



Collectif Contre les Nuisances du TGV

de Chasseneuil du Poitou et Migné-Auxances

48, chemin de la vallée –Preuilley- 86360 Chasseneuil du Poitou

Décembre 2006

L'association CCN-TGV (Collectif Contre les Nuisances du TGV) a pour objet de :

- Recueillir toutes les informations sur le déroulement des procédures concernant les créations de lignes nouvelles T.G.V.
- D'informer, de sensibiliser les populations et de défendre les riverains des conséquences de la création de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique.
- De prendre toutes initiatives et d'engager toutes actions pour maintenir la qualité du cadre de vie et garantir les intérêts matériels des riverains.

Ainsi que promouvoir en toute indépendance, tout ce qui touche à la protection de l'environnement au quotidien.

Elle considère que le rail est un mode de transport à favoriser dans le cadre d'une politique globale cohérente de déplacement des personnes et de transports des marchandises qui prenne en compte les territoires traversés qu'ils soient ruraux ou périurbains.

L'étude de l'ensemble du projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges conduit notre association à trouver ce projet démesuré, inutile et destructeur.

LGV Poitiers - Limoges : la présentation de RFF

Le projet prévoit selon l'option qui sera retenue, la réalisation de 125 à 1,60 Km de ligne ferroviaire à grande vitesse (300km/h à l'horizon 2016 et 320 km/h en 2020) à unique voie dédiée aux TGV. L'investissement pour cette réalisation serait de 1,15 à 1,30 Milliards d'euros.

Les gares centrales actuelles de Poitiers et de Limoges seraient conservées.

RFF a choisi d'étudier trois options de passage : une Nord, une Centre et une Sud.

Le débat public pose les questions suivantes:

- le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse est-il opportun ?
- si oui, quelles sont les solutions fonctionnelles à privilégier ?
- quels sont les enjeux territoriaux et environnementaux des solutions envisageables?

Un projet démesuré.

Les 4 objectifs du projet pour le Limousin proposés par RFF sont :

- l'amélioration de l'accessibilité, depuis Paris et l'Ile-de-France ;
- de pouvoir accéder directement au réseau à grande vitesse, qu'il soit national ou européen ;
- de renforcer les relations entre les deux métropoles de Poitou – Charentes et du Limousin ;
- d'accompagner l'ouverture du Limousin sur la façade Atlantique.

Les enjeux proposés également par RFF pour cette LGV sont les suivants :

- ✓ *relier directement les grands centres urbains,*
- ✓ *participer au développement de la façade Atlantique,*
- ✓ *assurer une part croissante des déplacements de voyageurs par le mode ferroviaire,*
- ✓ *favoriser les déplacement fluides et rapides,*
- ✓ *augmenter les déplacements d'affaires,*
- ✓ *valoriser les territoires desservis,*
- ✓ *favoriser une desserte équilibrée des territoires traversés,*
- ✓ *permettre le développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs et accroître les possibilités de développement du transport ferroviaire de marchandises.*

Cette LGV a pour but annoncé la mise de Limoges à 2 heures de Paris.

Les autres enjeux ne sont que des "intentions" : personne (et RFF le premier) ne peut garantir quoi que ce soit quant aux développements envisagés (par exemple : les transports express régionaux, le fret ferroviaire ne sont ni inscrits ni financés dans ce projet mais relèvent du dynamisme des collectivités locales depuis le désengagement de l'Etat et de la SNCF).

En fait, ce projet est uniquement un projet de transport rapide de voyageurs entre grandes métropoles. L'aménagement du territoire est relégué au rang des conséquences du projet au lieu d'être le fruit d'une politique globale.

Les coûts énormes annoncés 1,15 milliards ou 1,30 d'euros au minimum (valeur 2006) majoritairement financés par le contribuable et une liste impressionnante de nuisances en font un projet démesuré.

Un projet inutile.

Pour justifier ce projet, RFF se base sur des prévisions de trafic établies par la SNCF qui sont contestables. Les estimations de RFF ont d'ailleurs été récemment contredites dans le cadre d'une contre-expertise réalisée par des experts suisses indépendants sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne qui fait également l'objet d'un débat public.

Pour les régions Poitou-Charentes et Aquitaine, en matière de transport, le problème numéro 1 à régler en priorité est la saturation de la RN10 et de l'A 63 par les camions.

La deuxième urgence consiste en la restauration des lignes inexistantes.

Alors que la région s'engorge d'un flux incessant de camions, l'Etat et RFF se préoccupent de créer une nouvelle ligne dont l'impact se mesure seulement au regard de la circulation de passagers et non de fret de marchandises.

Toutes les solutions qui permettront d'éviter la saturation de ce couloir de communication sont à envisager et tout particulièrement le fret ferroviaire.

Il est inutile de se lancer dans la construction de nouvelles lignes de TGV avant d'avoir résolu ce problème : une LGV n'y apporte aucune réponse concrète.

Le projet de LGV Poitiers - Limoges est donc totalement inutile pour régler ce problème majeur notamment en Poitou-Charentes.

Un projet destructeur .

Connaissant RFF, " *l'option de passage qu'il choisira présentera une sensibilité environnementale moindre. Elle apparaîtra en outre nettement plus économique que les autres options*".

Mais RFF occultera une nouvelle fois les zones impactées qui bénéficient de protections en raison de leur richesse écologique (Natura 2000, ZNIEFF, ...) , zones qui sont des richesses du département et qu'il est indispensable de préserver pour les générations futures.

Quant à nos élus, porteurs de ce projet, comment peuvent-ils approuver la mise en place d'une ZPS (Zone de Protection Spéciale), accepter des fonds européens destinés à la rémunération d'agriculteurs et de collectivités pour favoriser et pérenniser l'accueil d'oiseaux migrateurs sur ces zones, et décider de l'implantation d'une infrastructure qui s'apparentera à un épouvantail ?

Par ailleurs pour construire cette infrastructure, il sera nécessaire de trouver et de transporter des quantités phénoménales de granulats ce qui entraînera la création et l'exploitation d'importantes carrières. Il sera également nécessaire de déplacer un grand nombre de réseaux, ce qui occasionnera des nuisances indirectes.

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.

Quel que soit le tracé retenu, ce projet de LGV présente un impact trop lourd sur les plans humain, naturel et patrimonial pour un objectif très contestable : la recherche systématique de la vitesse, vitesse qui dans tous ces aspects coûte de plus en plus cher au contribuable.

LGV et développement durable.

Le développement durable présente plusieurs dimensions, en particulier la réduction des pollutions et des nuisances, la réduction et la maîtrise de la production des gaz à effet de serre, la maîtrise de l'étalement urbain et le respect de la dimension patrimoniale des espaces traversés.

S'il est vrai que le TGV ne produit pas de gaz à effet de serre, sa vitesse élevée augmente la consommation en électricité, électricité produite essentiellement à partir de l'énergie nucléaire.

Cette même vitesse produit également des nuisances sonores et vibratoires très importantes qui ont des conséquences néfastes sur la santé (gêne psychologique, trouble du sommeil, surconsommation de médicaments, trouble de la communication parlée...)

Une ligne LGV entraîne une augmentation de l'étalement urbain et de l'enclavement des zones rurales traversées, elle accélère les déséquilibres territoriaux et accentue la polarisation du territoire.

Sur le plan social, outre les nuisances sonores et visuelles, elle occasionne la perte ou la décote de propriétés foncières et immobilières, mais surtout renverse la tendance de repeuplement des zones impactées.

Elle contribue au déménagement et non à l'aménagement du territoire, les villes intermédiaires deviennent des cités dortoirs.

Une LGV est catastrophique sur le plan environnemental. Les impacts vont au delà du simple tracé de la ligne.

Et enfin, elle tend davantage à augmenter le nombre de déplacements qu'à remplacer d'autres moyens de transport.

Contrairement à ce qu'affirme RFF, ce projet ne se place donc pas dans une perspective de développement durable.

Par ailleurs l'expérience de la LGV Sud Est Paris-Marseille montre que si des ouvrages de protection et d'insertion sont toujours promis, ils sont souvent insuffisants et mal entretenus faute de moyens.

Conclusion

L'association CCN-TGV demande une politique de développement ferroviaire au service de tous, c'est à dire en fonction des besoins réels et des urgences avérées et avec une attention toute particulière aux territoires traversés, inscrite dans une vraie politique de développement durable: préservation des milieux naturels et humains, économies d'énergie, maîtrise des déplacements.

et considère que ce projet de LGV Poitiers – Limoges ne répond pas à cette définition.

En conséquence, l'association estime que ce projet de LGV Poitiers - Limoges n'est pas opportun quel que soit son tracé.
--