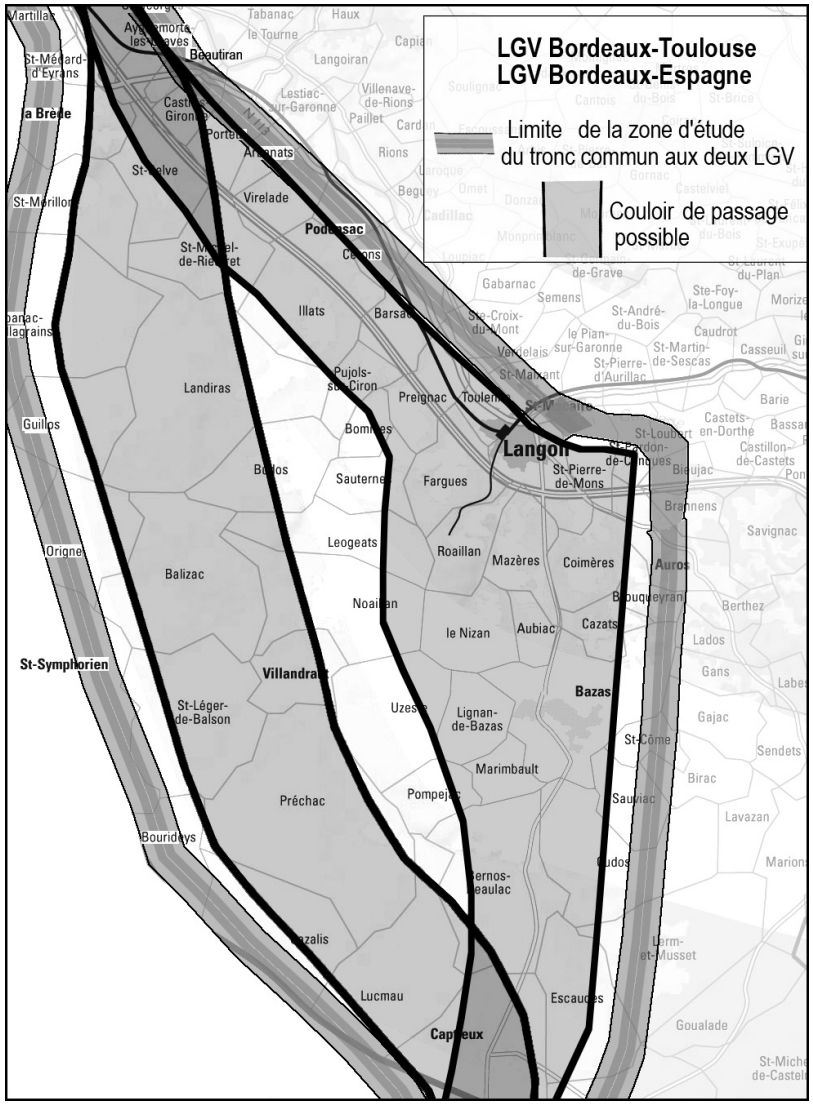
LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne

Bilan au terme de deux débats publics



La CPDP puis la CNDP ont remis leur rapport sur le « projet ferroviaire Bordeaux-Espagne ». Le Conseil Régional a pris position pour le tracé n° 3, un tracé qui passerait par l'Est des Landes Girondines ; et RFF « s'appuyant sur cette décision » a décidé de poursuivre les études.

Les décisions étant donc prises de réaliser les LGV Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Espagne, des associatifs ont jugé utile d'établir un bilan au terme de ces deux ans d'échanges et de réflexions.

Ce bilan est mitigé : d'un côté, la désagréable impression d'avoir été « amusés » alors que les décisions étaient prises depuis longtemps, de l'autre, la satisfaction de constater que des citoyens et des associatifs ont pu se rencontrer, étudier des dossiers, rassembler ou acquérir des compétences pour discuter sans complexes avec des « spécialistes ».

Débats publics

Ces deux débats publics ont été riches d'enseignements. Ils ont été en particulier l'occasion de mieux connaître, mieux comprendre ceux à qui nous nous opposions.

Le débat public qui, selon la loi, devait être un exercice « *d'intelligence collective* » permettant la « *participation de la population au processus décisionnel* » s'est révélé n'être rien d'autre, pour les promoteurs, qu'un défouloir où des élus et des citoyens viennent manifester leur opposition, qu'une préparation psychologique pour faire admettre à terme le passage des LGV. D'autres débats publics concernant d'autres LGV ont déjà eu lieu. Les mêmes oppositions s'y sont manifestées, les mêmes questions y ont été posées, les mêmes argumentations y ont été développées.

L'expérience montre que les tenants des projets restent imperméables aux objections les mieux argumentées. Pour preuve : le discours de RFF et des grands élus était exactement le même à la fin du débat sur Bordeaux-Espagne qu'au début de celui sur Bordeaux-Toulouse.

Faux alibis et vraies raisons

En parfaite concordance avec celui des grands élus, l'argumentaire développé par RFF pour promouvoir ses LGV s'est souvent avéré contestable. Deux exemples :

Fer de lance, le transfert modal route/rail (constamment mis en avant pour justifier les LGV). Ce serait un argument inattaquable s'il permettait effectivement de résoudre le problème du mur de camions. Or :

- Les données de RFF nous apprennent qu'à l'horizon 2020 le volume de fret pris en charge par le rail ne dépasserait pas le quart de l'augmentation prévue : 8500 camions/jour aujourd'hui à Biriatou, 16000 prévus en 2020 sans LGV. Avec la LGV, RFF prévoit l'équivalent d'**au maximum** 2000 camions/jour transférés sur le rail. On est loin de la solution miracle.
- Au-delà d'une moindre souplesse du rail par rapport à la route, la faiblesse du report modal a été expliquée par le représentant de la SNCF qui a reconnu que, dans les conditions actuelles, le rail n'est pas compétitif avec le route et ne le sera pas tant que les routiers ne paieront pas le véritable prix du transport, tant qu'une taxation significative du routier n'incitera pas à se tourner vers le rail.
- De l'avis de M. C. Maudet, représentant RFF : « *Si par miracle on disait : tout ce qui passe par la route en 2020 on le met sur du ferroviaire, ce ne sont pas deux voies supplémentaires qu'il faudrait faire, ce sont six voies supplémentaires qu'il faudrait faire à travers les Landes* ».
- Et M. Guillaume Pepy, directeur général de la SNCF parlant des « autoroutes ferroviaires » a indiqué que les camions chargés dans le sud-ouest de la France risquent de ne pouvoir aller au-delà d'Orléans ou de Brétigny parce que « *les lignes supplémentaires permettant à des convois de ce type de contourner l'agglomération parisienne n'ont pas été construits à une époque où cela était réalisable* ».

Il est évident que, pour aussi nécessaire que soit le développement du fret ferroviaire, la construction des LGV n'est pas la solution miracle au problème du mur de camions.

Autre alibi de poids : le ferroviaire de « proximité ». On nous a affirmé que, grâce aux lignes nouvelles, il pourrait connaître un important développement, actuellement impossible, paraît-il, pour cause de saturation des voies… Or, on peut constater qu'il n'y a que très rarement plus de 1 TGV par plage de 1 heure sur les voies existantes. A qui fera-t-on croire qu'il suffirait de faire passer ce TGV par heure sur une voie nouvelle pour pouvoir multiplier les TER par deux ?

Ces deux exemples, choisis parmi bien d'autres, montrent combien le discours que l'on nous a tenu était faux et l'on est en droit de penser que les raisons invoquées ne sont pas les vraies raisons.

Il apparaît aujourd'hui évident que le véritable moteur de RFF c'est de réaliser sur l'ensemble du territoire un maillage cohérent de lignes nouvelles dédiées à la seule grande vitesse.

Parce que aujourd'hui c'est sur le TGV que reposent les bénéfices de la SNCF (le ferroviaire fret et de proximité ne représente à leurs yeux que bien peu d'intérêt). Dans une perspective d'ouverture à la concurrence voire de privatisation, SNCF a besoin de ces infrastructures pour recentrer son activité sur les liaisons entre grandes métropoles à grande vitesse. La grande vitesse étant l'élément fondamental de leurs ambitions parce que, comme ils disent : « *Les gains de temps représentent des gains de parts de marché* ».

Problèmes environnementaux

Pour ce qui concerne l'environnement naturel, nos décideurs et aménageurs ont fait preuve, à son égard, d'un mépris à la hauteur de leur méconnaissance. Pour eux, au-delà des zones d'urbanisation continue (et plus particulièrement de Talence et de Pessac), ne subsistent plus que des problèmes techniques.

Le maître d'ouvrage a basé la promotion de ses projets sur des gains de temps et la conquête de voyageurs mais s'est bien gardé d'aborder le sujet des inévitables dégradations causées par des travaux considérables.

RFF présente toujours au débat public plusieurs variantes de tracés et, grâce à la très hypocrite ignorance du tracé définitif, RFF s'affranchit systématiquement de toute réponse précise sur un point particulier. Ceci dit, comme il est porteur d'afficher un souci de l'environnement, RFF a fait réaliser un inventaire des points sensibles. Cet inventaire est assez complet. A l'évidence RFF a voulu rassurer en se disant conscient des problèmes, sans pour autant proposer de solution. Aucune étude d'impact n'a été portée à la connaissance du public. Et, pour ce que l'on en sait, rien n'a été fait à ce jour dans ce domaine. On sait que le tracé n° 3 devrait traverser de nombreuses zones sensibles : zones d'habitation, zones karstiques, zones de ressources en eau, espaces Natura 2000, Parc naturel et d'une façon plus générale, le massif forestier. Il est évident que le passage de la LGV ne peut se faire sans porter des atteintes graves à ces espaces.

Nous avions bien compris que ces atteintes n'étaient pas de nature à faire reculer RFF dans sa volonté de passer coûte que coûte. Par contre, nous avons été désagréablement surpris de constater que les grands élus ne tenaient aucun compte des avis de tous ceux qui ont des compétences en matière d'environnement, de tous ceux qui, parce qu'ils le pratiquent, font autorité en la matière. Citons les représentants du Parc régional, la DFCI, les chasseurs, les forestiers, les associations de protection de l'environnement, etc… ; tous ont pris très fermement position contre **une nouvelle saignée à travers le massif forestier landais**. Leurs avis sont restés « lettres mortes ».

En passant en force, les grands élus révèlent leur peu de considération pour l'environnement comme pour ceux qui le défendent. Cela démontre le peu de sincérité de leurs propos environnementalistes lorsqu'ils prennent la parole sur les estrades publiques.

Pour atteindre son objectif la stratégie de RFF est évidente : après s'être assuré l'indispensable appui des politiques, faire « avaler les couleuvres» une par une aux citoyens. D'abord faire avaler le principe de ces nouvelles lignes. Viendra ensuite le temps des tracés définitifs, des expropriations ou, pire, du voisinage proche avec les LGV. Et puis, pour construire ces voies, il faudra imposer l'ouverture de nouvelles zones d'extraction de granulats. Et puis pour alimenter les nouvelles voies en électricité il faudra tirer de nouvelles lignes HT,.. etc., etc…

Les intérêts particuliers

Lors du lancement du débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse, l'interlocuteur déclaré, pour ne pas dire l'antagoniste, était pour le citoyen ou l'associatif de base : RFF. Et puis, au fil du temps, au fil des déclarations et des récoltes d'informations, il s'est avéré que la dimension politique était largement prépondérante ; M. Rousset veut les LGV mais passant par un axe Bordeaux-Captieux, soit le projet n° 3, M. J.-L. Carrère, vice président du Conseil régional soutient ce même tracé n° 3 parce qu'il veut le TGV dans sa ville de Mont-de-Marsan. Dax et le Bassin d'Arcachon s'y opposent, redoutant dans ce cas de figure de devenir les « parents pauvres » -inutile de dire qu'il ne s'agit dans l'affaire ni de « dialogue constructif » ni d'intérêt général…

Financement – Fonds public

Si la SNCF a besoin de ces infrastructures pour concrétiser ses ambitions commerciales, RFF, chargé de les construire a besoin de notre argent.

Il en a besoin parce que l'Europe ne participe que pour le tronçon Dax-Vittoria. L'Etat réduit régulièrement sa participation à ce genre de projet et les fonds privés ne s'engagent que dans la mesure des péages qu'ils escomptent. Quant à RFF, son déficit pour l'année passée est de 283 millions d'euros, sa dette atteint 27 milliards d'euros.

Lorsque, ailleurs, on finance 1 LGV, ici on devrait en financer 3 (Tours-Bordeaux ; Bordeaux-Toulouse ; Bordeaux-Espagne)–et, pour faire bonne mesure, à la demande de Alain Rousset, RFF s'empresse de mettre à l'étude un contournement de Bordeaux pour le fret ferroviaire, ce qui promet une belle rallonge.

Il faut que les citoyens (même si les TGV passent suffisamment loin de chez eux pour ne pas leur gâcher la vie) soient convaincus que les LGV ne seront pas sans incidences sur leurs feuilles d'impôts locaux et qu'il est fatal que l'argent englouti dans les LGV fera obligatoirement défaut pour des causes moins futiles que la grande vitesse.

A titre d'information complémentaire, on citera la position de la région Poitou-Charentes qui se fait tirer l'oreille pour financer Tours-Bordeaux. Les responsables de cette région affirment (comme d'autres) que les LGV sont à vocation nationale et internationale et qu'à ce titre les collectivités des territoires traversés n'ont pas à les financer. Il faut rappeler que, pour la LGV Méditerranée, ces dernières n'ont pas été impliquées dans le bouclage financier du projet. Et on évoquera le désappointement des collectivités locales proches de la toute récente ligne « TGV Est » qui, après avoir généreusement financé les travaux, voient les tarifs fixés par SNCF augmenter de 30 à 40% au prétexte que la vitesse est un produit qui se paie.

Conclusions

Chacun comprend les motivations de RFF et SNCF à vouloir les LGV. On comprend moins l'obstination des grands élus à imposer ces infrastructures aussi ruineuses que contestées **qui ne manqueront pas de peser sur l'endettement de la région et qu'il nous faudra payer très cher.** On comprend mal leur obstination à prétendre faire notre bonheur malgré nous et l'on devient franchement méfiant lorsque, par exemple, ils osent nous assurer que « *le TGV, c'est le travail de demain pour nos enfants* ». La mauvaise foi que trahissent de faux prétextes n'est pas faite pour établir la confiance.

Ceci dit, **aucun opposant à ces projets ne conteste la nécessité de développer le rail. Ce qui est contesté c'est de tout sacrifier à la grande vitesse. La demande s'avère de plus en plus forte pour du ferroviaire de proximité tout particulièrement dans l'espace économique Bordeaux-Libourne-Langon-Bassin d'Arcachon. Il est évident que cela représente une nécessité d'un autre niveau que celui de l'impératif de la vitesse. Et vouloir faire croire que construire des LGV résoudra tous les problèmes est un mensonge**.

Dans cette affaire, aucun compte n'a été tenu de l'argumentation des opposants et l'on a voulu les décrédibiliser en les assimilant à « quelques oppositions locales ».

L'exercice de la démocratie ne sort pas grandi de ces manœuvres et nous avons la désagréable impression que, dans certaines circonstances, ce qui nous différencie des républiques bananières c'est l'illusion de la démocratie et peut-être est-ce le rôle de nos associations, malgré nos moyens dérisoires, de lutter pour que la démarche démocratique ne se limite justement pas à cette illusion.

LGPE – Association **Landes Graves Palus Environnement** (33650 Saint-Morillon)
lgpe.asso@orange.fr
www.lgpe.fr
imprimé par nos soins ne pas jeter sur la voie publique