

Association « anti-LGV Limoges-Poitiers & pro POLT »  
Les Petites Maisons  
12, route du Queyroix-Martin  
87140 Vaulry.  
Courriel [contact@limoges.poitiers.com](mailto:contact@limoges.poitiers.com)

à

Monsieur le Président de la Commission d'enquête  
pour la LGV Limoges-Poitiers

Préfecture de la Haute-Vienne  
1 rue de la Préfecture- BP 87031  
87031 Limoges Cedex 01

**Notre opposition** au projet de LGV Limoges-Poitiers repose :

- d'une part, sur une **position de principe** s'appuyant sur des raisons technologiques, organisationnelles et financières que nous verrons ci-après
- d'autre part, sur **les insuffisances et les incohérences du dossier de l'Enquête Publique** en cours qui, d'une façon systématique, sous-évalue les inconvénients de ce projet et surévalue ses avantages supposés.

## ***A) Position de principe***

### **1- L'ouverture de l'enquête publique : délai dépassé.**

La Commission Nationale du Débat Public a été saisie le 18 octobre 2005, par Réseau Ferré de France, d'une demande d'organisation d'un débat public sur un projet de LGV entre Poitiers et Limoges  
La Commission Nationale du Débat Public décide alors, le 7 décembre 2005, d'organiser un débat public qui a lieu du **1<sup>er</sup> septembre 2005 au 18 décembre 2005.**

Conformément à la **Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et notamment à son article 134 qui modifie la rédaction du code de l'Environnement (article L121-11)**, la Commission Nationale du Débat Public publie son **compte rendu le 30 janvier 2007.**

Depuis cette date, RFF mène les études nécessaires suivant un processus décrit dans une note d'organisation générale des études et établit le calendrier correspondant qui prévoit le déroulement de l'enquête publique au cours du 3<sup>ème</sup> trimestre 2011. Ce calendrier est publié sur son site internet en page 3

<http://www.lgvpoitierslimoges.com/upload/documentation/fichiers/telechautredocorganisation.pdf>.

Ce calendrier est en conformité avec l'Art. L. 121-12 du code de l'Environnement qui stipule qu'en ce qui concerne les projets relevant de l'article L. 121-8, l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette **publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates.**

**Cependant, en ce qui concerne la LGV Poitiers-Limoges, le bilan de la CNDP ayant été publié le 30 janvier 2007, l'Enquête publique devait donc avoir lieu avant le 30 janvier 2012.**

On ne peut que souligner l'importance du délai de 5 ans puisque le législateur a prévu une disposition dérogatoire à la règle commune dans la Loi n°2012-597 du 3 juin 2010 article 4, 3<sup>ème</sup> alinéa) du Grand Paris, en portant le délai à 10 ans.

L'Assemblée Nationale en ayant débattu en ces termes : « S'agissant du contenu précis de l'article 4, il comporte deux types de mesures : certaines **dérogent ou précisent** le droit commun, d'autres constituent de **simples rappels du droit en vigueur**.

Au titre des premières, citons, en premier lieu, l'alinéa 3 qui prévoit que l'enquête est ouverte par le préfet dans un délai de **dix ans** à compter de l'approbation du schéma d'ensemble par décret en Conseil d'Etat. Ce délai est le double de celui qui est prévu à l'article L. 121-12 du code de l'Environnement. (Rapport n° 366 (2009-2010) de M. [Jean-Pierre FOURCADE](#), fait au nom de la commission spéciale, déposé le 25 mars 2010)

La Commission Nationale du Débat Public confirme d'ailleurs, dans plusieurs documents, les termes de l'article 121-12 du code de l'Environnement et met en garde sur le dépassement du délai de cinq ans.

- dans sa rubrique consacrée à l'enquête publique :

[http://www.debatpublic.fr/notions\\_generales/enquete\\_publicque.html](http://www.debatpublic.fr/notions_generales/enquete_publicque.html)

- dans sa décision du 5 septembre, elle y fait également référence en indiquant que « Selon l'article L.121-12 du code de l'Environnement, la décision relative à l'ouverture de l'enquête publique sur ce projet devait intervenir dans le délai de 5 ans qui suivait la publication du bilan soit le 30 janvier 2012. Conformément au même article, au-delà de ce délai, la Commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles.

**Pourquoi la Loi aurait-elle prévu cette borne : "- au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates", si ce n'était pour éteindre la consultation du public dans le cas où les délais impartis ne seraient pas respectés.**

Le Conseil d'Etat a d'ailleurs bien reconnu cette limite dans sa décision du 28 mars 2011, n° 330256 en

**« Considérant, enfin, que si, en vertu de l'article L. 121-12 du code de l'Environnement, l'ouverture de l'enquête publique ne peut être décidée plus de cinq ans après la date à laquelle la Commission nationale du débat public a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, ce qu'elle a fait en l'espèce par une décision du 7 mai 2003, la circonstance que l'arrêté décidant l'organisation de l'enquête complémentaire à compter du 10 juin 2008 ait été pris le 14 mai 2008 ne suffit pas à caractériser une méconnaissance de ces dispositions, dès lors que l'enquête publique initiale a été décidée par arrêté du 1er octobre 2007, soit avant l'expiration du délai de cinq ans après la décision de ne pas organiser de débat public »**

La nouvelle saisine de RFF au-delà des 5 ans prévus par l'article L121-12, (ancien L121-11) pour le lancement de l'enquête publique ne repose d'ailleurs sur aucune disposition réglementaire indiquée dans la loi.

En effet, la **Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, et notamment à son article 134 qui modifie la rédaction du code de l'Environnement**, a été adoptée par l'Assemblée Nationale au cours de la 11<sup>ème</sup> législature en urgence et en première lecture le 25 juin 2001 ; elle comportait un article ainsi rédigé :

« *Art. L. 121-11.* - En ce qui concerne les projets relevant de l'article L. 121-7, l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates. Au-delà de ce délai, l'avis de la commission sera sollicité.

**En faisant disparaître la nécessité de redemander l'avis de la CNDP le Sénat a modifié, en première lecture, le projet de loi, adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture, après déclaration d'urgence, en retenant la formulation qui suit..... : .**

**Art. L. 121-11.** - En ce qui concerne les projets relevant de l'article L. 121-7, l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates. Au-delà de ce délai, la commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si l'économie générale du projet est profondément modifiée.

Le texte ainsi amendé a donc été adopté définitivement le 27 février 2002 et publié au Journal Officiel de la République Française le 28 février 2002.

L'article L121-11 est devenu L121-12 suite à une renumérotation des articles, l'article L121-6-1 devenant L121-7 et ainsi de suite.

Par ailleurs, lors du 20<sup>ème</sup> colloque des Associations des Conseils d'Etat et des juridictions administratives suprêmes de l'Union Européenne qui s'est déroulé du 29 au 30 mai 2006 à Leipzig :

<http://www.juradmin.eu/index.php/fr/colloques-fr/165-20e-colloque-du-29-au-30-mai-2006-a-leipzig>,

le délai de 5 ans maximum pour l'ouverture de l'enquête publique a été confirmé dans le document publié en français.

## 2- Neutralité du garant de la concertation

Dans sa lettre de mission du 3 avril 2009, désignant M Michel PERIGORD comme garant de la concertation, M Hubert Du Mesnil, président de RFF écrivait :

**« Il convient que vous manifestiez la plus grande indépendance vis-à-vis des services de RFF et de toute autre partie prenante au projet LGV Poitiers-Limoges, et que vous conserviez une stricte neutralité à l'égard de ce projet. »**

Or dans une vidéo de 16 mn 11 s ( <http://vimeo.com/4649352> ), postée sur Internet le 14 mai 2009, postérieurement à la lettre de RFF, produite par « ROSA Productions » et financée par la Ville de Limoges et l'Agglomération de Poitiers, M Michel Périgord apparaît à 6 reprises :

50 s à 2mn 35s,

3mn 24s à 4mn 10s,

4mn 50s à 4mn 57 s,

13mn 14s à 13mn 28s

14mn à 15 mn 12s où il argumente en faveur de la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges, enfin au générique de 15 mn 50 à 15mn 55s.

La stricte neutralité de M Michel Périgord n'a donc pas été respectée, et le processus de concertation initié est de ce fait entaché d'irrégularités qui laissent peser de lourdes conséquences sur les conclusions apportées par le garant dans son rapport concluant à proposer la mise à l'enquête publique.

## 3 – Enquête publique sur quel projet ?

Que ce soit lors de l'enquête publique de 2006 et lors de la seconde saisine de la CNDP de juillet 2012 par RFF (cf. page 64 dossier de saisine) où il est écrit :

» le maintien **en parallèle de l'axe existant Paris-Orléans-Limoges-Toulouse** sur lequel RFF poursuit progressivement les aménagements (suppressions de passage à niveau, relèvements de vitesse...) et qui conserverait à l'horizon 2020 un service de 7 allers-retours par jour entre Paris et Limoges et un trafic de 840 000 voyageurs par an environ «

le nombre de 7 allers-retours sur la ligne POLT a été toujours été la base du dossier.

Nous pensons que ce doit être un cas unique dans le cadre d'une enquête publique, car **ce n'est pas un scénario qui est proposé, mais trois.**

**Pouvez-vous nous dire lequel est le bon ? Cette confusion ne peut apporter que le désarroi chez les citoyens, d'autant que, suivant 11, 7 ou 4 AR sur la ligne POLT, les conséquences ne sont pas identiques sur le réseau ferré.**

## 4- Coût du projet

Les **budgets d'investissement et d'exploitation qui reposent sur des données non validées et non actualisées** fin 2012 avec en particulier non seulement **l'absence de devis détaillés** de l'investissement et d'étude cohérente des coûts d'exploitation mais également une absence de **financement alors que dans tous ses projets RFF indique le montant de son investissement correspondant à ce qu'il peut engager en fonction du TRI ( Taux Rentabilité Interne) et conformément à l'article 4 de ses statuts.**

De plus, si nous nous référons au dossier H, qui est le dossier complémentaire de RFF à l'avis de l'Agence Environnementale, les réponses sont très évasives et aucun montant n'est proposé en contre partie aux « actions » de RFF, montants qui auraient dû faire augmenter le coût du projet et donc diminuer la rentabilité interne.

Ce flou est-il entretenu volontairement afin de minimiser l'effet du coût sur la rentabilité du projet alors surestimée ?

## 5 – LGV synonyme d'ouverture vers l'Ouest

Présenter le projet de LGV comme une ouverture pour le Limousin vers la façade atlantique n'est qu'un prétexte.

En effet, il faut se rappeler que, après la suppression du « pendulaire », en 2003, par M JP Raffarin alors premier ministre, c'est Mme B. Chirac qui a lancé cette idée pour essayer de venir en aide à M Gérard De Pablo, membre du cabinet de son mari alors Président de la République, juste avant les élections régionales du Limousin de 2004, les élus socialistes de l'époque s'étant fermement manifesté face à cette manœuvre.

## 6- Les pressions hiérarchiques et les arguments fallacieux des pro-LGV

Une enquête publique est destinée à l'expression objective de tous les citoyens.

Or la ville de Limoges a distribué un prospectus aux entrées, faisant par là une pression hiérarchique inadmissible sur son personnel. Par ailleurs, les arguments utilisés sont à la limite de la malhonnêteté. Prenons en deux par exemple :

- quelle est l'étude sérieuse qui fait un lien entre le développement économique et l'arrivée de la grande vitesse ?

Incantations et approximations ne font pas une argumentation, car aucune démonstration n'est apportée concernant les « bienfaits économiques »

Bien au contraire, le rapport de Mme Deleplace et M Bazin, Universitaires à Reims et à Lyon, démonte un lien infondé ( [http://afitl.ish-lyon.cnrs.fr/tl\\_files/documents/CST/N49/Bazin49.pdf](http://afitl.ish-lyon.cnrs.fr/tl_files/documents/CST/N49/Bazin49.pdf) ) et en attendant 2020 la région Limousin se développe économiquement de quelle manière ?

- évoquer la LGV Limoges-Poitiers comme une « branche » du projet Transline est une sorte d'escroquerie. Ce projet est en effet le fruit des réflexions d'une association (Altro). Il n'a jamais été inscrit au SNIT et n'a pas été présenté à la commission « Mobilité 21 » dite Duron qui a rendu ses conclusions le jeudi 27 juin 2013.

## 7- La LGV n'apporte pas la grande vitesse à l'ensemble du Limousin

Tous les habitants en dehors de Limoges et de Brive auraient moins de trains et mettraient plus de temps pour se déplacer tout en payant plus cher (de + 35 à +40%).

Ce projet ne contribue nullement à l'aménagement équilibré du territoire, contrairement à la ligne historique POLLT qui, elle, dessert 3 millions de personnes, 32 départements, 7 grandes agglomérations et 4 régions.

## 8 – Réserves de la SNCF

**Dans le compte-rendu RFF du 18 novembre 2008, la SNCF émet de sérieuses réserves sur le projet.**

« La SNCF / VFE souhaite faire part de ses réflexions sur la présentation, au demeurant complète et faite avec les précautions d'usage. Elle indique qu'elle est aujourd'hui transporteur mais que la concurrence sera ouverte en 2016 et qu'il y aura donc peut-être d'autres exploitants sur la ligne...

Concernant la voie unique, elle indique qu'il s'agit d'un système d'exploitation très complexe. Cela n'est peut-être pas impossible, mais une exploitation en voie unique à 300 km/h serait une première. Il existe un exemple de voie unique sur la ligne du Haut-Bugey : la convention initiale prévoit un temps de parcours de 3h00 que l'on ne parvient pas à assurer à ce jour, alors que la ligne Paris-Genève compte 7 à 8 trains par jour et dispose de trois évitements. La réalité de l'exploitation montre donc sa fragilité.

La signalisation (ERTMS) peut effectivement permettre de passer de 11 à 15 trains/heure, **mais les projets de LGV Bretagne-Pays de Loire et SEA rendent d'ores et déjà difficile l'identification de sillons.**

Enfin, **le projet SEA est un projet très cher au niveau des sillons.** Aussi, quand le trafic sera là, on développera probablement les fréquences mais on favorisera aussi les unités mixtes (trains couplés) sur Paris-Bordeaux. De ce fait, la gestion des jumelages sur Poitiers-Limoges sera encore plus difficile. Il convient donc d'être prudent sur le temps de parcours et le système d'exploitation. Avec une voie unique, les TGV attendront.

Paris-Limoges en 2h00 oui, mais en sachant que certains services seront dégradés.

**La SNCF ajoute que la promesse collective qui a été faite ne peut aujourd'hui pas être tenue par l'exploitant actuel. »**

## B/ Insuffisances et incohérences du dossier d'enquête publique

### 1 - RN 147 : un oubli volontaire ?

- Dans la pièce F paragraphe 3.1.1.2, il est écrit :  
« À l'horizon 2020, la mise à 2x2 voies de la RN147 entre Poitiers et Bellac ne sera pas effective. Les gains de temps apportés n'ont donc pas été inclus à la référence. »
- Par ailleurs lors de la réunion de la Commission du développement Durable de l'Assemblée Nationale du 1er mars 2011, séance de 17 heures, compte rendu n° 30, une intervention de Mme Pérol-Dumont, alors députée de la circonscription, évoque la nationale 147.

« .....J'en viens à la RN 147 qui nous relie à la façade atlantique.... Les critères de désenclavement et de sécurité sont remplis, de même que la nécessité économique pour les deux régions concernées ; tous les paramètres sont donc réunis pour une réalisation que les collectivités territoriales de tous bords appellent de leurs vœux, le consensus transpolitique étant total. Pouvons-nous, oui ou non, Monsieur le ministre, espérer l'inscription au SNIT de cet axe routier déterminant ? Nous avons été trop longtemps dupés !

#### M. le secrétaire d'État (Thierry Mariani).

Madame Pérol-Dumont, **l'État est bien entendu attentif à la qualité de la RN147** et entend poursuivre l'aménagement de cette voie, mais la mise à deux fois deux voies continue de cet axe entre Limoges et Poitiers par voie de concession ne se justifie pas aujourd'hui au regard des besoins de mobilité. **De plus, l'équilibre économique d'un tel projet pose question, car un tel aménagement concurrencerait directement le projet de liaison à grande vitesse Poitiers-Limoges prévu par la loi Grenelle I.**

L'aménagement de la RN147 se poursuivra par le biais des PDMI, et je confirme que le financement dans ce cadre est bien prévu : malgré un contexte budgétaire fortement contraint, 21,7 millions d'euros exclusivement financés par l'État ont été inscrits au PDMI de la région Poitou-Charentes, au titre de la modernisation de la RN147 au sud de Poitiers, dont une première tranche de la déviation de Lhonnaizé.»

- Mr Le Préfet du Limousin a réuni le lundi 17 juin 2013, les représentants des communes de Nieul, Peyrilhac et St Jouvent pour évoquer la mise à 2 fois 2 voies de la RN 147

**Il devient évident que les raisons qui ont poussé RFF à ne pas tenir compte de l'aménagement de la RN 147 proviennent du fait que, le nombre de voyageurs TGV diminuant, la rentabilité se trouve amoindrie.**

### 2 - PRIX DU BILLET ??????

Les comparaisons faites sur les différents modes de transport le sont toujours pour 1 seul voyageur. Or, par la route, le coût d'un voyage est le même pour une famille ou plusieurs passagers. RFF prévoit son augmentation aux alentours de 25%, or le service rendu par une LGV amène une augmentation réelle plus

proche de 35% que de 25. Par ailleurs, en suivant le critère de RFF, un billet Limoges Paris serait moins cher qu'un Poitiers Paris. Cherchez l'erreur.

Le prix du billet comprend le péage qui est payé au responsable de l'infrastructure ferroviaire. Le péage permet de rembourser l'investissement.

Si nous prenons un billet entre Brive et Paris, le péage sera tronçonné en 4 parties :

- ligne POLT entre Brive et Limoges, (RFF ligne classique)
- LGV Limoges Poitiers (RFF)
- Poitiers – Tours (VINCI)
- Tours Paris (RFF ligne LGV SEA)

Une partie infime des péages sera donc consacrée à la LGV Limoges-Poitiers.

Le remboursement de l'investissement sera **soit problématique** et contraire à l'article 4 qui régit le statut de RFF sur la non-augmentation de sa dette **soit entraînera** une participation plus importante des autres investisseurs (Etat, collectivités locales). La conséquence sera une diminution de la rentabilité interne. Nous comprenons mieux maintenant pourquoi RFF n'a pas voulu donné le montant de sa participation au projet LGV.

### 3 - FINANCEMENT non déterminé (Pièce F Chapitre 6)

**Le financement est loin d'être assuré.**

Les Conseils généraux de CREUSE-CORREZE-VIENNE ne veulent ou ne peuvent pas y participer, ainsi que la Région POITOU-CHARENTES, les villes de Creuse et de Corrèze.

Mise en avant dans ce projet, l'EUROPE a limité son financement à 10 millions d'€ pour la LGV Tours-Bordeaux.

Depuis les conclusions de la Commission Mobilité 21, la Dordogne semble se tourner vers une connexion au réseau LGV par Bordeaux, en demandant une électrification de la ligne entre Périgueux à Coutras.

Contrairement à d'autres projets LGV où elle le fait systématiquement, RFF ne propose aucun montant de sa participation.

4 pages ne sont consacrées qu'à des **généralités**.

**RIEN DE CONCRET** permettant aux citoyens de savoir ce qui l'attend réellement en participation pour ses impôts locaux.

### 4 - Un nombre de voyageurs contestable et surévalué

Lors de l'atelier de concertation auquel elle a participé le 21 avril 2010, la SNCF a indiqué :  
« Qu'elle avait une base de trafics, notamment radiale, inférieure de 40% par rapport aux chiffres annoncés. Elle précise qu'elle dispose des chiffres de 2007 et que le trafic entre le Limousin et l'Ile-de-France était de 1,1 million de voyageur/an et que même en augmentant le périmètre, **elle ne retrouve pas les chiffres annoncés** ».

Dans la pièce F, chapitre 2, paragraphe 2.1.2, il est fait état de l'aire d'étude.

La Charente apparaît avec un taux de 14%, similaire à celui de la Haute Vienne (15%).

Le département de la Charente est relié au Limousin par la ligne TER Angoulême- Limoges et à Poitiers par la ligne classique Paris- Bordeaux puis plus tard par la LGV.

Or RFF utilise des modèles type de calcul pour établir ses données de trafic voyageurs. Considérer que le nombre de voyageurs charentais sera globalement identique à celui des haut-viennois est une duperie.

Une population limousine âgée, des personnes actives et un nombre de cadres sous la moyenne nationale qui diminuent le potentiel de voyageurs.

Il est d'ailleurs, à noter qu'il est tout à fait improbable que les rabattements prévus en provenance de la Souterraine et de Guéret confirment les espérances de RFF. En effet, cette solution allonge le trajet en distance et en temps et ce, malgré l'effet TGV. De même les voyageurs en provenance du Dorat et de Bellac, n'ont aucun intérêt à rejoindre Limoges dans la mesure où le TER les amène directement à Poitiers.

De plus, l'estimation du nombre de voyageurs potentiels, susceptibles de prendre la LGV, comporte des anomalies comme celle qui consiste à les comptabiliser sur plusieurs projets parfois en concurrence, comme le POCL (Creuse – Est de la Corrèze – Cantal), la LGV SEA (Périgueux surtout depuis la parution du rapport DURON), LGV Bordeaux – Toulouse (Cahors – Rodez)

## 5 - PIÈCES G et H – Où sont répertoriés les coûts ?

L'Autorité Environnementale (AE) a émis un avis le 13 mars 2013 auquel a répondu RFF par un mémoire complémentaire (pièce G).

**Les risques sanitaires** pour la population et les employés des chantiers, pendant la phase travaux et après, concernant le radon, les métaux lourds, la mobilisation de substances toxiques, l'empoussièrement de l'air, la pollution des eaux et nappes souterraines, ne sont évalués que de façon très générale et approximative. Dans le dossier, les études menées doivent apparaître intégralement, avec leurs conclusions.

**Pour ce qui est de l'évaluation carbone**, le bilan carbone est négatif pendant des décennies, est-il écrit dans l'avis de l'Autorité environnementale.

L'AE constate, comme sur la plupart des grands projets d'infrastructure de transport qu'elle a eu l'occasion d'examiner depuis sa création, que ce projet ne contribue par lui-même en rien à la réalisation de l'objectif dit du « facteur 4 », consistant à diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre de la France, tous secteurs confondus, entre 1990 et 2050.

Le transfert modal aérien vers le train a été largement surestimé. (Statistiques Ministère de l'Ecologie de 2011 : dans les deux sens, Paris-Brive : 38.235 voyageurs, et Paris-Limoges : 31.233).

Or, RFF suppose un transfert modal de 55.000, soit 79%, alors que le transfert modal de l'aérien a un effet de 61% sur la réduction des Gaz à Effet de Serre (GES).

Tout à l'air d'être dans le meilleur des mondes. RFF a tout prévu, que ce soit au niveau environnemental et sanitaire. Par contre en face de chaque mesure supplémentaire : aucun coût. C'est comme si, RFF allait régler, sans bourse déliée, tous les problèmes énoncés par l'Autorité Environnementale.

C'est pourquoi nous demandons le chiffrage précis des coûts, qui augmenteront d'autant la facture du projet.

## 6 - RENTABILITE INTERNE < 4%

L'AE (cf. pièce G - ¶ 2.1.6) recommande, au titre de la justification des raisons pour lesquelles le projet a été retenu, de mettre en exergue les résultats de **l'évaluation socio-économique** du projet avec **prise en compte** du coût d'opportunité des fonds publics (**COFP**) et d'indiquer que **certains impacts environnementaux ne sont pas intégrés dans cette évaluation chiffrée**.

**RFF** a tiré au minimum (1) pour la réalisation du projet en évitant le plus possible des ouvrages d'art coûteux.

Il lui est donc difficile de rogner encore sur l'investissement.

Si nous nous référons à la pièce F5 chapitre 5.5.1.2 et suivants, quel que soit le scénario envisagé le TRI est inférieur à 4%.

TRI avec COFP	11 AR POLT	7 AR POLT	4 AR POLT
Hypothèses initiales	3,34%	3,56%	3,71%
Prix du billet + 10%	2,50%	2,82%	2,94%
Temps parcours + 5mn	2,94%	3,14%	3,28%
Investissement + 20%	2,78%	2,97%	3,10%
Investissement -20% (1)	<b>4,12%</b>	<b>4,36%</b>	<b>4,55%</b>
Sans valeur résiduelle	2,90%	3,16%	3,33%
Perte marge cie aériennes	3,24%	3,46%	3,62%

(1) hypothèse non réaliste

Dans ces hypothèses, nous ne tenons pas compte des facteurs aggravants comme le nombre de voyageurs surestimé et le coût des impacts environnementaux non intégrés comme indiqué plus haut.

Ensuite, selon l'avis de l'AE, « la rentabilité du projet n'est pas atteinte en 50 ans ». Etablie sur la base du scénario central (POLT : 11 A/R/j), et d'un investissement de 1,5 Md€ (valeur 2009), l'évaluation socio-économique du projet conduit à une valeur actualisée nette à 50 ans négative (- 35 M€) et à un TRI de 3,67% inférieur à la valeur de 4% prise pour évaluer la rentabilité des projets publics.

**Enfin, la question de la rentabilité** de ce projet avait déjà été mise en relief par la lettre datée 25.01.2013 de M. Bursaux, directeur des infrastructures au Ministère de l'Ecologie, qui propose de réfléchir à la réduction du nombre d'aller-retour/jour sur la ligne historique POLT (7 et 4 A-R/j).

La modification proposée de l'économie des trains qui circuleront sur l'axe POLT est qualifiée de « substantielle » : loin de n'être qu'un moyen d'améliorer le bilan socio-économique de la LGV LP, elle met en cause la nature même de la ligne POLT si, à l'avenir, le type de service existant actuellement n'est plus assuré. Cela n'avait pas été « initialement envisagé » écrit M. Bursaux.

Mais, la conclusion qui ressort est que, contrairement à leurs hypothèses, c'est avec la LGV et 11 AR POLT que le nombre de voyageurs est le plus élevé : **11 POLT = 3,27 millions**, 7 POLT = 3,22 millions, 4 POLT = 3,19 millions.

## 7 – ENVIRONNEMENT

L'association ne va pas reprendre le détail des dégâts environnementaux, puisqu'on les retrouvera au plan local, mais nous voulons, à titre d'exemple, prendre l'exemple des communes de Vaulry, Peyrilhac et Limoges Beaune les Mines. Dans ces 3 lieux nous y trouvons des métaux lourds. A aucun moment, les solutions détaillées ne sont portées à la connaissance des riverains, si ce n'est l'utilisation de la brumisation à Vaulry.

Le radon n'est vu qu'au travers de la réalisation de la LGV. (Aucun risque de vibration).

Quid de la santé des travailleurs du chantier et des riverains dont on sait que l'inhalation des poussières avec radon peut provoquer des cancers du poumon dans les 30 ans ?

Suite à l'accident de Tchernobyl, l'exemple de la Corse est significatif : un taux anormal de cancers de nos jours.

Suite à l'avis de l'AE, les coûts supplémentaires des opérations indiqués dans la pièce G ne sont pas chiffrés.

Ce projet ne contribue par lui-même en rien à la réalisation de l'objectif dit du « facteur 4 », consistant à diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre de la France, tous secteurs confondus, entre 1990 et 2050.

## C/ CONCLUSION

- ❖ Un coût du projet sous-estimé,
- ❖ Un trafic voyageur surestimé,
- ❖ Une rentabilité en dessous du seuil-plancher de 4%,
- ❖ Des solutions environnementales et sanitaires vagues et non chiffrées (radon, métaux lourds, solutions d'évacuation des terres polluées inexistantes...)
- ❖ La priorité donnée par le gouvernement et la loi Grenelle 1 à la modernisation et à la régénération de l'existant,
- ❖ Un financement difficilement trouvable, un projet remis entre 2030 et 2050 (conclusion rapport Commission Mobilité 21) alors qu'une éventuelle DUP ne pourrait courir que jusqu'au 1<sup>er</sup> trimestre 2025, au-delà duquel un débat public devra être relancé depuis l'origine

De plus il est écrit à la page 60 du rapport de la Commission Mobilité 21 remis le 27 juin 2013 et concernant la LGV Limoges-Poitiers :

« La commission a noté que **le projet** apparaît **controversé quant à son intérêt et ses enjeux**. Les éléments dont la commission a pu disposer et les analyses comparatives des enjeux nationaux des différents projets ne permettent pas de justifier un classement dans les premières priorités.

Par ailleurs, la commission estime que **l'amélioration des circulations et matériels TET qu'elle recommande sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse est de nature à améliorer les conditions de desserte des territoires concernés et à répondre en grande partie à leurs besoins de qualité de service pour leurs échanges.**

Dans ce contexte, la commission fait le choix d'un classement dans les secondes priorités, quel que soit le scénario financier considéré. »

## Tout converge vers une décision négative de la DUP.

Une décision « politique favorable » relèverait du « fait du prince ». Cet argument de complaisance et cette raison seraient inadmissibles voire condamnables :

- d'un point de vue financier au moment où il est demandé aux citoyens des efforts considérables
- d'un point de vue de la morale quand celle-ci, enjoint de rejeter tout passe-droit. Le 5 avril dernier à Tulle, François Hollande, Président de la République avait demandé à **"chacune et chacun" de servir la République "d'une manière exemplaire", Dans un moment où il doit y avoir des valeurs qui doivent être portées, une exigence morale pour tous ceux qui ont des responsabilités à quelque niveau que ce soit,.... Chaque manquement est une faute", avait-t-il insisté.**