

Contribution de :



L'association LGPE a notamment pour but :

- d'inventorier, constituer une documentation, acquérir des connaissances sur le patrimoine naturel et culturel du territoire.
- de porter à la connaissance des élus locaux et de la population des éléments de réflexion sur les actions de conservation, protection des milieux et valorisation par un usage soutenable des ressources locales des espaces naturels et environnementaux.

Landes Graves Palus  
Environnement

LGPE, 712 Domec,  
33650 Saint-Morillon  
lgpe@tiscali.fr  
www.lgpe.fr

## Considérations sur le projet

**S**uite au débat public qui a eu lieu à l'automne 2005 sur le projet de LGV Bordeaux/Toulouse initié par le Maître d'Ouvrage Réseau ferré de France (RFF) et qui a été marqué par une forte opposition des populations et des élus du Sud Gironde, un second débat public se déroule du 30 août au 29 décembre 2006 sur le projet complémentaire Bordeaux/Hendaye qui fait lui-même partie de la liaison européenne Sud Europe Atlantique (SEA).

Le document présenté par RFF au débat public appelle de la part des associations de protection de l'environnement les observations critiques suivantes qui, en raison de la décision prise par le maître d'ouvrage favorable au projet de LGV à la suite du débat public précédent, ont malheureusement peu de chances de retenir l'attention de ce dernier.

Sur la forme tout d'abord, les associations ne peuvent que constater le caractère pesant et peu accessible au grand public du document en question (130 pages ponctuées de graphiques). En supprimant de trop nombreuses redites et en faisant un effort pédagogique relatif à quelques points passablement hermétiques, il aurait été possible de présenter un document plus compréhensible par le grand public explicitant les enjeux du projet. En

conséquence, il est peu probable que le public, à l'exception de quelques spécialistes, prenne le temps de s'infliger une lecture difficile, quoique agrémentée de multiples photos. Observons aussi qu'il s'agit d'un projet élaboré par un établissement public distinct de la SNCF depuis 1997, ce qui n'est pas sans conséquence sur les choix et les conclusions contenues dans ce dossier, en particulier du point de vue des prévisions du trafic et du transfert modal (voir p.104).

Sur le fond même du dossier, on a affaire à une présentation d'arguments destinée à justifier un projet estimé au départ comme d'utilité publique, autrement dit, nous sommes ici à l'opposé de toute démarche scientifique. A vrai dire, tout le projet repose sur des extrapolations de mobilité et de quantité d'hommes et de marchandises, ainsi que de gains de temps procurés par la « grande vitesse » qui constituent le cœur de l'idéologie de la croissance qui est celle de notre société. Sociologiquement, on a donc affaire à des croyances dont nous allons démontrer qu'elles sont privées de fondements, surtout dans la mesure où l'analyse occulte des facteurs essentiels à la crédibilité du raisonnement. Ces facteurs constituent autant de coûts exorbitants pour un projet pharaonique. ■

# Les postulats invérifiables mais fondateurs du projet

## Plusieurs postulats fondent la légitimité supposée du projet ferroviaire.

■ Parmi eux, il y a tout d'abord celui du transfert d'une partie des marchandises transitant à travers l'Aquitaine vers l'Espagne de la route vers le rail. Le projet est présenté de manière lancinante tout au long du document de RFF comme la solution pour résoudre l'engorgement croissant de la RN 10 et de l'autoroute par les camions. Or l'expérience a montré que la création des LGV n'aboutissait à aucune décongestion des grands axes routiers et qu'aucun transfert crédible de la route vers le rail n'avait lieu, compte tenu de la politique de la SNCF défavorable au fret et des avantages économiques évidents du transport par camions pour les entreprises (flux tendus), du moins tant que les prix du pétrole n'auront pas atteint le seuil de douleur économique. On ne voit donc pas par quel miracle il y aurait un changement fondamental de la priorité donnée au transport par camion grâce au projet actuel. Ce constat est d'ailleurs conforté par les nouveaux projets autoroutiers en Aquitaine (Langon/Pau et mise 2x3 voies de la RN 10).

D'ailleurs, est-il interdit dès aujourd'hui aux pouvoirs publics de procéder à des transferts sur la voie actuelle dans la mesure où elle n'est pas saturée par le trafic ferroviaire et susceptible d'être modernisée ? Pourquoi donc, par exemple, la ligne internationale Pau/Canfranc attend-t-elle toujours d'être remise en état alors qu'elle pourrait contribuer pour un investissement modeste à la décongestion du transport de marchandises vers l'Espagne ? Le document du Maître d'Ouvrage mentionne d'ailleurs la réouverture de cette ligne comme ne faisant pas partie du projet ferroviaire Bordeaux/Hendaye (p.66) ! A vrai dire, ce fameux transfert modal de la route vers le rail dépend uniquement de l'existence d'une politique publique volontariste de l'Etat à l'image de celle pratiquée par la Suisse et en l'occurrence ne sert que d'alibi pour justifier le projet de LGV vers l'Espagne. Autrement dit, il y a de fortes chances que l'accumulation de poids lourds à la frontière espagnole continue, malgré la création de

cette ligne nouvelle destinée à relier les grands centres urbains entre eux.

■ Autre postulat fondateur du projet, la saturation des lignes existantes par la croissance du trafic LGV, TER et fret. Observons tout d'abord que les besoins croissants de mobilité sont présentés comme des données objectives qui dépendent en fait de facteurs socio-économiques étrangers au projet comme, par exemple, le niveau de revenu des usagers qui peut être affecté par l'envolée des prix du pétrole. La vérité est que ce ne sont pas les besoins supposés de mobilité qui justifient le projet, mais que c'est la réalisation du projet lui-même qui suscite ladite mobilité croissante. La technique suscite le besoin et non l'inverse ! Il suffit alors de multiplier les rames de TGV et de TER au-delà de 2020 pour créer une saturation artificielle de la voie existante et justifier la nécessité du projet. C'est ce que l'on appelle une prophétie autoréalisatrice ! Ce raisonnement fondé sur l'expansion indéfinie des besoins de mobilité devrait d'ailleurs aboutir à constater à long terme la congestion des LGV en projet actuellement, perspective non envisagée au-delà de 2050 par le dossier de RFF.

■ Le troisième postulat est celui de l'effet dynamique du projet sur l'économie régionale et l'aménagement du territoire. Là encore, on reste dans la pétition de principe, car l'expérience ne vérifie pas le lien supposé de cause à effet. Bordeaux qui est pourtant à trois heures TGV de Paris ne dispose pas d'un tissu économique aussi dynamique que Toulouse qui n'est, pour l'instant, pas reliée à une LGV. Par ailleurs, comme cela est d'ailleurs souligné par le document RFF, une LGV est conçue pour relier des grands centres urbains internationaux, nationaux ou régionaux entre eux, mais nullement pour desservir des petites villes. Bien au contraire, une LGV coupe en deux tous les milieux ruraux traversés. Donc, du point de vue de l'aménagement du territoire, la technologie de la grande vitesse ne peut que contribuer

à concentrer encore davantage les grands pôles urbains au détriment du monde rural mal desservi du point de vue des transports collectifs. Certaines communes rurales se verront d'ailleurs désormais enclavées et isolées les unes des autres. Le projet accentue le déséquilibre rural/urbain et ne peut avoir que des conséquences négatives du point de vue de la cohésion sociale, contrairement à ce qui est affirmé par le dossier soumis au débat public. Cohésion sociale et compétitivité sont d'ailleurs deux notions complètement antinomiques comme le sont celles de croissance des infrastructures de transport et de protection de l'environnement.

■ Enfin, le postulat le plus ridicule dans ce dossier est celui justement qui consiste à prétendre que le projet n'aura pas de graves conséquences sur l'environnement. Et de nous faire croire que « l'effet de coupure » pourra être « compensé » par quelques mesures d'aménagement paysager, alors même qu'il n'est même pas indiqué dans le dossier le nombre d'espaces naturels consommés par les différentes variantes d'itinéraires proposées, sans compter l'impact sur le cadre de vie des populations affectées par le projet. ■

## Les carences et les contradictions

Depuis qu'elles ont été rendues obligatoires par le législateur, les études produites par les aménageurs tant publics que privés ont généralement l'habitude d'occulter les informations et les données défavorables au projet.

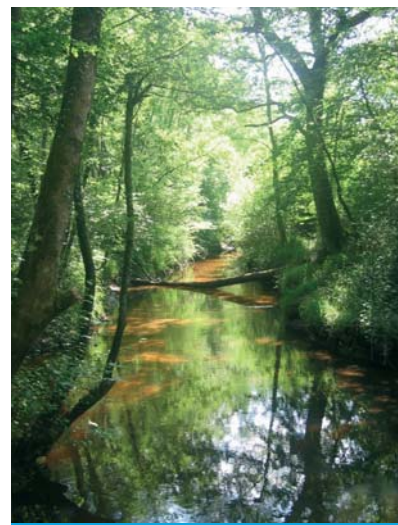
C'est le cas du dossier de RFF présenté pour le débat public. Les points essentiels qui manquent à un raisonnement contribuant à la crédibilité du projet ferroviaire soumis au débat public sont les suivants :

■ **Sur la question de l'énergie :** le dossier soumis au débat public pêche par un défaut de vision globale de la question énergétique. On nous dit, d'un côté, que le projet n'émettra pas de gaz à effet de serre mais on ne donne, comme par hasard, aucune information sur les quantités de gaz à effet de serre qui seront inévitablement émis par le chantier et les travaux de réalisation de la ligne. D'autre part, il n'est donnée aucune information sur l'augmentation de consommation de kilowatts/heure causée par une motrice roulant à 320 km/h. Cette question est aujourd'hui d'autant plus importante que les épisodes de canicule provoqués par le changement climatique ont pour conséquence, durant la période estivale, d'entraîner une baisse du débit des fleuves utilisé pour le refroidissement du cœur des centrales nucléaires. Combinée à l'explosion actuelle de la consommation d'énergie électrique provenant de la généralisation de la climatisation, celle provenant du réseau des LGV ne pourra donc que contribuer à provoquer des tensions sur les capacités de production électronucléaire. Le projet ne va donc pas dans le sens d'une baisse de notre consommation d'énergie.

■ **Sur les aspects environnementaux :**

aucune donnée relative à la consommation d'espaces naturels entraînée par les deux variantes de LGV ainsi que la mise à quatre voies de la ligne actuelle n'est indiquée dans le dossier du Maître d'Ouvrage. Il est en effet indispensable de connaître le nombre d'hectares de forêts, de terroirs agricoles et de zones d'intérêt écologique détruits par la réalisation du projet. L'effet de coupure est certes mentionné, mais ses conséquences ne sont pas précisées, pas plus que la longueur respective des trois options de passage en kilomètres. Enfin, en ce qui concerne le bruit émis par la grande vitesse, le dossier actuel soumis au débat public est aussi indigent que celui présenté pour la LGV Bordeaux/Toulouse. Aucun chiffre n'est donné sur le bruit subi par le voisinage situé à 25 mètres de la voie et provoqué par le passage d'une rame de TGV lancée à 350 km/heure. Aucun également relatif à la longueur respective des variantes Est et Ouest.

■ **Sur les aspects économiques :** la totalité des coûts induits par le projet n'est pas prise en compte, en particulier la perte de biens naturels et les dommages écologiques qui seront d'ailleurs incalculables. Les



Le Gat Mort

conséquences de l'envolée actuelle des prix du pétrole ne sont, comme par hasard, envisagées que sur un mode favorable à l'adoption du projet (incitation au report de la route vers le rail), mais il n'est fait référence à aucune évaluation économique relative à l'impact global sur les coûts de réalisation du projet qui sont, comme d'habitude sous-évalués. Plus précisément, aucune indication n'est donnée concernant l'impact du projet sur le prix des billets et les conséquences que cela peut avoir sur les prévisions optimistes de croissance du nombre des voyageurs utilisant le mode ferroviaire de déplacement. Un rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées datant de 2001, en dressant un bilan des LGV construites jusqu'à cette date, constate d'ailleurs que les prévisions de fréquentation des TGV qui ont été faites à l'époque par la SNCF ont été surévaluées de 30%. Autrement dit, l'impact économique global de l'envolée actuelle des prix du pétrole sur le projet et sur le pouvoir d'achat des consommateurs n'est pas sérieusement envisagé.

Il reste enfin à souligner quelques contradictions majeures contenues dans le document de RFF. On nous dit, en effet, d'un côté qu'il est possible d'envisager des lignes nouvelles mixtes permettant la circulation comme le font les Espagnols

pour l'« Y basque » et d'un autre que cela n'est pas envisageable du côté français en raison de la saturation des lignes existantes provoquée par l'augmentation du trafic de marchandises comme de voyageurs. D'autre part, il est dit qu'il est impossible d'imaginer un jumelage d'une ligne nouvelle avec la voie existante entre Bordeaux et Dax à cause de la traversée de zones d'habitation (p.94) et d'un autre côté il est envisagé de faire traverser le Pays Basque par une voie nouvelle alors que la densité d'occupation humaine est autrement importante que dans les Landes. Par ailleurs, il est dit qu'il est impossible de mettre à quatre voies la ligne existante du côté Ouest à cause de l'urbanisation dense d'une commune comme Pessac, mais qu'il est par contre possible d'imaginer une sortie Est à trois voies par Villenave d'Ornon et Cadaujac (en attendant la quatrième plus tard !), alors que ces communes connaissent une urbanisation également importante et que les destructions d'habitations seront tout autant catastrophiques. Les participants au débat public aimeront certainement avoir quelques précisions sur ces questions qui témoignent du parti pris du Maître d'Ouvrage en faveur de l'option Est permettant un jumelage avec le projet de LGV vers Toulouse en passant par Captieux. ■

## Conclusion

Au terme de cette analyse, il est possible de contester la pertinence de ce projet ferroviaire qui repose sur l'utopie moderne d'une croissance indéfinie des besoins de déplacements et de temps de déplacements. La vérité est que, comme cela a été souligné par maints auteurs connus, nous sommes aujourd'hui arrivés à un stade d'évolution de nos sociétés occidentales, où les coûts du fameux « développement » l'emportent désormais sur ses avantages. Il n'est qu'à voir les gains de temps ridicules gagnés entre Bordeaux et Hendaye par la réalisation d'une LGV, compte tenu de l'énormité des investissements prévus pour une ligne nouvelle passant par l'Ouest comme par l'Est. Moderniser la voie existante pour permettre la circulation conjointe de TGV à 220 km/heure, de trains de marchandises et de TER, semble la solution de sagesse. C'est elle qui coûtera le moins cher au contribuable et qui aura le moins d'impact sur l'environnement, autrement dit qui pourra effectivement être déclarée d'utilité publique. Au pire, l'option n° 1 de mise à 2x2 voies jusqu'à Dax peut être envisagée, mais en excluant la portion restante touchant le Pays Basque en raison de son impact dévastateur sur le milieu très urbanisé du littoral. Pour le reste, il y a le fond du problème des transports dans notre société : au delà du projet ferroviaire soumis au débat public et en particulier étant donné l'augmentation des prix du pétrole, il faudra bien envisager une relocalisation de l'économie matérielle des pays membres de l'Union Européenne avant que les événements ne nous y poussent dans l'urgence. ■

*Pour l'Association LGPE  
Simon Charbonneau, Président  
Le 18 août 2006*

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 40 000 exemplaires - ©Leo Corporate