

Contribution de Monsieur Christian CERNAUT

Président du Comité LGV Réaction Citoyenne 37

Riverain et représentant d'associations de riverains du projet « LGV SEA », je suis concerné par ce projet de LGV Poitiers-Limoges car les trains en provenance ou à destination de Paris emprunteront la LGV SEA, augmentant ainsi la fréquentation de celle-ci et donc les futures nuisances pour les territoires traversés.

Or les études de fréquentation et de calcul des nuisances acoustiques au stade de l'avant-projet sommaire n'intègrent pas ce nouveau projet, pas plus que les projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye, et encore moins l'augmentation future de la vitesse commerciale grâce aux avancées technologiques sur le matériel roulant.

Toutes les études menées par RFF ont pour objectif de minimiser les coûts, tant pour le tracé que pour les mesures d'accompagnement (protections, indemnisations, aménagement paysager). En effet la question du financement, que RFF, en dépit de la loi, n'aborde dans ses projets qu'après la DUP, est primordiale.

Ni l'Etat, ni RFF, ni les collectivités locales n'ont aujourd'hui les moyens financiers de réaliser ces projets pharaoniques de LGV, l'Europe ne financera que les projets transfrontaliers, ce qui exclut le projet Tours-Bordeaux. La concession au privé est une vaste escroquerie : le contribuable en financera au minimum 50 % et l'utilisateur financera les charges du concessionnaire privé. Comme nous sommes l'un et l'autre, nous paierons donc deux fois et le riverain paiera doublement ses nuisances.

Ce projet Poitiers-Limoges participe de plus à une logique d'abandon de la desserte des régions du centre de la France pour privilégier l'axe Tours – Bordeaux. Demain encore plus qu'aujourd'hui, il faudra passer par Paris et par Bordeaux pour traverser la France en train, quelque soit la direction du voyage. Le gain de temps dû à la « très grande vitesse » est compensé par le rallongement conséquent du parcours et le surcoût du billet.

Mais surtout cette politique d'abandon du maillage ferroviaire irriguant la France pénalise les territoires qui ne se trouvent pas dans l'axe passant par les grandes métropoles.

Ainsi la SNCF et RFF depuis sa création ont abandonné l'entretien du réseau, comme le montre l'audit de septembre 2005, pour privilégier le développement des seules lignes LGV.

Les lignes transversales sont montrées non rentables, avec une incitation forte envers la clientèle à les abandonner au profit des LGV (mauvais cadencement, retards, suppressions, mauvais entretien).

Enfin les solutions alternatives visant à utiliser le réseau actuel en l'aménageant et en utilisant d'autres types de matériel roulant que le TGV, comme par exemple le train pendulaire, sont systématiquement écartées par RFF et la SNCF : le train pendulaire peut être utilisé avec succès partout ailleurs qu'en France, puisque nous avons le TGV....

Pourtant ce dernier permettrait de moderniser à moindre frais et donc à plus court terme le réseau actuel sans assécher les sources de financement avec une seule LGV, ce qui repousse les autres projets.

Bien que l'hypothèse de réalisation à court ou moyen terme de ce projet me paraisse douteuse pour cette raison, je veux aussi prévenir les futurs riverains qu'ils auront affaire à un mur de suffisance et de mauvaise foi de la part des administrations de l'Etat comme de RFF, aussi bien dans l'information que dans les procédures de consultation et de concertation : quand une décision de passage sera prise, toutes les procédures viseront à démontrer que les demandes des élus et riverains ne peuvent être satisfaites et à minimiser les coûts de réalisation, quel qu'en soit le coût humain pour les territoires traversés.

Merci de votre attention, félicitations à la CNDP pour l'organisation de ce débat public dont elle a privé les riverains de la LGV SEA.

Christian Cerniaut