

Pourquoi et toujours le recours à la Grande vitesse? N'est-elle pas superflue ?, Est elle réellement utile ?.

Ne laisse-t-elle pas aux personnes qui n'ont pas la possibilité de se la payer que le seul choix de ne prendre que des trains "déclassés", roulant à vitesse réduite ?.

Tout comme le Concorde autrefois, l'image de marque et de prestige de la technologie française que représente le TGV, pourrait être rapidement passée de mode, ne servant qu'à une minorité de personnes capables de se payer ses services et laissant la grande majorité de la population de coté.

Dans la période de crise actuelle, et au vu des prix des billets de train, quelle est l'augmentation potentielle du nombre de voyageurs dans les vingt prochaines années justifiant ce projet ?

A ce propos pourquoi le créneau de vitesse 200 à 220 km/h, sur des lignes remises à jour, n'est-il pas étudié en France ?

Une modernisation des lignes classiques, qui desservent les villes moyennes et les campagnes, a t elle été prise en compte ? D'autant plus que les TGV peuvent rouler sur des lignes classiques rénovées,

Cette modernisation des lignes actuelles et la création de lignes de trains de proximité répondraient aux attentes d'une majorité de la population. Mais serait elle possible et réalisable face au poids financier de ce projet et dans les conditions économiques actuelles.

Un report du financement du projet vers la création ou la modernisation de lignes existantes, répondant mieux aux besoins réels des usagers de notre région, ne montrerait-il - pas une meilleure cohérence des politiques publiques, rendant ainsi le chemin de fer plus attractif et d'un point de vue environnemental, mieux intégré.

Des études d'impact et notamment les impacts environnementaux négatifs ainsi que des études portant sur les nuisances du projet ont elles été faites ? Seront elles soumises au débat ?

Quelles quantités des gaz à effet de serre, seront émis par la construction et l'exploitation de la ligne. ?

Il existe déjà une ligne TGV alors pourquoi, mettre tant de milliards pour une ligne nouvelle plutôt que de remettre aux normes de sécurité et de niveaux sonores la ligne actuelle ?

Comment il est possible qu'un TGV fasse toujours autant de bruit ?

Sommes nous certains que les zones d'activités créées autour ou proches des gares TGV se développeront grâce à cet argument de proximité ? Il semble que non au vu de celles déjà existantes.

Dans contexte actuel est ce un bon projet pour notre région?

Qui a un intérêt réel a ce projet et qui en portera le poids financier?

Du seul point de vue environnemental une LGV est une cicatrice aux dimensions énormes, bordée de mètres cube de terre, coupant en deux les territoires, nuisant à la biodiversité, aux habitants, à la faune et à la flore, sans aucun avantage pour les régions traversées.

C'est en outre, pour des aspects économiques, la perte importante de grandes surfaces de bonnes terres cultivables.

D'après le Schéma de Cohérence Territoriale du Beaujolais, la vallée de la Saône présente une très forte sensibilité environnementale avec la présence de milieux naturels remarquables(zones humides, prairies et forêts alluviales) et d'un corridor écologique d'intérêt national.

La ressource en eau présente dans la nappe de la Saône permet l'alimentation en eau potable de plusieurs dizaines de milliers de personnes.

Les prairies humides, qui constituent avec l'axe de la Saône un ensemble écologique majeur, participent à l'expansion des crues qui peuvent être longues et très étendues.

L'intérêt paysager de la vallée est également très fort. Pour ses multiples intérêts écologiques, et d'autres qui sont d'ordre économique et social, l'axe de la Saône constitue un enjeu majeur pour le territoire.

Le secteur des versants viticoles du Beaujolais occupe une position d'équilibre entre les crêtes boisées des monts du Beaujolais et la vallée de la Saône.

Le paysage est fortement marqué par les villages remarquables en pierres dorées.

La sensibilité environnementale de la vallée de l'Azergues est liée au cours de l'Azergues et à ses berges boisées.

Cette vallée très étroite est très sensible d'un point de vue paysager et constitue un corridor d'intérêt régional en lien avec la vallée de la Saône.

Le Beaujolais souhaite affirmer son cœur vert s'inscrivant au centre d'agglomérations internes (Villefranche , Tarare) comme d'agglomérations externes (Roanne, Mâcon et Lyon). Par ce geste, il s'inscrit pleinement dans le cadre de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise.

En outre, la préservation et le renforcement de la variété de ses paysages (naturels, agricoles et urbains) façonnés par les hommes et par le temps s'affichent comme une priorité.

La valorisation et le développement des ressources en énergies renouvelables sur le territoire pourront se positionner comme un nouveau potentiel pour ces activités.

Toutes ces remarques et recommandations extraites du S.C.O.T ne valent-elles rien? Toutes ces considérations ne vont-elles pas à l'encontre d'un projet dont on sait qu'il défigurera de manière irréversible les paysages des pierres dorées et de la Vallée de la Saône s'il doit les traverser ?

La crise économique durable et la situation globale précaire des finances publiques, que nous vivons, doivent nous faire réfléchir avant d'engager cette dégradation des patrimoines des territoires traversés au vu du coût de ce projet annoncé à 12 Milliards €.