



# Cahier d'acteur n°52

décembre 2011

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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## ASSOCIATION LOIRE VIVANTE Nièvre - Allier - Cher

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**ASSOCIATION LOIRE VIVANTE**  
Nièvre - Allier - Cher

4, rue de la Répinerie  
58160 BEARD

Tél. : 03 86 50 12 96

Fax : 03 86 50 15 52

[loirevivante.nac@rivernet.org](mailto:loirevivante.nac@rivernet.org)

[www.nature-environnements58.info](http://www.nature-environnements58.info)

*Loire Vivante est opposée à ce projet de nouvelle LGV/POCL. Il ne s'inscrit en rien dans une politique des transports durable. Il ne répond pas aux besoins réels de la majorité des usagers, il n'a pas d'intérêt pour le développement économique de nos régions, la dépense mise à la charge des collectivités territoriales mettra en danger le réseau existant, son impact environnemental n'est pas acceptable. Ce projet est soumis au débat public au moment même où tous les avis convergent pour déclarer l'avant-projet du SNIT irréalisable et la nécessité de faire des choix. Le seul qui paraisse raisonnable est la modernisation des voies existantes.*

# LGV POCL quelle utilité publique ?

## ■ Quel intérêt pour les usagers ?

La majorité des usagers (80%) effectuent des trajets de moins de 50 km depuis leur domicile notamment pour se rendre à leur travail ou à leur établissement scolaire. Ils ont donc besoin de lignes de proximité et de disposer pour leurs déplacements locaux et régionaux d'un réseau dense, de trains ponctuels aux arrêts rapprochés. Peu leur importe de gagner quelques minutes sur leurs rares trajets très longs en LGV. Et quel serait l'intérêt réel des usagers des villes du Centre (Nevers, Moulins, Bourges...) avec un gain de 10 à 20 minutes pour atteindre Paris (plus exactement Bercy, Roissy...) annulé par un parcours supplémentaire en raison de gares nouvelles excentrées ? Le gain de temps sur les trajets LGV, ici 10 minutes, n'intéresse qu'une minorité d'usagers des grandes métropoles "l'élite circulatoire" qui font de la vitesse leur mode de vie et qui peuvent payer (ou se faire rembourser) le surcoût de ce type de transport par rapport aux lignes classiques (chef d'entreprises, cadres, élus ...) alors que son financement va être assuré par la grande partie de la population qui n'y a pas accès, à travers ses impôts.



La Loire près de Decize  
Photo LVNAC

## ■ La mise à mal du service public

Les réseaux régionaux (TER) mission première des collectivités territoriales sont le support du service public ferroviaire. Comment, dans un contexte de réduction de leurs ressources financières ne pas craindre que l'effort financier qui va être demandé aux régions ne les incite à délaissier les lignes locales moins prestigieuses et moins fréquentées qui relèvent de leur compétence ? La dégradation du service public (retards, rames vieillissantes, fermetures de gares, de guichets, suppression d'horaires et de trains...) atteint des sommets. Dans son rapport sur le transport ferroviaire de 2008, la Cour des Comptes dénonce la priorité donnée par

RFF aux investissements de développement du réseau (LGV, électrification...) sur les crédits d'entretien, le rapport Mariton va dans le même sens.

Le risque de cette politique est évident au niveau de l'offre avec d'un côté les LGV pour une minorité et de l'autre le réseau classique abordable pour la majorité mais de plus en plus dégradé.

Enfin le problème crucial du financement de POCL risque de conduire à la recherche d'un partenariat privé-public, démarche antinomique avec le maintien d'un véritable service public du transport ferroviaire.

## ■ Quel intérêt pour les territoires du centre ?

A l'heure de l'Europe, des Régions, de la révolution numérique et du web, nos responsables politiques en sont encore à cette vision centralisatrice selon laquelle la vie des territoires est conditionnée par Paris d'où tout doit partir et où tout doit arriver et ce à "grande vitesse". L'obsession de mettre les villes de "province" à moins d'une ou deux heures de Paris tient lieu pour les élus de politique d'aménagement durable du territoire ! Ce projet va renforcer la structuration de l'espace autour de Paris et Lyon qui vont encore s'hypertrophier et continuer à attirer emplois et population au détriment des villes intermédiaires, transformées en banlieues avec éventuellement en fait d'essor économique, un développement dit "d'économie résidentielle" qui conduit à l'augmentation du prix du foncier et à une demande en services très coûteuses pour les collectivités.

Paysage de Loire  
Photo LVNAC



Le développement régional ne peut reposer que sur une relocalisation des activités économiques pour justement se libérer des contraintes de transports au coût socio-économique et environnemental très lourds (Pacte écologique de 2007). Cela impliquerait de prendre en compte l'ensemble des besoins de

dessertes, liaisons rapides des métropoles régionales entre elles, des villes moyennes, liaisons transversales et flux de marchandises. Ce n'est pas le but d'une LGV et notamment celle du POCL dont la raison d'être essentielle est de doubler la ligne Paris - Lyon qui serait saturée.

## ■ Pour quel gain écologique ?

RFF mentionne les réductions des émissions de gaz à effet de serre que permettra cette ligne, au mieux en 2045, temps nécessaire pour qu'elle devienne carbone positive, pour la lutte contre le réchauffement climatique ce sera trop tard !!

Ce projet ne s'inscrit pas dans l'objectif de favoriser les transports en commun en tant qu'alternative à la voiture pour les trajets courts et moyens qui constituent la part la plus polluante de la circulation. Il ne répond pas au problème du transport routier (90% du transit des

marchandises) qui représente 84% des émissions de CO<sub>2</sub>. Quant au report modal du trafic aérien il sera négligeable (8%) et de plus cette prévision ne prend pas en compte les évolutions possibles en matière de transport aérien d'ici vingt ans, liées au renchérissement du pétrole.

Enfin une LGV consomme trois fois plus d'énergie qu'un train de ligne classique fournie pour l'essentiel par des centrales nucléaires qui posent des problèmes de sécurité et d'environnement.

# Son impact environnemental

## ■ Un débat biaisé

Avec un chantier aussi gigantesque (500 km) et long (10 à 15 ans) les impacts environnementaux seront considérables. Les contraintes techniques (rayon des courbes et pente...) de ces lignes grande vitesse (320 km/h) sont incompatibles avec la traversée de territoires au relief parfois accusé, riches de paysages remarquables, d'un habitat rural dispersé, d'une agriculture diversifiée, d'un patrimoine floristique et faunistique et architectural à sauvegarder.

**Mais il nous est impossible de prendre la mesure exacte de ces impacts** puisque à ce stade de la procédure ils ne sont pas évalués. L'évaluation environnementale de ce projet qui devrait servir de support au débat public n'arrivera qu'après la prise de décision de réaliser la ligne. Le public n'est donc pas en mesure de discuter de

manière satisfaisante de l'opportunité du projet contrairement à ce que l'on voudrait faire croire à travers cette procédure de "débat public". Le résultat, c'est qu'il s'enlise réunions publiques après réunions publiques et cahiers d'acteurs après cahiers d'acteurs dans des conflits de provinciaux entre eux et les questions prématurées de tracés.



*La Loire en crue à Decize en 2008  
Photo LVNAC*

## Une destruction irréversible de la biodiversité

Ne rêvons pas, une LGV ne pourrait s'insérer dans nos territoires sans atteintes lourdes à la biodiversité qu'au prix d'investissements difficilement envisageables dans une optique de rentabilité. Pour les raisons techniques mentionnées plus haut il faut s'attendre à des réductions d'impacts à la marge et pour des raisons financières à des mesures compensatoires minimalistes dans le cadre des obligations réglementaires (espèces protégées). On sait que ces mesures ne sont jamais pleinement satisfaisantes et que la biodiversité détruite en un endroit l'est de façon définitive. Le dossier RFF ne présente dans les milieux naturels que les sites bénéficiant d'un statut juridique de protection : site UNESCO, réserves naturelles, parcs naturels régionaux, sites NATURA, ZNIEFF... comme s'ils étaient les seuls dignes d'intérêt. Il est tout aussi important de protéger la nature "commune" dont dépendent notre avenir et notre qualité de vie.

La perte de la biodiversité, élément essentiel de la crise écologique que nous traversons, résulte pour l'essentiel de l'artificialisation du territoire liée à 39% (en superficie) aux infrastructures routières et ferroviaires qui détruisent et fragmentent les espaces naturels. Ces frontières artificielles diminuent les capacités de dispersion et d'échanges des espèces animales entraînant un appauvrissement génétiques qui conduit à leur extinction. La protection et la restauration de la biodiversité aujourd'hui une priorité reposent dans le cadre de Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique sur le rétablissement des couloirs écologiques, trame verte pour les espaces terrestres, trame bleue pour les espaces aquatiques favorables à la circulation des espèces indispensable à leur survie.

Cette ligne va non seulement détruire et dénaturer les couloirs écologiques préexistants (haies, cours d'eau...)

mais engendrer une nouvelle fragmentation de l'espace et une barrière infranchissable faute d'aménagements de passages nombreux et parfaitement adaptés aux espèces.

Si l'on ajoute l'emprise au sol, 25 mètres contre 13 en double voie classique, les terrassements colossaux imposés par la vitesse qui nécessite de très grands rayons de courbe qui vont détruire habitats et espèces, des milieux tels que des zones humides, des forêts, des bocages d'une grande richesse patrimoniale et qui jouent un rôle capital sur la ressource en eau, les morcellement des terres agricoles, la dénaturisation des paysages lors du franchissement des grandes vallées (Loire, Allier), l'impact des ouvrages hydrauliques sur les cours d'eau, leurs zones inondables et leurs zones de mobilité, les risques de prolifération d'espèces végétales invasives le long de la voie, les millions de m<sup>3</sup> de déblais et remblais, les opérations aux abords des voies, de désherbage chimique au moyen de l'illustre Roundup, les impacts environnementaux sont, on le voit, incalculables et la région Centre sera particulièrement touchée.

Enfin, RFF annonce qu'il respectera les normes en matière de bruit datant de 1999. Il n'envisage pas que les normes futures puissent être enfin plus contraignantes. Aujourd'hui RFF ne prend en compte que le bruit de roulement et néglige le bruit d'origine aérodynamique (basses fréquences) qui s'étend à plus de 2 km de large. Les protections qu'il propose couramment sont donc très insuffisantes pour pallier les sévères nuisances que subissent les riverains qui seront encore aggravées par le doublement de la LGV Paris Lyon.

## CONCLUSION

Ce projet sans intérêt pour la région Centre, ruineux et destructeur doit être abandonné au profit d'alternatives adaptées aux besoins réels des usagers et des territoires, aux capacités financières de l'Etat et des collectivités territoriales afin de ne pas endetter les générations futures et de répondre aux exigences énergétiques, climatiques et de protection de l'environnement. L'effort doit porter sur la modernisation du réseau existant qui permettra un gain de temps analogue à celui qu'apporteraient les barreaux grande vitesse, la création ou la réouverture de lignes de proximité et l'amélioration des complémentarités entre trains actuels grandes lignes et trains régionaux.



ASSOCIATION LOIRE VIVANTE  
Nièvre - Allier - Cher

4, rue de la Répinerie  
58160 BEARD  
Tél. : 03 86 50 12 96  
Fax : 03 86 50 15 52

loirevivante.nac@rivernet.org  
www.nature-environnements8.info

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