



LES AMIS DE LA TERRE POITOU ET LIMOUSIN



**Les Amis
de la Terre**

CONTACT

Les Amis de la Terre Poitou

Françoise Chanial
6, rue de l'Ermitage
86580 Biard
Tél. : 05 49 58 25 55
Mail : poitou@amisdelaterre.org

Les Amis de la Terre Limousin

Jean Schweyer
Maison des droits de l'homme
37, rue Frédéric Mistral
87100 Limoges
Tél. : 05 55 53 77 62 - 06 84 87 11 78
Mail : limousin@amisdelaterre.org
www.amisdelaterre.org

Les Amis de la Terre sont une association démocratique et solidaire, attentive à la qualité de l'environnement. Son réseau international est présent dans 70 pays.

Préambule

Les Amis de la Terre parlent en tant que simples citoyens soucieux d'équité et de biodiversité.

Le transport ferroviaire étant la meilleure réponse à la nécessité de réduire le gaspillage d'énergie et la pollution, les Amis de la Terre appellent de leurs vœux **un réseau ferré dense, confortable et à la portée de tous.** Les grandes villes doivent être reliées par le rail, sans pour autant sacrifier la qualité de vie des pays parcourus. Une liaison transversale entre Lyon et l'Atlantique via Clermont, Limoges et Poitiers est un projet tout à fait judicieux, à condition de le situer dans un cadre d'aménagement concerté tenant compte des réalités.

Les priorités

Réduire le flux des camions

Se prémunir contre les dérèglements climatiques est une priorité en passe de devenir notre premier besoin vital : **il est urgent de réduire le gaspillage énergétique dont les transports routiers sont responsables.** Leur cortège de nuisances, accidents, pollutions, encombrements et destructions variées est devenu insoutenable.



DÉBAT PUBLIC

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS - LIMOGES

DU 1^{ER} SEPTEMBRE AU 18 DÉCEMBRE 2006

LES AMIS DE LA TERRE POITOU ET LIMOUSIN

La qualité de vie n'a pas de prix, mais pour sensibiliser les transporteurs routiers, il faut traduire en pénalités financières les coûts qu'ils font peser sur l'ensemble de la collectivité. Ainsi le ferroutage deviendra enfin compétitif et des infrastructures adaptées devront être mises en place. Les activités de proximité s'en trouveront favorisées.

Des gares et des lignes secondaires

Beaucoup de déplacements en voiture individuelle se font sur des trajets courts du type domicile-travail. Il faut donc **un réseau dense avec des arrêts assez rapprochés et des passages nombreux**. Pour les tenants du projet de TGV, ces lignes secondaires serviront de « flux de rabattement » vers leur ligne. Mais comment assurer la rentabilité des lignes qui ne bénéficieront plus de la clientèle des voyageurs « de bout en bout » ?

Une réponse inadaptée

Non seulement une Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges ne répondrait pas à ces deux priorités – la réduction du flux des camions et la préservation d'un réseau ferré dense de lignes et de gares secondaires – mais, les répartitions budgétaires étant ce qu'elles sont, ce choix renverrait aux calendes grecques **le transfert réel du fret et des usagers de la route vers le rail**.



Un mirage lourd de conséquences

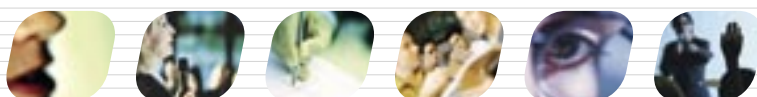
Le coût et la démesure de la Très Grande Vitesse

On nous dit que le train doit aller vite pour concurrencer l'avion. Soit ! Mais pourquoi la solution que nous encourageons devrait-elle reprendre des inconvénients de l'offre que nous rejetons ?

C'est l'ambition de la Très Grande Vitesse qui est démesurée. Les minutes gagnées sur un temps de trajet donné n'ont pas toutes le même coût financier, énergétique et environnemental.

Ce coût augmente beaucoup plus que la vitesse : au-delà de 200 km/h, il devient déraisonnable.

Avec la technique pendulaire, on peut rouler jusqu'à 260 km/h mais le TGV, objet d'orgueil national, dépasse les 300 km/h : il lui faut des tracés droits, des travaux colossaux entre délaïs et remblais, des enjeux financiers qui donnent la fièvre à certains... Il peut avoir sa place en plaine mais pas dans des pays vallonnés et de moyenne montagne, particulièrement concernés par le projet présenté au débat public.





Un patrimoine naturel à préserver

La présentation de la ligne Tours-Angoulême, que l'on a baptisée à tort « concertation », nous a montré que **les conséquences environnementales sont « sciemment ignorées » par RFF.**

Des inventaires sont établis très sérieusement, la protection des zones classées est solennellement reconnue... mais elle s'effondre devant les impératifs du chantier et la rentabilité à court terme. **Un opérateur privé** se sentirait encore moins tenu au respect de ce patrimoine.

Les zones Natura 2000 risquent donc d'être dénaturées. Les Brandes du Poitou, en particulier près de Montmorillon, constituent un biotope dont la disparition entraînerait celle de nombreuses espèces. Les terres cultivées et les haies qui les entourent sont, elles aussi, dignes d'être protégées. Une agriculture sans poisons chimiques est moins intensive et nécessite plus d'espaces.

Le bruit

Ruraux et citadins ont le droit de vivre en paix. La propagation du bruit causé par le déplacement d'air d'un convoi lancé à plus de 300 km/h n'a pas été étudiée. Les nuisances sont calculées sur la base d'une moyenne qui ne tient pas compte de la réalité des pics. Les populations servent de cobayes pour une expérience grandeur nature.

Les protections phoniques sont-elles réellement efficaces ? Les promoteurs y rechignent : elles seraient trop coûteuses et priveraient leurs clients d'un « agrément visuel ». Ainsi, à longueur d'années, la tranquillité des riverains se trouve sacrifiée pour permettre à des voyageurs de lancer sur eux un coup d'œil à Très Grande Vitesse...

Pour qui faisons-nous tous ces sacrifices ?

Les partisans du projet répondent que nous faisons ces sacrifices « pour tous », mais c'est une vue de l'esprit. En réalité, ces frais sont engagés pour attirer la clientèle solvable, ceux qui paieront ou se feront rembourser sans hésiter le surcoût, parce que « time is money » est leur règle de vie. Cet argent donne-t-il le droit d'empoisonner les riverains de la Ligne à Grande Vitesse et tous les êtres qui vivent tranquillement à la ronde ? Qui ose ainsi monnayer notre bien-être ? Les oreilles des riverains ne sont pas à vendre.



DÉBAT PUBLIC

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS - LIMOGES

DU 1^{ER} SEPTEMBRE AU 18 DÉCEMBRE 2006

LES AMIS DE LA TERRE POITOU ET LIMOUSIN



D'autres choix

Le pendulaire

La rénovation de la ligne Poitiers-Limoges est déjà engagée. Au lieu de la doubler avec une ligne de TGV à la française, pourquoi ne pas adopter la technique de la pendulation ? L'État s'y était engagé puis s'est rétracté, au motif de la trop grande complexité du matériel roulant. Nos techniciens seraient-ils moins compétents que les Italiens, les Allemands, les Scandinaves ? Le TGV franco-français n'a-t-il pas aussi des difficultés techniques, par exemple la tendance à user les caténaires plus que prévu ? L'autre motif de refus invoqué par l'État était le suivant : « Le tracé n'est pas assez sinueux pour justifier le recours au pendulaire ». Voilà un raisonnement plus que sinueux ! La sinuosité du trajet, qui traverse une région au relief varié, justifierait une rectification lourde pour le TGV français mais ne conviendrait pas à la version pendulaire ? Qui peut le plus peut le moins : si le pendulaire pendule sur le tracé sinueux, il roulera encore plus vite sur les portions droites avec une empreinte environnementale incomparablement plus supportable et un coût financier plus raisonnable, dégageant des disponibilités en direction des lignes secondaires et du fret.

Un devoir d'anticipation des atteintes à la qualité de vie

Les concepteurs de ce projet et les futurs décideurs peuvent penser que nos considérations – taxation des transports routiers, circuits courts, évolution des mentalités vers la qualité de vie, la biodiversité, une autre conception du temps et des espaces – débordent le problème posé. Les associations comme la nôtre participent à un travail en profondeur dont les retombées sont impossibles à comptabiliser, mais qui ébranle de grands pans de conscience, anesthésiés par le conformisme actuel.

Le simple fait de considérer comme vraisemblable l'évolution que nous souhaitons crée le devoir de l'**ANTICIPER** car, une fois engagées, les atteintes à la qualité de vie sont généralement irréversibles. C'est ce que devront peser les responsables du projet pour que leurs noms ne soient pas associés à l'irréversible !

Pour adresser une contribution, contactez la Commission.