



COMMUNIQUÉ

DE PRESSE

LUNDI 28 SEPTEMBRE 2015

Deux nouvelles LGV: le gouvernement alourdit la dette du ferroviaire

Le ministre des Transports Alain Vidalies vient d'annoncer le lancement des Lignes à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux- Toulouse et Bordeaux- Dax. Ces lignes nouvelles vont être réalisées à grand frais, alors qu'il manque un milliard par an pour les trains du quotidien. Réactions de France Nature Environnement.

Un modèle économique à bout de souffle

Il manque en France un milliard d'Euros par an pour remettre à niveau le réseau ferroviaire existant, or le gouvernement se permet d'annoncer la construction de deux nouvelles LGV, pour plus de 8 milliards d'Euros. Outre les impacts environnementaux, ces lignes ne seront pas rentables économiquement et ont reçu l'avis négatif de la commission d'enquête publique en début d'année.

Pour Anne Lassman-Trappier, membre du Directoire Transports et Mobilités Durables de FNE et administratrice de SNCF Réseau : « la véritable question est de savoir comment ces projets, irrationnels d'un point de vue économique, seront financés dans le contexte actuel de grave crise budgétaire en France ? Le recours à un partenariat public-privé, tel que pour la ligne Sud Europe Atlantique – Tours Bordeaux (SEA), qui doit être ouverte en 2016, a montré ses limites et commence à dévoiler toutes ses perversités. »

AGISSEZ AVEC NOUS. REJOIGNEZ-NOUS SUR FNE.ASSO.FR



Pour cette LGV entre Tours et Bordeaux, tous les partenaires publics (SNCF, Etat, collectivités territoriales) et donc les contribuables, auront à leur charge le remboursement de cette ligne pendant de nombreuses décennies. Son déficit d'exploitation annuel est déjà estimé à 200 millions d'euros. Seul le concessionnaire privé (LISEA, filiale de VINCI) tirera des bénéfices de cette mise en service, sur une durée de concession exceptionnellement longue (50 ans), qui a été soigneusement négociée pour être à son seul avantage.

Priorité au renouvellement du matériel roulant, à l'amélioration et la modernisation des lignes existantes

Il y a moins d'un an, le gouvernement a coupé la source majeure de financement des infrastructures de transports, en supprimant l'écotaxe. La loi Macron vient de surcroît de libéraliser le transport longue distance par autocar, ce qui peut engendrer une concurrence frontale pour le TGV et le modèle ferroviaire français.

Le renouvellement du matériel roulant, l'amélioration et la modernisation des lignes existantes sont prioritairement trois options plus respectueuses, de l'environnement et des finances publiques.

L'urgence reste, comme l'avait pourtant annoncé précédemment le ministre des Transports, Alain Vidalies, d'investir dans le réseau ferroviaire existant, qui en a grandement besoin. A deux mois de la COP21, le gouvernement doit être exemplaire en favorisant les déplacements ferroviaires du quotidien pour réduire les déplacements domicile-travail en « voiture solo ».

Pour Michel Dubromel, vice-président de FNE en charge des transports « ces deux projets de nouvelles LGV doivent impérativement être abandonnés et les financements doivent être affectés en priorité au renouvellement du matériel roulant, à la modernisation et à la rentabilisation des trains du quotidien, pour le bénéfice des millions d'usagers du rail en France. »

France Nature Environnement est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement. C'est la porte-parole d'un mouvement de 3000 associations, regroupées au sein de 80 organisations adhérentes, présentes sur tout le territoire français, en métropole et outre-mer. Retrouvez-nous sur fne.asso.fr, [Facebook](#) et [Twitter \(@FNEasso\)](#).