

Fontaine le 16 Août 2006



Madame Pierrette LARIVAILLE

Présidente de la CNDP

Projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges.

31 Place de la République

87000 LIMOGES

Madame,

Riverain potentiel de la future ligne TGV Poitiers-Limoges, je me permets de vous écrire pour vous exprimer toute l'inquiétude que m'inspire ce projet.

Ne pouvant malheureusement assister à la première réunion du 6 Septembre à Poitiers, je vous prie de trouver ci-joint mes premières remarques sur ce projet.

Je me bornerai pour l'instant à m'interroger sur sa seule justification, sans entrer dans le détail des différents itinéraires possibles. Les arguments économiques avancés me semblent en effet très incertains car ils valorisent les facteurs positifs en négligeant les négatifs. En particulier le poids des contraintes subies par les riverains :

Comme beaucoup de calculs de rentabilité, celui qui nous est proposé s'appuie sur des hypothèses bien incertaines. L'estimation du trafic potentiel, le coût réel des travaux et enfin le taux d'actualisation des investissements. La pseudo scientificité des chiffres n'a pour objet que de cacher la subjectivité du raisonnement.

-> Indice inquiétant, il semble que l'estimation du trafic sur ce tronçon soit environ dix fois plus faible que celui qui est prévu sur la ligne Paris-Bordeaux. Est-ce bien suffisant pour justifier la création d'une ligne nouvelle ?

Parmi les solutions envisagées, aucune ne prend en compte la simple amélioration de la voie actuelle entre Poitiers et Limoges. Comparer le temps de trajet actuel (1h 59) avec celui d'un parcours en TGV n'est pas très honnête. Il s'agit bien sûr des omnibus qui desservent pour l'instant cette ligne. Il est évident qu'au prix d'une amélioration assez minime de la voie, de l'électrification et de la modification de quelques ouvrages d'art, la ligne actuelle parcourue sans arrêt par des rames de TGV mettrait Limoges à moins de 50 minutes de Poitiers. C'est sensiblement l'objectif annoncé pour justifier la création de la ligne nouvelle. Le tout avec un coût infiniment moindre que celui des projets proposés, et surtout sans perturbation supplémentaire de l'environnement.

Ce bilan ne tient pas compte de la dépréciation considérable des propriétés riveraines dès lors qu'elles sont voisines d'une ligne TGV. Selon la coutume, je pense en effet qu'aucune indemnité ne sera versée aux propriétaires s'ils ne sont pas directement touchés. Il s'agit là d'une pratique tout à fait injuste, propre à la France, et qui serait probablement condamnée par la cour de justice Européenne. Faire payer très cher et en permanence à quelques milliers de riverains un gain de temps de quelques minutes en faveur des seuls usagers du train n'est évidemment pas conforme à l'égalité des droits des citoyens.

La justification économique du projet serait tout à fait différente si « RFF » était obligé d'indemniser les riverains à la hauteur du préjudice subi. Préjudice financier certes mais aussi atteinte à la qualité de vie. Les nuisances sonores dues aux infrastructures constituent on le sait la source majeure de stress et d'inconfort pour la très grande majorité de nos concitoyens.

La dévalorisation économique des biens fonciers est d'ailleurs sensible dès maintenant. Le seul fait de ses trouver dans un des faisceaux potentiels rend d'ores et déjà la vente d'une propriété très difficile, ou alors avec une forte dépréciation. C'est insupportable pour les propriétaires qui, pour une raison ou une autre, sont obligés de vendre.

Pour remédier à cette injustice, au moins deux mesures doivent être imposées à « RFF » :

- Le contraindre dès maintenant à acheter toutes les propriétés situées dans un des faisceaux envisagés si les propriétaires en font la demande. La valeur du bien, estimée par le service des domaines serait contrôlée par une commission indépendante composée d'agents immobiliers et de notaires. Elle devrait correspondre à la valeur du marché avant publication des tracés éventuels. Cette première mesure aurait au moins l'intérêt d'obliger RFF à prendre une décision rapide. Car faire peser pendant des mois une épée de Damoclès sur les riverains est absolument inadmissible.
- Une fois la ligne réalisée, obliger aussi « RFF » à racheter toutes les propriétés situées dans une bande d'une largeur d'un Kilomètre de part et d'autre de la voie si les propriétaires le désirent. Le prix d'acquisition étant aussi vérifié par la même commission et dans les mêmes conditions. Cette obligation devrait courir sur au moins les cinq premières années de fonctionnement, et redevenir valable à chaque augmentation éventuelle du trafic. Elle inciterait « RFF » à installer sa ligne le plus loin possible des habitations existantes. Volonté qu'il affiche en principe, mais qui pèse peu dès qu'il s'agit de l'économie du projet, car il ne lui coûte rien de ne pas la respecter.

Si « RFF » refusait ces mesures sous prétexte de leur coût, ce serait l'aveu qu'il considère comme normal de faire payer le coût réel du projet aux riverains. Position indéfendable aussi bien d'un point de vue moral que juridique.

A côté de ces considérations très immédiates, il me semble que ce projet devrait se situer dans une perspective plus globale. Celle, évidente pour tout le monde, de la fin de l'énergie bon marché et de la nécessité d'en réduire la consommation. Cette crise énergétique pourtant très proche modifiera profondément la structure et les besoins de déplacement et de transports.

Or, devant la certitude d'une inévitable crise énergétique, le projet présenté paraît à la fois bien timide et peu prioritaire.

Timide car si le trafic ferré augmente en raison du report prévisible du trafic routier sur le rail, il est probable qu'à moyen terme, la ligne TGV Paris-Bordeaux dans son tronçon commun entre Paris et Tours et même Poitiers ne pourra supporter la desserte de toute la partie Sud-Ouest de la France et probablement à plus long terme de l'Espagne de l'Ouest. On sera donc conduit à créer une ligne à grande vitesse directe entre Paris, Limoges et Toulouse. Soit en améliorant la ligne actuelle (la technique des trains pendulaires permettrait probablement d'atteindre la même vitesse que les TGV sur la ligne existante). Soit en créant une ligne nouvelle.

Le trajet Poitiers Limoges en TGV deviendra alors inutile et ne sera donc jamais amorti.

Peu prioritaire, car « RFF » devrait investir de toute urgence dans le transport des marchandises par le rail. Le ferroutage ou d'autres solutions à imaginer devraient être mise en oeuvre sans délais. Or elles seront coûteuses et les capacités d'investissement de « RFF » ne sont pas illimitées.

Enfin, dernier argument environnemental. Cette partie de la région Poitou-Charente, est déjà lacérée par d'innombrables infrastructures : La voie ferrée ancienne Paris-Bordeaux., la RN10, La nouvelle ligne de TGV, le projet de doublement de la D 948. La RN 147, la voie ferrée Poitiers-Limoges existante, et bien des voies secondaires de plus en plus chargées. Quand cessera-t-on de dénaturer ainsi tous nos paysages ruraux ?

Pour toutes ces raisons, et sans entrer dans une polémique prématurée sur l'opportunité de choisir un tracé plutôt qu'un autre, il me semble que c'est le projet en lui-même qui est contestable.

Je veux croire que la consultation qui nous est proposée est objective et ne constitue pas un simple « rideau de fumée » destiné à faire accepter le projet par ceux qui en sont les premières victimes.

Pour cela, une des premières conditions serait de donner à tous les interlocuteurs la possibilité de connaître l'ensemble des réactions des personnes concernées. Or je n'ai pas vu sur le site de la CPDP la possibilité d'utiliser un forum de discussion. Celui-ci faciliterait la création d'une association de défense, si, comme je le suppose, un grand nombre de riverains s'opposent à ce projet.

Il serait aussi indispensable de donner une large publicité dans la presse aux réactions suscitées par le projet. Pour l'instant il semble que ne soit publié que le seul point de vue des élus locaux et de « RFF ». Je suis persuadé que vous prendrez toutes les dispositions utiles pour élargir ce débat.

En m'excusant de ne pouvoir participer à la réunion publique prévue le 6 Septembre prochain à Poitiers, je compte sur vous pour transmettre ces questions à l'assemblée et m'apporter aussi vos réponses.

Certain que vous aurez à coeur de tenir compte de mes remarques dans vos conclusions, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.



Michel BERGER