

Le collectif STOP LGV POCL

(Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon)

Considère que :

. La grande vitesse est superflue, la très grande vitesse est inutile. Elles créent un clivage dans la population entre "l'élite circulatoire" privilégiée qui ne paye pas le billet ou qui a les moyens de s'offrir un billet cher et le reste de la population qui roulera dans des trains déclassés et plus lents qu'aujourd'hui. Pourquoi le créneau de vitesse 200 à 220 km/h sur lignes modernisées n'est-il pas exploité en France ?

. La présentation de RFF (réseau ferré de France) soumise au débat public est partielle. Les impacts négatifs ne sont pas évalués.

. Les impacts environnementaux et les nuisances du projet ne sont pas soumis au débat, contrairement aux enquêtes publiques qui doivent comporter des études d'impact.

. Le calcul de saturation de la ligne actuelle TGV Paris Lyon, par RFF, est tendancieux, puisque d'autres études montrent une possibilité de multiplication du nombre actuel de voyageurs, par un facteur qui peut aller jusqu'à quatre (A. Sauvart, école des ponts 2002). Le rapport Mariton (rapporteur de la commission des finances de l'assemblée nationale) remet en cause, sur les dernières LGV, les projections de RFF. Il faut sortir de la stratégie de l'offre qui provoque une inflation de voyageurs-km.

. La mise en balance du projet de LGV POCL avec une modernisation des lignes classiques, qui apportent un vrai maillage du territoire notamment pour les villes moyennes jusqu'aux bourgs de campagne, a été trop vite éliminée. Une étude socio-économique complète de cette alternative aurait dû être réalisée.

. Il faut sortir du couple LGV/ TGV. Les TGV peuvent rouler sur des lignes classiques rénovées, à des vitesses qui mettront les villes concernées de gare à gare à des temps quasiment équivalents au projet POCL.

. Les lignes LGV participent au démantèlement du territoire, par la mise en compétition des différentes strates du territoire. Toutes les études montrent qu'elles poussent à la polarisation, à la métropolisation, donc concourent au désert français, au vidage des villes moyennes et des territoires ruraux. Contrairement à ce que veut faire croire le discours ambiant actuel, sans aucune démonstration : en réalité il n'y a pas de lien automatique entre création d'une LGV et développement économique.

. Les gares ex-urbanisées n'ont jamais entraîné de développement économique. Les zones d'activités créées autour de ces gares TGV restent vides (ex Vendôme, Macon, Le Creusot/ Montchanin, ...)

. L'argument de réduction de l'émission des gaz à effet de serre ne tient pas, puisqu'il faudra entre 15 et 20 ans pour compenser ceux émis par la construction et l'exploitation de la ligne. En 2040, il sera trop tard, pour compenser le changement climatique ! Face à ce problème il faudrait de suite s'attaquer à réduire les transports routiers de marchandises, par le fret ferroviaire ce qui ne semble pas la préoccupation actuelle.

. Une LGV sectionne le territoire, pour les habitants, pour la faune et la flore. Elle accentue la perte de biodiversité et ruine toute tentative d'établissement de trames vertes et bleues. C'est une perte de milliers d'hectares de bonnes terres agricoles.

. Le coût sera en définitive de l'ordre de 15 milliards d'euros, soit 50 ans du budget du conseil général de la Nièvre, 30 années de celui du Cher, 40 ans de celui de l'Allier, 15 ans du conseil régional du Centre, 23 ans de celui de l'Auvergne, 18 ans de celui de la Bourgogne.

. Face à la crise de la dette, il sera impossible devant le poids financier de ce projet, d'obtenir une modernisation des lignes actuelles et la création de lignes de trains de proximité tant attendues par la majorité de la population.

. il sera impossible d'équilibrer le coût de la LGV par le prix du billet et c'est l'ensemble des contribuables qui en paieront une partie au profit de privilégiés.

Les associations, organisations mentionnées ci-dessous, s'opposent au projet de LGV POCL et demandent :

. Un examen des solutions alternatives sur les voies de chemin de fer classiques, plus raisonnables en coût financier, environnemental, plus profitables économiquement par une desserte équitable du territoire.

. Un report du financement du projet POCL vers la création de lignes de proximité utiles pour répondre aux besoins réels des usagers de nos régions et vers la modernisation des grandes lignes existantes.

. Une cohérence dans les politiques publiques, pour rendre le chemin de fer plus attractif, sans le mettre en compétition avec les voies aériennes et routières qui sont par ailleurs largement subventionnées.

Liste des signataires :

- Sud Nièvre Environnement
- Loire Vivante Nièvre Allier Cher
- Association de protection du confluent Loire Allier
- CNAD (collectif nivernais pour une agriculture durable)
- APPBSB (Association du Patrimoine Paysager et Bâti de la Sologne Bourbonnaise)
- AVES France
- Autun Morvan Ecologie
- CAPEN 71
- Thierry Jaccaud, rédacteur en chef de la revue l'Ecologiste
- Fédération Allier Nature
- La part du Colibri
- Tronçais Patrimoine de l'Humanité

Contacts :

Pierre Kaluzny (02 48 80 40 07) pierre.kaluzny@rivernet.org

Jacqueline Thévenot (03 86 50 12 96)