



Cahier d'acteur n°135

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.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**ASSOCIATION DE SAUVEGARDE
DU PATRIMOINE BOURNIQUEL**

Association loi 1901.

Siège social : Mairie, 07590 BORNE

Site : <http://labourniquelle.free.fr>

Mél : labourniquelle@free.fr

L'ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DU PATRIMOINE BOURNIQUEL est une jeune association dont l'objet est certes de se préoccuper du patrimoine, mais ses membres ne peuvent rester insensibles à un débat national qui les concerne aussi.

Même éloignés du tracé de la ligne à grande vitesse Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon, notre légitimité à faire entendre notre petite voix trouve ses racines dans un cri : nous sommes encore vivants !

Nous voulons bien entretenir nos sentiers et nos statues, mais nous aimerions bien, aussi, mettre moins de 7 ou 8h pour "monter à Paris".

L'Ouest de l'Ardèche et l'Est de la Lozère n'ont pas vocation à être une réserve d'Indiens ou un musée de paysans : nous ne nous résignons pas à rester le nez sur les pentes de nos vallées escarpées et à chanter Ferrat, nous regardons aussi de temps en temps au-dessus de "La montagne".

Notre position géographique

Borne est une Commune située dans le département de l'Ardèche. Notre village est à 205 km de Lyon, à 193 km de Clermont-Ferrand.

Le transport, comment ?

Vouloir rejoindre la région parisienne est pour nous une gageure. Comme tout le monde le sait, l'Ardèche est le seul département français à ne pas avoir de trains de voyageurs. Les gares lozériennes de Langogne à 30 km ou de La Bastide-Puylaurent à 36 km sont les plus proches pour accéder au réseau ferroviaire et aller à Paris via Clermont-Ferrand ou... via Nîmes ! L'accès le plus rapide à une gare Tgv peut être envisagé en rejoignant Montélimar à une centaine de kilomètres, mais au prix de deux heures de route.



*Village de Borne (Ardèche).
Crédit photo : Michel Gleyze*

Transport aérien

Les aérodromes de Lanas (07) à 56 km ou de Loudes (43) à 80 kms ne permettent pas pour l'instant d'en envisager un usage courant. Par ailleurs, la croissance des liaisons aériennes continentales courtes et moyennes sera limitée. Les progrès en matière aéronautique seront de plus en plus difficiles à être significatifs et mis en oeuvre car :

- le taux des particules fines pose déjà problème pour notre pays, or il est impossible techniquement de mettre des filtres aux moteurs des avions;
- la réglementation sur le bruit va devenir plus sévère sous la pression des riverains (pour preuve, la levée actuelle de boucliers sur les modifications des couloirs aériens en Ile de France);
- la saturation des aéroports parisiens et de leurs accès routiers semble rédhitoire, sans parler du "couvre-feu" qui restreindra de plus en plus les plages horaires d'activités des aéroports en métropole.

Transport routier

La réglementation devenant de plus en plus sévère, et la dangerosité de certains axes cantonnent le transport en commun routier aux courtes distances.

[Juste pour information, il faut quand même préciser que 8 à 9 heures de route minimum sont nécessaires à un bon véhicule particulier pour rejoindre la région parisienne].

Transport ferroviaire

C'est le seul moyen de déplacement de transport en commun qui permette d'envisager l'avenir sans pesanteur réglementaire.

Réponse à la question du "comment"

Elle est dans cet extrait, daté du 24 novembre 2011, du communiqué du Collectif des Usagers des Transports Publics en Sud-Ardèche (CUTPSA) et de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) : "Réchauffement climatique, crise énergétique, refus des gaz de schiste, économie d'argent public, tout concourt à s'engager résolument vers un avenir plus ferroviaire et moins routier en Ardèche comme ailleurs."
[source : <http://www.fnaut-paysdelaloire.org/article-1-annulation-du-declassement-de-la-ligne-privas-le-pouzin-confirmee-en-appel-89749747.html>].

Légitimité de certaines objections

A notre connaissance, la plupart des arguments soutenant le projet ont été exposés et nous n'avons ni les compétences, ni le talent pour les développer en leur apportant un supplément intéressant.

Dans l'autre sens, certaines objections entendues dans des réunions nous choquent, et nous tenons à les réfuter.

Les résistances à "faire passer la ligne" semblent venir d'un autre temps. Bien sûr, elles se parent volontiers du vocabulaire contemporain. Aujourd'hui, on ne dit plus "le train fera tourner le lait des vaches", mais on suggère, ou on dit : "la lgv ne s'inscrit pas dans le développement durable".

Comment expliquer que, plus on se rapproche de Paris, plus la lgv devrait devenir une ligne omnibus en se fondant avec les lignes existantes, y compris celles du "Transilien" ?

Rajouter quelques dizaines de minutes par ci, quelques

arrêts supplémentaires par là, nous, nous pensions participer à un débat public sur une ligne à grande vitesse, pas sur le retour de la machine à vapeur, ni sur le plan Freycinet de 1878 (qui, fantastique progrès, voulait déjà le maillage ferroviaire du territoire).

La remise en cause de la vitesse, la remise en cause du gain de "quelques" minutes paraît pour le moins égoïste venant de la part de ceux qui disposent de tout. Ce sermon vantant un retour à une vie plus sobre, plus monastique, plus économe, est choquant pour les Français éloignés de la capitale.

Les arguties de quelques enfants gâtés de la région parisienne (qui n'hésitent pas à qualifier ce projet de "ringard" parce que les nouvelles technologies offrent de nouvelles perspectives) sont tout aussi blessantes que scandaleuses. Quelle est leur légitimité à retarder notre rapprochement "temporel" ?

CONCLUSION

Quel aménagement du territoire ?

L'ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DU PATRIMOINE BOURNIQUEL se prononce pour un aménagement du territoire sans exclusive, tenant compte de toutes les parties, même les plus improbables car éloignées des grandes villes. Cet espoir ne doit pas être piétiné délibérément par les privilégiés historiques de l'aménagement du territoire.

Oui, le financement vraisemblable par un partenariat public-privé est sujet à dérapages.

Oui, il est dramatique que le fret soit totalement abandonné dans une politique de transports publics et que les TER ne soient pas plus développés et soutenus.

Oui, et mille fois oui, il faut prendre en compte la nature et économiser le plus possible les territoires vierges.

Ces affirmations sont à la fois exactes et hors sujet, les ressasser sert surtout à perpétuer l'exclusion du Massif central.

L'ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DU PATRIMOINE BOURNIQUEL préfère d'autres affirmations :

- oui, il faut faciliter, enfin, l'accès plus rapide des régions excentrées à la région parisienne (et donc aux réseaux transeuropéens), et faciliter, enfin, le "rétrécissement" de l'espace,
- oui, cette plus grande offre ferroviaire diminuera les disparités entre régions riches et régions pauvres, et est, vraisemblablement, l'ultime chance de sauver les "petites lignes", notamment "notre" "Cévenol".



ASSOCIATION DE SAUVEGARDE
DU PATRIMOINE BOURNIQUEL

Association loi 1901.

Siège social : Mairie, 07590 BORNE

Site : <http://labourniquelle.free.fr>

Mél : labourniquelle@free.fr

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