Débat public LGV Bordeaux-Toulouse

Contribution personnelle: Jean-Luc STANEK

De nombreuses conséquences découlant de la création d'une nouvelle ligne LGV Bordeaux/Toulouse n'ont pas réellement été prises en compte par RFF, suggérant ainsi une précipitation anormale dans la présentation prématurée d'un dossier incomplet et immature, avec l'oubli du principe de précaution:

CONSEQUENCES SOCIALES ET SOCIETALES

La logique économique d'une ligne TGV Bordeaux-centre/Toulouse nouvelle condamnera inévitablement les petites gares actuelles situées sur le trajet: Les classes moyennes les plus défavorisées sur un plan patrimonial et exilées en milieu rural se verront **obligées de financer des déplacements en voiture vers les centres urbains d'intérêt universitaire ou économique** avec des conséquences en termes financier et/ou de qualité de vie préjudiciables à la sérénité familiale… la conséquence sociétale progressive sera une augmentation du stress perçu en milieu rural avec une psycho-relation à autrui à tendance plus urbaine, ce que cherchent précisément à éviter les personnes qui choisissent une ruralité pondérée par une petite gare de proximité…
Des centaines de milliers de personnes, qui vivent dans les zones de desserte de ces petites gares, se trouveront ainsi sacrifiées au profit des quelques minutes de gain de temps obtenus pour une minorité d'utilisateurs…**cela va à l'encontre du réel intérêt public**…

CONSEQUENCES ECONOMIQUES

Désertification économique des bassins d'emploi et de vie antérieurement desservis par des gares de proximité: la baisse d'attractivité des territoires lésés induira inévitablement une **augmentation du chômage.**

CONSEQUENCES FISCALES: LA TRIPLE PEINE

Tous les contribuables auront à acquitter leur quote-part des **2,2 milliards d'Euros supplémentaires** à trouver pour financer une nouvelle voie **par rapport à l'adaptation de la voie existante à un TGV pendulaire,** et ce quelque soit le mode de financement imaginé par RFF, y compris en cas de concession, puisque cette somme serait déduite, par l'éventuel bénéficiaire, des recettes issues de cette concession …

Les contribuables aquitains devront supporter le coût du maintien de trains régionaux, alors même que le service en sera dégradé en terme de souplesse d'utilisation pour des raisons d'optimisation du budget de fonctionnement…

Les contribuables locaux des communes touchées par la LGV, déjà lésés sur le plan patrimonial et économique, devront en outre **compenser les pertes fiscales engendrées par la baisse de la taxe professionnelle résultant de la désertification** économique évoquée plus haut et l'exode rurale en découlant …

CONSEQUENCES ROUTIERES

La suppression inéluctable des petites gares rurales (ou du nombre de trains s'y arrêtant à des horaires pratiques) sur la voie actuelle parallèle à la LGV induira, à l'évidence, un **accroissement significatif du nombre de camions et voitures sur l'axe Bordeaux /Toulouse…**
Et augmentera de manière dramatique les **problèmes de circulation sur la rocade de Bordeaux** qui sera alors sursaturée…

CONSEQUENCES ECOLOGIQUES et de SANTE PUBLIQUE: PRINCIPE DE PRECAUTION

Eau potable: accroissement important de la vulnérabilité des captages d'eau existants, et de la ressource en eau future: la communauté urbaine de Bordeaux risque de connaître des **problèmes de pollution de ses ressources potentielles en eau potable** (herbicides, phytosanitaires, gravières…)**, avec ses conséquences en terme de santé publique: le principe de précaution s'impose**: n'empoisonnons pas plus nos enfants et les générations futures… il est surprenant que les experts en charge de la bonne application du SAGE (nappes profondes de Gironde) n'aient pas été consultés en préalable au débat public: **il apparaît aujourd'hui urgent de leur demander leur avis.**

Des modifications du réseau hydrologique de surface consécutives au passage de la LGV seraient inévitables, quoi que fasse RFF, or l'une des particularités de **la forêt landaise** est sa platitude qui en fait une **zone originale particulièrement sensible aux problèmes de drainage;** ces modifications transformeraient de vastes étendues difficiles d'accès (altération du réseau de pistes forestières) en zones marécageuses, avec pourrissement des pins, altération des nappes phréatiques par des matières organiques et des bactéries, **et une conséquence majeure**: le **risque** réel de créer des biotopes favorables à l'apparition des anophèles, vecteurs du **paludisme** qui reste aujourd'hui encore **le plus grand tueur, toutes catégories confondues, de l'histoire.** En effet **la forêt landaise est chaude,** et risque de le devenir davantage avec le très probable réchauffement planétaire en cours, dont on peut supposer que l'augmentation significative des cyclones intenses actuellement observés n'est que l'une des nombreuses manifestations visibles en cours ou à venir; chaleur, humidité et difficultés d'accès sont les conditions requises pour une évolution vers une zone subtropicale impaludée: **LE PRINCIPE DE PRECAUTION S'IMPOSE DONC encore, par des études qui devront évaluer le risque d'apparition dans notre région du plus grand fléau de l'humanité, voire d'autres comme le virus du Nil, ou encore de nombreuses maladies tropicales…**

Bouleversements des différents biotopes traversés: c'est une évidence écologique pour la plus grande et plus belle forêt d'Europe!

Protection incendie et départs de feu le long du tracé: voir à ce sujet les avis totalement négatifs des services d'incendie et de secours. **Là aussi le principe de précaution s'impose.**

Il y a aussi le risque d'un accroissement de l'effet de serre proportionnel à l'augmentation de la circulation routière résultant de l'abandon inéluctable des petites gares de proximité.

CONSEQUENCES PATRIMONIALES

Dévalorisation foncière des territoires traversés: des milliers de personnes dans ces zones se retrouvent **dés aujourd'hui lésées par la simple annonce** du possible passage d'une ligne LGV à proximité: toutes les habitations concernées par les fuseaux d'études de RFF ont **déjà perdu 30 à 40 % de leur valeur** quand ce n'est pas bien pire…

Le manque de réflexion qui a présidé à l'élaboration de ce projet apparaît clairement lorsqu'on observe le manque de volonté évident de RFF de **réutiliser les trouées existantes:** Cela permettrait pourtant de **rationaliser l'utilisation des deniers publics** et de **restreindre des expropriations inutiles,** qui sont budgétairement, psychologiquement, socialement et politiquement désastreuses.

La nécessaire préservation de l'exceptionnel patrimoine culturel, naturel, agricole et paysager de cette magnifique région exigerait pourtant de **minimiser au maximum les impacts des différentes infrastructures: il convient donc d'utiliser les trouées existantes ou programmées avant d'envisager d'en créer de nouvelles.**

CONSEQUENCES URBANISTIQUES et PISTES DE REFLEXIONS

On observera une **Augmentation de la pression urbaine de centralité** par désertification des territoires qui ne seront plus suffisamment desservis par des trains régionaux de proximité…

Ce projet de ligne à grande vitesse souligne **l'aberration égocentrique** d'une volonté politicienne **de desserte centrale des grandes métropoles qui ne tient pas compte de la nécessité d'une inter modalité réfléchie entre les différents moyens de transport** et de la nécessité d'espace qu'implique cette logique; **la majeure partie des pôles d'intérêt économiques étant répartis au niveau de la rocade, particulièrement à l'ouest au niveau technologique et aérospatiale, il paraît plus logique d'envisager une interconnexion des différents modes de transport à l'ouest de l'aéroport de Bordeaux, avec utilisation de la nouvelle trouée décidée pour le grand contournement de Bordeaux qui permettrait d'optimiser les emprises foncières** dédiées, et ainsi de limiter les impacts négatifs, tout en respectant l'ordre naturel des priorités européennes: cela aurait l'avantage d'accélérer la ligne Paris /Madrid et de désenclaver Médoc et Bassin tout en **créant les conditions optimales pour des transferts entre les différents modes de transport: TGV/Avion/ferroutage/tramway/voitures avec des parcs d'échanges permettant de rationaliser les transports personnels afin de favoriser des transports en commun attractifs indispensables pour éviter l'asphyxie du centre ville…** s'il y a réellement lieu de la créer, l'éventuelle nouvelle ligne TGV Mérignac/Toulouse éviterait ainsi les

vignobles mondialement reconnus des Graves, et le ferroutage n'emprunterait plus l'ubuesque traversée de Bordeaux: à **qui voudrait on faire croire que le ferroutage Nord/Sud transeuropéen doive traverser Bordeaux?**
Dans le même esprit, les toulousains désireux d'un trajet Paris/Toulouse le plus rapide possible pourraient faire l'impasse d'un arrêt inutile à Bordeaux sur un certain pourcentage de trains, adapté à la demande, de TGV directs.

Les Bordelais désirant se rendre à Paris choisiront plus facilement le TGV si ils peuvent le prendre en périphérie plutôt que de risquer les aléas horaires tellement stressants d'un périple en centre ville, et qui les rebutent aujourd'hui davantage que le temps de parcours final.

Ces rapides remarques montrent à l'évidence qu'**une réflexion globale doit être menée sur la desserte LGV de la CUB (et non pas destination par destination) afin d'en optimiser les objectifs et retombées économiques, sociales, urbanistiques et écologiques, dans une logique structurante moderne** débarrassée des vieilles habitudes tenaces de l'administration centralisée qui, aux termes de la loi et de **l'esprit des lois** si cher à Montesquieu et aux grandes démocraties, **se doit de prendre en compte la réflexion citoyenne** et les orientations européennes en étudiant les 2 projets de LGV sur Bordeaux, tout en respectant les priorités définies par la commission, c'est-à-dire la ligne Paris Madrid.

CONCLUSION:

Il apparaît donc complètement **irrationnel, et fautif!, en terme d'utilité publique,** de vouloir mener un **débat isolé**, et donc **inopportun, sur une éventuelle liaison Bordeaux -Toulouse sortie de son contexte global, sans avoir mené des études significatives sur la nécessaire inter modalité des transports, et sur les conséquences plausibles, et non exhaustives, évoquées plus haut, EN PREALABLE AU DEBAT PUBLIC : à défaut de quoi, la volonté du législateur, quand à la parfaite information préalable du public nécessaire à l'équité du débat, serait travestie,** et l'on pourrait se poser la question du **« détournement de pouvoir » et de « motivations étrangères à l'intérêt public »**; alors même que les représentants de l'administration affirment évidement que ces décisions sont prises dans un but d'intérêt général: c'est l'exemple type de **« l'utilisation des pouvoirs pour des motifs étrangers à l'intérêt public. »**

Pour toutes ces raisons supplémentaires, **je réclame à nouveau une information préalable complète, avant la reprise d'un débat public que l'on prorogerait ainsi de 2 mois;** En effet **ce débat a été tronqué par la pauvreté d'un dossier dont on remarquera qu'il n'a pas été fourni en préalable, mais pendant le soit disant débat, et sans le temps nécessaire à la réflexion du public, or il est un principe juridique constant, découlant des droits de l'homme, que tout procès ou débat ne peut être considéré comme équitable que si l'ensemble des parties sont à même de disposer de l'ensemble des informations, et ceci avec un laps de temps suffisant à une étude préalable...**

Rappelons enfin que **la France a inscrit dans sa CONSTITUTION,** après le quinzième alinéa de l'article 34, **un alinéa intitulé « de la préservation de l'environnement », issu de la charte de l'environnement et inspiré (article 10) « de l'action européenne et internationale de la France. »** et qui stipule entre autre:

Art. 1: chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé .

Art.2: toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.

Art.5: lorsque la **réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine** en l'état des connaissances scientifiques, **pourrait affecter** de manière grave et irréversible **l'environnement,** les autorités publiques veillent, **par application du principe de précaution** et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de **procédures d'évaluation des risques** et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage.

Art.6: les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

Art.7: toute personne a le droit, dans les conditions et limites définies par la loi, **d'accéder aux informations relatives à l'environnement** détenues par les autorités publiques **et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.**

Jean-Luc STANEK (Génération Ecologie 33, et Défense du Pays Brédois)