

Marcel Bayle

Professeur de droit privé à la Faculté de Droit et Sciences Economiques de Limoges
Conseiller municipal de Peyrilhac

Alors que je suis très favorable aux transports ferroviaires, j'ai pris position contre le projet de création d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges pour les raisons suivantes :

- il convient à mon avis de transformer la ligne actuelle Toulouse-Paris afin qu'elle devienne ligne à grande vitesse en réutilisant son emprise, quitte à devoir élargir cette emprise en certains points et quitte à créer de nouveaux ouvrages d'art sur cette ligne. Certains élus favorables au projet de LGV Limoges-Poitiers affirment qu'il est radicalement impossible de passer par Orléans : selon eux, il serait impossible de créer une LGV dans le département de l'Essonne, sur le trajet historique Orléans Paris. Pourtant, l'article 12 de la loi du 3 août 2009¹, précise qu'un programme supplémentaire² de construction de LGV sera défini, « incluant la ligne Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, dont les études sont déjà engagées en vue d'un débat public ». C'est bien que la mise en LGV du tronçon Orléans-Paris est techniquement réalisable : s'il l'est pour aller de Clermont à Paris, pourquoi pas pour aller de Limoges à Paris ? Avant de décider de construire une LGV entre Limoges et Poitiers, ne vaut-il pas mieux attendre de savoir si la LGV existera d'Orléans à Paris ? Le coût d'aménagement de la ligne historique Limoges-Paris serait fort différent !

- il manque une étude sérieuse de la rentabilité qu'aurait une LGV Limoges-Poitiers afin de vérifier qu'elle serait pérenne et non pas abandonnée peu après sa mise en service : où est l'étude de marché indispensable pour savoir quel volume de population prendrait ces TGV ? Où est l'étude du coût des billets Limoges- Paris (enjeu stratégique) par ce trajet plus long que le trajet historique ? On attend de la SNCF, en concertation avec RFF, qu'elle précise le pourcentage d'augmentation du prix des différents billets proposés, notamment sur ce trajet Limoges-Paris. Qu'est-ce qui permet à RFF d'affirmer qu'il y aurait douze trains par jour (A/R) sur le nouveau trajet ? Si ce nombre était réel, combien de trains de voyageurs circuleraient-ils encore depuis Limoges vers Argenton, Châteauroux, Orléans ?

- Afin de démontrer que le projet coûterait moins cher que la rénovation du trajet historique, RFF annonce un milliard trois cents millions d'euros pour la création de cette nouvelle ligne à voie unique Limoges-Poitiers ; mais il ne semble pas que ce chiffrage ait inclus diverses dépenses :

- Quel serait le coût des ouvrages de franchissement des diverses infrastructures de transports entre Limoges et Poitiers ? Comment s'entrecroiseraient cette LGV, l'actuelle ligne TER, la nationale 147 et la future 2x2 voies routières dont RFF dit qu'elle pourrait parfaitement être couplée à la LGV³ ? Quel serait le nombre, le prix et les lieux d'implantation des ouvrages de franchissements mutuels ? J'ai demandé cette étude : elle ne semble pas disponible.

- Quel serait le coût humain de cette saignée dans le paysage entre Limoges et Poitiers ? Ce coût humain mérite un chiffrage non seulement du montant financier des

¹ LOI no 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement

² Ce texte indique certes que le programme français de LGV pourra porter notamment sur le tronçon Poitiers-Limoges et sur d'autres « dans la mesure de leur état d'avancement », mais le même texte ajoute dans le programme dit « supplémentaire » le tronçon Paris-Orléans (notamment et pour ce qui intéresse le Limousin).

³ Mais la normalisation des courbes est différente...

expropriations, mais aussi des pertes de jouissance des futurs riverains, de la dévalorisation de leurs maisons et terrains proches mais situés à plus de 25 mètres de l'emprise de l'ouvrage nouveau (à plus de 25 mètres du bas du talus et plus techniquement de la limite de l'emprise de la LGV, il n'y aurait pas expropriation : n'y aurait-il aucune indemnisation malgré la grande perturbation apportée au cadre de vie ? Quid du préjudice économique et quid du préjudice moral ?)

- Quel serait le coût agricole ? Comment seraient indemnisés les agriculteurs pour la déstructuration des exploitations agricoles coupées en deux ou trois « couloirs » « semi-étanches ». Quel serait le coût du remembrement consécutif : coût financier et coût environnemental ?

- Quel serait le coût environnemental du projet global de LGV ? Il serait considérable car mille hectares (selon RFF) à deux mille hectares (selon des estimations moins optimistes) seraient stérilisés, au préjudice de la faune et de la flore sauvage qui vivent là aujourd'hui. Pour réaliser le bilan coût-avantage du projet, je demande à ce que soit chiffré financièrement ce préjudice à la Nature Aujourd'hui, il est possible d'évaluer financièrement l'atteinte aux services rendus par la biodiversité. Cette étude chiffrée ne semble pas avoir été faite.

- Quels seraient les passages entre les communes séparées par la LGV ? Y a-t-il eu une étude de coordination de ces passages avec ceux qui franchiraient la future 2x2 voies routières : celle-ci est-elle réellement abandonnée alors qu'il sera probablement impossible de supprimer la circulation des camions sur la RN 147, faute d'investissements ferroviaires en faveur du fret sur le tronçon Limoges-Poitiers ⁴?

Autant de questions et remarques qui rejoignent celles formulées par diverses associations. Il faut, à tout le moins, que RFF revoie sa copie et ses procédures de concertation. J'appuie la demande d'expertise indépendante faite par le collectif citoyen anti-LGV et pro-POLT, qui réunit de nombreuses organisations opposées au projet de Ligne à grande Vitesse entre Limoges et Poitiers⁵. Je soutiens la demande des élus qui, favorables à la mise en LGV du trajet historique Limoges-Paris par Châteauroux et Orléans, sont de plus en plus nombreux*.

⁴ Il y a incompatibilité du transport du fret et du transport à grande vitesse de voyageurs pour des raisons techniques.

⁵ Voir notamment le site : <http://limogespoitiers.com/>