

Projet de LGV Rhin-Rhône – Branche sud

Ce qui change

- Le tracé proposé en priorité, dans sa partie « Bresse du Nord » sort complètement du fuseau d'études initialement retenu. Il longe l'autoroute A 39, principalement côté Jura.

- Du fait de l'incompatibilité entre la très grande vitesse et les contours de l'autoroute (mais aussi les zones sensibles), les TGV ne dépasseraient pas les 220 à 250-270 km/h grand maximum (dans la mesure où la mixité fret-voyageurs le permettrait). On pourrait atteindre des performances équivalentes sur les lignes actuelles aménagées.

- Le problème est déplacé. Des communes qui pensaient être préservées sont désormais menacées. Leurs élus, peu ou pas informés, ont été sommés de donner leur avis de toute urgence

Ce qui ne change pas

- Où qu'il se situe, le tracé installe une

nouvelle barrière entre des territoires aux liens étroits.

- Il menace de **nuisances sonores** insupportables (TGV et trains de marchandises jour et nuit) des riverains déjà soumis, pour certains, au bruit de l'autoroute.

- Son impact sur **l'environnement** demeure une grave menace. Ce n'est pas parce qu'on le considère comme le moins mauvais qu'il est acceptable.

- **L'investissement** nécessaire à la réalisation de cette branche sud dépasse l'entendement (à plus forte raison pour une ligne incompatible avec la grande vitesse). On nous parle de 2,5 milliards d'euros, mais ce chiffre correspond en fait à l'estimation de 1998 ! On se moque de nous. Il faut compter plus du double (voir au verso l'exemple de la branche Est).

- Cette LGV n'a **aucune utilité publique**. Il est mensonger de parler de projet européen inéluctable, de décision venue de Bruxelles. La décision

appartient aux Etats. Les Allemands se contentent d'augmenter la vitesse sur leur réseau classique.

- Prétendre la limitation des **gaz à effet de serre** est une supercherie. Les travaux pharaoniques, l'acheminement de l'électricité, l'entretien permanent ... tout cela causerait beaucoup plus de pollution que la ligne ne ferait économiser de CO2 sur son modeste parcours.

- invoquer le **développement économique** de notre zone rurale va à l'encontre des conclusions des économistes : **Les LGV aspirent l'économie vers les grands centres au détriment des zones rurales traversées**. Quant à la gare de Courlaoux, ou de Beaurepaire-en-Bresse, posée dans un faible bassin de population qui n'intéresse surtout pas la SNCF (elle le prouve avec les gares de Louhans et Lons) elle n'aurait aucun avenir.

Ce qui ne change pas, c'est aussi notre détermination à combattre ce projet insensé !

Quelques rappels

Les chiffres de la LGV Rhin-Rhône

- **Branche Est** : Estimation de départ **1,350 milliard** d'euros pour **180 km** entre Mulhouse et Dijon.

Coût actuel **2,530 milliards** pour le tronçon de **140 km** entre Villers-les-Pots et Petit-Croix. Les deux extrémités ne sont ni programmées ni financées (environ **1,200 milliard**).

- Dépassements de travaux : actuellement **48 millions** et à terme **330 millions** qui s'ajouteront au coût actuel. Motif invoqué : l'augmentation du prix des matières premières.

L'Europe et l'Etat ayant fixé leurs enveloppes respectives, celles-ci ne sont pas élastiques. Les dérapages financiers viennent s'ajouter à la contribution des habitants des régions et départements concernés.

- La **branche sud** a été estimée quant à elle à près de deux fois le coût de la branche Est (dossier du débat public)! Le calcul est vite fait. Il donne le vertige.

- Estimation branche ouest : environ **deux milliards** d'euros pour gagner cinq minutes entre Dijon et Montbard.

Le désengagement de l'Europe

La commission européenne (déclarations de Jacques Barrot) se désengage de la poursuite de la LGV Rhin-Rhône. Quant à la branche Ouest, entre Dijon et son raccordement avec la ligne TGV Paris-Lyon, elle n'a jamais figuré sur les schémas ferroviaires de l'Europe !

Si les régions veulent « leur » LGV, elles devront payer.

La solution des lignes existantes

Ligne classique PLM, ligne de la Bresse par Louhans, ligne du Revermont par Lons... Leurs capacités sont importantes disent les études. L'alternative à la construction d'une nouvelle infrastructure existe donc bel et bien. L'argument de la vitesse, démolé par les études préliminaires ne tient plus. On peut faire mieux avec l'existant, sans imposer de lourdes retombées fiscales aux nouvelles générations.

Etudes préliminaires – Extrait du rapport de Réseau Ferré de France

Page 85 : « Certains secteurs très contraints par leur environnement semblent *difficilement compatibles avec une vitesse maximale ainsi que le principe de jumelage avec une autoroute dont les nombreuses courbes ne sont pas compatibles avec une vitesse élevée* »

Toujours page 85 : « *Il ressort que la vitesse de la ligne présente une influence significative mais non déterminante sur les temps de parcours globaux. En effet la différence de temps de parcours est estimée à environ 15 minutes entre une vitesse de référence de 350 km/h et une vitesse de référence de 230 km/h sur l'intégralité d'une ligne nouvelle branche sud* ».

Alors, à quoi bon construire une ligne nouvelle ?