



Vienne Nature

Association déclarée Loi 1901, agréée au titre de la
Loi sur la Protection de la Nature du 10 juillet 1976
et agréée comme Association de Jeunesse et d'Éducation Populaire,
affiliée à France Nature Environnement, membre du
GRAINE Poitou-Charentes et de Poitou-Charentes Nature.

Contribution de VIENNE NATURE

Association de Protection de la Nature et de l'Environnement

affiliée à France Nature Environnement et à Poitou-Charentes Nature

**Projet « LGV LIMOGES-POITIERS » :
UN PROJET INDEFENDABLE DANS UNE PERSPECTIVE
DE DEVELOPPEMENT DURABLE**

Objectif de l'association (extrait des statuts Art. n°2)

L'association a pour objet de protéger, de conserver et de restaurer les espaces, ressources, milieux et habitats naturels, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres fondamentaux écologiques, l'eau, l'air, les sols, les sites, les paysages et le cadre de vie, de lutter contre les pollutions et nuisances, contre l'aliénation des chemins ruraux et de randonnée, de promouvoir la découverte et l'accès à la nature. D'une manière générale, elle agit pour la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine de l'environnement, de l'aménagement harmonieux et équilibré du territoire et de l'urbanisme ainsi que de défendre en justice l'ensemble de ses membres.

Elle exerce son action sur le territoire du département de la Vienne.

Elle exerce également son action à l'égard de tout fait et notamment de fait de pollution qui, bien que née en dehors de sa compétence géographique, serait de nature à porter atteinte à l'environnement du département précité.



Vienne Nature

14, rue Jean Moulin – 86240 Fontaine-le-Comte
Tél. 05 49 88 99 04 – Fax 05 49 88 98 78
E-mail. vienn.nature@wanadoo.fr



Cahier d'acteur de VIENNE NATURE

LGV LIMOGES-POITIERS : UN PROJET INDEFENDABLE DANS UNE PERSPECTIVE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

LE CONSTAT

Il semble que la société Réseau Ferré de France (RFF) ait manifestement du mal à la fois à investir dans les Lignes à Grande Vitesse (LGV) et à entretenir et moderniser le maillage existant comme en témoigne la dégradation continue de l'offre ferroviaire pour les voyageurs. En effet, 6 000 km de lignes dites « secondaires » sont si peu entretenues que les TER et Corail doivent y rouler moitié moins vite que prévu, en attendant le plan de rénovation consécutif à l'audit « RIVIER ».

Par ailleurs, on constate un abandon par la SNCF de son activité fret ferroviaire, alors que le transport routier représente à lui seul 84 % des émissions de CO₂ imputables aux transports. Or, entre 1990 et 1998, le transport routier de marchandises a augmenté de 19,4 % alors que le fret ferroviaire est en voie de marginalisation, avec une vitesse moyenne européenne de 18 km/h. De plus, en Europe le coût de l'insécurité routière est évalué à 2 % du PIB pour laquelle le trafic des semi-remorques y prend une grande part de responsabilités.

Il est donc temps de prendre exemple sur les Etats Unis où 40 % des marchandises sont transportées par rail.

UNE « OUVERTURE » QUI ENCLAVE

Il est de plus en plus impératif que soit enfin mise en oeuvre une politique de développement du transport de voyageurs sur le rail capable d'offrir une alternative à la voiture pour les trajets courts et moyens qui constituent la part la plus polluante de la circulation automobile : trajets domicile-travail en particulier. L'urgence est ici dans la rénovation et la création de liaisons de proximité rapides et cadencées.

La logique de la très grande vitesse privilégie la performance dans la durée du trajet Limoges-Paris au détriment des besoins de liaison rapide entre les villes de l'axe central Orléans-Toulouse que devait satisfaire le P.O.L.T. (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) en train pendulaire. Malgré les investissements déjà réalisés par les régions Limousin et Midi-Pyrénées pour aménager la ligne actuelle Paris-Toulouse, l'État a abandonné en 2003, malgré ses engagements, un projet capable de désenclaver les villes de l'axe « central » au prix d'investissements raisonnables.

Cette logique instaure une concurrence avec la ligne actuelle Limoges-Poitiers en cours de rénovation aux frais des Régions et compromet la rentabilité d'une ligne que la LGV priverait de la clientèle voyageant « de bout en bout », mettant ainsi en cause le projet ambitieux de triplement du trafic sur cette voie rénovée et de desserte des villes intermédiaires.

En revanche l'ouverture du Limousin vers la façade atlantique est nécessaire et doit s'inscrire dans une vraie TRANSVERSALITE EST-OUEST, or on ne nous propose qu'une variante de la verticalité Paris-province.

UN FEU VERT DURABLE AU TOUT-CAMION

Il est possible d'amorcer dès aujourd'hui le transfert du fret routier vers le rail qui serait rendu à coup sûr compétitif si les coûts externes générés par la pollution et les dépenses d'infrastructures du « tout-camion » étaient pris en compte.

Or, le choix d'une infrastructure lourde et coûteuse exclusivement dédiée aux voyageurs stériliserait pour longtemps tout investissement dans une ligne Est-Ouest dédiée au fret (ou dans une ligne mixte) et serait immédiatement reçu comme un signal politique d'abdication devant le développement du fret routier sur un axe alternatif reliant l'Europe Centrale à la péninsule ibérique via le massif central et l'A10. Ce choix favoriserait considérablement la construction de 4 voies et/ou d'autoroutes dont l'effet d'appel d'air pour les semi-remorques aggraverait la pollution, les émissions de gaz à effet de serre, les accidents,...

Le développement indispensable du fret par le rail ne pourra s'opérer que si des infrastructures adaptées au transport rapide du fret à longue distance (semi-remorques avec ou sans tracteurs) sont construites.

LA TECHNOLOGIE LGV INADAPTÉE AU TERRITOIRE



Site Natura 2000 « Vallée de la Gartempe »

Les contraintes techniques inhérentes aux vitesses supérieures à 300 km/h (rayon de courbure et pente principalement) sont incompatibles avec la souplesse que suppose la traversée d'un territoire au relief accusé, creusé de vallées, riche d'un habitat rural dispersé, de paysages remarquables et d'un patrimoine faunistique et floristique à sauvegarder. L'expérience de l'enquête d'U.P. (Utilité Publique) Angoulême-Bordeaux et de l'A.P.S (Avant Projet Sommaire) Tours-Angoulême montre malheureusement que les impératifs techniques interdisent toute modification significative du tracé, une fois le

fuseau de 1 000 mètres défini, et que ce fuseau est avant tout déterminé selon des critères de moindre coût (tracé le plus court, peu d'ouvrages d'art, minimiser les déblais...).

La technologie de la très grande vitesse ne pourrait s'insérer dans un territoire de ce type qu'au prix d'investissements impossibles à envisager dans une optique de rentabilité.

UNE TECHNOLOGIE NON MAÎTRISÉE SUR LE PLAN ACOUSTIQUE

La propagation à longue distance des basses fréquences émises par des convois à 320 ou 350 km/h (bruit d'origine aérodynamique) n'a pas fait l'objet d'études suffisantes pour que le logiciel de prévision utilisé par RFF (hérité d'un outil SNCF ancien) permette d'anticiper sur les nuisances probables en fonction du relief, des vents dominants, de la nature des sols, ... *ici comme ailleurs RFF prendra en compte le bruit de roulement, qui est essentiel dans la nuisance sonore des trains classiques et fera l'impasse sur le bruit d'origine aérodynamique qui caractérise les TGV. Les protections proposées seront nécessairement très aléatoires.*

Les associations de protection de l'environnement affiliées à Poitou-Charentes Nature, échaudées par l'expérience LGV entre Tours et Bordeaux, constatent qu'il n'est tenu aucun compte des conclusions des études d'impacts (aucune remise en cause du tracé, des mesures de réductions de nuisances et compensatoires minimalistes) par le maître d'ouvrage (RFF). Le choix du fuseau est arrêté sans concertation et sans études approfondies des enjeux naturels. C'est ainsi que le maître d'ouvrage ne peut ni réduire l'impact pour des raisons techniques ni garantir des mesures compensatoires pour des raisons juridico-financières.

Cette méthodologie est inacceptable et inadaptée à la préservation des espaces naturels sensibles (ZNIEFF, ZPS, SIC...). D'autre part les études d'incidence relatives aux sites Natura 2000 prévues par la circulaire interministérielle du 5 octobre 2004 (art. L414-4, L414-7 et R* 214-34 et R* 214-39 du code de l'environnement) devront être faites AVANT le choix des fuseaux (et non en phase d'enquête d'U.P) afin que de réelles mesures de réduction de nuisances et compensatoires puissent être intégrées dans le projet LGV Poitiers-Limoges.



Mare et brande du Poitou : habitats naturels patrimoniaux du site Natura 2000 « Brandes de Montmorillon »

En l'absence de telles garanties, tout projet géré par le maître d'ouvrage (RFF) portera gravement atteinte aux paysages et à la biodiversité du département de la Vienne.

POUR UN DÉBAT NON BIAISÉ

Deux lacunes sont à combler : l'absence dans les documents de RFF d'une réfutation argumentée du projet POLT et le traitement allusif de l'option « aménagement de la voie actuelle » au titre de variante de l'option centrale, alors que les possibilités qu'elle offre (sections à 2 voies, électrification,...) méritent une étude approfondie. L'aménagement de la voie actuelle pour des vitesses de l'ordre de 160 Km/h constitue une option à part entière et en aucun cas une variante à l'intérieur du choix LGV : c'est l'ALTERNATIVE à la politique du tout TGV, avec desserte des gares entre Limoges et Poitiers, possibilité de liaisons directes rapides et réduction maximale de l'impact environnemental.

Sans une telle étude, le Débat ne pourra pas porter sur la pertinence ou non des projets de type LGV et s'enlisera dans des questions prématurées de tracé.