

Synthèse du Livre Blanc : Rapport commandité par le **Comité TGV Réaction Citoyenne** (24 associations entre Tours et Bordeaux)*, réalisé dans le cadre des **projets collectifs de l' Institut d'Etudes Politiques sous la tutelle de M Pierre Lascoumes**, Directeur de Recherche du CNRS au Centre de Recherches Politiques de Sciences Po (CEVIPOF-CNRS).

LGV Sud Europe Atlantique Synthèse du Livre Blanc

Contacts :

Vienne et Sud : Comité TGV Réaction Citoyenne Patrick LANTRES
Tél. : 06 81 13 67 91- Centre socio culturel La Comberie 86440 Migné-Auxances
réaction-tgv@wanadoo.fr

Indre-et-Loire : Comité de protection des Coteaux Solange Vivier :
Tél. : 02 47 65 50 69 - Les Berthelots 37800 Sepmes - solvivier@wanadoo.fr

*avec le comité de protection des Coteaux (37).

Ce travail est porté à la connaissance du public pour le service de l'intérêt général et par solidarité avec la ville martyre de Maillé.

Problématique et objet du Livre Blanc

Le Livre Blanc a pour principal objet de présenter une synthèse des réflexions, des enjeux ainsi que des incertitudes qui ont accompagné le projet de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA). Commandité par l'association Comité de Protection des Coteaux de Sainte-Maure, Draché, Sepmes (37), et le Comité TGV Réaction Citoyenne (24 associations entre Tours et Bordeaux), ce rapport est le fruit d'un travail de quatre mois. Les recherches et les enquêtes ont été menées par six étudiantes et étudiants de l'Institut d'Études Politiques de Paris (4^e année), dans le cadre d'un projet collectif, sous la tutelle de M. Pierre Lascoumes, directeur de recherche du CNRS au Centre de Recherches Politiques de Sciences Po (CEVIPOF-CNRS).

D'origines très diverses et faisant fi de toute affiliation partisane, les rédacteurs de ce Livre Blanc se sont avant tout attachés non à susciter une polémique autour de ce projet, mais à rendre compte des diverses positions en présence : celle des porteurs du projet — dont le principal est le maître d'ouvrage Réseau Ferré de France (RFF) — et celle des contestataires (associations et politiques qui mettent en avant les multiples inconvénients du projet). Ils se proposent de soulever les principales questions qui structurent le débat. Ceci afin de permettre au grand public de se faire une opinion documentée sur ce sujet.

Pour ce faire, les auteurs se sont interrogés sur les diverses problématiques liées à la construction d'une nouvelle Ligne à Grande Vitesse entre Tours et Bordeaux : aspects techniques, économiques, environnementaux, institutionnels et humains, mise en place de la concertation. Ils se sont efforcés de conserver une approche objective et critique par rapport au projet. Après avoir pris connaissance d'une importante documentation, ils ont aussi tenu à prendre contact avec les personnes concernées et à se rendre sur le terrain.

Les résultats des documents et des entretiens menés sont organisés en trois parties :

Après un historique, une première partie présente et discute les avantages du projet de la LGV SEA tels que présentés par le maître d'ouvrage RFF

La seconde partie est consacrée à la discussion de l'impact tel que RFF l'évalue.

La troisième partie s'attache aux mobilisations citoyennes (élus locaux et nationaux, militants associatifs) aux points forts de la contestation et des propositions alternatives.

Historique du projet LGV SEA

Rappel des principaux événements

C'est en 1938, qu'est créée la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français). Dès 1972, débutent les premiers essais en ligne concluants d'un train à grande vitesse. Deux ans plus tard, la décision est prise de relier Paris à Lyon, par TGV, en deux heures. En 1981, les liaisons commerciales sont ouvertes. À partir de 1987, le gouvernement décide de réaliser un réseau à grande vitesse, destiné à rapprocher les régions françaises. Le pari est tenu. En 2000, la France possède 48 % du réseau à grande vitesse européen devançant l'Allemagne (22 %).

Le projet de liaison à grande vitesse **Paris-Bordeaux** est-né en 1973 lors des premières études menées par la SNCF concernant la région du Sud-ouest de la France. Elles aboutissent à la mise en service du TGV Paris-Tours en 1990.

Le 1^{er} avril 1992, lors de l'approbation du schéma directeur national des liaisons à grande vitesse, le projet de « LGV Sud Europe Atlantique », alors appelé « LGV Aquitaine », est retenu afin d'assurer la desserte de la façade atlantique.

Perspectives

Le projet de la LGV SEA se compose de deux phases non synchrones : au Sud, la section de parcours **Angoulême-Bordeaux**, puis, au Nord, la section **Tours-Angoulême** composée de deux sous-sections Tours-Poitiers et Poitiers-Angoulême.

Phase I

En 2005, doit avoir lieu l'enquête d'utilité publique sur la section Angoulême-Bordeaux.

En 2006, doit être prise la déclaration d'utilité publique (DUP) Angoulême-Bordeaux. La DUP marque le commencement de la réalisation de la ligne à grande vitesse.

En 2008, les travaux débiteront sur le tronçon Angoulême-Bordeaux, alors que doit être conduite l'enquête d'utilité publique sur la section Tours-Angoulême.

En 2013, la section de ligne Angoulême-Bordeaux sera mise en service et les travaux débiteront sur le tronçon Tours-Angoulême.

Phase II

De l'automne 2003 à l'année 2006, les études d'avant-projet sommaire (APS) doivent être conduites sur la section Tours-Angoulême.

En 2009, doit avoir lieu la déclaration d'utilité publique (DUP) sur le tronçon Tours-Angoulême.

En 2016, la section de ligne Tours-Angoulême sera mise en service.

Tableau synthétique récapitulatif

	Angoulême-Bordeaux	Tours-Angoulême
14 février 1994	Annonce officielle du projet	Annonce officielle du projet
6 novembre 1995 - mars 1996	Débat préalable	Débat préalable
24 octobre 1996	Approbation du cahier des charges	Approbation du cahier des charges
1997-1998	Etudes préliminaires	Etudes préliminaires
29 décembre 1999	Approbation des études préliminaires	Lancement d'études complémentaires
15 décembre 2000	Signature d'une convention de financement de l'avant-projet sommaire	
Début 2001	Appellation LGV Sud Europe Atlantique	Appellation LGV Sud Europe Atlantique
21 février 2002	Lancement des études APS	
2003	Audit commandé par le gouvernement Saisine de la CNDP Rapport des Ponts et Chaussées	Audit commandé par le gouvernement Saisine de la CNDP Rapport des Ponts et Chaussées
21 novembre 2003	Signature d'une convention de financement de l'enquête d'utilité publique	
18 décembre 2003	Décision du CIADT Approbation de l'APS	Décision du CIADT
2005	Enquête d'utilité publique	
2006	Déclaration d'utilité publique	
2007		Approbation de l'APS
2008	Début des travaux	Enquête d'utilité publique
2013	Mise en service	Début des travaux
2016		Mise en service

Partie I

La LGV : quels avantages ?

À l'origine du projet de la nouvelle Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique, **RFF a avancé de nombreux avantages**, déclinés dans les documents officiels, et notamment dans l'étude d'Avant Projet Sommaire (**APS**), diffusée par le maître d'ouvrage. Ces avantages peuvent être discutés et nuancés.

A/ Le gain de temps

1) La très grande vitesse, certes, mais exclusivement pour les trains directs longue distance : Selon RFF, le principal avantage de la nouvelle ligne LGV SEA est la réduction du temps de parcours sur **les longs trajets directs**. En effet, le projet de ligne permettra aux TGV de circuler **de 300 km/h à 350 km/h à terme (avec les futurs trains) à la condition qu'il n'y ait pas d'arrêt**. Ce qui n'est pas possible sur la ligne classique (200 à 270 Km/h selon les sections du parcours). Grâce à cette nouvelle vitesse, le gain de temps pour un direct Paris et Bordeaux serait de 50 minutes.

Précisons qu'il s'agit là d'un calcul optimum, qui ne s'applique qu'au trajet Paris-Bordeaux sans arrêt. Dès lors que le TGV dessert une gare intermédiaire, le gain de temps est sensiblement réduit. Aussi, pour la seule ville d'**Angoulême, le gain de temps n'est plus que de 17 minutes. Il n'est que de 3 à 9 minutes pour Poitiers selon les différentes déclarations de RFF**, tant la ligne actuelle est rectiligne sur cette section du trajet. Si l'on veut desservir Poitiers et Angoulême le gain de temps total n'est plus que de 36 minutes.

De ce fait, le gain de temps n'est sensible que sur de longs trajets sans arrêt, bénéficiant par là même surtout aux extrémités de la ligne et très peu aux zones intermédiaires. Par ailleurs l'essentiel du gain de temps (27 à 33 minutes sur 36) est effectué à partir de Poitiers. Du point de vue du gain de temps le tronçon Tours-Poitiers est très à part.

Ce gain de temps conduirait à la mise en circulation d'un plus grand nombre de trains : Le résultat n'est pas véritablement sensible : on passerait ainsi à la mise en service en 2012 de 19 TGV à 22 TGV par jour et par sens jusqu'à Bordeaux, avec à l'horizon 2020 une hypothèse de 45 trains par jour et par sens s'il y a augmentation du trafic.

2) La ligne en projet n'a pas le monopole du gain de temps. Si l'on obtient un gain de temps par la création d'une nouvelle ligne, cela est également vrai pour la ligne actuelle en intervenant à d'autres niveaux. Une meilleure coordination dans les gares entre les différents modes de transport régionaux et locaux, tels que le TER ou le bus, permet aussi de réduire considérablement les temps réels de parcours. Par ailleurs, la capacité actuelle pourrait être

améliorée dès à présent par une meilleure gestion des créneaux de « blancs-travaux », en augmentant le nombre de wagons sur les rames, ou bien en introduisant des trains duplex. Ainsi, **la meilleure rentabilité de la ligne nouvelle, induite par le gain de temps, peut déjà être obtenue par d'autres moyens sur la ligne actuelle.**

B/ La vocation européenne

Pour RFF, l'une des finalités premières de la nouvelle Ligne à Grande Vitesse Sud Europe-Atlantique est, comme son nom l'indique, d'être « le maillon d'une liaison à grande vitesse entre Paris et Madrid ». L'intérêt d'établir un réseau ferroviaire transpyrénéen cohérent et harmonisé ne fait pas de doute. Mais où la traversée doit elle s'effectuer prioritairement ? À l'heure actuelle, on assiste en effet à une intensification des échanges qui se heurte, à la frontière, à un engorgement croissant du transport routier ainsi qu'à l'incompatibilité des voies ferrées françaises et espagnoles.

1) Pourtant, l'amélioration du franchissement des Pyrénées n'est pas mentionnée dans l'avant-projet sommaire. Les prévisions de l'étude s'arrêtent donc à Bordeaux, évoquant timidement la liaison vers Dax, et laissant pour une troisième phase hypothétique l'extension vers la péninsule Ibérique, voire le Maghreb.

Quelle est alors la dimension européenne d'un axe qui, de fait, dessert exclusivement la capitale de l'Aquitaine ?

2) La vocation européenne de la ligne est également mise en doute par l'Union Européenne, qui a mis en suspens sa participation au financement du projet. Tant que les systèmes ferroviaires (écartements des rails) ne sont pas harmonisés entre la France et l'Espagne, le problème du transport transpyrénéen subsistera malgré la création de la LGV SEA. La vocation européenne de la LGV SEA est en fin de compte un leurre. Cette vocation européenne est d'autant plus suspecte et improbable que **l'Union Européenne semble avoir déjà choisi l'axe méditerranéen et la liaison avec Barcelone pour la traversée des Pyrénées.**

En réalité, le projet de la LGV SEA, malgré l'annonce d'une envergure européenne, n'a qu'une dimension nationale. Ce projet de ligne, dans un souci de rééquilibrage Est-Ouest du réseau LGV, desservira le Sud-ouest de la France. La LGV SEA est-elle la réponse adéquate ?

C/ L'intégration de la région Sud-ouest

Selon RFF, la LGV SEA permettrait le rapprochement de la région Sud-ouest du reste du territoire national

1) Le réseau TER, facteur intégrant dépend du financement régional

Or, s'il y a bien une tentative de rééquilibrer la desserte du territoire national par la création d'une LGV Ouest face à la ligne Est-Méditerranée, **il s'agit avant tout d'un rapprochement des métropoles régionales, mais nullement de leur région environnante.** L'effet intégrant de la

LGV doit donc être nuancé par son effet isolant des régions rurales traversées qui, elles, se trouvent encore plus mises à l'écart par le principe de la LGV reliant les grands pôles urbains. Irriguer l'ensemble des territoires des régions desservies est **d'autant plus difficile que le financement en est assuré par la région**. En effet, depuis le 1^{er} janvier 2002, la responsabilité de l'organisation des transports régionaux a été transférée aux régions qui assurent les choix mais aussi le coût financier avec le transporteur. **Or ce mode de financement accroîtra la disparité entre les dessertes et la difficulté de créer un réseau TER homogène et performant** (actuellement peu rentable compte tenu du trafic) dans des régions rurales peu compétitives et peu peuplées. L'intermodalité entre la nouvelle LGV et le TER que prône le projet est donc fortement affaiblie par le mode de mise en exécution, en raison des difficultés budgétaires des régions qui doivent la mettre en place...

2) Angoulême oubliée

Bien que le projet bénéficie plutôt aux métropoles régionales, il n'en va pas ainsi pour Angoulême, qui est contournée par le tracé initial. En dépit de sa situation de carrefour, aucune action n'a été prévue pour développer la gare d'Angoulême

3) Seuls les travaux de la construction ont un impact régional sur l'économie et l'emploi

Quel est l'impact concret du projet sur l'emploi ?

D'une part, l'étude APS sur le développement du territoire a montré que le gain de temps promis par la LGV SEA ne suffira pas à générer dans les villes desservies **une dynamique économique**. De fait, les responsables d'entreprises interrogés lors de l'étude d'APS ont montré leur scepticisme concernant l'implantation de nouvelles entreprises dans la région. Ils croient plutôt à un accroissement des échanges avec la péninsule Ibérique-

D'autre part, bien que des retombées soit évoquées dans l'étude d'APS, **l'absence d'un calcul précis chiffrant les retombées économiques** sème le doute sur la réalité d'un impact sur l'emploi. S'il y a bien création d'emplois, ils concernent les travaux de construction de la LGV. Ces emplois sont non seulement précaires mais ils ne bénéficient pas forcément à la population active de la région traversée par la LGV.

D/ La rentabilité

1) Une rentabilité théorique et surestimée

Revue à la baisse par l'audit, passant ainsi de 9 % à 8 %, la rentabilité a été largement surestimée par RFF. Rappelons à ce propos l'optimisme des estimations sur la rentabilité du projet TGV Méditerranée : la rentabilité promise et attendue de 12 % a été en réalité de l'ordre de 8 %. Rappelons aussi l'exemple du TGV Atlantique. Dans son rapport du 8 juillet 2001, le Conseil Général des Ponts et Chaussées relève, en effet, que le trafic constaté à sa mise en service était inférieur de 30 % aux prévisions annoncées par RFF.

2) La rentabilité variable selon le prix du billet

La demande de transport est fortement élastique au prix. On sait que la forte augmentation des tarifs intervenue en 1993 a eu un fort impact négatif, en particulier sur « les trafics à moins de 300 km » pénalisés par le coût relatif des réservations. Alors que le produit moyen par voyageur a crû de 30 % en moyenne entre 1988 et 1992, il a ensuite décréu de 10 % entre 1992 et 1996. De

plus, le trafic réalisé en 1992 a atteint 20 millions de voyageurs, alors qu'il en était estimé initialement 26,2 millions pour la même année.

Ces expériences antérieures sont d'autant plus inquiétantes que le rapport d'audit gouvernemental de la LGV SEA établit que le projet n'est viable qu'à la condition d'une augmentation du prix des billets pour les voyageurs. Or une augmentation des tarifs entraîne, on l'a vu, une nécessaire révision à la baisse des estimations initiales du trafic et de la rentabilité du projet.

3) L'optimisation de la ligne ancienne dédiée au fret et aux TER par le projet est très optimiste

La rentabilité du projet ne concerne pas que le trafic de la nouvelle ligne. Elle doit être calculée à partir du trafic d'ensemble de ce projet de réseau qui combine lignes actuelles et LGV. Car l'objectif principal de la LGV SEA est de libérer la ligne classique pour le fret et les TER :

Le fret

La mise en service du projet complet permettrait le triplement du trafic fret sur l'axe : c'est irréaliste. En effet, le transport de marchandises par train reste marginal malgré la nouvelle politique nationale initiée en ce domaine : l'analyse des trafics établie par l'APS en 2002 estimait que le transport de marchandises par rail était de 4 millions de tonnes en 2002, ce qui représentait **10,3 % du marché**. Les objectifs de doublement du volume de marchandises transportées par train au niveau national entre 2000 et 2010 et de triplement sur l'axe, avancés par RFF demeurent très optimistes (**en 2005 le trafic de marchandises SNCF est en baisse de 15 % par rapport à 2004**), d'autant plus que la connexion avec l'Espagne est toujours inexistante. Ainsi, concernant le trafic fret du projet, les pronostics avancés par RFF ont été largement surévalués.

Les TER

Quelle est sous l'angle des TER, la véritable rentabilité du projet ? Bien qu'on ne dispose pas de chiffres précis, **l'étude d'APS souligne la très faible rentabilité des trains régionaux en dehors des heures de pointe, « ne justifiant pas toujours le maintien d'une fréquence élevée ».** Ainsi, l'apport devrait être calculé en termes qualitatifs : par « la possible » multiplication des trains, le projet contribuerait à l'aménagement du territoire et à la qualité de vie des populations desservies. Toutefois, comme le souligne le Comité TGV Réaction Citoyenne **aucune étude ne fait état du différentiel de rentabilité entre la ligne TGV actuelle et le projet de LGV. Pourquoi ?**

L'ensemble de ces éléments montre que la rentabilité du projet doit être revue à la baisse non seulement compte tenu des estimations de trafic de la LGV, mais aussi au regard de la rentabilité optimiste attendue du fret et des TER sur la ligne actuelle.

E/ Le désengorgement de la voie actuelle

Un dernier argument souvent prôné en faveur de la LGV SEA est le désengorgement de la ligne actuelle. Certes, mais la voie classique est-elle saturée ou en voie de saturation pour qu'on ait

recours à de si grands moyens pour y remédier ?

1) La notion de saturation dépend des objectifs fixés au fret et des aménagements effectués sur la voie actuelle :

L'étude APS montre que la ligne actuelle Tours-Bordeaux n'est pas saturée (la ligne actuelle Tours-Bordeaux n'atteint pas le niveau de saturation moyen de 220 circulations/ jour) même si elle mentionne, par ailleurs, les signes avant-coureurs d'une possible saturation dans le trafic fret. Or ces estimations sont fortement tributaires des objectifs très ambitieux fixés par la politique nationale de transports de marchandises. Nous l'avons vu, le doublement du transport de fret par le rail entre 2000 et 2010 est loin d'être réalisé et ne correspond pas à la part marginale réelle du rail dans le transport de marchandises en France. Rappelons d'ailleurs, au sujet de la ligne TGV Nord, le constat de la Cour des Comptes de 1996, qui révèle une fâcheuse tendance à la surestimation des grands projets d'infrastructure : déjà en 1996, « *la réalité a montré l'ampleur des surestimations du trafic* » par la SNCF.

2) Le désengorgement du tronçon Cenon-Bordeaux est indépendant du projet.

De fait, la saturation des voies actuelles sur le trajet Tours-Bordeaux concerne surtout le tronçon Cenon-Bordeaux. Or, les travaux imposés pour cette partie, ainsi que l'aménagement de la gare Saint-Jean à Bordeaux, sont indépendants de la réalisation du projet. En effet, **l'aménagement de cette gare à quatre voies prévoit de libérer 50 sillons***, ce qui lui permettra de faire face au flux d'ici 2030. Le désengorgement se fera donc facilement sans besoin de la LGV SEA.

4) Non seulement la ligne actuelle n'est pas saturée mais son potentiel peut être optimisé.

N'oublions pas, enfin, que des solutions alternatives à la LGV existent pour améliorer la capacité de la ligne classique :

— En termes d'infrastructure (aménagement du réseau actuel, modernisation de la signalisation, dispositifs d'évitement, nouvelles voies).

— En termes d'exploitation (adaptation des horaires, détournement des trains de fret). Ainsi, la création de nouveaux évitements pour une interdistance moyenne régulière entre les trains de 20-25 km augmente la capacité de la ligne, permettant de créer **20 nouveaux sillons*** sur le trajet Tours-Bordeaux.

De même, le déplacement des « blancs travaux » pendant la nuit permettrait une meilleure exploitation de la ligne avec un gain de **15 sillons supplémentaires par jour**.

F/ Le respect de l'environnement

Restent à évaluer les bienfaits écologiques du projet. Dans ses études d'APS, RFF étudie en détail l'impact environnemental et social dans le « *Dossier technique* », qu'il reprend ensuite dans les « *Bilans socio-économiques* » de synthèse autour de trois points : **le projet contribuerait à la réduction de la pollution atmosphérique, de l'effet de serre et des nuisances acoustiques.**

**SILLON : capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné entre deux points d'un réseau ferré pendant une période de temps donnée.*

1) Un projet doublon sans effet sur le transport routier

RFF souligne surtout l'avantage comparatif du train par rapport aux autres modes de transport du point de vue environnemental : « *Le transport ferroviaire est moins polluant et plus sûr que le transport routier. Il est également moins polluant que le transport aérien et aussi sûr* ». Certes, le train est moins polluant que le transport routier. Toutefois, s'il contribue à la réduction de la pollution atmosphérique, à la diminution de l'effet de serre et des nuisances acoustiques, **cela n'est vrai que dans la mesure où il devient un véritable concurrent de la route**. Or on a vu que les parts de marché étaient encore loin de basculer au profit du rail, et ce malgré les objectifs ambitieux fixés par la politique nationale de fret ferroviaire...

Dès lors, il faut nuancer l'impact favorable de la nouvelle ligne et mieux appréhender les dommages écologiques qui résultent du dédoublement de la ligne classique. Ceux-ci sont facilement repérables. **La nouvelle ligne multipliera les nuisances sonores, justifiées seulement si elles s'accompagnaient d'une sensible diminution du trafic routier : ce n'est pas le cas. Les points forts de la LGV au niveau écologique sont largement remis en cause par son effet doublon : elle crée purement et simplement un couloir de nuisances supplémentaire.**

2) Le bruit sous-estimé

En revanche l'impact acoustique risque d'être d'autant plus fort dans les régions traversées que ces nuisances sonores ont été sous-estimées par l'étude d'APS, et les mesures anti-bruit envisagées ne sont plus conformes aujourd'hui aux nouvelles directives européennes (dont la transposition n'a pas encore été effectuée en France).

Par ailleurs, il va sans dire que **toute création d'une nouvelle ligne entraîne des effets collatéraux néfastes sur les écosystèmes régionaux, morcelés par la frontière que constitue la nouvelle voie ferrée. Les atteintes environnementales vont donc se multiplier, la solution du rail ne prenant pas le dessus sur la route, mais venant au contraire s'y juxtaposer.**

Partie II

La LGV : quel impact, à quel prix ?

I / Les impacts pris en compte par RFF dans l'Avant Projet Sommaire

A/ L'impact sur l'aménagement et l'urbanisme envisagés par RFF

Une infrastructure telle que la LGV, modifie profondément l'organisation du territoire du point de vue de :

- **La propriété foncière**
- **La circulation et les dessertes locales**
- **L'occupation et l'utilisation du sol sur l'emprise**

L'impact sur les biens

Espace total de la réalisation : 1 409 hectares incluant 1 210 hectares pour la ligne et 199 hectares pour les bases de travaux.

Impact sur les voies de communication

L'ensemble des voies qui constituent le réseau routier de la région concernée est touché.

Dévalorisation des propriétés situées le long de la LGV

L'Impact sonore

Trois phénomènes :

- Le bruit de roulement qui augmente avec la vitesse, à matériel identique
- Le bruit de traction (bruit des motrices)
- Le bruit aérodynamique : rapport entre le frottement de l'air sur les voitures et la vitesse (prépondérant au-delà de 320 km/h du fait des basses fréquences engendrées).

La propagation du bruit de la circulation d'un train est particulier, à intensité égale avec la route il ne produit pas le même effet : il donne l'impression de « monter » et reste délimité dans l'espace.

En remblai : avec moins d'obstacles la propagation du bruit est plus grande et proportionnelle à la hauteur du remblai

En déblai : le bruit est atténué par la hauteur des parois

En ligne rasante (niveau naturel) : les effets suivent les caractéristiques du remblai

Impacts sur l'agriculture

L'implantation d'une ligne TGV modifie la structure des exploitations et des cheminements agricoles du fait de leur coupure par le tracé.

Il en résulte une augmentation de la charge de travail de l'agriculteur due surtout au

franchissement de la voie (nombreux contournements pour rejoindre un champ ou un tunnel, difficulté accrue avec des troupeaux).

B/ L'impact sur le milieu naturel envisagé par RFF

Zones classées sensibilité très forte

La région traversée par un TGV verra plusieurs modifications du tissu d'eaux :

Les eaux souterraines :

- impact sur l'écoulement lié à la nature des terrassements (déblai ou remblai)
- impact qualitatif et quantitatif sur l'eau et son utilisation (puits privés agricoles, par exemple)

Les eaux superficielles :

En déblai, le projet peut détourner le ruissellement d'un bassin ou au contraire concentrer les écoulements vers un seul ouvrage hydraulique.

En remblai, le projet intercepte les cours d'eau et les écoulements pluviaux et peut entraîner, si des mesures ne sont pas prises,

- l'exhaussement du cours d'eau en amont avec risque de débordement
- un resserrement et une accélération des courants avec risque d'érosion de l'ouvrage
- une modification du lit des rivières avec risque de déséquilibre morphologique
- une perturbation des conditions d'exploitation des rivières et canaux ou de leur déplacement

En zone inondable :

La traversée en remblai peut aggraver les inondations en amont ou en aval de l'ouvrage, que ce soit lors d'une traversée transversale de la zone inondable (exhaussement ou abaissement du niveau de la ligne de crue de référence), ou si la traversée est longitudinale (ce qui entraîne en plus la modification de l'hydra-gramme de crue à l'aval).

II/ L'impact économique local et national, le coût, l'indemnisation des riverains peu ou mal traités par les études APS

A/ Qui financera le coût explosif de la LGV SEA?

1) Une charge énorme pour les financeurs publics

On assiste à une stupéfiante envolée du coût par rapport aux prévisions : + 39 % en 4 ans (2,74 milliards d'euros en 1997 puis 3,8 milliards en 1999, selon le dossier APS). **Enfin 4.75 milliards €, fin 2004 soit +73%** selon le site de RFF dédié à la LGV Sud Europe Atlantique. Il faut en outre ajouter à ces sommes le coût de création d'un Observatoire LGV-SEA dans 15 ans.

Le rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées, du 27 novembre 2003, avait affiné les estimations de RFF :

- les prévisions du coût de construction de la première phase (Bordeaux-Angoulême (121 km + 7 km de raccordements), sont évaluées à 1 562 M€ et 1 764 M€ en incluant les investissements connexes de capacité sur la ligne existante, soit une augmentation de 90 M€ après consultation (+ 5,7 %). Une hausse qui serait due aussi à une définition plus précise des travaux, à la

réévaluation conjoncturelle des prix mais surtout à la comparaison avec les résultats de l'appel d'offres de la LGV EST.

Le ratio kilométrique de la première phase de la LGV-SEA est par suite évalué à 12,2 M€ en cohérence avec celui de la LGV-Rhône-Alpes, dont la complexité technique est comparable.

-les prévisions du coût de construction pour la deuxième phase Angoulême-Tours (181 km de lignes nouvelles et 32 de raccordements), estimées lors des études préliminaires, est de 2 120 M€.

Le ratio kilométrique est de 10 M€/km, donc inférieur à celui de la première phase, bien que les caractéristiques techniques des deux phases soient voisines. **Compte tenu de l'augmentation permanente du budget du projet, l'ensemble de ces ratios devraient être revu à la hausse, ce qui correspond aux dérapages financiers également constatés après la réalisation des autres lignes TGV.**

Eu égard au coût de l'aménagement de la ligne actuelle, le Comité TGV Réaction Citoyenne considère le coût du projet trop élevé par rapport aux retombées espérées et pose la question du financement. Compte tenu des réticences européennes, du déficit de la SNCF, et de l'endettement de RFF (2.7Milliards € en 2004, avec un service de la dette proche de 1.5 Milliards €), comment le gestionnaire du réseau français pourra-t-il faire face aux investissements de lignes nouvelles et à l'entretien des lignes existantes ? Ce qui lui a coûté en 2004 : 2.4 Milliards d'€ !

Le projet sera dès lors largement subventionné par les régions et les usagers.

2) une contribution substantielle pour les usagers-clients-contribuables

RFF n'explique pas dans l'APS que :

- l'introduction des TGV risque d'entraîner un surcoût pour les voyageurs, même sur les courts trajets et une réduction de l'offre qui privilégiera les grandes lignes.
- Alors que pour le TGV Est, la part des collectivités territoriales était de 22 %, pour la LGV-SEA elle sera de 38 % (prévisions du 21/06/2002 présentées par le préfet d'Aquitaine). De fortes hausses de taxes locales (foncières, habitation, professionnelles) sont donc à prévoir, **sans « aucune retombée positive (...) pour les communes traversées » selon le rapport d'audit gouvernemental.**

En définitive, dans la situation où se trouvent la SNCF et RFF, trois conditions doivent être réunies pour assurer la rentabilité du projet :

- **La hausse du prix du billet**
- **La hausse de la redevance versée à RFF**
- **L'augmentation de la vitesse commerciale à 350 km/h, avec un corollaire : l'augmentation des nuisances déjà anticipées...**

B/ L'économie locale et régionale profitera-t-elle du projet ?

- Pour le Comité TGV-Réaction Citoyenne, au vu des aspects décrits ci-dessus, et du rapport d'audit (« **aucune retombée positive (...) pour les communes traversées** ») la question de l'opportunité du projet est posée. Les conséquences en sont graves :
- Enclavement de certaines communes, ou pire : sectionnement par la traversée de la LGV

- pour d'autres, enfin désertification des campagnes...
- Angoulême, Poitiers, Châtellerauld sans desserte, qui devront la négocier à prix fort.
 - De nombreux projets locaux bloqués, comme celui de la modernisation du réseau régional. du fait de la participation élevée des collectivités au financement de la ligne,

Le Conseil régional du Poitou-Charentes, dans son document prospectif *Poitou Charentes 2010*, évoque le risque de vulnérabilité des villes moyennes concernées par le projet par rapport aux métropoles dont le tissu industriel dense est rendu encore plus attractif par l'arrêt du TGV. D'où un risque de délocalisation des activités vers Bordeaux. **Le risque paraît très réel au vu des expériences passées des lignes de TGV existantes.**

Cette polarisation au bénéfice des agglomérations les plus développées pose plusieurs problèmes :

- celui de l'aménagement du territoire avec un « effet tunnel », néfaste pour l'avenir économique et l'emploi dans les régions traversées
- celui du tourisme rural, aucun « épi » (critère de qualité) n'est accordé dans un couloir de plus d'un kilomètre de part et d'autre d'une ligne à grande vitesse pour les gîtes ou les chambres d'hôtes. De fait, tous les équipements de tourisme seront pénalisés par la nouvelle ligne.

C/ À qui est destinée la ligne ?

Pour le Comité TGV-Réaction Citoyenne, les prévisions concernant le fret ferroviaire ont été surévaluées dans l'APS, comme celles du trafic voyageurs. L'examen du rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées de novembre 2003, conduit à nuancer la critique du trafic voyageur. En effet bien que l'évaluation du trafic soit calculée sur la base très hypothétique du maintien (en euros constants) des tarifs appliqués actuellement pour les dessertes ferroviaires concernées, et de la stabilité des tarifs aériens, avec une vitesse commerciale plafonnée à 300 km/h, il n'en reste pas moins vrai que la liaison Paris-Bordeaux a connu une forte augmentation. Ainsi le trafic généré pour l'ensemble de la ligne serait de 5 M de voyageurs pour une mise en service entre 2010 et 2016. Cependant pour évaluer qualitativement ce chiffre il faut remarquer que **ce surplus de trafic est surtout détourné de l'aérien, alors que la proportion détournée de la route reste très faible.** Quelle est par conséquent la valeur ajoutée du projet sur le plan de l'économie nationale et de l'écologie ?

Phase I : ventilation du trafic nouveau généré par la ligne

- 50 % de voyageurs détournés de l'aérien
- 17,4 % de détournés de la route
- 32,6 % de trafic induit

Phase II : ventilation du trafic nouveau généré par la ligne

- 43 % de voyageurs détournés de l'aérien
- 20 % de voyageurs détournés de la route
- 37 % de trafic induit.

D'ailleurs en toute cohérence, selon l'étude APS, **les usagers qui bénéficieront de la ligne**

seront avant tout des cadres effectuant des déplacements à la journée. Les « escapades » des Parisiens vers la campagne ne viennent qu'ensuite. En revanche la ligne ne profitera pas aux populations environnantes pour les liaisons domicile-travail.

D/ Les riverains sont-ils bien informés et bien indemnisés ?

L'APS semble avoir largement négligé les impacts négatifs de l'ouverture de la nouvelle LGV pour les riverains.

L'argumentaire tend à réduire l'impact aux nuisances sonores et visuelles, sans évaluation de l'impact potentiel à plus long terme (déclin et isolement des régions rurales devenues zones tampons ou zones traversées). La ligne de chemin de fer va en effet former une barrière, provoquant une véritable fragmentation du territoire.

L'APS se positionne très nettement en faveur du voyageur. L'étude est ainsi exclusivement consacrée à la mise en valeur paysagère pour le voyageur.

On pourra noter par ailleurs le refus catégorique de RFF d'accorder tout droit à l'expropriation aux riverains subissant des pics d'intensité sonores supérieurs aux préconisations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Le projet s'accompagnera en effet d'une destruction des bâtiments distants de moins de 25 mètres de la ligne à grande vitesse. Cette mesure apparaît bien plus restrictive que les conditions offertes par le passé dans des conditions similaires : en effet, les riverains situés jusqu'à moins de 150 mètres de la ligne TGV Méditerranée avaient obtenu la possibilité d'un rachat de leur propriété par RFF au prix du marché avant réalisation, et ce dans un délai de 3 ans après la mise en service.

Les effets corrélés des nuisances sonores et des vibrations ne sont ni évalués ni indemnisés (contrairement aux prévisions, les riverains de la ligne TGV Méditerranée ont constaté des fissures, parfois infiltrantes, de nature à compromettre la sécurité et la pérennité des bâtiments).

Partie III

Les alternatives à la nouvelle voie

L'aménagement de la voie existante et le TGV pendulaire

Pour RFF, que nous avons contacté et avec qui nous avons échangé à l'occasion de deux entretiens, la situation est monolithique : **aucune alternative n'existerait à la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique.** Arguments décisifs : la nécessité de libérer des sillons sur la ligne existante, réputée saturée, afin de répondre aux perspectives d'accroissement du trafic fret

et le gain de temps entre Paris et Bordeaux (50 mn en ligne directe 36 avec desserte des grandes agglomérations, et à la vitesse maximale de 300 - 320Km/h, 350km/h à terme).

Si la solution retenue par RFF semble au premier abord d'une aveuglante clarté, force est de constater que l'examen sérieux de l'alternative offerte par le train pendulaire embrume l'horizon...

A/ Le « tout TGV » : une option dépassée au profit du train pendulaire

Le principe du TGV est de créer des voies sans virages n'obligeant pas le train à ralentir. Le train pourra donc rouler à terme à une vitesse de 350 km/h sur les longs parcours directs, mais la réalisation de ces lignes **est extrêmement coûteuse** à cause de la construction de nombreux ponts et tunnels et ne peut convenir qu'à des lignes au trafic exponentiel. La politique du « tout TGV » est actuellement en difficulté en raison de la dette préoccupante de RFF.

La technologie du train pendulaire permet de rouler sur les lignes à grande vitesse comme sur les lignes classiques avec une vitesse de 250 km/h. Sur voies aménagées le pendulaire adapté au TGV roule à 300km/h. Pourquoi ? Le train, en inclinant la caisse dans les virages, diminue ou annule la force latérale subie par le passager et peut ainsi aller beaucoup plus vite.

B/ D'autres pays investissent sur le train pendulaire

Plusieurs compagnies internationales ont développé cette technologie. La première est Fiat Ferroviaria avec son célèbre *Pendolino*.

Mais c'est aussi le *Talgo pendular* en Espagne, l'*ICE* allemand ou encore, aux Etats-Unis et au Canada, la firme Bombardier avec l'*American Flyer*. Précisons enfin qu'ALSTHOM a acheté le système italien et **qu'ainsi la France dispose de la possibilité de commercialiser un véritable TGV pendulaire**, cette solution technique a été envisagée pour la liaison Paris Toulouse (POLT)

C/ Le TGV pendulaire comme alternative au projet de LGV Sud Europe Atlantique

Le train pendulaire constitue le principal argument des opposants au projet LGV, cette alternative est souple et peut concerner l'ensemble du trajet Paris-Tours-Bordeaux ou l'une ou l'autre des sections. L'adaptation des lignes normales à la circulation de trains pendulaires, permet une vitesse de 250Km/h, et donc une amélioration importante du temps de trajet. Les coûts de transformation seraient, d'après les membres de la commission d'enquête sénatoriale*, bien inférieurs à la construction d'une nouvelle ligne d'autant plus pour la LGV SEA que la voie classique est déjà aménagée pour la circulation d'un train TGV (électrification et signalisation modernes permettant la circulation à double sens en toute sécurité et absence de passages à niveaux : c'est le coût de leur suppression qui aurait fait abandonner le projet POLT). Le surcoût du train pendulaire est lié au matériel (+ 15 %) mais il est largement compensé par le moindre coût de l'aménagement de la voie, par rapport à la création d'une nouvelle voie.

De plus, d'après la firme Bombardier, l'adaptation de la technique pendulaire sur les TGV est tout à fait possible : selon cette firme un TGV pendulaire au départ de Paris et à destination de Bordeaux pourrait ainsi circuler à près de 300 km/h sur voies aménagées (250 km/h sur voie classique) une vitesse par conséquent analogue à celle du TGV traditionnel.

Et comme le souligne le député M. Gilbert Biessy, « *l'aménagement des rames de TGV Atlantique en train pendulaire est largement moins coûteux que la création d'un TGV en site propre* ». Rappelons en effet que le coût du projet, constamment réévalué à la hausse, atteint à présent selon RFF **4,75 milliards d'€**.

Cette alternative n'a jamais, d'après nos informations, fait l'objet d'un examen attentif par RFF. D'emblée et sans raison apparente, cette possibilité a été écartée. Par conséquent, une étude indépendante nous paraît indispensable pour chiffrer le montant des aménagements requis par l'adoption de la technique pendulaire entre Paris et Bordeaux.

* rapport de la commission d'enquête sénatoriale « *chargée d'examiner les conditions dans lesquelles semblent aujourd'hui remis en cause certains choix stratégiques concernant les infrastructures de communication* » (1997).

Partie IV

Les points de controverse

L'objet de cette dernière partie consiste à développer, après **la présentation du débat, les principaux arguments qui pourraient permettre au débat de se concentrer autour de six points majeurs de controverse.**

1 Le débat

I/ Une mobilisation continue des associations

A/ Le Comité TGV Réaction Citoyenne

Organisation du Comité TGV :

Depuis sa création, le **Comité TGV Réaction Citoyenne et ses 24 associations** poursuivent deux objectifs : lutter contre le projet qui ne répond pas aux besoins des régions traversées et défendre les populations concernées.

De par la représentativité de ses associations et de leur situation géographique, le Comité se bat

sur les deux fronts : la phase 1 (Angoulême-Bordeaux) et la phase 2 (Tours-Angoulême). Lors des réunions mensuelles regroupant toutes les associations, les échanges d'information et d'expérience ainsi que l'élaboration d'actions communes ont permis depuis en deux ans une véritable montée en puissance.

Historique :

Dés le « débat préalable » 1995 – 1996, Les premières voix de contestation sont entendues : «...*Pour beaucoup d'habitants de la région, ce n'est qu'un débat manipulé et plein de jeux subtils* » informe *La Nouvelle République* en juillet 1996.

Le Comité TGV Réaction Citoyenne est créé en 1998 et participe dès lors à toutes les étapes du projet, élaborant un argumentaire contre le projet LGV en juin 2000, éditant le dossier « Oser dire Non » en février 2003, puis le dossier « Observations » en mai destiné aux élus locaux. Le mouvement favorise en septembre 2003 la première grande mobilisation des élus dans les régions concernées et lance une campagne de pétitions signée par 8600 personnes. Durant ces 5 années le Comité s'est affirmé comme l'interlocuteur associatif incontournable auprès des protagonistes de ce projet. Ses représentants rencontrent à plusieurs reprises les secrétaires d'Etat, interviennent lors des réunions organisées par RFF, organisent des réunions d'information destinées au public et aux élus et son président Patrick Lantrès siège au sein de la Commission de Suivi du projet.

Position défendue :

A partir de Mai 2004 avec le dossier « Exigences », la position du Comité TGV s'établit sur un refus du projet à la fois sur le fond et sur la forme. Sur le fond il propose l'aménagement de la voie actuelle basée sur la solution pendulaire. Sur la forme il formule des exigences d'aménagement, ce qui permet au Comité, en participant à la négociation, de montrer, dans le détail du parcours l'inadéquation des propositions au coût exorbitant, et de manifester un souci de qualité et de défense des riverains dans les régions traversées.

B/ Position de l'Association de Défense des Coteaux

Organisation :

Le Comité des Coteaux (vallée troglodyte, jouxtant la ville de Sainte-Maure de Touraine, Indre-et-Loire) association membre du Comité TGV, agit dans un contexte où les élus bien organisés au sein de la Communauté de Communes de Sainte-Maure (13 communes), défendent pied à pied les exigences de leur concitoyens vis-à-vis des nuisances du projet de voie nouvelle.

Stratégie : l'information

Cette présence solidaire des élus dans les négociations avec RFF permet au comité de se concentrer sur un seul front : le refus de la voie nouvelle, et la proposition d'alternatives grande vitesse de qualité à prix moindre sur la voie actuelle. Son mode opératoire est l'information afin de toucher tous les acteurs d'un débat trop long et trop complexe.

Après avoir fait valoir sans succès auprès de RFF ses arguments pour l'aménagement de la ligne actuelle et rendu publics de nombreux documents et articles, l'association souhaite faire d'une information claire et complète -grande absente selon lui du débat- la clef de la prise de conscience des citoyens et des élus. C'est pourquoi en accord avec le comité TGV, il commande à **l'Institut d'Etudes Politiques de Paris en octobre 2004 dans le cadre des « projets collectifs »** la réalisation d' « *un Livre Blanc destiné à rouvrir un débat mal engagé sur le tracé*

du TGV entre Tours et Poitiers, et à remobiliser les énergies : (élus, associations, particuliers) pour un combat en faveur d'une liaison grande vitesse Paris-Bordeaux de qualité ».

Arguments :

Ses arguments mis en avant avec constance en faveur de l'aménagement de la voie actuelle et du pendulaire sont :

1/ Un gain de temps similaire avec une vitesse moyenne de 300 km/h sur voie aménagée pour un TGV pendulaire, et un coût bien moindre, plus adéquat avec « un projet qui n'a plus d'Européen que le nom ».

2/ Pour le budget dépensé, obtenir du même coup, la réduction des nuisances sur l'ancienne voie, jamais traitées à ce jour. La voie actuelle, en effet traverse de façon anarchique de nombreuses communes à l'urbanisme galopant, sans que l'on se soit préoccupé de la surbaïsser ou de l'équiper de murs anti-bruit, voire même de l'enterrer sur de petites sections comme cela pourrait être fait à Maillé.

3/ Quelque soit l'arbitrage rendu, l'association rappelle fortement qu' « entre Tours et Poitiers, le gain de temps annoncé par RFF par rapport à l'ancienne voie est seulement de 3 à 9 minutes » selon les déclarations compte tenu du caractère rectiligne de cette voie entre Tours et Châtelleraut.

« Ce gain est dérisoire au regard des millions d'€ dépensés et des nuisances générées ». Un ratio kilométrique sur cette section de 16 millions d'€ le km, et 3 à 9 minutes, c'est un coût dans une hypothèse moyenne à 6 minutes : de 263 millions d'euros la minute ! (Pratiquement deux milliards de francs). Soucieuse des deniers publics, l'association considère que le parcours Tours-Poitiers, doit être au minimum traité à part, avec un aménagement de la voie actuelle.

Elle appelle à l'intervention d'un tiers expert avant l'enquête d'utilité publique à la charge de RFF afin que la question de l'aménagement de la voie actuelle soit véritablement analysée par RFF et non plus considérée de façon réductrice comme le doublement pur et simple de la voie existante .

Cette mobilisation des associations qui se poursuit depuis cinq ans est entretenue par le défaut de concertation véritable.

II/ la « concertation » grande absente (hiver 1995-mars 2004)

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a estimé dans une décision du 07 mars 2003 qu'une concertation avait effectivement eu lieu dans le respect de la circulaire Bianco (du 15/12/1992) et de la loi Barnier (du 02/02/1995) et qu'en conséquence il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur cette controverse.

A l'examen, la situation est plus complexe.

De nombreux malentendus entourent la notion même de « concertation ». Les élus locaux (nous en avons rencontré trois sur le terrain) comme les associations ont le sentiment qu'il y avait eu information mais pas concertation de la part de RFF au sujet de la LGV.

C'est la raison pour laquelle il nous apparaît opportun d'expliciter cette « concertation »

A / La CNDP

Créée par la loi du 2 février 1995, dite « loi Barnier », la CNDP est chargée de l'organisation d'un débat public (dans les conditions prévues par le décret du 10 mai 1996) qui porte sur les objectifs et les caractéristiques principales de projets d'aménagement pouvant avoir un impact socio-économique ou environnemental significatif. **Son rôle consiste à organiser en toute indépendance le débat sur la base d'un dossier remis par le maître d'ouvrage (RFF en l'occurrence).**

B/ Une approbation a posteriori du processus de « concertation » engagé par RFF

Suite à la saisine par le Président de RFF (mars 2003), la CNDP a constitué un dossier, base de la décision rendue le 07 mai 2003. Il en ressort que le document fourni par RFF et intitulé « *Un projet élaboré en concertation avec les acteurs concernés* » se trouve largement validé, **bien que à posteriori**, par la commission. Seule réserve : l'élargissement de la composition de la commission de suivi. Recommandation prise en compte le 24 mai avec l'intégration de nouveaux membres. **Cependant la CNDP n'a statué que sur l'opportunité d'un nouveau débat ce qui indirectement avalise un passé resté obscur et contribue largement à crédibiliser la méthode employée par RFF. Le jugement porté sur ce que RFF nomme une « concertation » a été très formel, et l'instance ne semble pas avoir cherché à vérifier sur le terrain la validité et le degré d'approfondissement des échanges locaux.**

Selon nous, l'ensemble des documents que nous avons pu consulter font davantage état d'une information assez complète et bien menée mais ils ne démontrent pas la réalité d'une concertation réelle, au sens où l'entendent les élus locaux et les acteurs associatifs.

Ce manque de transparence entretient un climat de méfiance général. Selon le Collectif contre les nuisances du TGV (Poitiers) « RFF nous a tous menés en bateau lorsqu'il a engagé les études environnementales pour dessiner ce qu'il a appelé le « tracé de moindre impact ». Avant même ces études, le tracé était déjà dessiné...Les sondages n'ont été effectués que sur le tracé celui ci était donc connu d'avance.» Nouvelle République 08/04/2005.

Depuis avril 2005 le tracé proposé par RFF s'est accompagné d'une explosion de manifestations de protestation, elles ont conduit le Préfet de Poitou-Charentes à organiser 3 réunions publiques.

C/ Des élus locaux dominés, peu écoutés

Les élus sont nombreux à contester le choix de la ligne nouvelle sur la section Tours Poitiers : Dès 2002 le Maire de Jaunay-Clan, M. Francis Girault, mettait en cause le choix de la

nouvelle ligne au détriment de l'aménagement de la ligne actuelle. A Migné-Auxances, le Maire M Auzanneau penche pour l'utilisation de la ligne actuelle « Le train desservirait la gare de Poitiers, la station du Futuroscope et Châtellerault...Ainsi tout l'argent économisé pourrait être utilisé dans des murs antibruit et on pourrait avoir quelque chose de bien dans ce secteur » NR 04/04/2005.

Là où les communes sont sectionnées : en Indre-et-Loire à Maillé, Sainte-Catherine de Fierbois, Veigné, mais aussi dans la Vienne et les Deux-Sèvres les protestations sont virulentes.

Une visite de terrain en novembre nous permet de prendre la mesure de l'insatisfaction des élus. Tous considèrent que leurs demandes ont été insuffisamment prises en compte et surtout dénoncent **une concertation de façade**, c'est-à-dire l'habillage démocratique d'un projet dont toutes les caractéristiques majeures ont été arrêtées sans eux.

En pratique, « **RFF cherche à négocier le tracé avec chacune des communes traversées, sur un mode bilatéral en évitant tout débat collectif** ». Les élus se sentent placés en situation de **dissymétrie d'information** et à peu près incapables de contre argumenter. On leur impose une décision au nom du bien collectif et ils se sentent sans prise sur elle.

D/ Des documents techniques peu transparents

Qu'est-ce qui explique ce rapport de domination ? Les documents fournis par RFF sont à la fois peu accessibles et incomplets. L'avis des élus est d'ailleurs **confirmé par le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC) dédié au TGV Atlantique**, en date du 8 juillet 2001. Il indique : « *Les bilans effectués (par la SNCF et RFF) ne sont manifestement pas destinés au public* » (p28) « *la mauvaise qualité de l'information nous a conduit à avancer des conjectures plus qu'à tirer des conclusions* ».

E/ Réaction des élus locaux : l'« Union fait la force »

Pour rééquilibrer la concertation, en Indre-et-Loire les élus se sont organisés autour de la structure de coopération intercommunale. Ailleurs des associations de maires voient le jour, comme dans la Vienne l'association « TGV qualité de vie ». Elles sont aujourd'hui chargées de mener les négociations avec RFF. De leurs réunions fréquentes résultent des documents très détaillés et concrets qui présentent à RFF leurs exigences. **Les associations d'élus revendiquent un statut de partenaire à part entière afin de co-établir le tracé définitif de l'ouvrage et le recours à une expertise indépendante (un budget de 65 millions d'€ est prévu par le comité de pilotage pour les études)**. Il est malheureusement encore trop tôt pour connaître les suites de cette démarche novatrice.

2 Les points de controverse

I/ Un financement non assuré

A/ L'explosion du coût :

Après des demandes répétées, RFF n'a toujours pas donné de réponses précises sur le coût. Les informations disponibles font état d'un accroissement considérable au fil du temps : + 39 % en 4 ans (2,74 milliards d'euros en 1997 puis 3,8 milliards en 1999 (selon le dossier APS). **Enfin**

4.75 milliards €, fin 2004 soit +73% selon les dernières déclarations de RFF.

B/ La répartition du coût est inconnue :

- **Il n'y a pour l'instant aucune garantie que l'Union Européenne qui privilégie l'axe méditerranéen, finance une partie du chantier.**

- Le préfet d'Aquitaine prévoyait les participations suivantes le 21 juin 2002 : 37.5 % à la charge de l'Etat ; 37.5 % à la charge des collectivités territoriales ; 8,33 % pour la SNCF et 16,67 % pour RFF. Depuis il est question que celui-ci augmente sa participation, on ne voit pas bien comment compte tenu de son extrême endettement (**27 milliards d'€ en 2004**)

C/ Une charge énorme pour les Régions

Si cela s'avère exact, **les contribuables des régions traversées payeront près de deux milliards d'euros avec un retour minime pour les économies locales.**

La seule façon d'assurer la rentabilité du projet pour RFF et la SNCF est soit d'augmenter le coût des billets, soit d'augmenter la vitesse de circulation des TGV. Dans les deux cas les habitants de la région seront pénalisés. Ils assureront d'une part la charge du projet en achetant des billets SNCF hors de prix. D'autre part ils seront exposés à des bruits décuplés causés par des TGV qui rouleront à 350 km/h. Enfin ils financeront par la hausse des impôts locaux, lesquels sont déjà sensiblement affectés par la décentralisation. En tout état de cause, **l'ampleur du projet se traduira par un engorgement inévitable du budget des régions, des départements, ainsi que des principales villes concernées.**

Conscients de cette charge, la Région Poitou-Charentes, les Conseils Généraux de Charente et de Vienne n'envisage pas de participer au coût de construction.

II/ Une utilité non démontrée

A/ La liaison vers la péninsule ibérique laissée de côté

Après la suppression de la partie Bordeaux-Dax du projet LGV SEA par le **Ministère des Transports** et des successives déclarations provenant de **Bruxelles** confirmant la liaison du Sud de l'Europe à travers l'axe Rhin–Rhône–Méditerranée–Barcelone–Madrid–Lisbonne, l'objectif de la construction de la LGV SEA semble très clair : **relier les villes de Paris et Bordeaux.**

B/ Une absence de retombées sur les zones traversées

D'après l'expérience d'autres villes comme Nantes et Vendôme, la construction d'une nouvelle **LGV n'apporte aucune retombée économique** (si ce n'est un impact négatif sur le tourisme vert) pour les zones traversées car le TGV par définition n'amène que des passagers en ligne directe.

Les Villes d'**Angoulême, Châtelleraut et Poitiers doivent négocier par elles-mêmes leurs dessertes**, ce qui montre le désintérêt de RFF pour les zones comprises entre Tours et Bordeaux.

L'objectif affirmé initialement d'implanter des « pôles de transport multiple » (TGV, TER et bus)

pour les zones traversées semble peu crédible.

C/ l'affirmation contestable d'une« saturation » et dans le même temps l'abandon des voies secondaires

1) Une saturation surestimée

La ligne actuelle Tours-Bordeaux n'atteint pas le niveau de saturation moyen de 220 circulations/ jour, sauf pour l'entrée à Bordeaux, un problème qui peut se résoudre indépendamment du projet.

2) l'abandon des voies secondaires.

La SNCF actuellement abandonne les gares de triage et les lignes secondaires de l'ancien réseau national. Le Fret provenant de Châteauroux ou de Paris passe désormais par les gares de triage de Bordeaux et Saint-Pierre-des-Corps avant d'atteindre sa destination finale.

Le même phénomène se répète pour les TER, dont un important nombre de circulations est abandonné en raison d'une faible fréquentation (Région Centre).

Le projet prétend donc créer une nouvelle voie (utilisée par le TGV à passagers) et laisser la voie actuelle au Fret et au TER, un objectif contradictoire à la politique actuelle d'abandon de voies de circulations jugées peu rentables.

D/ Une négligeable augmentation du trafic Fret

Le projet LGV SEA prévoit la libération de la voie existante pour qu'elle soit utilisée par le Fret et les TER.

Cependant, la prévision de la SNCF – RFF de 15 trains de fret supplémentaires circulant sur les voies (soit 600 camions de moins par jour sur l'autoroute RN10) semble négligeable quand le trafic atteint les 8000 camions aujourd'hui et on en prévoit 10 000 par jour d'ici fin 2005 (soit seulement 6% de dé-saturation). **Compte tenu des retards accusés par la SNCF sur les prévisions de fret il ne faut pas s'attendre à une progression rapide dans l'avenir** (en 2005 le trafic de marchandises SNCF est en baisse de 15% par rapport à 2004)

III/ D'importants dommages collatéraux en perspective.

A/ Une opportunité économique très relative

Toutes les collectivités locales traversées par la LGV financeront mais il est très probable que **les retombées économiques ne profitent qu'aux destinations finales de la ligne**. Elles demeurent tout à fait hypothétiques pour les autres, ou même se traduisent par une perte nette en termes de développement rural, social et économique. L'opportunité du projet en termes d'aménagement du territoire est donc toute relative, du moins au regard de la situation des régions traversées, mais aussi de **l'équilibre entre villes moyennes et métropoles**. En effet, l'attractivité accrue de ces

dernières ne manquera pas d'entraîner des mouvements d'exode, et de délocalisation des entreprises. Les régions traversées verront en outre **l'enclavement de certains villages accentués**, quand d'autres seront serrés de très près avec un territoire communal coupé en deux : Maillé, Sainte-Catherine, Saint-Gervais et bien d'autres. Ces phénomènes prévisibles seront donc, à n'en pas douter, tout à fait **préjudiciables à la prospérité du développement rural et du tissu industriel des régions traversées**.

B/ Des nuisances pour l'environnement sous estimées :

1) Des paysages dénaturés, défigurés :

Avec des conséquences irrémédiables sur l'identité des localités traversées, qui font la richesse de notre patrimoine. Plus généralement, il n'est pas un secteur traversé qui ne concerne des milieux naturels protégés : ainsi la faune, la flore, les habitats d'intérêt communautaire, les zones encore préservées comme la vallée des Coteaux, les ZNIEFF, les zones Natura 2000, les emprises de captage d'eau, ou encore le patrimoine culturel, avec **107 sites remarquables recensés** comprenant de nombreux châteaux bâtiments anciens ou églises : Malaguet, Thorigny et tant d'autres. **Or, cet impact environnemental, pourtant tout à fait tangible, a été systématiquement sous-estimé dans l'étude d'APS.**

2) Le bruit : des riverains mal informés, mal protégés, mal indemnisés :

Surtout, les riverains seront les premières victimes du projet, ils verront leur qualité de vie fortement dégradée. Ainsi, le couloir de nuisance s'étendra sur pas moins d'un **kilomètre de part et d'autre de la ligne**. La LGV aura des effets délétères sur la santé des riverains, d'autant que **les normes d'émission de bruit sont largement insuffisantes** : les directives européennes sur le bruit, plus protectrices que la législation actuelle, ne sont en effet pas transcrites en droit français donc pas prises en compte par RFF. D'une façon générale, **les mesures d'accompagnement contre les nuisances apparaissent très en retrait par rapport à des projets antérieurs similaires (2% du coût de la réalisation contre 17% pour le TGV Méditerranée)**. Les systèmes de protection prévus s'avèreront **dérisoires**, face au bruit et aux vibrations émises par des trains qui rouleront à terme à des vitesses atteignant 350 km/h.

En outre, et bien que la SNCF tende à minimiser ce phénomène, **les basses fréquences** dont l'intensité sonore varie très peu avec la distance, seront ressenties bien au-delà de la proximité immédiate de la ligne. Enfin, le développement des **horaires de nuit** non évoqué par RFF, multipliera les nuisances sonores.

En matière d'indemnisation, **les expropriations ne seront accordées qu'aux riverains situés à moins de 25 mètres** de part et d'autre de la ligne alors que cette distance est de **150 mètres pour la ligne du TGV Méditerranée**.

3) Des conséquences pour le tourisme

Compte tenu de l'ampleur de ces dégâts en termes de qualité de vie et de paysage, l'altération des sites résultant de la construction de la LGV sera très préjudiciable à l'économie touristique, de Tours jusqu'à Bordeaux. Au pays des châteaux de la Loire, **le tourisme rural fait figure du grand oublié de RFF**, qui passe sous silence la dégradation inévitable du potentiel touristique pour les localités traversées, là encore au seul bénéfice des destinations finales.

4) Les enseignements du TGV Méditerranée confirment largement les inquiétudes :

L'analyse de l'impact de l'installation de la nouvelle ligne a révélé qu'elle a pour conséquences une moins bonne desserte du transport régional, mais aussi d'importants « dérapages » environnementaux dus à une mauvaise anticipation, et enfin une dérive des coûts, dont une bonne part à la charge des collectivités locales : ainsi, les protections non prévues avant la réalisation ont été financées exclusivement par les collectivités locales, déjà fortement mises à contribution pour la construction de la ligne.

IV/ Des soutiens politiques contradictoires

Au cours de notre étude, il s'est avéré que les soutiens politiques dont bénéficie ce projet étaient contradictoires. En effet, il convient de se garder d'une distinction quelque peu réductrice entre d'un côté le maître d'ouvrage, soutenu dans sa démarche par les pouvoirs publics, et de l'autre les riverains, concernés au premier chef par le tracé.

1) Les régions suivent plus ou moins le mouvement mais l'Aquitaine est leader :

L'Aquitaine se singularise par un fort engagement tant sur le plan institutionnel que financier. Le soutien des pouvoirs publics entraîne les autres Régions.

En tant que région qui devrait bénéficier au premier chef de cette ligne nouvelle, (le rapport établi par Dominique Becker, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, en novembre 2003, fait état que la Région Aquitaine devrait recevoir près de 40 % des « surplus » de voyageurs) la Région Aquitaine pilote les opérations de consultation et de concertation par le biais du Préfet coordonnateur. Certains conseillers régionaux et députés ont une position extrêmement nuancée.

Conscients du poids de cet investissement dans leur budget, la Région Poitou-Charentes, les Conseils Généraux de Charente et de Vienne n'envisagent pas de participer au coût de construction.

2) Les maires organisent progressivement leur contestation

Au niveau local, les maires s'organisent en collectifs tel qu'en Indre et Loire (Communauté de Communes de Sainte-Maure de Touraine 20 communes) ou en Vienne (Association TGV Qualité de Vie qui regroupe 14 communes). Longtemps, les associations locales et les élus n'ont pas coordonné leurs actions, ce qui leur a valu d'être en position de faiblesse face au maître d'ouvrage. **Réclamant le droit à « être parties prenantes à ce projet », les maires insistent désormais sur la nécessité d'assurer des études complémentaires indépendantes sur l'ensemble du tracé (65 millions d'€ sont budgétés pour les études par la Commission de Pilotage du projet).** Ils appellent à la création d'une Commission de vigilance qui serait composée, outre des élus, de représentants de l'Etat, de RFF, d'associations et d'experts indépendants. Constitués en cellule de prospective, ils établissent une sorte de cahier des charges (« cahier des exigences ») à l'intention du maître d'ouvrage afin que celui-ci intègre leurs préoccupations locales dans le projet. Notons que la lutte pour la préservation de la qualité de vie, la protection du paysage et de l'environnement, ainsi que le versement de compensations et de

subventions substantielles, constituent les trois axes principaux de leurs revendications. En outre, ils formulent des propositions concrètes d'aménagement du territoire concernant les sites environnants (dont ceux de la Vallée des Coteaux et de la commune de Maillé en Indre et Loire). Les élus et les militants associatifs ont pris conscience des limites d'une action menée de façon séparée. Le travail des associations conduit les collectifs de communes à suivre une même démarche et progressivement à parler d'une seule voix.

3) Maillé « village martyr »

Le village de Maillé dont la voie de chemin de fer est déjà symbolique de son martyr, est à nouveau l'exemple le plus significatif des communes sacrifiées pour la nouvelle voie TGV : sectionné sur toute la longueur de son territoire, le village subira une nouvelle nuisance, tandis qu'aucune amélioration n'est apportée au passage de la voie actuelle qui déjà la coupe de part en part.

1/ Rappel du drame d'août 1944

Suite aux actions menées par la Résistance sur la voie ferrée Paris - Bordeaux, l'armée allemande a assassiné 124 habitants de Maillé en guise de représailles, le 25 août 1944.

2/ la LGV refusée par le Conseil municipal de Maillé

Dès l'annonce du fuseau retenu par le Ministre de l'Équipement, du Transport et du Logement, le Conseil municipal à l'unanimité s'est « *opposé énergiquement* », s'est « *insurgé* » et « *indigné* » de l' « *absence totale de respect par monsieur le Ministre, du tragique passé de la commune.* ».

En fait, le tracé prévoit que la cité soit coupée en deux par la future voie TGV alors qu'elle subit déjà les nuisances de l'autoroute A 10

Acceptant « *de rouvrir le dossier à la demande* » du député, M. Hervé Novelli, le Ministre considère qu'il n'est « *malheureusement pas possible de remettre totalement en cause la décision* » prise par son prédécesseur en février 2002. Ainsi la commune ne sera pas épargnée.

Toutefois, suite à une séance de travail sur le terrain, Gilles de Robien propose « *des aménagements substantiels* ». **Mais lors de la présentation du tracé en avril 2005 il apparaît qu'aucun aménagement conséquent du tracé n'a été apporté, seul le passage en déblai aux abords du village atténue la nuisance sonore.**

Conclusion

La légitimité des associations à agir...

Depuis 1998, **les associations** se mobilisent pour défendre les intérêts des riverains et des régions concernées par le projet de ligne à grande vitesse. Au fil des ans, elles ont acquis une connaissance approfondie du dossier et **sont porteuses de préoccupations qui nous concernent tous, comme le respect de l'environnement ou le souci des deniers publics.**

Ni l'Etat, ni Réseau Ferré de France ne disposent du monopole de l'intérêt général !

...est renforcée par les ratés de la concertation...

Malgré les affirmations de RFF, ni les élus locaux, ni les acteurs associatifs n'ont été consultés par RFF sur le projet de ligne à grande vitesse. Ils ont seulement été informés de décisions déjà prises en amont !

Le déséquilibre est patent : n'ayant que les supports et moyens fournis par le maître d'ouvrage la contestation a longtemps été piégée par une argumentation technique (rapidité, Fret, TER, saturation des voies, liaison européenne) avancée au nom de l'intérêt général dans une stratégie de division.

...L'analyse approfondie pourtant révèle le manque de fond de l'argumentation et pose la question de l'utilité publique de ce projet...

Alors que la ligne actuelle n'est pas encore arrivée à saturation et pourrait même être optimisée, le Fret invoqué pour bâtir la ligne nouvelle est contradictoire avec l'abandon progressif des lignes secondaires du réseau qui lui étaient destinées jusqu'à présent. Par ailleurs, les prévisions de transport de marchandises semblent exagérément optimistes d'autant que le franchissement des Pyrénées n'est pas programmé ni décidé et par conséquent les financements européens inexistantes. L'argumentation paraît donc faible pour une ligne dont la rentabilité elle-même s'annonce fragile. D'autant que les retombées économiques prévues pour les villes traversées ne sont pas prévues, et que, au contraire la délocalisation au profit des destinations finales desservira l'emploi local et l'aménagement harmonieux du territoire régional.

...tandis que le financement des travaux n'est pas assuré...

Les travaux n'ont pas commencé que le coût du projet s'envole déjà : + 73 % ! Atteignant fin 2004 4,75 milliards d'€.

Un coût réel non seulement sous-estimé mais qui en outre, laisse dans l'expectative quant aux financeurs. Sera-ce **RFF avec son endettement de 27 milliards d'€ en 2004 ?** L'Etat, dont la dette dépasse les seuils européens ? Les Régions, dont les finances sont grevées par les nouvelles compétences issues de la décentralisation ? L'incertitude demeure. **Si le projet de ligne nouvelle a démarré selon un processus peu démocratique c'est aussi parce qu'il ne se fixe pas de limite budgétaire. Il n'y a ni sanction financière, ni clés de répartition ultimes entre les régions, puisque le projet s'est engagé dans l'hypothèse irréaliste d'un financement européen.**

Les nuisances sont quant à elles bien prévisibles...

La vallée troglodyte des Coteaux et plus d'une centaine de sites remarquables seront défigurés. Paysages abîmés, identités locales malmenées, écosystèmes perturbés, sans oublier les nuisances sonores et visuelles sous-évaluées par le maître d'ouvrage dont pâtiront quotidiennement les riverains, autant de dommages collatéraux aisément prévisibles.

... autant de raisons pour lesquelles les élus ne sont plus unanimes à soutenir le projet et rejoignent la contestation des associations...

Contrairement à ce qu'on a pu croire, les élus n'ont pas été examinés le fuseau retenu par le Ministère des Transports sur proposition de RFF en 2002, les élus s'organisent néanmoins en collectifs pour demander de substantiels aménagements, réclamant le droit de fixer avec RFF le parcours et exigeant l'intervention d'un tiers expert indépendant sur le budget d'étude alloué au projet (65 millions d'€). La démarche des élus rejoint celle des associations pour le souci de transparence, la protection des régions et des deniers publics. Celles-ci militent pour que les solutions d'aménagement de la voie actuelle soient enfin examinées sérieusement, notamment sur les sections rectilignes (Tours-Poitiers) et que soit prise en compte l'alternative du TGV pendulaire à grande vitesse.

Cette mobilisation suffira-t-elle à infléchir les positions défendues par le maître d'ouvrage ? Conduira-t-elle à un revirement des élus à l'échelon départemental voire régional ? **Clarté, transparence et publicité devraient permettre aux acteurs en présence de faire les véritables choix de l'intérêt général.**

ENTRETIENS

Acteurs associatifs

- M. Patrick Lantrès, Président du Comité TGV Réaction Citoyenne
- M. Michel Audureau, Président du Comité des Coteaux de Sainte-Maure, Draché et Sepmes.
- M. Christian Cerniaut, Secrétaire du Comité des Coteaux en charge du dossier TGV, délégué pour le Comité TGV Réaction Citoyenne.
- M. Antoine d'Espous, Président de l'association de défense de Villeperdue : " Villeperdue aujourd'hui et demain".
- Mme Florence de Flaghac, membre du Comité des Coteaux, Coordinatrice du Projet Collectif Sciences-Po/TGV.

Elus locaux

- Mme la Vice-présidente du Conseil Régional du Centre, en charge de l'Environnement (Groupe Les Verts), Agnès Thibal
- M. le Président de la Communauté des Communes de Sainte-Maure, Serge Moreau.
- M. le Maire de Saint-Maure, Christian Barillet.
- .-M. le Maire de Trogues, Yves Denis.
- M . le Maire-adjoint de Draché, Gilles Chapoton

RFF

- M. Pascal Andrault.

BIBLIOGRAPHIE (Extrait)

Rapports

- **Rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées n°2002-0269-01, novembre 2003 par BECKER Dominique, BARBIER Michel, QUELIN Laurent , *LGV Sud Europe Atlantique : Perspectives de financement de la ligne nouvelle à grande vitesse entre Tours et Bordeaux.***
- Rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport, Patrice Moura, Ingénieur divisionnaire des Travaux publics de l'Etat, chargé de mission à la direction de la

- Prévision, à l'Inspection générale des Finances, février 2003.
- Rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées, Paris, 08 juillet 2001.
 - Rapport annuel de la Cour des Comptes, Paris, 1996 (ligne TGV nord).

Principaux ouvrages consultés

- LOLIVE, Jacques, *Les contestations du TGV Méditerranée : projet, controverse et espace public*, L'Harmattan, Paris, 1999.
- RUI, Sandrine, *La démocratie en débat : les citoyens face à l'action publique*, A.Colin, Paris, 2004.
- VALLEMONT, Serge, *Le débat public, une réforme dans l'Etat*, LGDJ, Paris, 2001.

Documents divers

- Cahier des exigences élaboré par les maires et les associations d'Indre et Loire, décembre 2004.
- Comptes rendus des débats de l'Assemblée Nationale, 3^e séance du mardi 20 mai 2003.
- Documents réalisés par le Comité TGV Réaction Citoyenne.
- Document RFF, LGV sud Europe Atlantique, Section Nord-Angoulême/Bordeaux, Etudes APS. Dossier II.1. Technique et environnement général, dossier de consultation, décembre 2002.
- Dossier de presse, Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT), Paris, 18 décembre 2003.

Sites Internet

- Site de réseau ferré de France : www.rff.fr
- Site de la CNDP : www.debatpublic.fr
- Site du quotidien *La Nouvelle République* : www.nrco.com

Rédacteurs du Livre Blanc

DALBERT Benoît
LAFUENTE Eva

MONGRUT Augusto
TERROLLION Karl

WESTBERG Thérèse
WELSCH Katy