



Cahier d'acteur n°109

janvier 2012

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.

La LGV POCL : un projet coûteux à l'utilité contestable

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

Coordination des Associations du Beaujolais

AAVVO- Oingt - Association Protection
Environnement Ouest Saône (Gleizé)
- Bien vivre au Bois-d'Oingt et en Pays
Beaujolais - Déambule (Saint-Laurent
d'Oingt) - Environnement durable en
Beaujolais (Rivolet) - Le Beaujolais
doré (Lacenas) - Patrimoine et tradi-
tion de Ville-sur-Jarnioux - Vivre en
Pierres dorées (Frontenas)

Coordination des Associations du Beaujolais

association.bvabo@orange.fr
Marie-France Rochard
rue Peignaux-Dame
69620 - Le Bois-d'Oingt
Tél. : 04 74 71 66 68

*Les associations regroupées dans la **Coordination des associations du Beaujolais** se sont intéressées à cette ligne LGV parce que dans son parcours vers Lyon, plusieurs hypothèses lui font traverser la région du Beaujolais. Si nous ne nous prononçons pas sur les choix de tracés du centre de la France, nous voulons examiner ses conséquences pour la région lyonnaise. Dans ce dossier nous posons aussi des questions sur le contenu et l'opportunité d'un si vaste et si coûteux projet, dont on nous dit qu'il n'est pas économiquement rentable et que nous devons le financer à tous niveaux par nos impôts. Nous alertons élus et décideurs sur leur responsabilité, étonnés de voir l'unanimité des interventions en faveur de cet énorme chantier, qui augmenterait de 10 milliards d'euros les dettes publiques, impacterait sur son passage les milieux naturels et agricoles et perturberait des centaines de milliers d'habitants dans leur cadre de vie.*

La LGV : Un modèle économique qui ne tient pas ses promesses

Avant le choix du trajet, c'est sur celui de la Grande Vitesse qu'il faut s'interroger. Quand il s'agit d'engager l'avenir sur des décennies, d'apporter des dommages irréversibles à l'environnement, et d'endetter les générations à venir, il est bien temps de s'assurer de la pertinence des choix. Or le premier moyen de le faire est de tenir compte de l'expérience acquise. Dans son numéro paru le 3 septembre 2011, la revue de référence **The Economist**, souligne dans deux articles "**The Great train robbery**" et "**Railroad to nowhere**", que "*les lignes de train à grande vitesse paient rarement leur passage*". Les gouvernements et autres responsables qui en attendent un désenclavement de villes ou de régions se trompent : "*les lignes à grande vitesse déplacent plus l'activité économique qu'elles ne la créent*". Mais surtout, au lieu de redistribuer la richesse et les opportunités, ce transfert se fait au profit des destinations les plus riches, accroissant ainsi les inégalités. On le sait: le TGV n'a pas contrarié la concentration des sièges sociaux et de la richesse française sur la région Ile- de- France. De plus en plus nombreux sont les élus et citoyens qui contestent la pertinence de ce choix d'infrastructure. Devenu insupportable pour les finances publiques, il occasionne par ailleurs de graves dommages écologiques, sans apporter le bénéfice d'une meilleure répartition de l'activité économique, bien au contraire.

Le coût et le financement du projet POCL

Une ligne à grande vitesse est coûteuse: 22 à 25 millions d'euros le km, hors zone urbanisée, et beaucoup plus en zone urbanisée.

- Ce projet n'est pas rentable économiquement (quels que soient les tracés)
- Ce projet est le plus coûteux envisagé en France
- La réalisation serait financée (en moyenne) à 20 % par RFF, à 40 % par l'Etat et à 40 % par les Régions.

- Aucun des partenaires concernés ne disposant de budgets nécessaires, tout serait financé par des emprunts (ou par un système de Partenariat Public Privé, encore plus coûteux).
- Il serait payé à 80 % par les contribuables (impôts locaux et impôts sur le revenu), et à 20 % par les utilisateurs (prix du billet).

Des budgets publics qui manqueront pour le réseau prioritaire des TER

Le développement des dessertes locales et inter-cités des TER est prioritaire. Il compterait pour beaucoup dans les économies d'énergie, et améliorerait les trajets quotidiens d'une grande partie de la population. Le mécontentement est général sur l'efficacité de ces TER, les retards, les suppressions de services et les fermetures de lignes. Les changements d'horaires récents ont diminué partout les dessertes. Faut-il faire de la place aux nouveaux trains européens, ou manque-t-on de moyens ?

Comment les citoyens comprendraient-ils que les Régions, chargées des TER, s'engagent financièrement, même indirectement en garantissant un PPP, et à long terme, sur le projet de cette ligne POCL?

Comment les contribuables accepteraient-ils que l'Etat qui réduit partout les dépenses et les services publics pour diminuer l'endettement, s'engage sur un projet de cette taille ?

Les expériences récentes de Partenariats Public-Privé ont montré leurs limites en qualité de résultat. Ils dissimulent un endettement de la collectivité publique, augmentent les coûts pour les utilisateurs du service et transmettent la dette sur 30 ou 50 ans aux générations futures.

Des travaux sur les lignes existantes pour les améliorer pourraient créer autant d'emplois, sur de plus longues périodes, que ces grands chantiers de lignes LGV.



Totalité des trafics LGV-TER et Fret en 2007 :
une concentration considérable sur les tracés
Paris-Marseille et sur le nœud ferroviaire lyonnais.
Source www.rff.fr

Il n'y a pas dans ce projet de véritable aménagement du territoire

C'est un compromis entre différents besoins mais il ne traite pas les problèmes de fond.

Il **renforce la centralisation vers Paris**, au lieu de relier entre elles des villes de province distantes et de créer de nouvelles dynamiques d'échanges. Sur 200 passages annoncés chaque jour avec POCL dans la région parisienne, seuls 10 seraient de province à province.

Il **ne résoudrait en rien les échanges Est-Ouest**, les plus pénalisés actuellement (6 à 7 heures de voyage entre des villes capitales régionales, distantes de 500 km).

Surtout, il **accentue la concentration des trafics européens de transit vers l'agglomération lyonnaise**, ce nœud très dense de trafics ferroviaires et routiers.

Les conséquences pour l'agglomération de Lyon et ses habitants : nuisances sonores, pollution, dégradation de l'environnement, une perte majeure de terrains naturels et agricoles de qualité et un étalement urbain rapide. Une agglomération qui ne dispose pas, comme l'agglomération parisienne, d'un réseau de RER performant pour les déplacements quotidiens.

Eviter la région de Lyon

Ce serait une erreur majeure de faire revenir cette ligne POCL vers Lyon. Il faudrait désormais que toute nouvelle infrastructure de transport (routière ou ferroviaire) de transit, évite le plus loin possible la région lyonnaise afin de constituer de vraies alternatives. Par exemple une ligne Paris-Clermont desservant, Roanne - Saint-Etienne puis la vallée du Rhône, ou Paris-Clermont vers Montpellier... ou vers Limoges...

Si des problèmes de saturation de la ligne Paris-Lyon sont possibles dans quelques années, d'autres solutions peuvent être trouvées par exemple écartier les circulations utilisant cette ligne Paris-Lyon pour des trajets province-province (ex : Bordeaux- Lyon ou Grenoble- Poitiers).

L'augmentation de trafic n'est pas obligatoire. Le dossier de RFF relève : "sur la partie la plus chargée de la ligne, on constate que le trafic a très légèrement augmenté sur les cinq années analysées... Les circulations commerciales représentent 60 relations quotidiennes". On nous annonce 200 passages pour la ligne POCL. Est-ce bien raisonnable ? L'ouverture aux compagnies européennes permettra à la clientèle de choisir son transporteur, mais pas obligatoirement de voyager deux fois plus et deux fois plus loin.

Et peu importe si ce serait moins rentable puisque la part de rentabilité de POCL est si faible que les contribuables devraient apporter au moins 80 % à son financement. Autant que ce soit pour un réel Aménagement du Territoire.

La région lyonnaise est envahie d'infrastructures de transport et saturée de trafics de transit

Voie de passage et de transit, la vallée Rhône-Saône a toujours relié le nord et le sud. Ces voies respectaient la géographie des reliefs et se glissaient dans les corridors de passage des vallées pour rejoindre la Saône ou le Rhône. Cet équilibre est menacé par les réalisations en projet qui utilisant les moyens techniques actuels tranchent à travers le relief. Ces bouleversements touchent des zones sensibles par la qualité et la diversité de leurs paysages et à l'approche de l'agglomération de Lyon se heurtent à la densité de l'habitat. Le maillage centralisé existant se couple de barreaux transversaux, cherchant à relier les branches de ce réseau. Cette immense toile d'araignée, s'étend rapidement, de rocade en voies ferrées. Dans les mailles de cette toile, les habitants bousculés se sentent agressés par le bruit, la pollution et les changements de leur cadre de vie. L'agriculture ne pouvant plus s'exercer facilement, disparaît au profit d'une urbanisation de type banlieue.

Pour organiser le développement de l'agglomération et éviter ces conséquences dramatiques, le décret instaurant en 2007 la **Directive Territoriale d'Aménagement de l'agglomération Lyonnaise** a prévu des limites et un cadre à respecter (un réseau des espaces naturels et agricoles majeurs et un périmètre des "cœurs verts" dont le sud Beaujolais fait partie). Le projet de ligne TGV POCL peut en fonction des tracés choisis, accroître ces difficultés. Le tracé qui viendrait de Roanne, ne respecterait pas la DTA. Il traverserait les Monts de Tarare, puis le sud Beaujolais pour rejoindre, après avoir franchi la Saône, les

Le **Pays des Pierres dorées**, avec ses vignobles, ses maisons caractéristiques, ses châteaux et ses villages perchés, est classé dans les paysages ruraux patrimoniaux de la Région Rhône-Alpes, à valoriser et à protéger. Traversé par une ligne LGV, il perdrait ses caractères et son attrait touristique, alors que s'y développe l'oenotourisme, un espoir pour l'agriculture locale en crise et un atout économique pour l'agglomération lyonnaise.

communes proches de Montanay. Une coupure nouvelle de 80 km au travers de paysages très vallonnés.

Mieux vaudrait utiliser une voie déjà existante

La deuxième hypothèse de tracé, passant par Mâcon, aurait moins de nuisances pour ce secteur entre Mâcon et Lyon: suivant la ligne actuelle, les effets de coupure seraient moins pénalisants pour la vie agricole et le milieu

naturel. Ils existent depuis trente ans. De plus l'habitat est relativement distant et les hectares de terrains consommés seraient minimisés.

Roanne pourrait être desservie, comme dans l'autre hypothèse, par trois A/R de TGV par jour pour Paris (même configuration que Clermont-Ferrand) et la liaison avec Lyon assurée par des TER. Sur une courte distance, l'effet vitesse d'une ligne LGV par rapport à un TER performant est peu sensible. La poursuite de rames TGV vers Saint-Etienne, serait souhaitable, pour décharger la ligne LGV actuelle et avoir de meilleures liaisons vers Paris.

C'est pourquoi la "**Coordination des associations du Beaujolais**" se prononcerait, en l'absence de solution alternative de rénovation de voies actuelles ou d'autres tracés meilleurs, **pour cette variante Mâcon**. Une desserte plus fréquente et plus diversifiée des gares de Mâcon, présenterait aussi des avantages pour les entreprises du Beaujolais.

Coordination des Associations du Beaujolais

association.bvabo@orange.fr
Marie-France Rochard
rue Peignaux-Dame
69620 - Le Bois-d'Oingt
Tél. : 04 74 71 66 68

CONCLUSION

Une ligne LGV supplémentaire desservant toute l'Europe, ne serait pas la bienvenue dans la région lyonnaise. La variante par Roanne, qui traverserait le sud Beaujolais, est impossible à envisager. Le coût élevé d'un tel projet est sans commune mesure avec les effets très limités d'aménagement envisagés.

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