

Avis du Député de la Circonscription

Enquête publique LGV

L'enquête publique sur les deux sections LGV du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax se déroule sans la moindre inflexion d'un projet qui date de 2005-2006, alors que son contexte s'est considérablement clarifié de données objectives :

1. Un projet de lobbying industriel plus que d'utilité publique

Au plan financier, un tel projet n'est soutenable que par ceux qui n'auront pas à en assumer les conséquences financières, en endettement et en exploitation. Il procède d'une gouvernance de l'irresponsabilité qui a conduit notre système ferroviaire à un endettement de 44 milliards d'euros qui sera mécaniquement porté à 65 milliards au terme de l'achèvement des 4 LGV en construction (Bretagne Pays de la Loire, Beaudrecourt-Strasbourg, Contournements de Nîmes et de Montpellier, Tours-Bordeaux). Actuellement, RFF consacre déjà 1,5 milliard d'euros de son budget en frais financiers (plus de 20 %) aux dépens des urgences de rénovation d'un réseau historique trop longtemps délaissé et devenu notoirement obsolète. 3900 km de réseau sont actuellement ralentis pour raison de sécurité, et le réseau historique ne cesse de vieillir dangereusement malgré un budget d'entretien et de maintenance qui est passé de 900 millions d'euros en 2005 à 2,2 milliards d'euros en 2012.

Au plan économique, on observe une tendance généralisée dans les transports à la recherche de solutions low cost, par des usagers au pouvoir d'achat contraint, de moins en moins disposés à payer le prix des transports publics. A titre d'exemple, le succès populaire des TER tient au fait que les usagers acquittent moins de 30 % de son coût. Des solutions low cost spontanées (co-voiturage) ou institutionnelles (bus à haut niveau de service) concurrencent désormais âprement le rail. Il y a fort à penser que la libéralisation du transport de passagers par cars longue distance (dont le coût au siège est très inférieur à celui d'un train grande ligne) va constituer un choc



concurrentiel pour les chemins de fer, en plus des développements considérables des lignes low cost aériennes intra européennes. Le chemin de fer n'est aujourd'hui sans rival, que pour l'accès aux centralités d'agglomérations.

Il ne peut ignorer les concurrences qui le challengent sur les grandes lignes, et procéder de volontés ou de pressions politiques dépourvues de toute considération de coût et de tarif, comme par le passé !

La Deutsche Bahn, qui avait déjà anticipé sur la France la priorité à la rénovation de son réseau historique, vient de décider de s'équiper en trains limités à 249 km/h (la nouvelle génération d'ICX), moins coûteux en investissement et en exploitation que l'ICE grande vitesse pour faire face aux nouvelles concurrences de la route et de l'aérien. La France reste à contre-courant de cette évidence !

Ces éléments de contexte, infiniment moins clairs au début des années 2000, quand se sont décidés les projets GPSO, sont désormais connus et recueillent un large consensus, chez les experts et les professionnels. La grande vitesse ferroviaire n'est pas révolue, mais elle tend à adapter son modèle économique aux contingences de l'époque, à l'exemple des futurs services du Y basque calibrés pour 220 km/h maximum avec des coûts d'investissement et d'exploitation infiniment plus soutenables que le modèle TGV français.

Les conclusions tant des audits de l'école polytechnique fédérale de Lausanne en 2005 et 2012, que de la Commission Mobilité 21 en 2013, ou encore du rapport Bianco la même année, et plus encore de la Cour des Comptes en 2014, convergent à un point qui permet d'oser conclure que le programme LGV français poursuit manifestement moins un intérêt public incontestable, que les intérêts économiques du Groupe Alstom qui l'a inspiré, faute d'avoir su développer une gamme de trains plus complète et plus attractive sur les marchés extérieurs.

Faute d'exporter le prestigieux et coûteux haut de gamme grande vitesse d'Alstom, on l'impose au système ferroviaire français en lui infligeant une dette et des déséquilibres d'exploitation insoutenables, qui expliquent pour l'essentiel un



endettement record en Europe et son incapacité à mener de front, déploiement de nouvelles lignes LGV et régénération du réseau.

Il n'est pas contestable pour un pays de vouloir soutenir son industrie, à condition que cette dernière consente à s'adapter aux besoins et aux moyens du pays.

Air France aurait disparu si on l'avait obligé au « tout Concorde ».

Poursuivre dans la voie actuelle conduit le chemin de fer français dans le mur d'un modèle économique révolu!

2. Un risque de marginalisation ferroviaire de l'Aquitaine

L'Aquitaine présente un grand retard dans le développement et la mise à niveau de ses liaisons ferroviaires avec l'Espagne, comme avec Toulouse, sans parler du fiasco du fret !

L'alternative du « tout ou rien », ou le refus de toute infrastructure nouvelle en réaction aux excès pharaoniques, ne sauraient donc être érigés en principe.

La modernisation de ces liaisons n'est pas contestable, ni en termes d'opportunité européenne, ni en termes d'aménagement du territoire.

Un important retard a déjà été pris par l'Aquitaine dans sa relation à l'Espagne. Ce sont les basques espagnols qui ont ainsi drainé l'essentiel des importants crédits des premières générations de crédits RTE-T (Réseau Transeuropéen de Transport) au titre du développement du Y ferroviaire basque, pendant que la France s'épuisait dans des études dilatoires.

Par ailleurs, les sections les plus chargées de la ligne actuelle Bordeaux-Toulouse ne bénéficient pas du même niveau de priorité ni de la même qualité d'investissements de modernisation et d'optimisation des capacités du réseaux existants (pas d'installations permanentes de contre-sens ou de suppression de passages à niveau mortels en zone dense par exemple...) que dans d'autres Régions.

L'amélioration des dessertes actuelles Bordeaux-Toulouse est suspendue à l'attente d'une LGV Bordeaux-Toulouse à l'horizon de plus en plus hypothétique, dès lors que

l'Etat a confirmé des engagements financiers considérables sur le tunnel Lyon-Turin et le canal Grand Gabarit Seine Nord Europe, qui n'entraient pas dans l'étude et la hiérarchisation des grands projets de la Commission Mobilité 21.

L'Aquitaine a placé son effort, avec succès, sur la réduction du bouchon ferroviaire nord de Bordeaux ainsi que sur la LGV Tours-Bordeaux en construction sous concession.

Cette section va significativement réduire le temps de trajet vers Paris, mais faute de pouvoir y multiplier les trains du fait de la saturation de la section Tours-Bordeaux, et de pouvoir avec un concessionnaire, soulager les coûts d'exploitation en baissant les péages comme habituellement, la SNCF envisage d'ores et déjà une perte d'exploitation comprise entre en 150 et 200 millions d'euros par an.

Il n'est donc pas illégitime que les priorités s'orientent désormais vers les Landes, l'Espagne et Toulouse.

Cependant, il est permis de penser que l'actuel projet de LGV risque de ne jamais voir le jour du fait de son irréalisme financier, économique et commercial car il repose sur des hypothèses de trafic fallacieuses, anciennes et déconnectées du nouveau contexte économique, social, et concurrentiel qui s'est fait jour.

Dès lors, faute d'avoir envisagé sérieusement des hypothèses alternatives, il est à craindre que l'Aquitaine prenne un grand retard dans la mise à niveau de ses infrastructures ferroviaires du sud et de l'est-aquitain.

Par exemple, la régénération en standard grande vitesse de la ligne atlantique, qui a enregistré plusieurs records du monde de vitesse à plus de 300 km/h des années 50 à 70, éventuellement doublée (triplée) d'une voie nouvelle dédiée au fret, n'a jamais été sérieusement envisagée et chiffrée.

De même, l'hypothèse d'un contournement ferroviaire de Bordeaux par la mise à niveau de la ceinture ferroviaire de Bordeaux et la construction d'un tunnel ferroviaire, du pôle logistique de Bruges au Port de Bassens et au réseau national libéré par la LGV Tours-Bordeaux, est restée un non-sujet au profit du développement effréné de nouveaux ponts routiers dans Bordeaux intra-muros.

A tout le moins, une enquête publique loyale, devrait permettre aux administrés de comparer des alternatives du même niveau d'ambition.

La même autocensure de RFF et des autorités politiques a empêché d'envisager des alternatives plus réalistes et plus rapidement réalisables pour la desserte grande vitesse Toulouse-Paris, notamment sur le standard européen de la grande vitesse ferroviaire qui se situe à 250 km/h à des coûts d'investissement et d'exploitation plus réalistes avec des temps de parcours non discriminants.

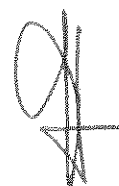
Concernant la liaison avec l'Espagne, il est clair que ce projet de LGV aurait gagné en crédibilité, s'il avait débuté par la liaison transfrontalière et la connexion avec le nouveau réseau basque à Bariatou, plutôt que de se limiter à une ligne Bordeaux-Dax, qui n'est pas aujourd'hui assurée de continuité et de viabilité économique.

En conséquence, il ne faut pas exclure que l'entêtement à poursuivre un projet d'une autre époque ne débouche, aux dépens des attentes légitimes de l'Espagne, des Landes et de Toulouse sur un "syndrome de Sivens".

3. Un projet à contre-courant écologique

Le projet GPSO, avec son tronc commun vers Toulouse et Dax, impacte très fortement une région, certes peu dense, mais dont les populations, les forces économiques (sylviculture notamment), et les élus locaux, estiment avoir déjà beaucoup donné à l'intérêt général à travers l'implantation d'infrastructures exceptionnelles (autoroute A65, gazoduc, itinéraire Airbus à grand gabarit) sans en avoir eu la moindre retombée de l'Etat en matière de maintien des services publics, de fiscalité, ou de désenclavement haut débit (itinéraire Airbus) pourtant promis.

Un large mouvement d'opinion, de toutes obédiences et sensibilités, déplore que ces territoires ne soient conçus que comme des « chemins de traverse » au service de collectivités urbaines (CUB, Blagnac...) qui en captent sans les partager les dividendes économiques et sociaux.



Les récents rapports d'Autorités indépendantes ont objectivé et validé des critiques émises contre le projet, qu'il était coutumier d'attribuer à des activistes ou à la résistance de résidents impactés. Ces critiques ou analyses alternatives trouvent aujourd'hui une légitimité, un écho et une respectabilité démultipliés en regard de l'arrogance avec laquelle elles ont été traitées jusque-là.

Sur la section du tronc commun, d'injustifiables considérations, de notoriété publique, ont conduit RFF à détourner le faisceau de la future LGV du faisceau autoroutier existant sur des exploitations viticoles d'appellation prestigieuse et sur la zone sensible des sources de Bellefond au prix d'un surcoût d'expropriation et d'investissement, non évalué, mais considérable et particulièrement choquant en période de rigueur budgétaire.

Par ailleurs au sud, il est légitime de se demander au nom de quelle contradiction d'Etat, ou provocation technocratique, le triangle ferroviaire (carrefour LGV Toulouse-Bordeaux-Dax) a été délibérément implanté sur la zone humide de biodiversité du bassin du Ciron, qui est la plus remarquable du massif landais tant au plan de la faune que de la flore, et surtout de sa climatologie très particulière, qui constitue la précieuse et irremplaçable « usine climatique » de production du vin de Sauternes!

A cet égard, les avis et recommandations de l'Autorité de l'Environnement, formulées avec diplomatie, sont édifiants du cynisme environnemental du projet actuel.

~~Alors que la DREAL et le Syndicat de Bassin du Ciron développent un programme ambitieux d'intérêt national de protection et de restauration de la biodiversité remarquable de cette zone, l'implantation en son cœur du triangle ferroviaire est injustifiable et insupportablement contradictoire avec les priorités nationales et européennes en la matière.~~

Ce carrefour de lignes grande vitesse ferroviaire percute, au prix de surcoûts considérables et non précisés à ce jour, et d'atteintes irréversibles au paysage, à la tranquillité sonore, et aux conditions aérologiques de la vallée du Ciron de Bernos-Beaulac, l'une des plus remarquables ripisylves d'Europe constituée d'une hêtraie résiduaire et de zones humides actuellement protégées par trois ZNIEFF, 32 parcelles



classées en espaces naturels sensibles sur la seule Commune de Bernos-Beaulac (34 hectares) et une zone natura 2000.

Une nouvelle fois la principale zone de chasse traditionnelle à la palombe de Gironde est menacée de nouvelles et importantes amputations, alors que cette activité constitue, au-delà de l'acte de chasse, une dimension majeure et très largement partagée, de la vie sociale et familiale de cette région rurale.

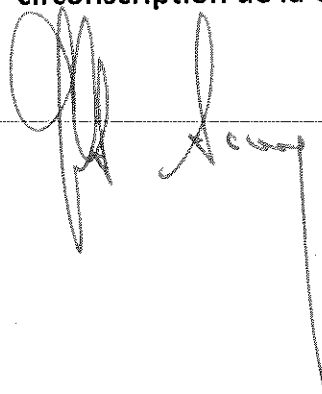
Les conditions sont donc réunies pour que des oppositions de motivations diverses, et jusque-là très localisées, se fédèrent et s'organisent dans la durée, avec un soutien croissant de l'opinion publique.

Pour paraphraser Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Énergie, Ségolène Royal, à propos du barrage de Sivens : "*un tel projet ne serait plus possible aujourd'hui*".

A Langon, le 20 novembre 2014

Gilles Savary

Député de la 9^{ème} circonscription de la Gironde

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gilles Savary', is written over a horizontal line. The signature is stylized and cursive.