

Collectif STOP-LGV-POCL

(LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon)

Le tracé Médian réactivé

Le vendredi 30 mai à Orléans, les experts se sont prononcés sur l'étude Ingerop concernant le jumelage de la LGV POCL avec des infrastructures existantes dans la traversée de la Sologne. Il en ressort que le jumelage :

- n'est ni un critère de choix de tracé, ni de discrimination entre les deux tracés Médian et Ouest
- impose de fortes contraintes techniques de construction et entraîne un surcoût important qui majorera fortement le tracé Ouest par rapport à son concurrent.
- n'apporte pas de gains en regard des impacts environnementaux sur la biodiversité

Il faudra aussi pour traverser la Sologne, la plus vaste zone Natura 2000 d'Europe, prouver qu'il n'existe pas d'alternative, or celle-ci existe par le tracé Médian.

L'association TGV grand Centre et la CCI du Cher pensaient en demandant cette contre expertise favoriser le tracé Ouest, c'est le contraire qui s'est produit.

Depuis quelques mois, TGV grand Centre a entrepris un lobbying important auprès des instances de décision et du public, par l'achat de pages entières dans les quotidiens locaux. Cette action laissait présager un classement du projet POCL dans le groupe des infrastructures à réaliser du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) sur la base d'un tracé Ouest. Aujourd'hui tout est remis à plat entre les deux tracés, et la mobilisation des Solognots contre le tracé Ouest s'accroît.

Les quelques mois de concertation supplémentaire censés départager les tracés n'ont pas fait avancer le dossier. La bagarre entre les territoires traversés de la région Centre pour renvoyer le passage de la LGV chez l'autre reprend de plus belle.

Le tracé Médian, préféré de RFF, de la SNCF et probablement de la commission européenne pour cause de Natura 2000, est maintenant bien réactivé. Il restera à TGV grand Centre et à la CCI du Cher à convaincre les agriculteurs et les viticulteurs de ce département que s'ils veulent toujours de la LGV POCL, il faudra qu'elle passe chez eux avec son cortège de fragmentation, de destructions des terres agricoles à raison de 20 hectares par kilomètre de voie.

De plus, avec l'absence à long terme de saturation de la LGV Paris Lyon actuelle, le projet POCL s'écroule. Il est encore temps de sortir des postures politiciennes et de poser à nouveau la question de fond de l'opportunité de cette ligne qui ne passe par aucune des villes du grand Centre Auvergne. Question qui n'a pas été débattue réellement jusqu'ici et donc restée sans réponse.

L'après pétrole interroge notre espace temps. Vouloir continuer à faire rouler des TGV en 2050, train conçu dans les années 1960 apparaît complètement dépassé. Nous avons besoin de trains adaptés aux besoins du plus grand nombre et d'un réseau ferroviaire performant, sur la base d'une vitesse raisonnable, d'une bonne qualité de service. Cela pour desservir aussi bien les urbains que les ruraux sans fragmentation nouvelle du territoire et sans destruction de la Nature.

Même si nous ne sommes pas d'accord, pour cause d'insertion de bouts de LGV, avec l'alternative au projet POCL présenté par les élus Europe Ecologie-les Verts des régions Centre, Auvergne, Bourgogne, Limousin, Rhône Alpes et Ile de France, nous pensons qu'elle représente une bonne base de départ pour concevoir le réseau ferré et les trains du futur.

L'aura du TGV a sclérosé notre imagination, remettons la en marche.

Béard, le 2 juin 2013

COLLECTIF STOP LGV POCL

stop-lgv-pocl@rivernet.org www.nature-environnement58.info

Pierre Kaluzny 02 48 80 40 07

Philippe Charlot 06 31 66 75 37