

*Des études accablantes, un tracé introuvable,
un contexte calamiteux, une concertation scandaleuse...*

UNE BRANCHE SUD INDÉFENDABLE

Au moment où Réseau Ferré de France fait le forcing auprès des élus locaux pour faire approuver un fuseau de raccroc, tous les indicateurs sont au rouge face à l'avancée du projet de branche Sud. Une situation ubuesque.

Les nouveaux développements du dossier sont apparus en fin d'année dernière avec la livraison des embarrassantes études préliminaires diligentées par Réseau Ferré de France. Embarrassantes pour l'aménageur lui-même, en raison de leur honnêteté. Il y est expliqué dans le détail pourquoi la Bresse est très exactement le type de région qu'une infrastructure de type LGV doit éviter de traverser. A cause de ses zones sensibles, à cause aussi de son habitat à la fois dense et dispersé. Ce que nous répétons inlassablement depuis plus de six ans...ACTIF ne pouvait pas disposer de plus implacable argumentaire en faveur de son combat que ce document non seulement honnête mais remarquable.

Incompatible !

A un descriptif éloquent s'ajoutent des conclusions qui font mal : où qu'elle se situe, c'est-à-dire au milieu des zones sensibles (contraintes environnementales) ou le long de l'autoroute (contrainte des courbures), la nouvelle LGV serait incompatible avec la grande vitesse ! On y roulerait sensiblement à la même vitesse que sur une ligne existante aménagée. De toute façon, même si les 350 km/h étaient atteints, le gain de temps ne serait pas « déterminant » sur l'ensemble du parcours. Cet aveu suffirait à lui seul à envoyer la branche Sud aux orties.

Bref, on ne peut pas trouver plus terrible réquisitoire contre un projet toujours plus démentiel à mesure qu'on le découvre.

Vint ensuite, dans le prolongement des études, la présentation à grand spectacle des trois fuseaux proposés. C'était en juin. Enorme surprise : RFF changeait subitement son fusil d'épaule en sortant complètement du couloir d'études officiellement retenu à l'issue du débat public de 2000. La faute aux études, la faute peut-être à ACTIF.

Des maires sous pression

Un fuseau « Ouest » le long de la ligne actuelle Dijon-Louhans, un fuseau « Centre » biscornu –le plus menaçant pour l'environnement- et un fuseau « Est » le long de l'A 39...

C'est ce dernier qui l'a aussitôt emporté auprès des « grands

élus » et c'est lui qui fait l'objet de la concertation lancée précipitamment auprès des communes concernées.

Actuellement, les maires se retrouvent devant le fait accompli. C'est la règle dans ce dossier. Ils ont à approuver au niveau des détails un tracé qu'on leur impose. Faute d'informations, faute de débat contradictoire sur ce dossier et livrés aux pressions et au souci de préserver au mieux la qualité de vie de leurs administrés, leur réflexe est de négocier un passage le moins « impactant » possible comme on dit. A travers bois plutôt que près des maisons du village.

RFF se régale. Sa dextérité est grande dans ce genre de discussions qui lui fait dire que les maires coopèrent.

Et puis il y a les réunions interdépartementales d'information de ce mois d'octobre à Dole, Louhans et Bourg.

Des réunions sur invitations cela va de soi, avec une écrasante majorité d'intervenants officiels partisans de la LGV.

Rien n'est joué

Ce simulacre de débat démocratique sur un schéma pré-défini va aboutir à un dossier de synthèse que RFF déposera sur la table du ministre en février-mars 2009 pour une décision à l'automne 2009. On devine déjà que les remarques des opposants ne pèseront pas lourd dans cette synthèse.

Mais tout ne sera pas terminé pour autant.

Le parcours administratif prévoit d'autres étapes à financer et approuver. La branche sud n'est pas encore sur les rails et encore moins construite.

Dans le contexte économique actuel, on n'imagine pas que des élus responsables et des représentants de l'Etat continuent à nous conduire tête baissée dans un tel désastre, alors que tous les indicateurs se sont mis au rouge.

Une évidence aujourd'hui : ACTIF avait raison sur toute la ligne. Pour tout dire, nous ne savions pas que nous avions autant raison face à l'assurance hautaine de nos politiques.

Vous l'avez deviné : le combat continue pour mettre fin à l'inacceptable.

L'Ain et le Jura avec nous

De nombreuses communes du Jura et de l'Ain ont pris conscience, cet été seulement, qu'elles se trouvaient dans le fuseau d'études de la branche Sud.

Pour le Jura, la surprise est totale puisque, jusqu'à cet été, ces communes n'étaient pas situées dans le couloir officiel. Elles peuvent dire merci aux parlementaires et conseillers généraux jurassiens qui réclamaient cette ligne à cor et à cris...

Pour l'Ain, disons qu'il s'agit d'une prise de conscience tardive, faute d'informations. Il

est vrai qu'ACTIF, déjà très occupé dans la partie nord, n'avait pu susciter des réactions dans ce département.

Depuis, les choses ont évolué. Des relations se sont nouées, à tel enseigne qu'une association ACTIF JURA vient d'être créée à Courlaoux, qui devrait rayonner dans la proche région jurassienne.

Dans l'Ain, ACTIF est intervenu avec un succès remarqué au cours de plusieurs réunions d'information (Beaupont, Marboz, Villemotier, Bény...). Si bien que des asso-

ciations locales tout nouvellement créées pour négocier sur l'emplacement du tracé, commencent à envisager une stratégie plus offensive, tout comme certaines communes.

Il s'agirait de dire carrément « non » à la LGV à la lumière des éléments de réflexion qu'elles ignoraient totalement. A elles de se convaincre que ces éléments peuvent démolir le projet si elles s'en emparent.

Si le mouvement se confirme, un front commun pourrait inviter certains « grands élus » à revoir leur position.