

Voyager moins vite pour payer moins cher

Ancien habitant de Lyon, je m'étonne de ce projet de nouvelle ligne de TGV et des arguments utilisés pour sa défense.

- le développement de l'économie locale : à ma connaissance l'ouverture d'une gare TGV à Mâcon-Loché et au Creusot, **est bien loin d'avoir développé l'économie locale**. Il a fallu de très nombreuses années pour que les zones d'activité prévues à proximité commencent à se peupler. Les études universitaires montrent qu'il n'y a pas de lien entre une gare TGV et le développement économique. C'est juste plus de confort pour les cadres des entreprises existantes sur le territoire qui peuvent être appelés à se déplacer (Voir les interventions de toutes les entreprises de Roanne. C'est un peu trop pour imaginer que ce bel ensemble de démarches pour une gare LGV à Roanne, n'ait pas été organisé. Félicitations pour cette opération de communication !)

- le financement me paraît pour le moins incertain.

Un habillage de style PPP (participation public-privé) dissimule **l'endettement du secteur public**, par un lourd système de remboursement annuel des collectivités sur une cinquantaine d'années. Le chantier est sous la responsabilité des entreprises détentrices du marché et l'administration (ou l'entreprise publique) ne peut que subir les malfaçons ultérieures. Elle n'est que locataire et utilisatrice de l'équipement. Un projet lancé sous ce type d'organisation alors qu'officiellement l'Etat français s'engage à diminuer son endettement et recommande aux collectivités locales de faire de même, serait un non-sens.

- pour le maintien de l'emploi, des chantiers de rénovation et de mise en performance de certaines lignes seraient tout aussi efficaces. RFF ne prendrait pas les crédits dans la même caisse mais vu la faiblesse de sa participation à ce projet, les 75 ou 85% amenés par les autres financeurs pourraient **être plus efficacement utilisés dans ces chantiers de rénovation**.

- les nuisances pour les riverains : ce qui me paraît le plus contestable, c'est le fait de ne pas tenir compte dans les estimations (très) détaillées des **avantages en minutes gagnées par les voyageurs** (avantages chiffrés à 70% de la rentabilité espérée) de la **contrepartie « inconvénients »**. Il s'agit de **nuisances amenées à tous les habitants des zones traversées**. En effet dans le Rhône cette ligne vient s'ajouter à de multiples lignes et routes existantes. Elle ne vient pas les améliorer ou les remplacer : elle s'y ajouterait avec le bruit, les vibrations, les coupures, les pertes de terrains naturels ou agricoles. La ville de Lyon n'a pas besoin de cela.

Pour quels intérêts particuliers ne pas renforcer les facilités de la ligne actuelle LGV entre Mâcon et Lyon ? Un minimum de terrains agricoles serait nécessaire pour ce projet, en extension ou à proximité de la ligne actuelle. Les conséquences de la coupure sont déjà présentes et les nuisances du bruit moins pénalisantes que dans un contexte d'habitat plus dense. Dans tous les cas,

l'hypothèse par Roanne est plus coûteuse . Donc quel est l'avantage de faire traverser le Beaujolais , Villefranche et les communes de l'est de la Saône à un nouveau tracé ?

Le prix du billet va augmenter en fonction du temps gagné (+ 30% nous dit-on pour la liaison Paris-Strasbourg), de + 10% en moyenne.

Pour les cadres des entreprises ou des administrations qui voyagent aux frais de leur employeur, c'est sans importance. Pour les autres catégories de voyageurs c'est un handicap : pas d'abonnement de travail, ou de tarifs étudiants, prix élevés à certaines heures les plus demandées...

Dans les alternatives de renforcement des lignes actuelles détaillées dans le dossier de RFF, il est évoqué la possibilité **d'utiliser la nouvelle ligne LGV Rhin-Rhône** en cours pour rejoindre Lyon à partir de Paris et éviter ainsi la saturation de la ligne actuelle. Cette hypothèse est écartée d'emblée car elle ajoute 30 ou 40 minutes au temps de trajet : elle n'est pas présentée au Débat.

Qui dit que de nombreux voyageurs ne préféreraient pas mettre un peu plus de temps à condition de payer moins cher ? Equilibrer entre les voyageurs pressés qui continueraient à utiliser la ligne Paris-Lyon actuelle et ceux qui utiliseraient l'alternative par la LGV Rhin-Rhône, moins coûteuse.

Avec les investissements économisés **en ne faisant pas cette ligne POCL**, il est possible de rénover et améliorer les lignes existantes : il n'y a pas que les trajets vers Paris qui comptent. En tant que contribuable de la région Rhône-Alpes je **m'oppose à la réalisation de tels chantiers** tant que nos lignes de dessertes locales ne seront pas renforcées et sécurisées.

En décembre 2011, la SNCF a supprimé tous les trains régionaux directs entre Dijon et Grenoble. Il faut changer une ou deux fois de train et aller encombrer les quais de la gare de La Part-Dieu à Lyon pour un de ces changements. Nous avons perdu entre 15 et 50 minutes selon les heures. A combien est évaluée une minute de temps d'un train TER ?

Où est le progrès ? Ce n'est pas la ligne POCL qui résoudra ces problèmes.

Merci aux responsables de ce projet de prendre en compte tous ces paramètres.

André Bonaz

Saint-Martin d'Hères (Isère)