



NOTE DE POSITIONNEMENT

Le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris, Orléans, Clermont-Ferrand, Lyon (POCL)

PREAMBULE

Au stade actuel, les fédérations de France Nature Environnement (FNE) concernées par le projet ne souhaitent pas prendre de position de principe, qu'elles soient favorables ou défavorables, sur ce projet de Ligne à Grande Vitesse. En revanche dans une approche provisoire, et avant informations complémentaires, tant du point de vue économique, environnemental que sur l'aménagement du territoire, FNE fait part des commentaires suivants.

I. Quels grands objectifs et fonctionnalités pour ce projet

Le projet inscrit dans le Grenelle de l'environnement à l'horizon 2020 et dans les 2500 kms de lignes nouvelles prévues l'est en raison pré supposée de la saturation de la ligne Paris-Lyon à un horizon de 10 ans. Les fédérations s'interrogent sur l'opportunité de cette inscription et des éléments probants devront appuyer l'impossibilité de dédoubler la ligne existante.

La priorité aux LGV se fait, avec un coût colossal, au détriment trop souvent du trafic de proximité et de la priorité au maintien et au développement des réseaux ferroviaires existants, qui ne sont ni entretenus ni optimisés pour développer un transport de fret permettant d'irriguer les territoires et un service public de transport en commun accessible à tous.

Les nouvelles lignes à grande vitesse ont un très fort impact environnemental et financier alors que la dette publique est déjà très élevée. Le financement devra incomber en partie aux collectivités territoriales au risque d'aggraver la pression fiscale. En cas de stabilité de cette pression, le budget « infrastructures » des collectivités territoriales sera donc augmenté au détriment d'autres engagements tels que l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments, les mesures de restauration des milieux naturels ou d'autres orientations découlant du Grenelle.

Nous sommes donc amenés à nous interroger sur l'expansion aberrante des infrastructures de transports qui peuvent déstabiliser, voire geler le développement local. Il n'est plus viable de favoriser la concentration anormale des trafics et des productions seulement sur les grandes métropoles.

Le projet va bien sûr proposer des hypothèses de développement. Toutefois, de nombreuses incertitudes demeureront (évolution de la population, coût du pétrole, possibilités budgétaires,...). Avoir une expertise exhaustive de ces enjeux nous paraît illusoire et, par expérience, nous savons que la justification officielle de la construction de ces nouvelles lignes se fait systématiquement sur des hypothèses de trafics et de rentabilités socio-économiques qui resteront à confirmer, ainsi que souvent sur une sous-estimation des coûts de réalisation pour mieux « vendre » un projet dont l'utilité réelle n'est pas totalement démontrée.



C'est tout l'objet du nouveau Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) de s'appuyer d'abord sur des indicateurs fiables. Nous demandons donc que ceux-ci servent de base aux démonstrations.

II. Développement et stratégies territoriales

La desserte des territoires et l'optimisation des voies existantes, qui sont la solution alternative la plus acceptable d'un point de vue environnemental, et à un coût financier bien moindre que la construction de nouvelles lignes (20 fois moins chère au km), correspondent à la mise en œuvre en France de l'article 1 de la Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (solution préconisée aussi par le « Livre Blanc de Delors »).

Dans ces conditions, les fédérations défendent une conception de l'aménagement qui couvre les besoins de déplacement local au même titre que la possibilité d'accéder aux grandes distances. Les projets futurs doivent donc marier desserte locale et LGV. Les moyens financiers, particulièrement contraints, ne doivent pas viser la seule extension de la grande vitesse. Il faudra donc que le projet puisse démontrer les capacités à ne pas assécher les lignes locales qu'il s'agit de reconsidérer. Le projet doit pouvoir croiser LGV et autres lignes locales et leurs interrelations. Plus largement, le projet doit aussi être analysé au vu des stratégies territoriales en matière de préservation de l'environnement et de la biodiversité.

Les fédérations souhaitent privilégier les gares existantes et intra-muros. Tout dépendra donc de l'utilisation des gares actuelles et de la localisation des gares nouvelles éventuelles. Au stade actuel de la réflexion, avec des fuseaux de 10 km de large, les conséquences sur l'aménagement des agglomérations sont difficilement prévisibles. Les fédérations ne sont pas favorables aux nouvelles gares TGV en pleine nature.

III. Transport et offres de service

Elles donnent donc la priorité à l'augmentation des fréquences et de la régularité, par rapport aux gains de temps.

Tout dépendra alors de la desserte du réseau actuel. Quelle sera l'évolution des offres de services actuels : Teoz, Corail, Intercités. Seront-ils améliorés en lien avec la desserte TGV de quelques pôles ?

Nous craignons particulièrement que l'effort financier nécessaire pour la LGV se fasse au détriment des autres liaisons.

Le dossier pour le débat public doit aborder des questions plus fines sur l'exploitation, qui a des conséquences directes sur la conception future du projet. Par exemple pour des vitesses de 280, 320 ou 360 km/h, il serait utile de mettre en regard, face aux gains de temps :

- le surcoût des investissements
- l'usure du matériel et des infrastructures
- l'augmentation de la consommation électrique
- l'augmentation des incidences sonores



Aller toujours plus vite a des avantages faciles à comprendre, mais aussi des coûts et des inconvénients qu'il faudrait chiffrer et communiquer.

Peut-on vraiment avoir ces éléments pour un déplacement comme Clermont-Paris, ou Orléans-Paris ? Ainsi que l'incidence sur le prix du billet au km ?

IV. Enjeux environnementaux

Dans le contexte actuel, les enjeux environnementaux ne pourront être complètement appréhendés qu'au stade des avant-projets ou plutôt du tracé retenu.

Toutefois, il est évident que toute ligne LGV nouvelle entraîne un fort impact environnemental : fragmentation du milieu, impacts sur la trame verte et bleue et les continuités écologiques, destruction d'habitats naturels, d'habitats d'espèces sauvages et d'être vivants, consommation d'espaces, drainage des terrains aquifères, bruit... Nous ne nous faisons pas d'illusion sur les effets d'une telle infrastructure sur les milieux qui sont déjà fortement dégradés pour partie.

Comment préserver non seulement les espaces protégés (ex RN, PN ...) et labellisés (ex ZNIEFF, N2000, PNR), et les espèces sauvages et leur habitat protégés, mais aussi les zones humides, la morphologie dynamique des cours d'eau traversés, le bocage, les espaces agricoles, les espaces de la trame verte et bleue, les continuités écologiques, et la biodiversité commune ?

Les fédérations demandent ainsi que soient réalisés :

- des diagnostics environnementaux précis sur l'ensemble des territoires d'études pour identifier tous les impacts négatifs environnementaux ;
- des inventaires naturalistes pour toutes les communes concernées par les fuseaux.

Elles demandent aussi que soit intégré le coût global de la biodiversité et soient mesurés les risques que ferait courir l'infrastructure sur les espaces ainsi que les espèces sauvages et d'étudier les solutions pour y remédier (en premier lieu les solutions alternatives et les mesures d'évitement, puis de réduction et en dernier recours de compensation).

CONCLUSION

Les fédérations ne prennent pas encore position sur ce projet, et préconisent de focaliser le débat public sur les thèmes suivants :

- Opportunité du projet et solutions alternatives
- Justification de la création de cette ligne spécifique pour diminuer les transports routiers et aériens
- Justification en matière socio-économique du projet pour toute la population
- Justification environnementale du projet et du programme d'aménagement lié
- Quel coût et quel financement ?



- Aménagement du territoire équilibré de la LGV nouvelle en privilégiant l'existant et la desserte locale
- Réflexion sur les caractéristiques des voies et des trafics. Le "toujours plus vite" n'est pas l'objectif premier
- Réflexion sur la vitesse
- Identification précise par des inventaires des zones à enjeux liées à la biodiversité sur l'ensemble de la zone d'étude globale (par exemple inventaire de type ABC), contournement impératif des zones à enjeux de biodiversité et maintien des continuités écologiques.