



Cahier d'acteur n°53

décembre 2011

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

POCL : La Fédération Allier Nature dit NON

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



FEDERATION ALLIER NATURE
Maison des Associations
216, avenue de la Gare
03290 Dompierre-sur-Besbre
Tél. : 04 70 34 69 49
Mail : alliernature@orange.fr
Web : www.alliernature.asso.fr

- *Le Conseil d'administration de la Fédération Allier Nature, le 3 décembre à Créchy a voté pour demander que le texte qui suit constitue notre cahier d'acteur, il a tenu à exprimer avant tout l'opposition totale de la Fédération Allier Nature au projet de LGV POCL présenté par RFF.*
- *La Fédération Allier Nature adhère au Collectif STOP LGV POCL.*
- *La Fédération Allier Nature est signataire de la Charte d'Hendaye.*

Cette Association a pour objet :

- De protéger et d'étudier la nature et l'environnement dans le département de l'Allier ;
- D'animer le débat public et la citoyenneté dans le domaine environnemental dans le département de l'Allier ;
- De fédérer les associations de protection de l'environnement de l'Allier œuvrant conformément aux objectifs de la Fédération Allier Nature ou à ceux de la Fédération de la Région Auvergne pour la Nature et l'Environnement (F.R.A.N.E.) ou à ceux de la Fédération française des associations de protection de l'environnement, France Nature Environnement (F.N.E.).

■ Du point de vue environnemental,

■ Artificialisation

Une LGV, c'est la réalisation d'un sillon de terres artificialisées, au total plus de 6 000 ha, une succession de remblais et de déblais de plusieurs dizaines de mètres de hauteur, tranchant définitivement et de manière non compensable les territoires traversés, nuisant évidemment gravement au maintien de la biodiversité, et ajoutant des nuisances environnementales inévitables, telles que les bruits, les effets de souffle difficiles à appréhender.

Selon un rapport de l'INRA de juillet 2009 "Les sols artificialisés en France occupaient 4,6 millions d'ha en 2003 soit plus de 8 % du territoire national. On peut noter la part non négligeable des infrastructures communes (routes, parkings, pelouses) avec 68 %

du total. Ces sols artificialisés sont en constante augmentation. Entre 1982 et 2003, ils se sont accrus de 43 % (soit 66 000 ha par an).

Dans ce projet POCL, le fait qu'on puisse trouver des propositions de tracés qui annoncent brutalement le passage en forêt de Tronçais, de Gros-Bois et de Dreuille, et qu'après avoir franchi la Loire, on puisse encore de franchir l'Allier, la Sioule ou la Besbre, qu'on puisse passer au travers des vignobles de Saint-Pourçain, témoigne d'un dédain, d'un mépris de notre environnement et de la nature qu'on pourrait penser impensables au 21^{ème} siècle. A combien faudrait-il estimer en bourse ces richesses pour qu'elles soient respectées ?

■ Nous ne croyons pas aux mesures compensatoires

L'exemple affligeant de la tentative de recherche de mesures compensatoires pour le contournement routier de la RN7 à Varennes sur Allier nous incite d'autant plus à la retenue. On peut compenser une atteinte au bocage (si la chambre d'agriculture accepte de coopérer !), mais comment compenser la trouée occasionnée par une LGV dans les 10 600 ha de la forêt de Tronçais ? Outre le passage lui-même de la voie tranchant physiquement sur plus de 100 m de large, les régimes des vents dans la trouée décupleraient les risques des tempêtes par effet de bordure, augmentant

très considérablement et de façon fort peu prévisible la largeur concernée par l'impact. En 2007, l'ONF a initié une opération dite "Forêt d'exception", visant à mieux faire connaître et valoriser le patrimoine forestier français. Les projets concernent 17 forêts prestigieuses comme celle de Tronçais. Certains ont lancé une première étape avant un éventuel classement au patrimoine mondial de l'Unesco... Comment concilier ces initiatives avec le projet LGV ? Deux demi-forêts n'en font plus une ! Replanter 70 ou 140 ha de chênes ne recollera pas les deux morceaux !

■ Réduction de l'émission des gaz à effet de serre

L'argument 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 tout de suite s'attaquer à réduire les transports routiers de marchandises, par le fret ferroviaire ce qui ne semble pas la préoccupation ! Nous ne croyons pas au TGV pour la limitation

du transport routier : seuls 2 % des déplacements quotidiens sont sur des distances de plus de 50 km. Ces déplacements se font en automobile ou en train, mais pas en TGV. Quant à la concurrence avec l'avion, elle est d'un autre ordre : le vrai scandale, c'est qu'on puisse faire un aller-retour Aulnat-Lisbonne pour 80 € compte-tenu de l'impact environnemental de ce type de transport !

■ Fret ferroviaire

En revanche, nous dénonçons son échec dramatique. C'est une des causes de la prépondérance hégémonique du transport routier subi de plein fouet par l'Allier ; et c'est une conséquence de la politique pro TGV menée depuis 30 ans.

■ Est-ce un projet opportun pour l'Auvergne, pour l'Allier ?

Les nombreux membres de notre association ayant ou non directement participé oralement au débat public, ont noté que bien trop souvent le choix du tracé du projet LGV Paris Orléans Clermont Lyon occulte cette question essentielle que pose le projet lui-même.

■ POCL prolonge les erreurs passées

Certaines atteintes à l'environnement peuvent être acceptées lorsque les enjeux d'aménagement du territoire le méritent. Ce projet de RFF, ne fait que prolonger en les aggravant les erreurs de plusieurs siècles de mise à l'écart de notre région qui serait encore plus marginalisée, au profit d'un parisianisme renouvelé, au mépris de besoins de liaisons européennes est-ouest efficaces, il n'exclut pas l'éventualité d'établissement d'une "gare betteraves"

auvergnate malgré les trop nombreux exemples négatifs de ce type de gares destructrices ; nos voisins de Saône & Loire pleuraient de joie quand la gare TGV Montchanin fut créée : et aujourd'hui ?

Il y a 30 ans, le projet POCL aurait pu paraître un bon projet. A cette époque, la grande vitesse qu'elle soit automobile, ferroviaire, ou aérienne avait le vent en poupe, l'énergie était à profusion et bon marché.

■ Exemple du collectif NO-TAV en Val di Susa

Aujourd'hui, les populations traversées ne supportent plus qu'on massacre leur pays, qu'on se permette d'exproprier, au profit du désir de vitesse des autres !

■ Les lignes LGV participent à la déstructuration du territoire

Par la mise en compétition des différentes composantes de celui-ci, en bousculant les équilibres. Elles participent au phénomène de réduction de l'espace-temps : si on considère qu'une heure est un maximum pour faire ses courses, le fait de réduire le temps de parcours ne sert pas à gagner du temps, il sert à élargir le rayon d'action. 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 au discours répandu

qui essaie de faire croire au lien entre création d'une LGV et développement économique sans aucune démonstration. Il n'y a pas de relation mécanique entre grandes infrastructures de transport et effet structurant du territoire ; le 15 novembre à Moulins, lors de la réunion thématique sur la vitesse, M. Jean Sivardière, de la FNAUT l'a clairement montré en citant d'une part le dynamisme de Grenoble sans TGV et longtemps sans autoroute, et d'autre part les difficultés de Valence depuis longtemps « bien » desservie.

■ Dénonciation du "toujours plus vite"

Carlo Petrini

(Interview du journal "Sentire" 30 mai 2009)

"La logique de la société de consommation a pris notre âme et se fonde sur trois piliers : vitesse, création de besoins induits et gaspillage [...]" "La vitesse est devenue nos nouvelles chaînes, nous sommes tous les proies de ce nouveau virus [...]" Mais l'Homo Sapiens doit retrouver sa sagesse et se libérer de la vitesse qui peut le réduire à une espèce en voie d'extinction."

Edgar Morin

(Interview dans Terra Eco 17 novembre 2011)

"La vitesse fait partie du grand mythe du progrès, qui anime la civilisation occidentale depuis le 18^{ème} et le 19^{ème} siècle. L'idée sous-jacente, c'est que nous allons grâce à lui vers un avenir toujours meilleur. Plus vite nous allons vers cet avenir meilleur, et mieux c'est, naturellement. [...] Je pense notamment à la machine à vapeur, qui n'a pas été inventée pour des motivations de vitesse mais pour servir l'industrie des chemins de fer, lesquels sont eux-mêmes devenus de plus en plus rapides. [...] Nous sommes dans une époque où la chronologie s'est imposée. [...] Aujourd'hui, je me rends compte que nous sommes sous la menace de deux barbaries associées. Humaine tout d'abord, qui vient du fond de l'histoire et qui n'a jamais été liquidée : [...]. Et puis la seconde, froide et glacée, fondée sur le calcul et le profit. [...] Nous ne sommes pas encore assez conscients du péril. Nous n'avons pas encore compris que nous allons vers la catastrophe et nous avançons à toute allure comme des somnambules."

Aspect financier

La question du plan de financement

Ce point est fondamental. Aujourd'hui où tous les regards sont tournés vers les économies à réaliser sur les marchés publics, où les bourses de chaque pays de la zone euro traquent les rentabilités douteuses, comment

trouver l'argent nécessaire à ces investissements contestés ? Le rapport d'Hervé Mariton est là pour rappeler la situation critique de tous ces projets.

Le TGV est un moyen de transport socialement marqué

Ceux qui paient le TGV ne sont pas ceux qu'on pense : les cadres, souvent, ne paient pas, c'est leur entreprise donc le consommateur qui paie, et pour les autres le billet est cher. Il sera impossible d'équilibrer le

coût de la LGV par le prix du billet et c'est l'ensemble des contribuables qui paiera. Le transport de personnes par chemin de fer doit redevenir un service accessible à tous, conçu pour tous.

Il faut privilégier des cadencements rapides à une vitesse rapide

A quoi sert-il d'aller vite s'il faut attendre le prochain train ? Si la LGV POCL se faisait, il y aurait certes un TGV faisant Clermont-Paris en 2 h pour la gloire. Pour nous prouver combien nous avons tort ! Pour arriver à cette

performance, il faudra dégager les voies pour que celui-ci passe devant tous. Un le matin, un le soir... Entre-temps, attendez ! Ou allez chercher ailleurs dans une autre gare. Ainsi, le TGV induira-t-il des transports automobiles.

La seule solution acceptable : la modernisation des voies existantes

FNE a demandé une étude complémentaire portant sur le chiffrage des coûts de la modernisation complète du réseau actuel et des temps de parcours correspondant,

La CNDP nous a fourni le document "Infrastructure; Scénarios Alternatifs Aménagements des lignes existantes", établi par INGÉROP en août 2011.

Avec en conclusion : "Les scénarios alternatifs ne répondent pas aux objectifs de la lettre du secrétaire d'état chargé des transports, datée du 16 septembre 2008, à savoir mettre Clermont à moins de 2 heures de Paris".

En y regardant de plus près, et sachant qu'il resterait Clermont-Lyon à améliorer :

Le meilleur temps de parcours sur la ligne Paris - Clermont-Clermont est aujourd'hui de 2h59 ; disons 3 h.

L'objectif est donc de gagner 1 h.

Or, page 7, on lit qu'en réalisant des "shunts courts", on peut gagner un peu plus de 19 minutes sur ce trajet Clermont-Paris. Coût : 790 M€ : voilà donc un premier tiers de l'objectif atteint, avec un coût (790 millions sur 12,2 milliards, hypothèse basse) de 6,5 % sur le projet POCL.

En page 9, on lit qu'en réalisant un barreau GV de 90 km au nord de Nevers, on peut gagner 22 minutes pour un coût de 1400 M€ : voilà donc un second tiers de l'objectif atteint, avec un coût (1400 millions sur 12,2 milliards) de 11,5 % sur le projet POCL.

Notre conclusion est double

1 • On peut réaliser sans attendre 2025 et avec moins de 2200 M€ soit 18 % du budget POCL des travaux permettant de gagner 40 minutes, pour une liaison Clermont-Paris en 2 h 20, sans détruire les tissus environnementaux, économiques, sociaux, et avec des travaux qui peuvent être échelonnés.

2 • La réalisation du dernier tiers, permettant de vaincre les dernières 20 minutes condamnant à attendre une échéance lointaine, à dépenser presque 10 milliards d'euro, 82 % du budget POCL avec toutes les atteintes environnementales, sociales, territoriales induites.

A la conclusion : "Les scénarios alternatifs ne répondent pas aux objectifs...", nous répondons : "Ce sont les objectifs qu'il faut changer, ceux qui ont été retenus l'ont été pour que la réponse GV soit évidemment la seule possible".



FEDERATION ALLIER NATURE
Maison des Associations
216, avenue de la Gare
03290 Dompierre-sur-Besbre
Tél. : 04 70 34 69 49
Mail : alliernature@orange.fr
Web : www.alliernature.asso.fr

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL