

Jean-Luc Ajas  
Lieu dit Chiret  
33650 Saint-Morillon  
Tél. : 05.56.20.38.94  
Mail : ajas.jl@free.fr

## **Contribution au débat public sur le projet de construction d'une LGV Bordeaux – Toulouse.**

### ***Un débat public, sans débat:***

Apportant ma contribution au terme du débat, je commencerais par quelques constatations :

- **RFF absent du débat.**

Il m'aura fallu participer à deux réunions du débat public, celle du 15 septembre et celle du 28 septembre à Langon, pour enfin obtenir des représentants de RFF une réponse claire à la question concernant la saturation de la ligne actuelle Bordeaux-Toulouse. J'aurais donc posé ma question trois fois oralement et deux fois par écrit. La réponse écrite de RFF (réf. : 841/RFF) confirme que la ligne actuelle ne présente aucun caractère de saturation. On peut donc se poser des questions sur les réticences de RFF à communiquer clairement sur le sujet. Comment interpréter le fait que RFF communique largement sur une saturation future de la ligne sans donner la moindre indication sur le niveau de saturation de la ligne actuelle !

Les dirigeants de RFF ont tendance à confondre trop souvent la communication commerciale et la diffusion de l'information technique et objective qu'ils doivent à l'Etat et aux citoyens. La réponse de RFF permet néanmoins de constater qu'un aménagement de la ligne existante à ses extrémités et la création de portions de voies ou les trains de différentes natures pourraient se doubler seraient de nature à augmenter de façon importante la capacité totale de la ligne, en fréquence et en vitesse de circulation. Le dialogue souhaité par la CNDP entre la population et RFF n'a pas fonctionné. Il y avait trop d'arrogance de la part de RFF qui à l'évidence nous a présenté un dossier bâclé. RFF a refusé le débat de fond se murant dans un mutisme assourdissant.

- **Les pous.**

Les participations du public au débat sur les sites d'Agen, Montauban et Toulouse ont été très modestes. Ces réunions ont connues une très faible implication des populations ce qui s'explique en grande partie par le fait que sur les zones concernées, il n'y a pas création d'un nouveau couloir de transport avec toutes les nuisances associées. Un fort lobby est apparu en Midi-Pyrénées (Conseil Régional, Dépêche du midi, CCI...) pour soutenir le projet avec une demande forte d'amélioration du transport de passager entre Toulouse et Paris.

- **Les contres.**

En Aquitaine l'ensemble des acteurs, sociaux, économique et politique ainsi que la population fortement mobilisée se sont prononcés contre le projet et ont dénoncé son inopportunité. Le projet a été jugé inutile, destructeur, nuisible et coûteux. Les priorités pour l'Aquitaine ont été clairement réaffirmées, il s'agit d'apporter une solution d'aménagement durable aux problèmes que pose le transport international de marchandise par camion et en particulier sur l'axe Bordeaux – Espagne.

A ce stade du débat il semblerait que nous ayons d'une part deux avis opposés qui s'expriment aux deux extrémités du tracé LGV et d'autre part RFF et l'état qui soutiennent par principe la création de nouvelles lignes.

Pour trouver une solution qui trouve l'assentiment de tous il faut nécessairement ouvrir davantage le débat et remettre en question le postulat de RFF qui consiste à dire que la LGV est LA SOLUTION.

### ***LGV, une mauvaise solution.***

Si l'on décidait aujourd'hui de construire cette LGV, elle ne serait mise en service qu'aux alentours de 2020.

Ce qui aurait pour conséquence :

- un budget de plus de 3 milliards d'euros serait utilisé à terme pour la réalisation. Ce qui amputerait gravement les budgets en matière de transport des deux régions et de l'état.
- étant une nouvelle ligne nous ne pourrions bénéficier de ses « avantages » qu'au terme de sa construction.
- pendant les quinze prochaines années, il n'y aurait pratiquement plus de moyens budgétaires pour améliorer et moderniser le réseau existant. L'entretien sous la responsabilité de RFF se dégraderait progressivement à l'image de la situation actuelle récemment révélé par l'audit SNCF – RFF.
- aucun investissement prévu pendant ces quinze années pour le développement du ferroutage et sur le transfert modal route / rail entre Bordeaux et Toulouse.
- Il n'y aurait pas d'amélioration du transport régional par des dessertes plus importantes des banlieues et de l'ensemble des villes avec une fréquence intéressante susceptible d'offrir une alternative au transport par voiture sur l'itinéraire domicile / travail.
- la construction d'un nouveau couloir de transport LGV serait désastreuse pour l'environnement et la qualité de vie des populations concernées par le tracé comme l'a très bien expliqué le cahier d'acteur proposé par la SEPANSO. Le progrès comme on l'oublie trop souvent, c'est quand on va vers une amélioration des conditions de vie pas le contraire.

### ***L'autre solution, la ligne actuelle :***

La solution de bon sens qui répondrait à une grande partie de la problématique serait de procéder à la rénovation et à la modernisation de la ligne existante. C'est évidemment moins prestigieux que la construction d'une LGV et une décision dans ce sens demanderait plus de courage et de réflexion.

Elle aurait cependant de nombreux avantages :

- l'investissement réalisé porterait immédiatement ses fruits, en améliorant le fonctionnement actuel de la ligne, en augmentant sa capacité.
- cet investissement serait profitable à l'ensemble des modes de transport par rail, trains voyageurs (TGV, Corail), trains de marchandises et Trains Express Régionaux.
- cet aménagement qui de façon générale emprunterait les couloirs de transport existants n'occasionnerait que peu de destruction d'espace naturel.
- les vitesses possibles sur ces lignes ne seraient évidemment pas de 320 Km/h, mais cet inconvénient serait compensé par un nombre d'arrêts et une fréquence plus importants. Globalement ceci permettrait un temps de transport total (domicile -> destination finale) comparable à celui de la LGV pour une grande partie de la population du Sud-Ouest.
- cette offre de transport serait de nature à encourager le transfert modal route rail pour un grand nombre de trajets réguliers qui encombre la périphérie de nos villes.
- cette solution serait également à terme moins coûteuse car ce qu'on oublie de compter RFF c'est que si nous financions la LGV il faudrait également investir de façon significative dans le réseau actuel pour assurer l'ensemble du service public.
- elle serait enfin en cohérence avec les contraintes de la politique du développement durable.

### ***Priorité au ferroutage :***

L'information la plus importante de ce débat est la priorité que l'ensemble des intervenants souhaite donner au développement du ferroutage.

Il est surprenant de noter qu'aucun des projets proposés par l'Etat et RFF ne tient compte de ce fait. Les dirigeants de RFF ont pour obsession la vitesse et la concurrence avec l'avion. En Aquitaine, ces préoccupations ne sont pas celles des populations et de leurs représentants. Confronté au problème

dramatique de l'augmentation des camions sur l'axe nord sud, il devient urgent de réagir au risque d'asphyxier, au propre comme au figuré, notre région.

La SNCF par la voie de son directeur régional a clairement dit lors de la dernière réunion qu'elle s'était nettement désengagée du fret ferroviaire après avoir fait le constat que cette activité n'était et n'est toujours pas rentable pour elle. Le fret ferroviaire n'est pas économiquement concurrentiel par rapport au transport routier.

Il n'y a donc rien à attendre de RFF ou de la SNCF concernant le développement de ce secteur. Pour répondre à l'urgence de la situation, il faudrait une décision politique forte pour faire payer le coût réel au transport routier, coût environnemental, coût en infrastructure... La concurrence économique entre la route et le rail est faussée ce qui devrait interpeller notre gouvernement libéral.

Ce débat public a mis en évidence l'existence d'un fossé énorme entre l'expression de nos représentants politiques et les solutions proposées par l'Etat.

Si on parle priorité, la LGV est hors sujet.

### ***En conclusion :***

Je viens de recevoir une réponse de RFF à une question posée en septembre, délais ne permettant pas le débat (réf : 889/RFF).

RFF écrit :

« Nous ne disposons pas d'enquête de type " choix de société ", mais les modèles mathématiques que nous développons pour effectuer nos prévisions de trafic intègrent l'analyse de la " préférence déclarée " par les voyageurs pour le choix d'un mode de transport, et nous constatons que la vitesse (pas la vitesse en soi, mais le gain de temps de parcours qu'elle permet) reste un élément déterminant du choix des usagers. »

RFF a intégré dans ses modèles mathématiques que l'on préférerait passer le moins de temps possible dans les transports. C'est bien, mais qui s'occupe alors des problèmes de société que pose ce projet ? Qui fait ce choix là, entre la destruction d'un environnement et le temps de transport ?

Il est toujours navrant que les décisions des hommes se cachent derrière des modèles mathématiques.

Pour ma part et en l'absence d'enquête de RFF, je pense qu'une majorité de la population choisit quotidiennement d'augmenter ses temps de transport pour vivre dans un environnement plus sain.

**Je juge le projet de création de la ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux / Toulouse inopportun.**

**Je souhaite que l'Etat et RFF étudient sérieusement l'utilisation du couloir de transport existant.**

**Je souhaite que l'Etat prenne des mesures rapides et volontaristes en faveur du ferroutage.**