

Réseaux, Territoires et Planification

La LGV Limoges Poitiers

Tronçon Haute-Vienne

Raphaëlle GRAVE - Quentin EISENZIMMER - Pauline JOUBERT

2013/2014



TABLE DES MATIERES

Table des illustrations.....	4
Introduction.....	5
Présentation du projet	6
Enjeux du projet	7
Enjeux économiques	8
Enjeux de développement socio-économique.....	8
Enjeux environnementaux	9
Les acteurs du projet.....	10
Des acteurs qui défendent le projet.....	10
Certains acteurs neutres, qui s'occupent d'organiser le débat	10
Tous les acteurs qui s'opposent plus ou moins violemment au projet.....	11
La controverse	13
Le secteur agricole : le désarroi des agriculteurs.....	13
L'environnement : le passage de cette nouvelle voie ferrée a un impact sur le paysage naturel....	14
Le financement pose problème : la construction de cette nouvelle voie a un coût élevé et la rentabilité n'est pas assurée	15
Impact économique et touristique.....	16
Conclusion	17
Bibliographie	18

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Feuillelet d'information pour la ligne LGV Poitiers-Limoges.....	5
Figure 2 : Carte représentant les 3 options pour le nouveau trace de la LGV poitiers-limoges	6
Figure 3 : Carte du réseau grande vitesse européen en 2008	7
Figure 4 : Perspectives d'ouverture a l'espace europeen	8
Figure 5 : Carte du réseau du projet Transline.....	8
Figure 6 : La vision des medias dans le projet lgv poitiers limoges.....	11
Figure 7 : Campagne du collectif non a la lgv poitiers limoges	13

INTRODUCTION

La ligne à grande vitesse (LGV) reliant Poitiers à Limoges a pour objectif de relier ces deux villes en un temps record mais surtout de permettre aux habitants de Limoges de rejoindre Paris. Il permettra également d'intégrer Limoges et ses alentours au réseau européen de lignes à grande vitesse.

Ce projet représente de grands enjeux sur différents plans : économique car il va désenclaver la ville de Limoges, environnemental car il risque d'avoir un impact fort sur les paysages et la biodiversité et un enjeu fort de mobilité car il permettra de relier Limoges à Poitiers et à Paris très rapidement.

Ce projet est par conséquent soumis à une très forte controverse que nous étudierons tout d'abord en détaillant les différents enjeux du projet, nous verrons ensuite quels sont les acteurs qui prennent place au sein de la controverse. Enfin, nous verrons plus en détails quels sont les termes de la controverse. Afin de fixer le contexte, nous allons commencer par une présentation succincte du projet.



FIGURE 1 : FEUILLET D'INFORMATION POUR LA LIGNE LGV POITIERS-LIMOGES

PRESENTATION DU PROJET

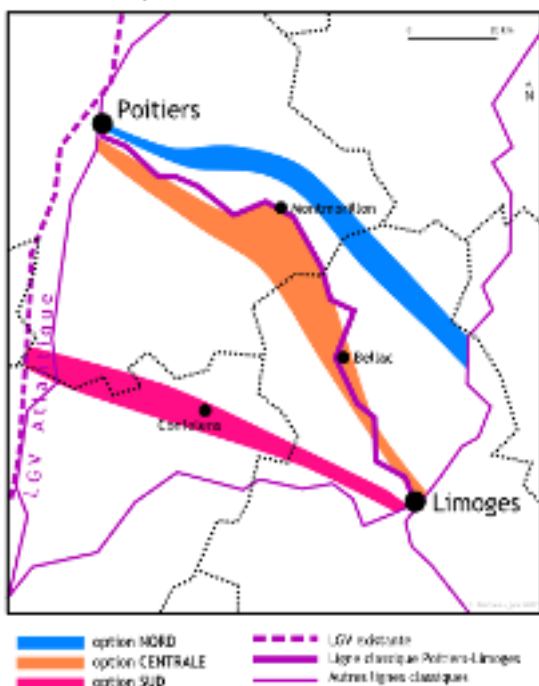
La ligne à Grande Vitesse Limoges-Poitiers est un projet en débat depuis quelques années déjà. Elle permettrait de relier Limoges à Poitiers en 45 minutes alors qu'actuellement il faut environ 1h35 et de relier Limoges à Paris en 2h environ, alors qu'il en faut actuellement 3h. Cette ligne pourrait donc être un gain de temps formidable.

C'est fin 2003 que le projet voit le jour en tant que projet à étudier. De 2004 à 2006 des pré-études ayant pour but de définir les caractéristiques principales du projet sont conduites. Ensuite, en 2006, un débat public est lancé sur l'opportunité du projet. En 2007, RFF décide de relancer des études suite aux bons résultats du débat public. C'est à ce moment-là que le tracé est choisi. Parmi trois possibilités, c'est le tracé central qui est retenu. En 2011, une enquête d'utilité publique a été menée et a conduit aux résultats suivants : elle émet un avis favorable en septembre 2013. Or, le 9 juillet 2013, Jean Marc Ayrault, premier ministre a annoncé le report du projet après 2030, préférant se concentrer sur les lignes existantes, dans notre cas la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. La priorité sera donc mise sur le remplacement des trains corail, actuellement utilisé pour rejoindre Paris : "*Les trains Intercités seront intégralement renouvelés entre 2015 et 2025*" a annoncé Jean Marc Ayrault.

Il semblerait donc que le projet soit maintenu et qu'il continue à avancer malgré les déclarations du premier ministre.

Cependant, ce projet est très controversé. Son parcours va entraîner l'expropriation de certains habitants, le passage à proximité de certains villages qui ne veulent pas perdre leur sérénité, une dégradation de l'aspect du territoire pour des amoureux de la nature. De plus ce projet est très coûteux puisqu'il faut tout créer (infrastructures,...). La création de cette ligne entraînerait de plus, la fermeture de la ligne actuelle POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse). Les travaux devraient durer 7 ans.

Projet LGV Poitiers-Limoges Les trois options initiales



Nous avons choisi pour ce projet, le tronçon Haute Vienne qui va de Moulismes au Palais sur Vienne. Il représente une distance d'environ 75km.

FIGURE 2 : CARTE REPRESENTANT LES 3 OPTIONS POUR LE NOUVEAU TRACÉ DE LA LGV POITIERS-LIMOGES

ENJEUX DU PROJET

Le projet de création de cette nouvelle ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges doit répondre à des enjeux majeurs que l'on peut réunir autour de 3 grands axes.

- Un **accès à l'Île de France et aux grandes métropoles nationales et européennes** desservies par les lignes ferroviaires à grande vitesse.
- Une **ouverture sur la façade Atlantique**. Limoges serait relié à La Rochelle en 2h10, à Rennes en 3h50.
- Un **renforcement des relations interrégionales**, par une amélioration de l'offre de transport entre les deux grandes agglomérations que sont Poitiers et Limoges, mais aussi par une meilleure complémentarité des réseaux locaux de transport.



FIGURE 3 : CARTE DU RESEAU GRANDE VITESSE EUROPEEN EN 2008

ENJEUX ECONOMIQUES

Les personnes défendant ce projet voit la construction de cette ligne comme une énorme opportunité en ce qui concerne l'enjeu économique. En effet, la ligne à grande vitesse permettrait aux villes de Poitiers et de Limoges de s'y retrouver, respectivement en diversifiant les pôles de

Les régions Limousin et Poitou-Charentes comptent plusieurs entreprises ou groupements dont le rayonnement est international. Le territoire dispose de nombreux groupes à participation étrangère (Bristol Myers Squibb, RVI, Photonis, International paper, Borg Warner, etc.). De même, le Pôle Européen des Hautes Technologies Elopsys est porté par des entreprises régionales d'envergure mondiale (Photonis, Thalès Communication, Legrand, etc.). D'autres pôles de compétitivité* pourront bénéficier de la grande vitesse ferroviaire afin de renforcer leur rayonnement et d'envisager de nouvelles perspectives de développement.

*Association d'entreprises, de pôles de recherche et d'organismes de formation dans un secteur donné

compétitivité de la ville de Poitiers et en maintenant l'activité des grandes entreprises de la ville de Limoges telles que Legrand ou Bernardaud (porcelaine).

Réseau ferré de France (RFF) tient compte dans le calcul de ce projet de l'augmentation du coût du facteur temps dans les déplacements quotidiens des travailleurs qui pourrait voir les grandes entreprises se délocaliser et donc mettre un frein au développement économique de la région.

La ligne à grande vitesse serait donc un argument pour le maintien de ces entreprises.

FIGURE 4 : PERSPECTIVES D'OUVERTURE A L'ESPACE EUROPEEN

ENJEUX DE DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE

Le projet Transline en vue d'une intégration européenne.



FIGURE 5 : CARTE DU RESEAU DU PROJET TRANSLINE

Le projet Transline vise à réaliser 3 liaisons transversales ferroviaires, celles de Nantes-Lyon, de Lyon-Bordeaux et de Bordeaux-Nantes.

L'intégration au niveau nationale et européen du Centre-Ouest de la France est un argument que les promoteurs de la LGV mettent en avant au niveau de la connexion de ce projet aux projets voisins.

En revanche, le projet Transline ne doit pas seulement se limiter au trafic des voyageurs entre le Centre-Ouest de la France et la capitale. C'est cette idée que défend l'Association Alpes Logistique Transport Ouest (ALTRO). Il doit être un moyen de développer d'autres liaisons

ferroviaires notamment au niveau Est-Ouest au niveau du massif central, région où les transports ferroviaires ne sont pas encore assez développés.

Le projet LGV Poitiers-Limoges serait la base de ce projet Transline. Plusieurs acteurs se sont réunis pour développer à plus ou moins long terme des nouvelles dessertes par des Trains Rapides Inter Agglomérations (TRIA) en s'appuyant sur cette base qu'est la ligne LGV Poitiers-Limoges.

A court terme, on observerait le développement des trois liaisons suivantes :

- Limoges - Poitiers - Niort - La Rochelle
- Guéret - Limoges - Poitiers - Angoulême - Bordeaux
- Brive - Limoges - Poitiers - Tours - Angers - Nantes - Rennes

A long terme, une loi sur le Grenelle Environnement projette la création d'une nouvelle ligne LGV Centre France reliant Paris à Lyon en passant par le Massif Central. Cette ligne se verrait reliée à la LGV Poitiers-Limoges en modernisant et en électrifiant certains axes de la ligne.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les enjeux principaux du projet concernent la préservation des continuités écologiques, particulièrement dans les nombreuses zones humides (avec leur cortège faunistique et floristique remarquable), les cours d'eau et les zones forestières traversées. L'effet de coupure de l'infrastructure peut être amplifié en certains endroits par la taille importante des déblais ou remblais prévus.

Les enjeux agricoles, paysagers et les rétablissements de voirie sont importants, mais semblent plus aisément maîtrisables par un traitement approprié.

Les écoulements des eaux de surface, ou souterraines dans les zones de grands déblais, constituent aussi un enjeu important.

Les effets globalement positifs du projet sur le report modal proviennent des 17 % des futurs voyageurs de la LGV issus de l'aérien et du routier, sans compter l'amélioration de la rapidité des déplacements ferroviaires.

LES ACTEURS DU PROJET

DES ACTEURS QUI DEFENDENT LE PROJET

Le premier acteur du projet est **RFF** (Réseau Ferré de France) qui est un établissement public de l'Etat et possède le premier réseau de ligne à grande vitesse. Ce sont eux qui sont à l'initiative du projet.

Beaucoup d'autres acteurs travaillent en partenariat avec RFF sur ce projet. Tout d'abord **l'Etat** et plus particulièrement le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie qui place cette ligne dans ces grands projets ferroviaires suite à la réforme du système ferroviaire.

Il y a ensuite les deux conseils régionaux concernés avec comme acteurs principaux **Jean Paul Denanot** pour le Conseil Régional du Limousin et **Sékolène Royal** en tant que présidente du Conseil régional Poitou Charentes. Ensuite il y a trois conseils généraux concernés : ceux de la Vienne, de la Haute-Vienne et de la Corrèze. Enfin, il y a trois communautés d'agglomération (Limoges, Brive La Gaillarde et Poitiers) ainsi que la ville de Limoges.

Jean Paul Denanot soutient le projet de LGV et est assez optimiste sur l'avancement du projet, comme il l'a déclaré le 3 juillet dernier après sa rencontre avec le ministre des transports. Cependant, Jean Paul Denanot est également pour le maintien de la ligne POLT. Il insiste sur le fait, que la Vienne et la Haute Vienne ne sont pas les uniques départements concernés : le Lot, la Dordogne, La Corrèze et la Creuse le sont également.

Marie-Françoise Pérol-Dumont, présidente du Conseil Général de Haute-Vienne, défend le projet. Elle considère que ce projet va permettre de « redresser » la France, dans un contexte où l'aménagement du territoire semble très important. Elle a déclaré en mars 2013 que, selon elle, le projet « est en bonne voie ».

CERTAINS ACTEURS NEUTRES, QUI S'OCCUPENT D'ORGANISER LE DEBAT

Dans le cadre du projet de LGV entre Poitiers et Limoges une concertation a été mise en place suite au débat public réalisé en 2007. Cette concertation sera gérée par la Commission Nationale du Débat Public et plus particulièrement par le garant, en la personne de **Michel Périgord**, professeur de géographie de l'université de Poitiers. Sa mission est de répondre aux différentes observations ou recours du public quant à ce projet. Son but premier est de vérifier la participation effective du public à la concertation sur ce projet.

En 2013, la **commission « mobilité 21 »** présidée par Philippe Duron s'est vu confié la mission de rédiger un rapport sur l'avenir des transports en France. Dans ce cadre-là, la ligne Poitiers Limoges a été évoquée. La commission n'a pas retenu la LGV Poitiers-Limoges comme projet prioritaire, jugeant d'autres projets tels que l'amélioration des circulations sur la ligne POLT existante.

TOUS LES ACTEURS QUI S'OPPOSENT PLUS OU MOINS VIOLEMMENT AU PROJET

Ségolène Royal ne s'oppose pas réellement à ce projet mais elle refuse de le financer. Pour elle, ce sont l'Etat et l'Europe qui devraient financer le projet. En revanche elle défend le projet qui selon elle est « essentiel pour le limousin ».

Les associations anti-LGV sont également des acteurs à part entière du projet. Le **collectif non à la LGV Poitiers-Limoges** se bat pour que le projet ne voit jamais le jour. Leurs principaux arguments sont le coût important du projet, le manque de retombée économique pour la ville de Poitiers, l'absence de dessertes entre Poitiers et Limoges alors que c'est actuellement le cas et l'argument écologique.

La **fédération nationale des associations d'usagers des transports**, qui est la plupart du temps favorable aux projets d'extension des lignes à grande vitesse, ne soutient pas ce projet à cause de la topographie de la zone traversée. Un de leurs arguments est que la construction de cette voie ne désengorgera aucune autre voie. La FNAUT qualifie même le projet d' « aberrant ».

La **Mairie de Chaptelat** s'oppose violemment au projet. Sur son site internet¹ un onglet entier est dédié à la LGV Limoges Poitiers. Ils narrent sous forme d'histoire « ironique » le projet de LGV et exposent ainsi leurs arguments : la pollution des eaux au radon, destruction des intérêts touristiques de la région et autres. Il est vrai que la LGV passe sur la commune, ce qui va représenter beaucoup de nuisances pour ces habitants. La mairie de Chaptelat s'attaque en particulier à RFF, narrant ses différentes rencontres avec les représentants, et aux acteurs pour le projet tel que le maire de Limoges.



FIGURE 6 : LA VISION DES MEDIAS DANS LE PROJET LGV POITIERS LIMOGES

¹ <http://www.chaptelat.com>

Sur le site de la commune de Saint-Jouvent, commune également concerné par le passage de la ligne, on ne trouve pas trop d'informations concernant la LGV en revanche. En effet, il y a juste une note d'information concernant l'enquête publique qui s'est finie le 12 juillet dernier. On peut donc penser que la commune est plus ouverte à la discussion sur le projet.

La **mairie de Peyrilhac** comme la mairie de Chaptelat s'oppose violemment au projet. Le maire de Peyrilhac a d'ailleurs rédigé une lettre ouverte au président du réseau ferré de France² où il expose clairement ses réticences face au projet.

La **commune de Vaulry**, comme les autres, s'opposent au projet. En effet, elle estime de plus avoir été prévenue au dernier moment des tracés finaux intentionnellement. De plus, ces tracés posent de nombreux problèmes : déplacement de routes qui vont couper des prés, pont au dessus des maisons.

D'**autres communes** comme Saint Bonnet de Bellac, Bussière Poitevine et Moulismes sont également concernés et ont des revendications similaires aux autres communes.

La **CRI** (Coordination des riverains impactés) rassemble un grand nombre d'acteurs tels que des entreprises, des collectivités ou encore des habitants se sentant tous impactés ou sur le point de l'être par le projet de LGV et voulant se battre ensemble contre ce projet. Ils doutent de la pertinence de ce projet, RFF ne leur en ayant pas donné les preuves selon eux. Leur but est donc de lister les impacts que va avoir cette ligne sur leur territoire, exiger des compensations de la part de RFF. Ils mènent leur projet à travers d'actions telles que des expositions sur les impacts du tracé dans les communes qui seront touchées.

² <http://www.peyrlhac.fr/fr/actualite/7981/lettre-ouverte-president-reseau-ferre-france>

LA CONTROVERSE



FIGURE 7 : CAMPAGNE DU COLLECTIF NON A LA LGV
POITIERS LIMOGES

Le projet de LGV reliant Poitiers à Limoges divise élus et habitants sur sa présumée utilité. La création de cette nouvelle ligne qui relierait en 30 minutes Poitiers à Limoges et en 2h Limoges à Paris est très controversée. Tout ce qui concerne le secteur agricole ainsi que le financement et le réel impact économique que pourrait avoir ce nouveau dispositif pour la Haute-Vienne prête à discussion. Dans cette partie, les différents secteurs concernés et sur lesquels cette ligne pourrait avoir un certain impact seront évoqués.

LE SECTEUR AGRICOLE : LE DESARROI DES AGRICULTEURS

La Haute-Vienne est un département à fort potentiel agricole. Les terrains, pour la plupart sédimentaires, sont fertiles et donc propices aux cultures. Alors que les cultures céréalières sont plutôt concentrées dans le nord de la région, l'élevage porcin et bovin très présents dans la région sont situés sur l'ensemble du territoire. Les agriculteurs se sont partagés ces terres en parcelles individuelles de manière à ce que chaque cultivateur puisse avoir accès à l'eau et à des champs suffisamment pour pouvoir nourrir et faire boire ces bêtes. La nouvelle ligne en projet traverse essentiellement ces terrains agricoles, plus de 40 exploitations agricoles sont concernées. Les terrains sont pour la plupart coupés en deux par cette nouvelle voie ferrée. L'approvisionnement en eau de ces exploitations est donc menacé. C'est, par exemple, le cas d'une exploitation agricole située à proximité de Moulismes de 116 ha qui va être imputée de 6,5 ha (ce qui représente 5% de la surface agricole utile). Le monde agricole, qui a mis du temps à s'organiser, va donc devoir revoir le tracé de chaque terrain. De plus, ce sont ces agriculteurs qui seront le plus touchés par l'expropriation car ils résident aux endroits où passe la voie ferrée. Leurs récoltes, amoindries par la diminution des terrains cultivés, leur rapporteront par conséquent moins d'argent. Une partie de la population s'appauvrit.

RFF propose plusieurs solutions face à ces modifications engendrées par la construction de la LGV. Les habitants des fermes qui seront détruites auront droit à une compensation sur le foncier ou recevront une indemnisation, un aménagement foncier.

L'ENVIRONNEMENT : LE PASSAGE DE CETTE NOUVELLE VOIE FERREE A UN IMPACT SUR LE PAYSAGE NATUREL

La Haute-Vienne possède un paysage naturel hors du commun. Collines, vallons et plaines façonnent le paysage. Le bocage est un élément marquant du paysage : les terrains s'organisent en petites parcelles délimitées par des haies qui sont la plupart du temps constituées de thuyas. Cet environnement est riche en biodiversité : 13 sites Natura 2000 (qui atteste de la diversité de la faune et de la flore) sont répertoriés en Haute-Vienne. On note aussi la présence de deux réserves nationales naturelles dans le département. Ces corridors écologiques (où circulent faune et flore) sont essentiels pour le maintien de la biodiversité et sont menacés par la construction de cette voie ferrée. La mise en place d'une toute nouvelle voie nécessite forcément la destruction d'un écosystème. La construction de la LGV se fera à coup de remblaiement et de déblaiement de terrain qui vont modifier la perception du relief.

Pour RFF, ces nouveaux déblais et remblais n'ont pas d'impacts sur le relief puisqu'ils sont souvent mis en place dans des vals, atténuant ainsi ce nouvel aménagement du territoire. Il faut donc recomposer la trame bocagère : les parcelles seront réorganisées autour des voies et RFF s'engage à replanter des haies. Le paysage a un fort potentiel d'insertion. L'espace sera donc remembré comme par exemple au nord de la RD12 où haies bocagères seront replantées le long de la ligne en remblai. Ceci permettrait de rétablir la continuité de la trame verte (ensemble des formations boisées, herbacées et ligneuses).

Les boisements représentent aussi un enjeu environnemental. Des arbres vont devoir être coupés pour le passage de la ligne ou pour la mise en place des travaux en permettant l'acheminement du matériel ferré. RFF prévoit la plantation de boisements compensatoires.

Les étangs sont aussi très présents en Haute-Vienne. Le passage de la voie nécessitera le dessèchement d'étangs situés à l'emplacement de la voie. Des écosystèmes lacustres vont disparaître. Pour remédier à ce problème, RFF veut planter des espèces végétales hygrophiles et mettre en place des prairies humides minimisant ainsi l'impact que peut avoir la disparition d'un étang et le passage d'une voie dans des sols gorgés d'eau.

La ligne passe aussi à proximité du parc d'éoliennes « ZDE du Pays Montmorillonnais », limitant ainsi l'espace disponible pour la possible implantation de nouvelles éoliennes.

Les nuisances sonores dus au passage de la nouvelle voie ont été évoqués. RFF a réalisé des mesures sur le tronçon que l'on étudie. Elle a mis en évidence que pour une habitation située à moins de 15m de la LGV le niveau sonore calculé est de 36,4 dB au rez-de-chaussée (mesures prises le matin et le soir). Pour les 7 habitations situées entre 150 et 300 m de la LGV le niveau sonore varie entre 34.5 et 48.5 dB. Aucune habitation n'est donc soumise à un niveau supérieur de 60 dB qui est la limite réglementaire.

RFF prévoit donc, pour chaque situation, une solution plus ou moins adaptée. Néanmoins, tous ces réaménagements de territoire ont un impact définitif sur les écosystèmes et représentent un certain coût.

LE FINANCEMENT POSE PROBLEME : LA CONSTRUCTION DE CETTE NOUVELLE VOIE A UN COUT ELEVE ET LA RENTABILITE N'EST PAS ASSUREE

Le coût de construction est élevé comme pour toute voie ferrée rapide. Le coût total est estimé à 2,4 milliards d'euros. Ce qui représente un effort colossal pour les collectivités territoriales qui devront avancer la somme. La dépense est au frais des collectivités territoriales et donc de la population habitant en Haute-Vienne. Les impôts auront alors tendance à augmenter pour amortir le prix de cette construction. De plus, selon de récentes études, en France un voyageur sur dix utiliserait comme moyen de transport le TGV.

La mise en place de cette nouvelle ligne à grande vitesse entraînerait le délaissement de trois autres plus petites lignes que sont le POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), la POCL (reliant Paris-Orléans-Clermont-Lyon) et le TER qui raccorde Poitiers à Limoges. Des associations militant pour l'abandon de ce projet propose d'optimiser la POLT et d'améliorer l'état des gares et l'électrification des voies du TER. Le coût total de ces réaménagements de voies ferrées déjà existantes sera indubitablement moins élevé que celui de la construction d'une nouvelle voie LGV.

La rentabilité à long terme de cette nouvelle voie est également discutée. En effet, cette voie ferrée est une voie unique elle ne sera donc pas utilisée pour du FRET ou pour du ferroutage. Le coût du billet ne peut alors qu'augmenter pour amortir le prix du service. En France de nombreuses voies ont une double utilité permettant ainsi de rentabiliser à long terme le prix du transport.

Le passage de cette voie coupe aussi des routes. Deux départementales à proximité de Moulismes la RD12 et la RD729 sont concernés. Des déviations sont prévus : sous le viaduc de la petite blourde pour la RD729 par exemple. Les voies communales sont aussi touchées : des rabattements seront mis en place et de petites portions reliant des tronçons de routes non concernées seront construites. Tous ces réaménagements auront aussi un coût. Le passage de la nouvelle voie entraîne une réorganisation du réseau routier qui a un coût non négligeable.

Un des arguments qui revient souvent dans la bouche de ceux qui défendent ce projet est le gain de temps. Bien évidemment cette ligne relie Paris à Limoges en 2h mais la POLT et le TER raccorde aussi Paris à Limoges en 3h. Ce n'est que sur le trajet Poitiers-Limoges que le gain de temps est significatif : la LGV reliera les deux villes en 35 minutes.

Enfin, la LGV arriverait à Paris en gare de Montparnasse, gare déjà très saturée ce qui pose problème.

IMPACT ECONOMIQUE ET TOURISTIQUE

Le principal argument avancé par tous les partisans à la mise en place de cette voie est le désenclavement de la région Limousin. Cette région, située assez loin de Paris et excentré, n'est pas bien desservie et n'est pas accessible facilement. Cette ligne permettrait de relier Limoges et Paris en 2 heures environ. La construction de cette voie irait dans le sens d'un renforcement interrégional dont le Limousin aurait grand besoin.

Pour les opposants, cette ligne en ne s'arrêtant pas entre Poitiers et Limoges gèlerait tous ces territoires de manière définitive. La création d'emploi ne serait que très relative : pour les travaux de voirie RFF embauchera des travailleurs locaux. Malheureusement à long terme, la LGV ne marquant aucun arrêt dans la région, ne permettra pas la création de nouvel emploi en Haute-Vienne ou à Poitiers. La perte d'emploi sera significative dans le monde agricole : les agriculteurs qui ne peuvent plus développer leurs exploitations se retrouveront au chômage. La Haute-Vienne ne profite pas de tous les avantages économiques que peut offrir la construction d'une LGV, elle ne fait que « regarder » les trains passer.

Enfin, pour terminer l'impact économique, cette nouvelle voie entraîne la destruction de plantation de bois d'industries, une ressource importante de la Haute-Vienne. La somme financière que rapportait ce secteur sera donc diminuée.

Le patrimoine culturel de la Haute-Vienne est aussi affecté par le passage de la LGV. Par exemple, les vestiges gallo-romains de la Croue se retrouvent à proximité du passage de la LGV au Nord-Ouest des Rémigères. RFF prévoit des fouilles de sauvegardes pour éviter toutes découvertes au moment des travaux de construction.

Les sentiers, véritable élément du patrimoine naturel de la Haute-Vienne, sont aussi concernés. Par exemple, le sentier « les Chaumes du Chapitre », inscrit au PDIPR de la Vienne, subira deux coupures dans son parcours. De nouveaux tracés seront mis en place. Mais de nombreuses randonnées, qui attireraient touristes et locaux, seront donc modifiées, un peu du patrimoine naturel culturel sera donc perdu.

Néanmoins le développement de la Haute-Vienne en termes d'urbanisme n'est pas menacé. La ligne ferroviaire a été tracée au sud des espaces qui pourraient être urbanisés dans le futur.

CONCLUSION

Pour conclure, ce projet LGV Limoges-Poitiers est un projet controversé mais surtout très complexe. Si la ligne est construite c'est tout un système urbain et rural qu'il faut réorganiser. Des écosystèmes seront détruits et les paysages naturels, si plaisants pour les locaux et les touristes, seront sans aucun doute modifiés. Le financement est un des points essentiels de cette controverse. En effet, la rentabilité du projet est largement discutable. Toutefois, cette ligne désenclaverait la région du Limousin qui reste quand même une région dont l'accès n'est pas vraiment facilité. Il faut aussi remarquer que les maires, certains députés et conseillers généraux des territoires traversés par la LGV sont pour la plupart très hostiles et fermement opposés à sa construction.

Plus récemment, une enquête publique a été ouverte pour statuer sur l'utilité d'un tel projet. Le 18 septembre 2013, la commission d'enquête a rendu son verdict : **la ligne est reconnue d'utilité publique. L'Etat a maintenant 18 mois pour décider si cette déclaration d'utilité publique est indispensable pour commencer les travaux.**

BIBLIOGRAPHIE

- <http://non-lgv-poitiers-limoges.fr/wp/>
- <http://www.lanouvellerepublique.fr/Vienne/Actualite/24-Heures/n/Contenus/Articles/2013/09/12/L-enquete-publique-favorable-a-la-LGV-Poitiers-Limoges-1609837>
- <http://poitou-charentes.france3.fr/2013/07/09/le-projet-de-ligne-tgv-poitiers-limoges-definitivement-abandonne-285269.html>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/LGV_Poitiers_-_Limoges
- <http://www.vienne.gouv.fr/Actualites/Enquete-publique-LGV-Poitiers-Limoges>
- <http://tgv-plb.asso.fr/>
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation-de-la-LGV-Poitiers.html>
- <http://www.enquetepublique-lgvpoitierslimoges.fr/>
- <https://maps.google.fr/maps/ms?ie=UTF8&source=embed&t=h&vpsrc=6&oe=UTF8&msa=0&msid=213007680553086197862.00046ed1608b5640060f3>
- http://local.attac.org/attac87/IMG/pdf/2013-07_courrier-collectif-nonlgv-ouipollt_ep.pdf
- http://www.lgvpoitierslimoges.com/upload/documentation/fichiers/telechfichepedagoglese_njeux.pdf
- http://www.lgvpoitierslimoges.com/fr/10/Enjeux_et_objectifs.html
- <http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lgv-poitiers-limoges/docs/pdf/dossier-mo/synthese-mo.pdf>
- http://www.youtube.com/watch?v=WmmDEQWv_RO
- <http://non-lgv-poitiers-limoges.fr/wp/enterrons-la-l-g-v-poitiers-limoges-22-10-2011/>
- <http://www.haute-vienne.gouv.fr/Politiques-publiques/Transports-deplacements-et-securite-routiere/Projet-LGV-Poitiers-Limoges/Projet-de-construction-d-une-ligne-ferroviaire-a-grande-vitesse-Poitiers-Limoges>
- <http://www.fnaut.fr/actualite/communiques-de-presse/258-projet-lgv-poitiers-limoges-la-fnaut-remet-un-avis-negatif>
- <http://www.fnaut-pc.asso.fr/2011/01/23/lgv-poitiers-limoges-aberrant-pour-la-fnaut/>
- <http://limogespoitiers.com/?p=44>
- [Fédération nationale des associations d'usagers des transports](http://www.federation-nationale-des-associations-d-usagers-des-transport.fr)
<http://limousin.france3.fr/2013/07/03/lgv-limoges-poitiers-alain-rodet-et-jean-paul-denanot-rencontrent-le-ministre-des-transport-281411.html>
- <http://cri.lgv.limogespoitiers.info/index.php/les-oublis-de-rff/109-reunion-rff-du-20-mars-2012-a-vaulry>
- <http://www.cri.lgv.limogespoitiers.info/index.php/cri-pourquoi-faire>