

“Poitou-Charentes Nature”

Union Centre Atlantique
pour la Protection de la Nature et de l'Environnement

Réseau Ferré de France
Mission LGV Poitiers-Limoges
3 rue de la République
45000 ORLEANS
lgvpoitierslimoges@rff.fr

Fontaine-le-Comte, le 15 décembre 2010

Objet : Avis sur le projet de LGV Limoges-Poitiers en fin d'étape 2

Nos réf : C6/IK1/Avis LGV PL.doc/BF

1. BILAN DE LA NON-CONCERTATION.

Conviés à produire un avis pour le 15 décembre dans un délai scandaleusement réduit, nous n'avons pas pris en compte les documents arrivés le 13 décembre : bilan de la concertation et addendum environnemental.

1. 1. L'ABSENTE DE TOUT DOSSIER.

Nous nous interrogeons sur les raisons qui ont poussé RFF à diffuser un dossier amputé d'un élément essentiel d'appréciation : l'étude socio-économique et les prévisions de trafic qu'elle induit. Le bureau d'études qui en a la charge a pris du retard. On le comprend... Plus étrange encore : si comme l'annonce RFF, le dossier doit parvenir sur le bureau du Ministre avant fin 2010, cette étude, attendue pour courant janvier 2011, ne sera pas jointe au dossier fourni au Ministre... A moins qu'il ne se contente des quelques pages de banalités de base fournies dans le dossier de fin d'étape 2 sous l'étiquette « socio-économique ».

Cette micro-étude évoque les « effets d'image » et de « notoriété » induits par les LGV, glose sur une psychothérapie LGV de « renforcement de la conscience et de la confiance des acteurs locaux en leurs atouts » mais n'aborde l'avenir économique post LGV que pour signaler un modeste retour d'expérience sur Marseille et Nantes : des « répercussions » très décalées dans le temps sur le tertiaire supérieur et le tourisme. Prudent, l'auteur s'interdit d'extrapoler pour Limoges, faute d'un véritable « système métropolitain ». Une seule prévision : l'accroissement de la mobilité des catégories sociales déjà « fortement mobiles ». Accroissement donc de la fracture ferroviaire.. Quant à l'effet « création d'emplois » tant vanté par le lobby pro-LGV-Poitiers-Limoges, il faudra sans doute attendre le véritable dossier économique du bureau d'études « MIRAGE ».

Cette étude fantôme a déjà beaucoup fait parler d'elle : le 21 avril 2010, le représentant de la SNCF contestait, dans le cadre d'un atelier thématique, les prévisions de trafic surestimées communiquées par RFF ainsi que les temps de trajet minimisés, sans que cette esquisse de contre-expertise ne donne lieu à une réplique documentée(cf CR par RFF). Seule réponse : le Garant de la « concertation » regrettant dans son rapport de fin d'étape 2 (p.15) que la SNCF se soit exprimée dans le cadre d'un atelier ouvert aux associations ! Bravo la transparence !



14 rue Jean Moulin – 86240 FONTAINE LE COMTE
☎ 05.49.88.99.23 📠 05.49.88.98.78 Courriel : pc.nature@laposte.net
www.poitou-charentes-nature.asso.fr

Association Loi 1901 affiliée à France Nature Environnement, agréée au titre de l'article 40 de la Loi du 10 juillet 1976 relative à la Protection de la Nature et de l'article L.160 -1 du Code de l'Urbanisme, dans un cadre interdépartemental.



Le 24 août 2010 en Préfecture de Poitiers, lors d'une réunion de préparation du Comité des Financeurs des Etudes, les associations présentes, dont Poitou-Charentes Nature et Vienne Nature, contestent les prévisions de trafic et, devant les explications confuses de RFF, obtiennent l'accord du Préfet pour un groupe de travail où RFF prendra le temps de s'expliquer... A la mi-décembre, nous attendons encore que cet engagement soit tenu, malgré le rappel effectué par Poitou-Charentes Nature auprès du Préfet le 28 septembre 2010. Mais l'étude absente avait semé le trouble bien avant : en amont, RFF a refusé l'intervention sur les aspects socio-économiques et prévisions de trafic, en atelier thématique « fonctionnalités », d'un expert de Poitou-Charentes Nature, attaché au pôle « Transport-Mobilité Durable » de France Nature Environnement.

L'argument allégué fut simple : « ce type de réflexion est prématurée. »

Bref, il est toujours trop tôt pour se préoccuper de l'essentiel ! Car il s'agit bien d'une approche décisive : qu'est ce qui peut aujourd'hui convaincre les financeurs d'arrêter les études sur le projet de RFF, puisque ni le saccage environnemental ni le déni d'aménagement du territoire ne semblent suffire ? IL SUFFIRAIT SANS DOUTE QUE SE DEGONFLE LA BAUDRUCHE DE LA LGV CREATRICE D'EMPLOIS PERENNES.

Il est surprenant que le Comité des Financeurs des Etudes d'août dernier ait approuvé le projet de RFF en l'absence d'étude socio-économique. Il est étrange qu'aujourd'hui RFF sollicite des avis formels en l'absence de cette étude. Espérons que le Ministre refusera de se prononcer sans que ses services n'aient eu le temps d'étudier de près les modèles prédictifs que RFF finira par produire.

1.2. UNE CONCERTATION EN TROMPE L'ŒIL.

1.2.1. LA « CHARTE » ou L'ART DE S'ASSEOIR SUR LES REGLES :

Une « Charte » de la concertation a été octroyée sans prise en compte des demandes associatives formulées dès sa présentation le 25 septembre 2008 à Limoges.

Voici deux exemples de cette « révolution culturelle » comme l'écrit le Garant (p. 5 de son rapport) : refus d'un délai d'au moins 2 semaines entre envoi des documents et tenue de l'atelier..C'était pourtant la condition d'une participation éclairée des associations et des services de l'Etat. Quant à l'intervention en ateliers d'experts proposée par les associations, cette demande, basique, a été péniblement accordée moyennant des conditions qui l'interdisaient : il aurait fallu que l'intervention soit improvisée dans les huit jours, entre convocation et atelier (ou soit organisée sur un ordre du jour inconnu avec date et lieu inconnus !). Elle devait de plus être subordonnée à une décision à chaud de cet atelier, libre d'accepter ou non l'expert. Résultat : RFF s'est assuré le monopole des expertises. En annonçant huit jours à l'avance une intervention d'expert sur le bruit le 20 janvier 2009, il a interdit de facto tout exposé alternatif. Quelques minutes de débat ne peuvent répondre à un exposé de bureau d'études. Plus tard, l'intervention d'un second bureau d'étude sur le bruit sera elle aussi parachutée sans le préavis qui aurait permis de produire un expert sur un thème où RFF se sait contesté sur les terrains scientifique et technique(mode de « mesurage », validité du modèle MITHRA fer,...)..et attendu au tournant par les communes péri-urbaines traversées (telle Le Palais S/Vienne). Ce souci de verrouiller l'information contredit la volonté de concertation affichée.

L'idée, venue du CNDP, d'une règle du jeu acceptée par tous était pourtant séduisante Mais RFF ne pouvait respecter aucune règle, étant donné son objectif : gagner une course contre la montre afin de mettre les « partenaires » hors d'état de suivre le rythme et afin, surtout, de lancer l'enquête publique avant les dates d'application des arrêtés issus des lois Grenelle. Exemple flagrant : malgré l'accord de tous sur la règle proposée par RFF d'éviter toute zone identifiée comme « enjeu très fort », brusquement la règle est remplacée : évitement de toute zone qui cumule TROIS enjeux très forts. Sinon, argumente RFF, on ne passe pas. C'est une démonstration lumineuse : puisqu'il faut à tout prix passer, changeons la règle et supprimons la

notion d'évitement.. Et rendons inutile la concertation engagée sur les critères de définition d'un enjeu Moyen, Fort, Très fort.

Tout ceci a fait de la Charte une pure opération de communication, au demeurant mal mise en scène : personne ne l'a signée.. Ce raté nous a laissé les coudées franches pour diffuser l'état des ZPP lorsqu'il est devenu évident que les « ateliers de concertation » servaient à protéger la confidentialité du projet : le huis-clos entre RFF, administrations et associations, excluait élus et riverains potentiels. Le Garant écrit dans son rapport que RFF a attendu la réunion du 27 avril 2009 en Préfecture de Poitiers pour découvrir que les élus, alertés par nos soins, étaient demandeurs d'information par voie de réunions publiques.

1.2.2. CONTENU de la CONCERTATION.

RFF n'a jamais promis de co-décision, et nous avons toujours été d'accord là dessus:c'est aux élus de décider, en fonction des mandats reçus. Nous ne revendiquons aucune part de décision.

Rapide définition : une concertation permet d'envisager en fonction des critiques et des propositions des solutions alternatives qui sont étudiées et proposées aux élus. Ce que RFF a conduit sous le nom de « concertation » s'est limité à une information détaillée en temps réel : elle a permis de suivre, le nez dans le guidon, les avancées et les tâtonnements des bureaux d'études. Ce n'est pas négligeable. Mais ce n'est que de l'information.

La participation demandée aux acteurs, associatifs ou institutionnels, a été de l'ordre du pense-bête : n'oubliez pas que TOUS les affluents de la Gartempe sont concernés par la réglementation Natura 2000. C'est grâce à ce type de coopération que RFF a évité d'oublier les mines d'uranium limousines pour dessiner ses premières ZPP, et gagner du temps.

RFF argue des choix qu'il a proposés entre « variantes ». Il s'est agi de choisir entre Charybde et Scylla. Exemple à Aslonnes : soit impact sur la ZNIEFF des sources tuffeuses, soit impact sur le hameau de Vaintray. C'est de bonne guerre pour tenter d'opposer défenseurs de la nature et défenseurs du cadre de vie. C'est une tactique vouée à l'échec quand les APNE associent les deux objectifs et que maires et riverains manifestent un fort attachement à leur patrimoine naturel.

Tout le travail d'examen en ateliers des très nombreuses possibilités théoriques de passage s'est révélé inutile puisque seul l'impératif de gain de temps était au final considéré comme décisif dans les drôles de « synthèses » concoctées par RFF. Cette règle n'a subi qu'une exception, imposée par le Comité des financeurs de novembre 2009 : le raccordement PB3 Sud choisi sur Iteuil-Aslonnes (Sud de Poitiers) présente un handicap de 2 minutes mais permet d'éviter des ouvrages d'art trop coûteux sur le Clain et des complications politiques : on épargne la CAP (Grand Poitiers).

Nombre de « variantes » proposées à la réunion N°3 de l'atelier Environnement se sont révélées fictives : tous les « jumelages » avec la ligne actuelle étaient voués à être récusés pour des raisons techniques et de sécurité qui limitent la vitesse à 220 km/h. Quant aux HUIT sites de raccordement possibles au Sud de Poitiers, RFF en élimine QUATRE, dont les deux envisagés sur la ligne actuelle Limoges-Poitiers, sans attendre la réunion N°4 et sans débat, comme s'ils n'étaient là que pour la figuration.

Aucune prise en compte de la demande conjointe des 2 DIREN pour l'étude de « solutions complémentaires » (Avis du 12.12.06).

2. LE FOND DU PROBLÈME.

2.1 RÉHABILITATION DES LIGNES ACTUELLES.

2.1 1. **POITIERS-LIMOGES** : sa réhabilitation n'est pas un fantasme : elle a déjà été engagée avec succès (trajet de bout en bout en 1h30) par les Régions, après ¾ de siècle de quasi abandon. Une seconde phase doit être étudiée afin de mettre Limoges à environ 1h de Poitiers : même « lourde », cette modernisation coûtera infiniment moins cher qu'une LGV et jouera un rôle décisif dans le désenclavement des territoires ruraux du Limousin et du Sud-Vienne (Montmorillonnais, Lussacois). C'est le seul choix socio-économique qui réponde aux besoins de territoires ruraux enclavés. Nul n'imagine la survie d'une ligne secondaire en parallèle avec une LGV confisquant tout le trafic de bout en bout : une LGV condamnerait à terme la ligne historique à la mort lente.

Sur le plan environnemental, l'utilisation de l'emprise de la ligne actuelle aura l'immense avantage de ne pas créer une seconde barrière, bien plus dommageable pour la circulation des espèces. Nous ne rêvons pas : la localisation de tronçons à 2 voies et l'éventuelle rectification de courbes poseront des problèmes d'insertion. Mais sans commune mesure avec ceux d'une LGV.

L'étude a été éludée par RFF au nom du sacro-saint impératif de vitesse. Elle doit être conduite par un organisme indépendant, dans l'esprit de l'audit du réseau ferré réalisé par l'École Polytechnique de Lausanne et envisager toutes les possibilités : électrification, passages à 2 voies, rectifications de tracé et de profil en long.. Pas question d'une LGV au rabais, mais d'une ligne adaptée à des TER rapides : on sait faire circuler des TER-Grande Vitesse à 160 km/h.

Cette étude est de droit : une des conclusions du Débat Public auquel RFF et le lobby LGV se réfèrent sans cesse a été le choix de l'« option centrale » dans toutes ses variantes, y compris l'utilisation du tracé actuel, situé dans le fuseau retenu. Nous l'avons rappelé sans cesse : cette utilisation est une VARIANTE à l'intérieur de l'option centrale.

Adressée à Vienne Nature, une lettre de RFF datée du 4 septembre.2007 le confirme sous la signature du Chef du Service Projets d'Investissements : « la réutilisation pour tout ou partie de la ligne actuelle Poitiers-Limoges s'inscrit dans le cadre de l'option centrale. ».

Et la Région Poitou-Charentes le réclame très officiellement, alors qu'elle est un des deux plus gros financeurs potentiels... Elle évoque la loi d'août 2009 (art 12) qui prévoit à propos du programme de lignes nouvelles une concertation avec les collectivités territoriales et particulièrement les Régions, notamment « sur les priorités » et « les alternatives à la Grande Vitesse. »

2. 1.2. **LIGNE POLT** ; Une LGV Poitiers-Limoges condamnerait toute modernisation de la ligne historique reliant Limoges à Paris, malgré les efforts déjà consentis par les régions. Nous renvoyons à l'argumentaire de Limousin Nature Environnement, de l'Association «Urgence ligne POLT » et du « Collectif Non LGV-Oui POLT » pour un raccordement de Limoges et du Limousin au réseau LGV par cette ligne, naguère la plus rapide de France.

2.1.3. **SAUVER LE RESEAU** ; la remise à niveau et la modernisation du réseau existant, y compris la réouverture de certaines lignes fermées au trafic est une des priorités du Grenelle Les ralentissements chroniques, les défaillances actuelles liées au froid ne font qu'illustrer les problèmes d'insuffisance d'entretien et de panne dans la modernisation d'un réseau pourtant exemplaire par son maillage du territoire.. Nos demandes s'inscrivent dans ce cadre national.

Nous souhaitons qu'une ligne TER moderne entre Poitiers et Nantes prolonge une ligne rénovée Limoges-Poitiers afin d'ouvrir Limousin et Poitou sur la métropole nantaise.

Nous constatons que l'électrification de Tours-Vierzon préfigure un axe Europe centrale-façade atlantique qui ne passe pas par Poitiers-Limoges et nous espérons qu'il complétera la future

Autoroute Ferroviaire Atlantique pour engager un report sur le rail de l'augmentation prévisible du fret routier.

2.2. TGV : UNE TECHNOLOGIE INADAPTEE AUX TERRITOIRES

2.2.1. « ON NE PASSE PAS »

Nous n'avons pas grand mérite à avoir prévu, dès la phase Débat Public, qu'aucun tracé conforme au cahier des charges LGV n'était possible entre Limoges et Poitiers, sauf à payer un prix disproportionné en saccage de la biodiversité et du cadre de vie. Il suffisait de connaître un tant soit peu les territoires concernés : paysages bocagers, réseau remarquable de cours d'eau et de zones humides, flore et faunes protégées ; habitat dispersé..

Il suffisait de se référer à la bibliographie et aux connaissances des associations de protection de la nature et de l'environnement et du Conservatoire Régional d'Espaces Naturels. Le travail de terrain l'a confirmé. Mais RFF s'est refusé par dogmatisme à modifier son cahier des charges en fonction des contraintes du territoire. Il a considéré comme non négociable le dogme du « Limoges à 2 heures de Paris ». Derrière cette exigence attribuée aux « grands élus » de Limoges et Poitiers, se cache la conception rigide que se fait RFF de la grande vitesse : il faut absolument une ligne adaptée à une vitesse « normative » de 350 km/h., donc exploitable à 320, d'où des impératifs de courbure et de profil en long draconiens. D'où une chasse implacable à la minute perdue. Et le refus d'éviter les zones à très fort enjeu biodiversité dès que RFF s'est rendu à l'évidence : on ne passe pas.

C'est déjà une violation de la loi : dans la trilogie évitement-réduction d'impact- mesures compensatoires, c'est l'évitement qui est PREMIER. Une fois de plus, RFF considère que les futures compensations qu'il lui faudrait bien concéder (si le projet se réalisait) valent permis de détruire.

2.2.2. UNE ZPP DE COMBAT.

Résultat : une ZPP dite « de moindre impact » qui compromettrait de manière irrémédiable le capital naturel des régions.

2.2. 3 CONTINUITES : A VOIR PLUS TARD.

Cette ZPP a été définie avant les études qui permettront d'identifier les continuités écologiques-réservoirs de biodiversité et zones tampon- et donc les Trames Vertes et Bleues. L'infrastructure devra pourtant les prendre en compte. L'état initial (Dossier B) se contente de résumer des généralités pour montrer que RFF sait qu'une approche fonctionnelle est désormais obligatoire. Il énumère les espèces protégées et les habitats menacés sans description des corridors, bien que l'impact destructeur d'une infrastructure linéaire de transport réside d'abord dans l'effet barrière et le cloisonnement de l'espace.. Peu importe que les futures études sur les continuités soient de qualité : RFF n'en tiendra aucun compte puisque le tracé est défini. C'est un retour d'expérience que nous devons à la LGV-SEA.

2.2.4. DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX MAJEURS.

Malgré les délais imposés, l'approche de l'état initial identifie déjà des enjeux qui justifient pleinement notre demande d'évitement. Cette exigence sera réitérée par le Comité National de Protection de la Nature, qui ne badine pas avec les espèces et les habitats protégés et par la Commission européenne, très vigilante à l'égard des espèces et habitats d'intérêt communautaire, dans et hors zones Natura 2000..

Quelques enjeux majeurs en Vienne:

- **habitat** aux Treilles (Vaintray) ; au Benest, à Pouzac (La Villedieu), aux Bordes (Gouex)
- les **vallées** :

- = vallée du Clain et sa zone inondable : habitats naturels (prairies humides du Port et de La Grève à Iteuil ; aulnaie-frênaie) ; loutre et castor ; territoire des Chiroptères ; espèces piscicoles patrimoniales ; corridor pour migrateurs ; paysage (tranchée dans le coteau de Vaintray). Proximité des sources tuffeuses de Port Laverré (enjeu très fort)
 - = vallée de la Vienne chiroptères ; loutre et castor ; oiseaux patrimoniaux
 - = Dive, Petite Blourde (Écrevisse à Pattes Blanches), Miosson, et les autres.
 - **Amphibiens** : les Grêles (La Villedieu) ; bois de la Pitage (Lhommaizé) ; Puits des Châtaigniers (Mazerolles) ; site de reproduction près des carrières Maillocheau à Mazerolles/Gouex ; Fosse aux Loups (Lussac) ; étang de la Pièce du sapin à Persac ; Lathus St Rémy ;
 - **Avifaune** : oiseaux de plaine (Aslonnes) ; espèces patrimoniales au Bois de l'Abbé et de Vernon ; à Fleuré et Dienné. ; vallée de la Dive ; hivernage et nidification aux étangs de Maleffe, Grosbot (Persac), Bois des Essarts du Chanceau (Persac) ; Brades de Ligaudière (Moulismes)
 - **boisements à grande faune et chiroptères** Parc au Chevreuil (La Villedieu) ; Bois de Vernon ; bois de Pouzioux, Bois de Daim...
 - **enjeux floristiques** : mare et Bois de Laffa (Fleuré) /Lhommaizé) ; ruisseau des Ages (Persac) ; Pièce de la Croix (Moulismes) ; herbiers aquatiques à Potamot (Fosse aux Loups)
 - **Habitats naturels** (18) : lande humide à la ferme de Pouzac (La Villedieu) et à Dienné (bois de Saudour) ; pelouse calcicoles (rive droite de la Dive à Lhommaizé) ; chênaies sessiflores (Bois des Renaudières à Mazerolles ; bois de L'Etang à Persac) ; habitat d'intérêt communautaire au ruisseau des Ages à Persac (Etang de la Crouzette) ; aulnaie marécageuse à Carex (Etang des Moulins à Mazerolles) ; landes arbustives de lisière (Bois du daim) eaux stagnantes à Odonates : source de Font l'Agneau (Lhommaizé) ; tourbière aux Brandes de Lavaud (Moulismes):landes à bruyères à Lhommaizé-Mazerolles.
 - **Territoires de chasse et corridors à chiroptères** : ruisseau de Goberté à Mazerolles, vallée de la Petite Blourde
- L'état initial pointe l'Etang de la Crouzette comme « l'élément le plus remarquable de la ZPP » (au moins 3 espèces protégées) mais ce type de hiérarchisation des enjeux, outre qu'il est prématuré, constitue un quasi feu vert à la destruction d'habitats tout aussi importants.**

CONCLUSION : le projet de LGV Limoges-Poitiers est incompatible avec un développement soutenable de nos régions : il manifeste une totale méconnaissance des besoins urgents de décloisonnement des territoires ruraux ;il ignore la valeur intrinsèque, mais aussi sociale et économique de leurs richesses en biodiversité. Nous sommes solidaires de l'ensemble des associations et collectifs citoyens qui proposent une réhabilitation des deux lignes historiques concernées et l'abandon pur et simple du projet de LGV Poitiers-Limoges.

Pour Poitou-Charentes Nature
le Président,
Pierre GUY

