

Yves HARCILLON
18, rue des 3 Sœurs
03200 VICHY
04 70 32 75 12
06 82 22 21 21
yharcillon@orange.fr

Vichy, le 5 nov. 11

Commission particulière du débat
public sur le projet POCL
68 rue du Faubourg Saint-Honoré

75008 PARIS

LGV-POCL, « Une chance historique ou un miroir aux alouettes » ?

Madame, Monsieur,

Ma participation à deux réunions sur le projet de la LGV-POCL, l'une organisée à Cusset à l'initiative des collectivités de l'agglomération, l'autre à Vichy dans le cadre du débat public, m'amène à vous faire part des réflexions qu'elles m'ont inspirées.

Chance historique ?

Tout le monde le souhaiterait !

Tout d'abord, il ressort pour moi, l'impression d'un oubli majeur !

A aucun moment de l'une ou l'autre de ces présentations du projet, je n'ai entendu clairement exprimer à qui était destinée cette LGV.

La finalité du projet, tout le monde l'a bien compris étant d'aller le plus vite possible dans un premier temps de Paris à Lyon et ultérieurement du nord de l'Europe au sud du bassin méditerranéen... et accessoirement contribuer à l'aménagement du territoire (mais peut être pas des territoires traversés).

Alors pourquoi ne pas dire clairement à qui, à quoi on destine cette LGV ? Que fera-t-on circuler sur la LGV-POCL ? Voyageurs pressés, fret ?

L'aménagement des territoires traversés par l'infrastructure est effectivement une vraie question.

Elle nécessiterait un vrai débat basé sur des études pluridisciplinaires à conduire par des géographes, des économistes, des écologistes et non par des ingénieurs, aussi brillants soient-ils, mais formatés au moule de l'économie libérale enseignée dans les grandes écoles dont la prospective n'est pas la valeur dominante et encore moins l'humanisme.

De quoi les régions du centre de la France impactées ont-elles besoin, où se situent leurs forces, leurs faiblesses, leurs complémentarités... qu'en sera-t-il à l'échéance de la réalisation de la LGV, si elle doit se faire ??

Dans les deux conférences, les présentations faites font davantage ressortir des minutes gagnées (et les profits que l'on peut en escompter !) que les opportunités pour les régions traversées.

Est-ce de cela dont nos enfants et petits enfants auront besoin ?

Le choix de la société de demain doit-elle être calquée sur le modèle d'aujourd'hui ?

Quel développement prévoit-on, quel paysage est souhaitable pour les régions du bassin ligérien ?

Doit-on poursuivre le regroupement de parcelles agricoles pour y pratiquer, à grands renforts de pompages dans les nappes phréatiques, des cultures irriguées de céréales qui ne feront que le bonheur de quelques grands groupes céréaliers ?

Peut-on y envisager le morcellement des plus beaux peuplements forestiers d'Europe, au détriment des générations futures ?

A-t-on le droit de supprimer les derniers paysages bocagers et les éléments vivants qui les composent ?

Tout cela pour quelques minutes gagnées ?

Si, suivant la voie de la sagesse préconisée par le maire de Vichy (peu importe le tracé, soyons d'accord sur le principe de la desserte de la grande région Centre par une ligne moderne), la LGV-POCL devait se faire en intégrant de vraies préoccupations d'aménagement des territoires (et pas seulement du territoire), alors oui, elle serait véritablement une chance historique. Elle permettrait une revitalisation des bassins de vie impactés et, de surcroît, rapprocherait les grandes métropoles de Paris et les unes des autres, tout en facilitant les échanges intermodaux.

A vouloir faire l'inverse, rapprocher des villes en gagnant du temps, ne risque-t-on pas de laisser filer la chance qui sera vite oubliée dans des querelles politiques partisanes qui se résumeront au choix d'un tracé, le plus avantageux pour les plus influents !

Miroir aux alouettes

On peut le craindre

Pour quel public et à quel coût quelques minutes gagnées ?

Les études pour la réalisation de la LGV-POCL, comme pour toute infrastructure de ce type (ferrée ou viaire), nécessiteront du temps, dix ans dans le meilleur des cas. La ligne nouvelle si elle voit le jour, n'est déjà prévue que pour 2025.

Quid d'ici là des lignes actuelles Paris/Clermont-Ferrand et Clermont-Ferrand/Lyon et des matériels qui y circulent ?

Ne risque-t-on pas, sous prétexte de la LGV projetée, de les voir se dégrader au fil des années ... En la matière les exemples ne sont, hélas, pas rares, tant pour les lignes ferroviaires que pour les routes... En attendant l'autoroute, il ne se passe plus rien sur le réseau national !

Comment peut-on aujourd'hui, nous faire croire que l'on gagnera, 10 minutes sur telle section, 40 sur telle autre... alors que l'on ne sait même pas quelles seront les caractéristiques des profils des voies et encore moins le type de matériel (passagers uniquement ou mixte).

Voilà bien le miroir aux alouettes que l'on fait miroiter à nos décideurs, politiciens locaux (plus souvent dans des trains ou des voitures que derrière leur bureau) et aux jeunes cadres dynamiques qui nous précipitent dans une économie libérale déshumanisante !

En quoi un train qui traverse les campagnes à 350 km/heure contribue-t-il à aménager les territoires traversés ? Les vaches elles-mêmes ne s'y retrouveront pas !

N'est-il pas temps aujourd'hui de rompre cette spirale diabolique de la lutte contre le temps. Le combat est perdu d'avance !

La sagesse ne consisterait-elle pas à :

- o entretenir, améliorer et moderniser le réseau ferré existant en supprimant, entre autre, les passages à niveaux accidentogènes encore trop nombreux, à doter les systèmes de signalisation des derniers perfectionnements techniques,

- faire circuler des trains confortables, accessibles à tous, à des tarifs attractifs, dans des conditions qui en feraient un véritable moyen de transport agréable, compétitif, propre à concurrencer l'automobile dans tous les cas possibles,
- moderniser les gares et leurs dessertes par des transports en commun fiables,
- mettre en place, après une véritable réflexion prospective, des plates forme d'échanges multimodales permettant avantageusement une alternative, dans bien des cas aux transports routiers de marchandises pondéreuses sur de longues distances,
- remettre en service de nombreuses voies ferrées secondaires dans les zones d'activité, pour les désenclaver comme elles étaient à leur création,
- maintenir en place des personnels techniques, administratifs, formés aux exigences de gestion d'un véritable service public moderne.

A l'heure où d'aucuns prônent un « nouveau monde et de nouvelles idées », il est grand temps de revenir au vieux bon sens, seule voie à même de nous proposer un monde plus solidaire et humain où chacun trouvera sa juste place.

Toute autre voie ne peut que conduire dans le mur, à 350 km/heure, ce serait suicidaire !

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.



Yves HARCILLON