

Qu'en est-il, aujourd'hui, de l'utilité publique de la LGV RHIN RHÔNE ?

La parole est à la CAPEN 71

(Confédération des associations de protections de l'environnement)

Depuis le décret du 25 janvier 2002, déclarant d'utilité publique la branche EST (Dijon Mulhouse), les chiffres sur lesquels a été basée cette « utilité publique » ont été multipliés par 2 pour les coûts et divisés par 2 pour les recettes. Il serait donc logique d'annuler la DUP. Or le projet de LGV comporte trois branches considérées comme solidaires. La branche ouest vient d'être déclarée d'intérêt général le 3 juillet 2007, et le coût réel risque d'être de l'ordre de 3 milliards d'euros au lieu des 1,9 milliards annoncés (1). La branche sud, qui relie les deux précédentes à l'agglomération lyonnaise, en phase d'études préliminaires pour un « nouveau fuseau » qui longerait l'A39, ne fera pas exception quant à son coût qui reste à évaluer.

Comment ce projet actuellement saucissonné peut-il être globalement considéré comme d'utilité publique, étant donné « qu'une opération ne peut légalement être déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement, les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente » (Conseil d'Etat 2 juin 2003).

Après l'achèvement de la 2ème phase du TGV EST, MULHOUSE sera à 2h30 de PARIS, via STRASBOURG. Par la LGV RHIN RHONE, après l'achèvement de la branche Est (il manque toujours le financement d'un tronçon) et celui de la branche Ouest, le temps de parcours, par DIJON, serait pratiquement le même. La LGV perd sa raison d'être. D'autant qu'il suffirait de remettre en

état la ligne classique DIJON/BESANCON/BELFORT/PARIS ...pour « économiser » deux gares nouvelles à AUXON et MEROUX.

Il reste par ailleurs des problèmes insolubles. La ligne TGV sur PARIS est saturée à partir de PASILLY et il en est de même pour la gare de Lyon à PARIS : les trains arrivent maintenant en gare de BERCY. La solution à ces problèmes n'est pas abordée dans les études et projections actuelles.

L'arrêt des travaux sur la branche Est permettrait donc une économie d'au moins 2 milliards. L'abandon de la branche Ouest, devenue inutile, de près de 3 milliards. L'optimisation de l'existant comme alternative à la branche Sud (ligne de la Bresse, du Revermont, des Dombes...) ferait également faire des économies substantielles du même ordre.

Les dérives des coûts remettent clairement en cause le rapport coût/utilité publique de l'intégralité du projet, quand l'argent public manque cruellement aux Régions pour faire correspondre l'attente croissante de mobilité ferroviaire des usagers des TER, le renouvellement des équipements existants, la réalisation du contournement fret de Dijon sur la ligne ECOFRET, ou encore la transversale Est/Ouest (Voie ferrée Centre Europe Atlantique)qui ont une authentique utilité publique.

A tout le moins, une réévaluation socio-économique s'impose pour démontrer l'utilité publique du projet.

(1) *Merci à Jean CABBILLARD de l'UFC QUE CHOISIR 21 pour ses contributions*

L'heure est aux renoncements

? Renoncements ? Rattrapé par la crise financière mondiale, l'Etat ne pourra pas tenir ses promesses. A l'aune de la LGV, voici ce que cela donne :

- la croissance (cela dépend ce que l'on veut mettre dedans..) ne sera pas au rendez-vous. Elle est censée alimenter les fonds pour l'aménagement du territoire et les grands travaux, investissements qui, selon un mythe encore bien ancré chez la majorité des élus, serviraient à la nourrir. Sauf que là, il n'y plus un rond pour amorcer la pompe....

- Le pouvoir d'achat est en chute libre. La LGV est un moyen de transport pour les « riches ». Les estimations déjà surestimées des « clients » vont devoir être revus sérieusement à la baisse. Les usagers préféreraient utiliser les TER.

- Moins d'impôts ? Les collectivités locales (Régions, départements, communes) n'arrivent plus à tout assumer. Ce sont elles qui supporteront l'essentiel des financements en dépassements constants de la LGV.. alors que les Régions ont déjà la charge des TER. La hausse des impôts est alors inéluctable.

- L'Etat ne parviendra pas réduire le déficit (la dette publique représente cette année 66 % du PIB) et va donc revoir sa participation aux « grands projets » à la baisse. Sans même parler du déficit chronique de RFF.

- Le Grenelle, qui va passer à la moulinette du Parlement, a pris position en faveur de la création de 4500 km de lignes nouvelles dont 2000 à court terme. A la charge des Régions, bien sûr ?

La cour des comptes sans pitié

Après le rapport de l'école polytechnique de Lausanne sur l'état du réseau ferroviaire français préconisant sa modernisation, après une expertise déclarant que les voies actuelles pouvaient accueillir le trafic prévu par RFF avec des aménagements mineurs, après le Conseil d'analyse sociale préconisant la modernisation de l'existant plutôt que des lignes nouvelles, c'est le rapport de la Cour des Comptes qui s'y met en se montrant sans pitié pour la stratégie qui consiste à construire de nouvelles LGV au détriment de l'entretien et de la modernisation du réseau ! Mais nos élus « pro-branche sud » sont au-dessus de ces considérations

Réunion de Louhans (13/10/08) : la recette du pâté d'alouette

Singulière conception du débat public que celle présidant à la journée du 13 octobre à LOUHANS ! Déjà dans sa philosophie : le résultat de la consultation/concertation est établi avant que le débat n'ait lieu. Les élus et autres autorités publiques nous ont déjà répétés, complaisamment relayés par la presse, que le projet était inéluctable, qu'on ferait mieux de se battre pour des « mesures compensatoires » ...

Cette organisation est-elle seulement du ressort de RFF ? Qui a effectivement « composé » les tables rondes ? La Convention d'AARHUS (*) dit que « le public concerné est informé de manière efficace et en temps voulu au début du processus décisionnel ». La « décision » d'utiliser un « fuseau » longeant l'A39 ne figure nulle part dans les documents officiels du débat public et les 48 contributions d'avril 2008. Bref, on est revenu au stade des « études préliminaires » et tout est à refaire pour que le public puisse se faire une opinion. Mais comment le ferait-il ? Dans la même convention d'AARHUS, il est stipulé que « chaque partie veille à ce que, au moment de la prise de décision, les résultats de la procédure de participation du public ont été dûment pris en considération ».

Si l'on veut résumer, le débat actuel c'est : les élus contre les riverains. Le Comité local de suivi est exclusivement composé d'élus et d'associations favorables. Les tables rondes, après une introduction où on nous répétera que le projet se fera, avec ou sans notre avis, sont majoritairement composées d'élus ou personnes favorables. Selon une vieille recette des débats publics dans notre pays : un cochon de partisans contre une alouette d'opposants. Les citoyens sont invités à assister à un spectacle bien huilé. La démocratie participative, c'est comme l'environnement : tout le monde en parle, mais il n'y a pas grand monde pour passer aux actes, ou simplement respecter les lois.

La directive 2003/4/CE du Parlement européen précise que l'information doit être « ..à jour, précise et comparable ». Le moins que l'on puisse dire, pour l'ensemble du projet LGV RHIN RHONE, c'est qu'on en est loin, et encore plus loin pour la branche Sud.

(*) *Convention d'AARHUS, relative à l'accès à l'information, à la participation du public au processus décisionnel et à l'accès à la justice en matière d'environnement – signée le 25 juin 1998 par 39 états et l'Union européenne – ratifiée par la France le 8 juillet 2002.*
