1, et - pourquoi pas- un aéroport international ?

Je me pose donc quelques questions sur l'honnêteté de ce débat ; (et je constate que, de toutes façons, comme toujours, la décision n'appartiendra, en aucun cas, aux citoyens ; la belle démocratie que voilà !).

Qui a décrété que le Centre de la France avait absolument besoin d'un TGV ? Bourges, Nevers, Clermont, villes enclavées ? Soyons sérieux ! Ces trois villes sont actuellement desservies chacune par : une autoroute, une ligne SNCF « grandes lignes » et un aérodrome...Du reste, la ligne projetée converge, une fois de plus, vers Paris. Au vu des divers documents communiqués par la commission du débat public, il ressort que ce sont essentiellement les chambres de commerce et d'industrie –c'est-à-dire les commerçants et les patrons d'entreprises qui sont demandeurs-, avec l'appui de la plupart des élus. Au nom de la compétitivité, de la productivité, donc, il faut aller de plus en plus vite, produire toujours plus de biens, les accumuler... Cette compétition permanente, course perpétuelle au toujours plus devient épuisante, aussi bien pour l'homme que pour son environnement, avec à terme, des désordres divers que nous peinerons sans doute très difficilement, ou pas du tout, à maîtriser ; car il est évident que nous vivons dans un monde fini, que nous pratiquons une fuite en avant qui, au choix, nous conduit dans le mur, ou dans le précipice

Donc, le bonheur n'est plus dans le pré, mais dans des tubes fonçant à 300 ou 350 km/h. Est-on plus heureux à 350km/h qu'à 160 ? J'en doute, au Japon, qui s'enorgueillit du Shinkansen depuis plus de 40 ans, le taux de suicides est l'un des plus élevé au monde

En tout cas, cela conduit à construire des infrastructures lourdes, grosses consommatrices d'espace : l'emprise de la LGV sera au minimum de 40m...des milliers d'hectares vont, une fois de plus être sacrifiés ; du reste, l'INRA indique que ces dix dernières années, plus de 6000km² ont été artificialisés –avec les inconvénients qui vont avec... Je vous invite, d'ailleurs, à prendre connaissance d'une étude menée par l'INRA sur l'état des sols en France, (Groupe GisSol), en particulier, sa page 16...) et publiée le 18 novembre 2011...Que je sache, nous n'avons pas encore trouvé le moyen de rendre le béton comestible ni producteur d'oxygène... Grosses consommatrices d'énergie aussi :non seulement durant le chantier, mais en fonctionnement : il faut bien vaincre la résistance de l'air, qui croît comme le carré de la vitesse du mobile, ; la puissance d'une motrice de TGV frôle le 9000kw, alors que celle d'un train ordinaire est de l'ordre de 5000kw. En ces temps où l'on nous répète à longueur de journée qu'il faut économiser l'énergie, voilà qui est singulier.

Quoique nous promettent les concepteurs du projet, une LGV perturbe le milieu naturel, en le morcelant,, et en créant un obstacle sérieux, un de plus,, difficile à franchir, voire infranchissable, pour diverses espèces animales, destruction de leurs habitats... De nombreuses études le prouvent, cela conduit

à un appauvrissement lent, pas toujours immédiatement perceptible, de la biodiversité ; sans compter les percussions d'animaux avec les trains...-ce qui est aussi valable pour les véhicules routiers d'ailleurs-. Tout cela se cumule.

En outre, qu'en est-il du fret ? La SNCF ne semble guère s'en soucier : l'antenne SERNAM de Nevers a disparu (encore un peu plus de camions sur la route...), des gares de triage sont menacées de fermeture (comme Villeneuve st Georges ou Miramas !) Où est la cohérence dans tout ça ? Nombre de petites gare sont été fermées ou sont devenues des gares fantômes (dans la Nièvre : Fourchambault, Pougues, Tracy...) et de lignes ont été démantelées ; voilà qui ne facilite guère l'irrigation du territoire. Je pensais pourtant que le fret conditionnait l'activité économique. Le passage d'une LGV près de quelques petites villes de Bourgogne ne semble pas avoir produit de miracles. Cette ligne nouvelle fera-t-elle décoller la Nièvre ? C'est, paraît-il, une exigence des entreprises ; si on se réfère circuit de Magny-Cours, il faut bien constater que la F.I.A posait sans cesse de nouvelles exigences pour finalement, au bout de 10 ans se tourner les talons ailleurs...Il en est des entreprises, comme de la F I A, elle tourneront le dos quand l'envie les prendra, au gré des intérêts des actionnaires. Ce projet va coûter au minimum, 15 milliards d'euros ; qui va payer ? Le contribuable certainement, l'usager, bien sûr : le prix d'un billet TGV au tarif normal coûte 20 à 30% plus cher (difficile d'être précis dans la jungle des tarifs pratiqués) qu'un billet intercités ..

Je constate, en outre, que l'arrivée d'une LGV déchaîne la spéculation foncière ; ainsi, les personnes aux revenus modestes trouvent de plus en plus de mal à s'installer dans certaines régions (le sud-est, par exemple, et incite une population aisée à travailler à Paris et résider en Province ! Donc, concentration des emplois dans les grosses agglomérations. Enfin, il conviendrait de comparer le nombre de passagers transportés par les TGV (environ 3%) à celui de ceux transportés par les trains intercités ou les trains de banlieue,(le reste...) c'est-à-dire , les courts ou moyens trajets. Selon les statistiques même de la SNCF, le trafic « voyageurs » dit de proximité totalise **9 millions** de personnes par jour, contre 300000 environ pour le trafic TGV. C'est dire que des énormes efforts sont consentis pour satisfaire une clientèle aisée minoritaire. , Si nos hommes d'affaires ou nos élus mettent une demi-heure de plus pour rejoindre Paris, je ne pense pas que la face du monde sera changée. La colossale somme dépensée pour réaliser cette ligne ne le sera pas pour améliorer nos petites lignes régionales, je pense , en particulier à la ligne Nevers-Lyon passant par Paray le Monial, que j'ai eu l'occasion d'emprunter récemment et qui est plutôt en mauvais état.

Voilà pourquoi je ne suis pas partisan de cette nouvelle infrastructure ; améliorer sensiblement l'existant, qui en a bien besoin, me semble d'un emploi plus judicieux de l'argent public. J'ajoute enfin que je suis las de voir que des décisions qui affectent mon cadre de vie soient éternellement prises par un petit nombre de personnes qui tiennent surtout compte des avis du « Marché » ou de l' « Economie ».

Vous remerciant de votre attention, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes sincères salutations.

