



Cahier d'acteur n°128

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.

AVES FRANCE est une association loi 1901 de protection de la nature qui s'investit dans la protection des milieux naturels, en France et en Roumanie, élabore des projets d'éducation et de sensibilisation à la protection de la nature et porte une attention particulière à la conservation des grands prédateurs en France. L'association a également développé un programme d'actions portant sur la biodiversité en Nièvre.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



AVES France
16 Montbernard
58390 Dornes
contact@aves.asso.fr
<http://www.aves.asso.fr>

Pour AVES France, ce projet de LGV n'a aucune réelle utilité publique (et pas même pour réduire le transport routier de marchandises puisque le fret est à peine évoqué !!), si ce n'est aux yeux de RFF, pour les raisons suivantes :

- Le coût du projet est tel que les collectivités devront en supporter le poids durant des années – une constatation également émise par la Commission des finances de l'Assemblée nationale à travers le rapport Mariton, empêchant ainsi, entre autres, la mise en oeuvre de la modernisation des lignes existantes et de proximité, que nous devons privilégier pour lutter contre le réchauffement climatique.
- Sur ce sujet justement, il est difficile de mettre en avant la réduction de l'émission des gaz à effet de serre, puisqu'il faudra entre 15 et 20 ans pour compenser ceux émis par la construction et l'exploitation de la ligne. Or **c'est maintenant** que nous devons nous préoccuper de ce problème !
- La très grande vitesse n'a d'intérêt que pour une poignée de privilégiés, certainement pas pour les populations des régions concernées, et ce type d'infrastructure, déconnectée des besoins en terme de proximité, ne génèrent pas d'activités économiques pour les territoires traversés. La LGV accentue l'isolement au contraire...
- Le calcul de saturation de la ligne actuelle TGV Paris Lyon, par RFF, est tendancieux, puisque d'autres études montrent une possibilité de multiplication du nombre actuel de voyageurs, par un facteur qui peut aller jusqu'à quatre (A. Sauvart, école des ponts 2002).
- Le coût pharaonique d'un tel projet ne pourra pas être co-financé par les collectivités locales, pour exemple, la région Bourgogne est déjà endettée...
- Les milieux naturels et terres agricoles seront irrémédiablement détruits, fragmentés et dévalorisés.

La LGV POCL est incompatible avec la préservation de la nature

Quel que soit le scénario proposé, le tracé de la LGV impacte de manière définitive des zones naturelles à fort intérêt patrimonial, toutes listées dans les documents présentés par RFF. Sans compter les milieux naturels plus ordinaires, forêts et bocages dont l'amputation ou la disparition bouleversera la biodiversité des sites traversés. Il n'est pas suffisant de prévoir des mesures compensatoires. L'artificialisation constante des territoires, la réduction des milieux naturels grignotés par une urbanisation anarchique et un mode de vie en société toujours plus gourmand (lotissements, voies d'accès, zones commerciales, etc.) ne sont pas des fatalités si l'on repense entièrement nos modes de vie. La grande vitesse n'est pas une réponse adaptée à nos problèmes de société, que ce soit en terme de développement local ou de protection de notre cadre de vie.

Afin de préserver la biodiversité, notamment "ordinaire" sur tout le territoire, le Grenelle 2 a prévu de construire d'assurer les continuités et les proximités entre milieux naturels permettant aux espèces de

circuler et d'interagir et aux écosystèmes de fonctionner grâce à la mise en œuvre **des trames vertes et bleues**, via les schémas régionaux de cohérence écologique. **Ce projet de LGV va à l'encontre de ces mesures.**

Il est pour le moins curieux, au stade du débat public, de ne parler que des risques d'impact potentiels. L'impact réel du projet doit être examiné avant toute décision, et non après qu'un scénario ait été retenu. Pourquoi ne pas avoir réalisé d'inventaires naturalistes complets avant tout choix de scénario ??

D'ailleurs RFF se concentre sur les sites déjà protégés juridiquement en indiquant les efforts à faire pour minimiser les impacts, se contentant d'évoquer la nature plus ordinaire, apparemment peu digne d'intérêt ! La méthodologie employée par RFF est réalisée pour minimiser les risques de recours juridiques et non pour préserver la nature ! **En outre, l'évaluation des écosystèmes n'est pas prise en compte dans les études de RFF.**

Quels avantages écologiques ?

Ce projet ne vise pas à favoriser les transports en commun puisque les trajets moyens et courts n'intéressent guère RFF ou la SNCF, notamment en terme de rentabilité. De plus, comme il est dit plus haut, le fret est à peine évoqué. Ce projet de LGV ne représente donc pas une alternative sérieuse à l'utilisation de la voiture et encore moins au transport routier de marchandises

Quant au report modal du trafic aérien il sera négligeable. En quoi cette ligne sera-t-elle écologique ?

En ce qui concerne la très grande vitesse, ce type de train consomme trois fois plus d'énergie qu'un train de ligne classique. Là encore, quel est le gain écologique ?

Les impacts environnementaux non évoqués ou sous-estimés

Sans même évoquer les impacts liés à l'ampleur du chantier à sa durée, ce projet de LGV générera un grand nombre de nuisances tout au long de son exploitation. Ces problèmes apparaissent déjà alors même que des chantiers sont en cours ou des lignes récemment mises en service : un exemple, l'utilisation reconnue de produits phytosanitaires. Ainsi, à l'occasion du colloque de septembre 2010, Biodiversité et ferroviaire, on apprend que C. Penone et J.P. Pujols spécialistes de la maîtrise de la végétation à la SNCF, admettent *“qu'avec 30000 km de voies à traiter; la SNCF, après avoir essayé de traiter par arrachage ou brûlage les plantes envahissant les talus ou les voies et recherchant la rapidité (traitement par train roulant à 80 km/h)est “obligée” de revenir à la pulvérisation chimique... “Il n'existe pas d'alternative viable”*

Autre exemple, le bruit : RFF annonce qu'il respectera les normes en matière de bruit datant de 1999. Il n'envisage pas que les normes futures puissent être plus contraignantes.

De même, RFF assure que tout ce qui n'a pu être évité est compensé strictement dans le cadre des obligations réglementaires. Or, sur certains chantiers LGV, les compensations n'ont pas même été réalisées (1 passage à faune tous les 4 km, etc.).

Les milieux naturels impactés sont tous riches en biodiversité. Des espèces emblématiques de ces milieux seront directement menacées, la plupart étant des espèces protégées : loutre, castor, chiroptères, batraciens, rapaces, cistude, etc. Aucune mesure compensatoire ne saurait dédommager la perte d'une

espèce animale ou végétale. Sur d'autres chantiers de LGV, des espèces d'intérêt communautaires et des espèces protégées au niveau national n'ont pas ou peu été prises en compte dans les dossiers d'enquête publique (exemple, la ligne entre Bordeaux et Tours). RFF est coutumier de ce genre de pratiques !!

Les espèces animales ou végétales plus ordinaires sont tributaires des milieux naturels pour la reproduction, la recherche de nourriture, la migration ou la dispersion. Aucune compensation ne saurait éviter l'appauvrissement génétique, la fragmentation des populations, les obstacles créés et les dérangements qui résulteront du projet de LGV. De telles perturbations peuvent conduire à l'extinction locale d'une espèce.

Par ailleurs, les expériences montrent hélas 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...).

Enfin, il nous apparaît étonnant que RFF ne prenne absolument pas en compte la biodiversité dans sa globalité. Il ne suffit pas de déplacer ici et là une espèce, de planter quelques arbres, pour espérer compenser les atteintes du projet. Ces atteintes peuvent-elles être appréciées sans comprendre les enjeux de la biodiversité : son rôle, les services rendus aux hommes (la pollinisation, la ressource en eau, etc.) ?

CONCLUSION

En résumé, ce projet de LGV gourmand en énergie et en espace, ne répond à aucun des grands enjeux environnementaux pourtant débattus en France et en Europe : le réchauffement climatique et la nécessité de réduire nos consommations d'énergie, la perte de la biodiversité pourtant fort alarmante, la perte de terres agricoles. Nous nous opposons à ce projet et demandons que soit privilégiées de véritables alternatives comme l'amélioration et la modernisation du réseau existant, ou la création de lignes de proximité en utilisant des techniques plus écologiques comme le train pendulaire, une cohérence dans les politiques publiques, pour rendre le chemin de fer plus attractif, sans le mettre en compétition avec les voies aériennes et routières qui sont par ailleurs largement subventionnées.



AVES France
16 Montbernard
58390 Dornes
contact@aves.asso.fr
<http://www.aves.asso.fr>

COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE À 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