

①

St Germain des fossés le 28.01.12

René Chamard  
36 rue de gregatier  
03260 St Germain des fossés

Contribution au débat Public  
sur le projet LGV POCL

Bonjour

J'ai 80 ans et je n'ai pu me rendre à Clermont le 24.01  
mais comme ancien responsable syndical cheminot et  
responsable associatif je vous livre quelques réflexions.

Nous vivons une crise écologique grave : surexploitation  
des ressources, déchets, pollutions, destruction de la biodiversité,  
habitats naturels, continuités écologiques...  
Nous devons remettre en cause notre modèle de développement,  
et usage de l'énergie qui obère l'avenir, la mobilité toujours plus  
Dans l'Allier, sont visés dans le projet la Forêt de Tronçais, le  
vignoble de St Bourcain, la ressource en eau potable avec 2 ponts  
sur l'Allier et la Loire... on encore tout un paysage magnifique.  
Alors que l'on annonce des crises alimentaires et qu'on bâtime  
déjà la valeur de département français tous les 7 ans (parce  
Ministère de l'Agriculture), nous ne pouvons continuer ainsi.

Crise énergétique : pic de Hubber, fin du pétrole bon marché

Crise climatique : gaz à effet de serre où le voiture est  
largement en cause. Il faut donc diminuer le nombre et  
la longueur des déplacements carbonés.

Crise sociale : niches de plus en plus niches et exclus en augmentant.  
... notamment par le phénomène de la vitesse qui provoque une  
dilatation de l'espace - ce qu'on faisait à pied ou en vélo  
école, travail, magasins, loisirs, ... nécessite maintenant  
d'aller de plus en plus loins et celui qui n'a pas de voiture  
est exclus....

① ordre financière : "nous sommes en faillite" (le Premier Ministre) est-il raisonnable, alors que 9 voyageurs sur 10 empruntent le train (hors TGV) de consacrer la plus grande part des investissements "fer" aux lignes TGV?

Des projets TGV qui se chiffrent à plus de 100 milliards d'Euros d'ici 2020 - des lignes non rentables par l'essentiel - qui va donc payer? l'état, les collectivités, ...? par une augmentation des impôts? par un prélèvement sur les dépenses sociales? Rapport Mariton de mai 2011 : "les projets de TGV, non rentables, ne peuvent être financés par la collectivité".

Vu dans l'Hebdo The Economist du 3 sept. 2011 "il faut empêcher les élus de procéder au casse du siècle, c'est à dire de consacrer des milliards d'Euros au détriment de la rénovation du réseau classique .... les coûts du programme LGV sont bien supérieurs à leurs avantages .... il faut arrêter sous peine de faire dérailler les finances publiques .... les LGV ne réduisent pas les inégalités entre les régions, mais les aggravent. Ex: Japon: la LGV a gravement accentué le développement de Tokyo au détriment d'Osaka. En Espagne, les ~~industrielles~~ activités économiques de Seville ont migré vers Madrid. les LGV ne irriguent pas elles drainent. Elles déplacent l'activité économique mais ne la créent pas. Pour un gain économique ici, c'est une activité fermée ailleurs."

Plus proche de nous, avec la gare de Montchanin, le Creusot, la liquidation de deux MCM, récemment chez Michelin. la justification des projets LGV se fait toujours sur des hypothèses de trafic et de rentabilité qui restent à confirmer. Aller toujours plus vite peut paraître apporter beaucoup d'avantages mais c'est aussi les coûts et les inconvénients qu'il faut chiffrer ... puisse d'ailleurs le débat CNDP y contribuer ...!

le prix élevé des billets TGV inaccessible à une grande partie de la population qui finance ~~peut~~ l'infrastructure par ses impôts directs ou indirects. les personnes riches et les régions riches bénéficient du TGV financé par les plus pauvres. les coûts très élevés du TGV dépassent largement le bénéfice de temps de transport réduit mais aussi diminuent le financement disponible pour améliorer les trains classiques plus efficaces.

3

Les crises nous imposent de trouver une alternative à la voiture, ce que ne fait pas le TGV, au contraire. La voiture, c'est 85% des déplacements dont 80% à moins de 150 km. Les transports, c'est une grande part et en augmentation de la consommation des énergies fossiles, de la pollution, des émissions de gaz à effet de serre.

Paris Clermont est ridicule en terme de débit. La rationalisation du financement, public ou privé, nécessitera une hausse du prix des billets, accentuant encore les inégalités sociales.

Un vrai progrès consiste certainement dans l'optimisation des lignes existantes, actuellement dans un état catastrophique. - j'ai utilisé le Paris - Clermont 2 fois à l'heure, 2 fois le train supprimé sans préavis, 2 fois des retards importants. La presse relate régulièrement les retards conséquents du Paris - Clermont. Un vrai progrès serait que personne ne soit à plus de 10 minutes d'un service <sup>public</sup> de transport, ceci dans la complémentarité des techniques - Rail, ter, bus, taxis collectifs, transports à la demande, covoiturage, ...

Améliorer le parcours de chacun, les petits déplacements quotidiens. Créer un fort report modal de la route vers le rail avec des TER fiables, attractifs, maillant bien la région.

Le TGV présentée comme une vraie modernité alors que nous avons des potentialités fantastiques de moyens autres d'organiser les transports.

Le modèle proposé est frustrant, mensonger, gaspilleur, et suicidaire.

Je vous remercie pour votre attention.