

LGV GPSO. Bon sens et démocratie : Les GrandesVictimes

Le gouvernement a tranché. Après l'avis défavorable de l'enquête publique, il déclare quand même le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax d'utilité publique. Les citoyens se sont prononcés à plus de 90% contre ce projet mais nos gouvernants n'en tiennent pas compte. Et pourtant, François Hollande a enjoint le gouvernement « d'engager un chantier sur la démocratie participative de manière à ce qu'il ne puisse plus y avoir de contestation avec des formes inacceptables de violence ». Aujourd'hui il est devenu sourd aux aspirations de la population et a décidé de passer en force, contre l'avis majoritaire des citoyens et des élus de terrain. De plus, l'Etat s'est affranchi des conclusions des assises du ferroviaire, des rapports Mariton, Bianco et Auxiette, des recommandations de la commission Mobilité 21, des avertissements de la Cour des comptes, des réserves de l'Autorité environnementale et du Commissariat Général à l'Investissement (CGI). A travers cette décision, il contredit ses propres prises de position et cède, couard, à l'approche des élections, aux injonctions et aux menaces d'une poignée de grands élus.

Une décision qui suscite une indignation que les citoyens ne tarderont pas à manifester. Mais reprenons le fil de l'histoire...

Des constats alarmants

Dès 2008, la Cour des comptes décoche ses premières flèches contre la construction des LGV dénonçant des prévisions de trafic systématiquement « *surestimées* » par RFF au point de les juger « *fragiles, coûteuses et peu cohérentes* ». Elle s'inquiète du « *lancement de nombreux projets dont la rentabilité socioéconomique est insuffisante* » d'autant « *que les bilans a posteriori mettent en évidence une rentabilité en général bien plus faible qu'espérée initialement* ».

En 2011, Hervé Mariton lui emboîte le pas avec un rapport confirmant leur « *faible bénéfice socio-économique prévisible qui devrait inciter vers les investissements de renouvellement du réseau existant* ». Il met en garde l'Etat sur les « *conséquences négatives pour l'équilibre financier du système ferroviaire* » des investissements dans de nouvelles LGV.

La même année le Sénat produit un rapport d'information sur le SNIT¹ appelant à renoncer aux réseaux futurs pour concentrer les efforts sur le réseau existant : « *Poursuivre les deux objectifs simultanément ne paraît pas réaliste* » conclut le rapporteur Louis Nègre.

L'appel au bon sens

En septembre 2011, s'ouvrent les assises du ferroviaire pour répondre à deux questions essentielles : quel sera le modèle ferroviaire de demain et comment relever les défis à venir ?

Les réponses sont sans surprise : « *Devant les fortes incertitudes sur la rentabilité des futures LGV... reconnaître la rénovation du réseau comme une priorité absolue* » et « *suspendre toute nouvelle opération de développement* »

¹ Schéma National des Infrastructures de Transports

Devant la presse, Nathalie Kosciusko-Morizet déclare : « *j'approuve l'idée d'une évaluation externe et indépendante des grands projets qui figurent au SNIT [...] cela éviterait une confusion parfois compliquée entre la décision politique et la décision technique.* »

En juillet 2012, la Cour des comptes le confirme : les méthodes d'évaluation socio-économique et financière sont « *insuffisamment transparentes* ». Elle conseille « *qu'une instance puisse définir les méthodes d'évaluation et veiller à une contre-expertise des principaux projets indépendante des maîtres d'ouvrage.* »

Des conclusions unanimes

En 2013, le gouvernement Ayrault commande trois rapports. Rien que cela ! Le rapport Auxiette souhaite que « *nous sortions de cette logique du toujours plus vite* ». Jean-Louis Bianco préconise le développement de « *trains circulant à 200 km/h, utilisant le plus souvent possible les voies existantes et offrant un niveau de service de très bonne qualité* ».

Le rapport Mobilité 21 ou Duron ne fait que confirmer ce que l'on sait déjà : les LGV sont « *des projets extrêmement coûteux et d'une efficacité socio-économique controversée [...] une modernisation de l'existant permet souvent d'atteindre une performance quasi équivalente à celle d'une infrastructure nouvelle, pour un coût et une empreinte écologique bien inférieurs.* »

Les opposants n'ont cessé de le dire mais eux se font traiter de « *débiles* » tenant des propos « *absurdes* »².

Jean-Marc Ayrault semble avaliser ces rapports. Il annonce en juillet 2013, en se situant dans le scénario le plus optimiste³, la construction avant 2030 de la seule LGV Bordeaux-Toulouse.

La reculade gouvernementale

Devant le chantage politique de certains grands élus régionaux obnubilés par le prestige de la grande vitesse ferroviaire et le mortifère lobbying du BTP, le gouvernement recule.

En 2013, le ministre des Transports annonce Bordeaux-Dax en 2027 et une arrivée à la frontière espagnole avant 2032. Sont relancés Montpellier-Perpignan, Poitiers-Limoges, la POCL, la LGV Paca, les travaux de la LGV Lyon-Turin... Ainsi plus de 38 milliards d'euros sont de nouveau engagés. Et pourtant avec l'abandon de l'écotaxe, prévue pour financer le fer, l'AFITF⁴ voit ses sources de financement se tarir... On n'est plus à une incohérence près.

Une nouvelle charge de la Cour des comptes

En octobre 2014, la Cour des comptes produit un sulfureux rapport : « *La grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de sa pertinence* » examinant entre autres les arguments avancés pour la promotion de la grande vitesse ferroviaire : « *mobilité accrue, avantage environnemental par rapport aux autres modes de transport, incidence positive sur l'activité économique et le développement régional* ». La Cour estime que « *la portée et la*

2 Qualificatifs utilisés par Alain Rousset

3 La Commission Mobilité 21 prévoyait, qu'après 2018, 8 à 10 milliards d'euros pourraient être mobilisés jusqu'en 2030 grâce à un « effet de levier » s'appuyant sur les ressources de l'AFITF

4 Agence de financement des infrastructures de transports

pertinence de ces motivations se révèlent souvent contestables, sinon inexactes.» et conclut :« Les effets paraissent donc incertains et ne suffisent pas par eux-mêmes à justifier le niveau des investissements nécessaires à la construction de LGV. »

Le GPSO avance envers et contre tout

Le gouvernement, autiste, portera le projet GPSO jusqu'à l'enquête publique pour les tronçons Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Peu importe les conclusions de l'Autorité environnementale qui relève notamment « *une rentabilité tout juste atteinte pour un projet de 13 milliards* » ou celles du Commissariat Général à l'Investissement (CGI), qui émet des réserves « *sur le caractère prioritaire du projet au vu de sa faible valeur actualisée nette (VAN) par euro investi.* ».

Peu importe les données de l'Observatoire des trafics transfrontaliers qui enregistre une baisse du trafic fret (-49,3%) et voyageurs (-23,3%) à Dax, entre 2006 et 2012.

Peu importe. Fuyons les réalités !

Touché mais pas coulé

L'avis défavorable de l'enquête publique aurait dû assener le coup de grâce. C'est une attaque en règle des « *insuffisances et faiblesses* » du projet: gain de temps « *peu probant* » entre Bordeaux et Dax, « *infrastructure lourde et coûteuse pour un service non garanti* », « *financement public incertain* », « *rentabilité socio-économique insuffisante* », « *alternatives à la grande vitesse insuffisamment explorées* », impacts sur l'environnement « *insuffisamment pris en compte* » et sur la biodiversité « *plus importants que "faibles à négligeables"* » comme l'affirme RFF. Quant au développement économique, il se « *concentrera autour des gares des deux métropoles et drainera l'emploi au détriment du développement local* ». La réduction des émissions de gaz à effet de serre « *demeure faible tant vis-à-vis du coût de l'infrastructure que des objectifs européens de réduction de 75%.* ».

Toute l'argumentation des pro-LGV vole en éclat.

« *Cet avis est dans l'air du temps* » commentera Alain Rousset. Effectivement, il reprend ce qui était « *dans l'air* » depuis quelque « *temps* » dans les études et rapports !

Quant au dernier rapport de la Cour des comptes, il est jugé par Dominique Bussereau, ancien ministre des transports, comme « *un tissu d'âneries* » et sans valeur car « *La Cour des comptes n'est pas chargée de gérer notre pays. Heureusement.* » (LCP 17/08/2015).

Un cinglant démenti

La naissance de la LGV Paris-Barcelone est « *une grande réussite* » déclarait François Hollande lors de son inauguration en novembre 2013. Après quatre ans d'exploitation TP Ferro, le concessionnaire franco-espagnol du tronçon Figueras-Perpignan accuse plus de 400 millions de dette et dépose le bilan, en juillet 2015, pour « *insuffisance de trafic* » (34 trains de marchandises et 70 de voyageurs par semaine !!!).

Rien n'aura eu prise sur ce gouvernement qui cède au lobbying indécent et aux menaces de quelques « *grands élus* » et du BTP.

Un gouvernement qui n'en est pas à une contradiction près. N'est-ce pas Manuel Valls qui qualifiait « *d'erreur* » le « *Tout TGV* » au siège de la SNCF le 15 juillet dernier ? Il ajoutait : « *Le choix des majorités précédentes a été au développement à tout crin de nouvelles lignes. La priorité doit changer. Il s'agit de faire baisser l'âge moyen du réseau, de concentrer les*

moyens humains et financiers sur les lignes les plus empruntées, sur les transports du quotidien »

On voudrait se moquer des citoyens que l'on ne s'y prendrait pas autrement !

=====