



Limoges, le 10 juillet 2013

Destinataire : Monsieur le Président de la
commission d'enquête
87031 LIMOGES CEDEX 1

Objet : Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de LGV Poitiers-Limoges

Avant propos

Le rapport de la commission Duron, après le rapport Bianco, confirme que la réalisation des LGV n'est plus d'actualité pour les années à venir. Le Premier ministre, Jean Marc Ayrault a confirmé, le 9 juillet, que le gouvernement suivrait les conclusions de cette commission en donnant la priorité à la rénovation du réseau ferré existant. Ce projet de LGV Limoges-Poitiers est donc manifestement inopportun et cette enquête a perdu sa raison d'être.

Rappels

A l'occasion de cette enquête publique relative au projet de Ligne à Grande Vitesse Limoges-Poitiers, Limousin Nature Environnement, fédération régionale des associations de protection de la nature en Limousin, tient à réaffirmer son positionnement.

Dès le Débat Public de 2006, Limousin Nature Environnement a fait état de son opposition au projet du fait essentiellement de son impact du point de vue environnemental et en termes d'aménagement du territoire et d'intérêt public, tout en indiquant que la fédération, quelle que soit la décision finale, continuerait à prendre toute sa part au débat, ce qu'elle a fait en particulier dans les instances de concertation mises en place par Réseau Ferré de France.

La fédération Limousin Nature Environnement tient à préciser qu'elle ne rejette pas le principe de ligne à grande vitesse mais qu'elle est opposée à ce projet précis pour les raisons exposées dès le départ et reformulées à présent. Elle a par ailleurs toujours indiqué qu'elle revendique le droit et le devoir de s'exprimer sur la question, mais en restant dans son rôle de force de réflexion, de contestation et de proposition qu'elle estime utile au débat.



Préambule

Sur le calendrier retenu pour cette enquête

Limousin Nature environnement s'indigne que la présente procédure soit engagée plus de 6 ans après le résultat du débat public, soit bien au delà du délai maximum autorisé par la loi. La décision de la Commission nationale du débat public autorisant Réseau Ferré de France à ne pas recourir à un nouveau débat public nous semble non fondée et sa validité juridique est en cours d'instruction par la justice à la suite d'un recours intenté par de nombreuses associations et collectivités, dont la Fédération LNE. La procédure d'enquête publique aurait dû attendre le résultat de ce jugement avant d'être engagée.

Sur la consultation du public

Tout d'abord, force est de constater qu'il y a un décalage évident entre d'une part les dispositions légales d'expression des citoyens dans le cadre de l'enquête publique et d'autre part les moyens mis en œuvre pour promouvoir ce projet par les collectivités qui sont à l'origine de la commande ou la soutiennent et qui dépensent des sommes considérables d'argent public à cette fin, allant même à exercer une pression implicite sur leur personnel pour qu'il exprime un soutien au projet.

Ces manœuvres ne peuvent occulter l'opposition grandissante au projet de la part d'une partie de la population des départements traversés par la ligne LGV mais aussi et surtout des départements limitrophes comme la Creuse, l'Indre ou le Lot dont les élus expriment également de plus en plus leur désaccord.

Sur l'opportunité du projet

La question qui est maintenant posée est celle de l'utilité publique du projet, par une analyse de son intérêt spécifique rapporté aux atteintes portées aux autres intérêts publics, aux inconvénients majeurs d'ordre environnemental et social et à son coût financier. Pour Limousin Nature Environnement les seuls objectifs annoncés de relier Paris au mieux en deux heures et d'accéder plus facilement au réseau ferroviaire européen sont loin de justifier tous les aspects négatifs de l'opération, d'autant que les autres alternatives possibles peuvent permettre d'approcher ces objectifs.

Et pourtant, la loi « Grenelle 1 » de 2009 a réaffirmé que la politique durable des transports doit donner la priorité en matière ferroviaire au réseau existant. Le rapport Bianco, remis récemment au gouvernement conclue également à la réfection prioritaire du réseau existant avant toute construction de nouvelle ligne ferroviaire. RFF s'est d'ailleurs engagé dans des travaux de réhabilitation des infrastructures existantes sur la ligne historique Paris Orléans Limoges Toulouse (POLT) et l'usage de rame TGV est envisagée sur ce trajet, ce qui devrait conduire à des propositions significatives d'amélioration de la ligne actuelle Paris-Toulouse. Les travaux de rénovation récents sur l'actuelle ligne Limoges-Poitiers prouvent que des améliorations significatives peuvent être obtenues avec encore des marges de progrès, rendant cette solution très crédible.

Dans ces conditions, Limousin Nature Environnement demande qu'avant toute décision, **une étude comparative soit réalisée entre le projet de nouvelle Ligne à Grande Vitesse Limoges-Poitiers et une réhabilitation optimale des infrastructures existantes** que sont en particulier la ligne historique



Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, la ligne Limoges-Poitiers et aussi les liaisons vers Bordeaux et Lyon, y compris dans la perspective de la future nouvelle ligne Paris-Lyon par Orléans et Vierzon.

Synthèse de l'analyse du dossier

Il est important de préciser que ce dossier, présenté par RFF sur des études réalisées par ses soins, ne présente pas une garantie d'objectivité, par les hypothèses envisagées plutôt favorables au projet et par la quasi absence d'évaluation de l'incertitude des résultats ou d'analyse de variantes. Il ne permet donc pas une bonne appréciation de l'utilité publique de ce projet.

► Pour Limousin Nature Environnement, la principale objection est d'ordre environnemental.

Il est clair, sur la base des données déjà connues ainsi que des études environnementales réalisées, et pourtant trop rapides, qu'il n'y a pas la place dans cette partie très sensible du territoire limousin pour un nouveau sillon qui porterait une atteinte supplémentaire grave à la biodiversité et à la continuité écologique. Réseau Ferré de France l'a d'une certaine manière reconnu et les résultats des études réalisées, même imparfaites, suffisent à le prouver.

A l'examen du volumineux dossier on voit que, pour des questions essentiellement budgétaires, l'infrastructure fera la part belle aux tranchées et levées (les mesures compensatoires éventuelles constituant un échec irréversible) plutôt qu'aux tunnels et viaducs, éléments de réparation écologique, faute d'avoir pu éviter tout préjudice.

C'est aussi une détérioration inacceptable du cadre de vie et de travail que ce soit pour le quotidien des populations, l'activité agricole ou touristique entre autres.

Cela pose également la question du coût énergétique d'une telle infrastructure, tant dans sa réalisation que dans son fonctionnement, comparativement à l'amélioration de l'existant. Par ailleurs, le bilan carbone estimé qui montre qu'un soit disant bénéfice ne serait atteint qu'en 2057, n'est pas convaincant et ne peut être retenu en faveur du projet.

Ce projet de LGV entraînerait une catastrophe environnementale, ce qui doit conduire à son abandon.

► La question suivante, et elle n'est pas sans conséquences sur l'environnement, est celle de l'aménagement du territoire et donc des choix stratégiques en matière de transports de voyageurs et de fret, de desserte, de liaisons et de fréquences.

A l'évidence, le projet de LGV Limoges-Poitiers est conçu avec un axe (à voie unique) ultra rapide dont la fréquentation sera assurée par un rabattement de l'ensemble des Trains Express Régionaux sur Limoges, point de transit obligé pour la Haute-Vienne et les départements voisins (notamment Creuse et Dordogne), ou sur Brive, puis Limoges.

Les habitants des communes situées entre Limoges Poitiers, dont la ville de Bellac, seront incités à se déplacer en voiture, car la ligne classique entre ces 2 villes, récemment rénovée, sera en grand danger de disparition.



Cela induit aussi un passage obligatoire par Poitiers, qui devient la plaque-tournante du système – et sans doute la principale bénéficiaire -, pour des destinations comme Bordeaux, Toulouse et d'autres bien évidemment plus lointaines. Ce n'est pas le plus court chemin, même s'il s'avère le plus rapide, avec toutes les conséquences sur le coût supporté par les voyageurs! Quid également de la liaison vers Lyon par Poitiers et Paris, soit le double de kilomètres ? Ce système en étoile donne l'illusion d'un aménagement harmonieux et ambitieux du territoire mais en réalité il soumet toute organisation de vie des territoires au renforcement et l'interdépendance des métropoles au détriment du monde rural.

Il est par ailleurs parfaitement malhonnête de laisser croire que la future Ligne à Grande Vitesse Limoges-Poitiers sera compatible avec la poursuite de l'exploitation de la ligne POLT dans les mêmes conditions, puisqu'il s'agit d'un véritable détournement de trafic et donc un abandon des liaisons et des points de desserte ou en tout cas de leurs fréquences. Elle reléguera la ligne POLT au mieux au rang de ligne interrégionale au bon vouloir et à la charge des régions concernées. Un récent courrier du ministère a bien mis en évidence que la seule option réalisable était une diminution importante de la desserte sur la ligne POLT. De même, les lignes Limoges-Bordeaux et Limoges-Lyon verront leur viabilité fragilisée ce qui pourrait justifier leur abandon, partiel voire total dans l'avenir, au vu de la tendance à privilégier l'intérêt économique sur tout autre, attesté par la libéralisation des transports et l'ouverture obligatoire au secteur concurrentiel.

On peut alors s'interroger sur les choix qui en découleront pour le public. Entre l'accès à la LGV par un véritable périple très coûteux à grande vitesse et le recours à la route, solution durablement inacceptable, il y a un risque évident de fracture sociale. Une étude comparative du profil social des usagers des LGV actuelles montrerait sans doute que cette fracture existe probablement sur les lignes Paris Lyon ou Paris Lille.

Quant au transport du fret par rail, au-delà des bonnes intentions affichées sur ce qui doit être une priorité absolue, notamment par le Grenelle de l'Environnement, le projet LGV est une contre-réponse et l'inquiétude est grande concernant également la ligne classique POLT ou les lignes du réseau secondaire, aucun engagement n'apparaissant en la matière (tout montre plutôt un désengagement à travers par exemple l'abandon de la politique du « wagon unique » ou la fermeture de la gare de triage de Limoges Puy-Imbert).

Pour ce qui est de l'aménagement de nos territoires, ce projet de LGV ne peut prétendre être d'utilité publique.

► Une question essentielle est celle de la motivation socio-économique du projet de LGV Limoges-Poitiers affichée par ses promoteurs pour l'imposer comme unique solution pour l'avenir de nos territoires.

Or, il est navrant de constater l'absence, dans le dossier, d'une véritable étude exhaustive et comparative permettant d'argumenter, hormis les affirmations ou indications sur le coût de l'opération, l'hypothétique fréquentation, le désenclavement et la dynamisation des territoires ou tout autre aspect déterminant pour apporter la preuve de l'utilité publique qui justifierait le massacre environnemental et le choix en terme d'aménagement du territoire.



Le dossier s'appuie sur le dogme, dominant mais non scientifiquement validé, que le désenclavement apporte l'essor économique. Ce lien éventuel de causalité oublie que cet essor économique n'est souvent qu'un transfert d'un territoire à l'autre, la plupart du temps au détriment des territoires ruraux ou semi ruraux, sans gain additionnel du point de vue national. L'expérience faite ailleurs montre que les effets d'une LGV sur un territoire sont loin d'être automatiques, comme le rappelle Le Populaire du Centre: «Entre chercheurs, nous sommes tous d'accord pour dire qu'elle n'a pas d'effets structurants en soi. Il n'y a rien d'automatique. Quand il y a un impact, c'est à chaque fois dans un contexte très particulier. Sauf exception, il n'y a aucune corrélation entre LGV et dynamisme d'un territoire.» (Marie Delplace)

Il paraît par ailleurs inconcevable qu'un projet d'infrastructure nationale, voire internationale (puisqu'une de ses motivations est l'ouverture au réseau européen), doive être financé pour partie non négligeable par les collectivités locales (et notamment la Région Limousin), voire des partenaires privés, alors que cela devrait incomber à l'Etat, garant d'un aménagement équitable du territoire et respectueux de ses habitants, et de surcroît dans la mesure où le projet impacte des infrastructures existantes ou s'y substitue. L'échelon local sera quant à lui suffisamment sollicité pour participer au fonctionnement des liaisons ferroviaires classiques pour le cas probable où elles ne seraient plus rentables faute d'une fréquentation suffisante à cause du report sur la ligne LGV.

Le dossier prétend que l'équilibre financier ne serait pas atteint avant au moins 50 ans. Cette affirmation confirme les craintes de Limousin Nature Environnement quand à des décisions futures visant à abandonner les lignes existantes afin de canaliser, quasiment de force, les passagers vers la LGV. De plus, il est à craindre que les collectivités soient sollicitées directement ou indirectement pour éponger une partie de ce déficit d'exploitation.

A l'évidence, l'intérêt économique de ce projet n'est pas avéré et ne peut justifier la reconnaissance de l'utilité publique.

Un certain nombre de remarques plus précises sur le dossier soumis à enquête sont notées en annexe de ce document.

Conclusion

Pour l'ensemble des raisons évoquées ci-dessus, Limousin Nature Environnement ne peut que confirmer sa position initiale **d'opposition à ce projet et son plus grand doute sur le fondement de sa déclaration d'utilité publique.**

Limousin Nature Environnement réaffirme sa demande d'optimisation du réseau ferroviaire existant et de ses interconnexions aussi bien pour le transport voyageurs que pour le fret.



Annexe

Analyse du dossier

Compte tenu de l'ampleur du dossier soumis à enquête, l'analyse des documents présentée ci-dessous n'est pas exhaustive.

Bilan carbone

Il est étonnant de ne pas avoir des éléments plus précis sur les hypothèses de calcul. On peut mettre en doute la sincérité de ces résultats issus d'un calcul réalisé par l'opérateur et non par un organisme indépendant.

Ce bilan montre que l'équilibre ne sera atteint qu'en 2057 dans le cas du scénario 4 POLT. Cependant, ce scénario est sans doute optimiste. En effet, la poursuite des tendances actuelles, allant vers des suppressions de lignes ferroviaires, amènera sans doute à une diminution plus importante du nombre de trains. De même la ligne classique Limoges Poitiers, qui intéresse les habitants des communes entre ces 2 villes, est en grand danger. Ces suppressions entraîneront un surplus de la circulation en voiture. Par ailleurs, il n'est pas certain que la fréquence de 10 trains TGV soit maintenue. En effet, si l'offre TGV est intéressante en termes de temps de trajet, elle le sera moins pour ce qui est du prix. Le report modal sera peut-être moins important que prévu.

Il est regrettable qu'il n'y ait pas eu plusieurs hypothèses, ce qui aurait donné une indication sur l'incertitude liée à ces résultats et leur sensibilité à certains scénarios de report modal.

Ce bilan carbone ne peut donc être retenu comme un élément en faveur de la LGV.

Pièce DCIF 5

L'analyse des avantages du POCL est partielle. En effet, il n'est pas évoqué **l'ouverture vers le Centre-est** (vers Clermont et Lyon), favorisée par ce POCL et qui présente un intérêt certain (Lyon étant la 3ème ville de France) compte tenu de la difficulté de desserte ferroviaire actuelle. Cette ouverture au Centre-est est sans doute aussi intéressante que l'ouverture vers l'Ouest.

Il n'est rien dit sur **la desserte vers Toulouse** (4ème ville de France) qui va souffrir de l'abandon partielle de la ligne POLT. De même **la desserte vers Angoulême et Bordeaux** (9ème ville de France) sera très affaiblie. Sera-t-elle maintenue en l'état ou dégradée, ou même sacrifiée, pour inciter à rejoindre Bordeaux via Poitiers ? Ce dernier scénario n'est pas exclu afin de rendre moins déficitaire la LGV.

Pièce DCIF6

Aucune explication n'est donnée sur la méthode d'évaluation du report modal. Ces chiffres sont ceux de RFF, pas ceux d'un organisme indépendant.

Pièce DCIF7

Que ce soit un TGV ou un TER, le problème de l'intermodalité est le même. **Les travaux envisagés dans les gares sont donc totalement indépendants du projet LGV** et ne devraient donc pas être dans ce dossier mais faire l'objet d'un autre projet d'investissement de RFF. Cette présentation est tendancieuse.



Pièce C1

Présentation générale

Déclarer que la LGV bénéficiera à 2,2 millions d'habitants est totalement infondé et arbitraire. **Les habitants de la Creuse par exemple n'en tireront aucun bénéfice.**

Rien ne dit que cette ligne permettra un développement du secteur universitaire. Elle provoquera peut-être au contraire une baisse du secteur universitaire au bénéfice de Poitiers ou de Tours.

Cette présentation insiste bien sur le fait que la LGV est au service du développement de Limoges. Elle ne dit pas au détriment de qui se fera ce développement: sans doute des départements de la Creuse, du Lot, de la Corrèze.

Les affirmations sur les bienfaits de la LGV sont purement gratuites et non étayées.

chapitre 1.4

La LGV est présentée comme un atout pour les entreprises voulant s'implanter à Limoges, mais cela permettra aussi aux entreprises de Limoges de délocaliser leurs sièges sociaux vers Paris.

Dans le système économique actuel, les transports jouent **comme des vases communicants, qui peuvent remplir ou vider des territoires**. Verser au crédit de la LGV une opération qui viderait un autre territoire au bénéfice de Limoges n'est pas forcément une bonne opération d'un point de vue aménagement du territoire national.

Pièce E1-2

Dans l'analyse des risques naturels, il n'est rien dit sur **les risques liés au changement climatique**. Pourtant, la LGV devra fonctionner dans un climat modifié. Et son impact sur l'environnement doit être évalué en fonction de l'évolution de l'environnement physique et des risques liés. Par exemple l'impact sur les ressources en eau (et les inondations) devraient tenir compte des évolutions projetées.

Pièce E4-2

L'affirmation selon laquelle le projet serait conforme au schéma départemental des carrières de la Vienne n'est pas argumenté. Il n'est donc pas recevable.

L'analyse de **l'impact sur les ressources en eau d'une part, sur les inondations d'autre part ne tient pas compte du changement de climat annoncé**. On peut rappeler ici que les experts prévoient une augmentation en fréquence et en intensité des périodes de sécheresse, ainsi qu'une possible augmentation des précipitations hivernales dans le centre-ouest de la France. **L'analyse des risques est donc incomplet.**

Pièce E6

Certains effets négatifs de la LGV n'ont pas été pris en compte

- l'effet des retards de trains ou des retards dus à l'encombrement de la gare de Montparnasse. (non comptabilisés dans la valorisation de la congestion routière)
- L'augmentation du trafic routier pour accéder à la gare de Limoges pour les personnes venant de Creuse ou d'autres départements.



L'impact sur le trafic omet d'évaluer l'effet dissuasif du prix du billet LGV. Il risque donc d'y avoir un report du train vers la route pour certains usagers.

Pour les émissions de Gaz à effet de serre (GES), il est estimé que le TGV n'en produit pas. C'est oublier :

- que le bilan des émissions de GES du système de production d'électricité français n'est pas nul
- que le bilan d'émission de GES du nucléaire doit prendre en compte l'extraction du minerai, la construction des centrales et leur démantèlement
- que l'allongement du trajet par la LGV entraînera une consommation plus importante que la ligne actuelle.

Pièce F5

Si l'évaluation économique est faite par des méthodes encadrées par une réglementation, on peut penser que les hypothèses retenues sont plutôt favorables au projet. Les tests de sensibilité montrent que la rentabilité sera affectée par des hypothèses plus pessimistes, comme l'augmentation des coûts de la réalisation (mais quel est le projet de cette ampleur qui ne voit pas ses coûts augmenter au fil de la réalisation?) ou du coût du billet.

La page 99 indique que **le bilan d'exploitation reste négatif au bout de 50 ans**. Avec des hypothèses moins optimistes, **l'équilibre sera encore repoussé**. Qui paiera ce déficit ? Les voyageurs (ce sera sans doute ce que demandera la Commission européenne) ou les contribuables nationaux ou régionaux?

On peut craindre **une véritable fracture sociale** ferroviaire avec un prix du billet trop élevé pour certaines personnes. Rappelons que les tarifs à prix cassé qui existent sur certains trains ne sont pas pris en compte pour les abonnements qui ne tiennent compte que du prix normal. Au vu de la clientèle qui circule sur les TGV existant, cette fracture sociale est une réalité.

Pour le bureau de Limousin Nature Environnement

Michel Galliot
Vice-président.