



Ligue pour la Protection des Oiseaux

Association locale Rhône

Siège : 32 Rue Sainte Hélène 69002 LYON

Tel : 04 72 77 19 85 email : rhone@lpo.fr

30 janvier 2012

Contribution de la LPO Rhône au débat public concernant le projet de la liaison LGV POCL

1) Sur la pertinence du projet de liaison LGV POCL :

La pertinence de ce projet tant d'un point de vue socio-économique qu'environnemental a été largement remise en cause par beaucoup de nos partenaires associatifs dont la fédération nationale France Nature Environnement (FNE) à laquelle nous appartenons et la LPO France, première Association de Protection de la Nature française en terme d'adhésions.

Même si nos compétences se situent avant tout dans la conservation des espèces et de leurs habitats, nous souhaitons souligner les points suivants relatifs aux modalités du projet POCL :

- le report modal vers le ferroviaire doit avant tout concerner la voiture, première émettrice de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur « transports ». Nous considérons qu'une LGV dont un des objectifs principaux est de concurrencer l'avion, n'aura pas ou peu d'impact sur le transport routier par voiture et ne permettra qu'une très faible diminution des émissions de GES ;
- nous craignons fortement qu'un tel projet, gouffre financier, attire une grande majorité de l'effort financier au détriment de l'essentielle rénovation des lignes existantes, probablement déjà forte source d'amélioration du réseau ferroviaire français. Il n'est d'ailleurs présenté aucune option à la construction de la LGV POCL comme ne sont jamais clairement comparés les avantages et inconvénients de cette LGV avec des projets de rénovation ;
- comment en même temps mettre en avant l'argument du développement économique aidé par le passage d'une LGV auprès des villes moyennes tout en reconnaissant par exemple que la ville de Vierzon, nœud routier et ferroviaire majeur, perd des emplois depuis 2000 ? Cette ville est à 1h30 de Paris, sur 2 lignes ferroviaires majeures et pourtant voit son activité économique décroître. Les besoins sont donc bien plus complexes qu'on essaye de nous le faire croire et une LGV ne peut à elle seule aider au développement de l'activité de ces villes moyennes ;
- le bilan carbone du projet de la liaison POCL ne sera équilibré qu'à partir de 15 ou 20 ans, soit dans le meilleur des cas à l'horizon 2035. Autant d'années où le projet contribuera au réchauffement climatique dont l'impact négatif sur les habitats naturels est clairement démontré ;
- même si à ce stade du projet nous comprenons qu'il est difficile de préciser clairement les impacts sur les milieux naturels et les espèces, nous nous étonnons de l'absence de prise en compte du coût des mesures d'évitement, réduction et compensation qui ne sont pas même mentionnées dans l'estimation de l'investissement. Le recul est aujourd'hui suffisant pour estimer selon le type de projet, un coût approximatif au kilomètre même si le coût de ces mesures serait marginal à la vue du coût total.

Parmi les causes de l'érosion de la biodiversité, figure au premier plan la fragmentation et la consommation des espaces naturels.

Le contexte du département du Rhône en est une parfaite illustration :

- les infrastructures de transport (voie ferrée, autoroute) existantes ou en projet quadrillent le territoire avec une densité unique en France : la liaison ferroviaire Lyon – Saint-Exupéry, l'A89



Ligue pour la Protection des Oiseaux

Association locale Rhône

Siège : 32 Rue Sainte Hélène 69002 LYON

Tel : 04 72 77 19 85 email : rhone@lpo.fr

en construction, le projet de Contournement ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, les différents barreaux autoroutiers A46-A6, A89-A6, etc.

- la consommation des espaces naturels liée à ces projets et à l'urbanisation qui les accompagnent ont, par exemple, concouru à la disparition de l'Édicnème criard dans la partie Est du Grand Lyon.

La LGV POCL concourt donc directement à l'érosion de la biodiversité et les mesures environnementales qui seront mises en œuvre pour limiter l'impact du projet ne sont que des pansements et ne permettent pas de restaurer les conditions environnementales initiales.

On rappellera enfin que les différents scénarios proposés menacent directement la fonctionnalité écologique d'écosystèmes remarquables et uniques en France : la Forêt de Tronçais, le bocage bourbonnais, le Val de Loire, la forêt de Besbre, la Sologne bourbonnaise et la liste est encore longue.

2) Sur les projets de tracés dans le département du Rhône

On notera que dans les scénarios proposés, la variante « Roanne » est celle qui concerne le plus le département du Rhône, qui n'est concerné que marginalement par la variante Mâcon.

Parmi les 4 scénarios proposés, seul le scénario Ouest Sud ne propose pas la variante Mâcon mais uniquement la variante Roanne.

Nous nous concentrerons maintenant sur les effets de ces 2 variantes dans **leur partie rhodanienne**.

L'impact majeur de ces deux scénarios concernant la continuité écologique. En effet, les 2 variantes proposées s'insèrent dans un contexte où le morcellement est déjà très important lié :

- pour la Variante Mâcon à la présence d'une LGV dans la partie est du Franc Lyonnais : la liaison POCL longerait la voie ferrée existante. On note aussi que le réseau autoroutier est important dans le secteur : A432 et 446.

Or, pour le secteur du Franc Lyonnais, le maintien de corridors écologiques est l'un des objectifs majeurs (porté par les associations de protection de la nature mais également les collectivités territoriales à travers, par exemple, le plan de gestion du vallon des Torrières). Le doublement de la voie ferrée (et son emprise donc) accentuerait donc la fragmentation des habitats naturels.

Se pose également la question de la compensation de mesures déjà mises en œuvre pour limiter l'impact de projets antérieurs ?

- pour la variante Roanne à la présence de l'A89 : ce projet autoroutier en cours de réalisation représente une barrière importante dans des écosystèmes préservés jusqu'alors de toutes infrastructures importantes. La liaison POCL viendrait donc aggraver l'effet « barrière » de l'A89.

Se pose, là encore, la question de la compensation de mesures déjà mises en œuvre pour limiter l'impact de projets antérieurs?

La LGV POCL engendre également la consommation d'espaces naturels à fortes valeurs.



Ligue pour la Protection des Oiseaux

Association locale Rhône

Siège : 32 Rue Sainte Hélène 69002 LYON

Tel : 04 72 77 19 85 email : rhone@lpo.fr

Même si la précision des cartes fournies ne permet pas de localiser exactement les tracés, on notera pour la variante Roanne, la traversée du secteur des Pierres dorées, de nombreux boisements à fortes valeurs et l'arrivée sur Montanay qui semble empiéter sur les Monts d'Or et générer la construction d'un nouveau pont sur la Saône (dans un secteur où des îles abritent des espèces patrimoniales végétales et animales).

Parmi les espèces à fortes valeurs patrimoniales menacées par ce projet on citera :

- variante Mâcon : Œdicnème criard, Grand-duc d'Europe (un individu mort par percussio n par TGV a déjà été récupéré sur le secteur du franc Lyonnais !), Crapaud calamite
- variante Roanne : Petit-duc scops, Chevêche d'Athéna, Sonneur à ventre jaune, Triton crêté, Lézard des souches, Lézard vivipare...

Nous nous posons aussi la question de l'impact sur des cours d'eau pour lesquels des politiques volontaristes sont mises en œuvre par les syndicats (Syndicat de Rivières Brévenne Turdine et Syndicat de l'Azergues).

3) Conclusion

Pour les différentes raisons évoquées précédemment, **la LPO Rhône s'oppose au projet de la liaison LGV POCL**. D'autres arguments pertinents mais ne relevant pas de notre champ de compétence (stratégie de développement local) nous confortent dans notre positionnement.

Qui plus est, au regard de la teneur du débat et des arguments avancés, il semblerait que les scénarios Ouest-Sud et Ouest, pour leur proximité à l'Auvergne, soient les scénarios préférentiels des acteurs favorables au projet. Le LPO Rhône, opposée au POCL, ne prend évidemment position pour aucun des scénarios mais rappelle que ces deux options Ouest sont celles aux impacts environnementaux les plus graves en raison principalement de la traversée de la Sologne.

Notre association se positionne donc en faveur :

- du développement de lignes de proximité pour favoriser les trajets quotidiens, meilleur moyen de report modal de la route au ferroviaire dans un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- de la rénovation des lignes des trains d'équilibre et des trains régionaux existants ainsi que de l'accroissement des fréquences sur ces lignes ;
- d'une amélioration globale de la qualité du service existant, lignes, trains et gares ;
- d'une amélioration de l'interconnexion des lignes existantes ;

Notre association rappelle cependant qu'elle sera attentive au respect du moindre impact environnemental quel que soit les projets d'infrastructures ferroviaires favorisés.

Nous demandons également la réalisation d'études **indépendantes ou d'une contre expertise (non portées par le maître d'ouvrage et donnant un point de vue le plus neutre possible)** justifiant :

- le caractère « inéluctable » de la saturation de la LGV Paris-Lyon existante et donc la nécessité de doublement de la liaison Paris-Lyon par le projet POCL ;
- l'impossibilité de répondre aux enjeux de développement du territoire français central autrement que par le projet POCL.

Des études complémentaires indépendantes commandées par la Communauté de Communes Sud Pays Basque concernant la LGV Sud-Europe Atlantique ont prouvé par exemple leur intérêt en démontrant que les gains de temps annoncés par le maître d'ouvrage du projet de LGV sont différents et surestimés.



Ligue pour la Protection des Oiseaux

Association locale Rhône

Siège : 32 Rue Sainte Hélène 69002 LYON

Tel : 04 72 77 19 85 email : rhone@lpo.fr

Madame la Ministre de l'Écologie, du Développement Durable, du Transport et du Logement, Nathalie Kosciusko Morizet a abondé dans ce sens dans son discours de clôture des récentes Assises du ferroviaire (15 décembre 2011). Elle y a noté et accepté la nécessité de porter la priorité sur « l'entretien et la rénovation du réseau classique », une « orientation qui aura forcément des conséquences sur le développement des lignes à grande vitesse (LGV) »

Le développement du ferroviaire doit, selon nous, servir la transition vers un nouveau modèle socio-économique tourné vers des pôles de développement relocalisés localement à une échelle territoriale adaptée à la nécessaire sobriété budgétaire et environnementale (sobriété énergétique, économie d'espaces, préservation de la biodiversité et de ses capacités à supporter et soutenir les activités humaines)

Dans le cas où un avis favorable serait ultérieurement donné pour la réalisation de ce projet, la LPO Rhône demande à ce qu'une instance de concertation locale (départementale ou interdépartementale) soit créée afin que la LPO soit associée à la réflexion sur les mesures correctrices, voire sur la finalisation du tracé.

Elisabeth Rivière
Présidente LPO Rhône