

Contribution à titre personnel au débat public LGV Bordeaux-Toulouse
Frédéric Danjon - Adhérent des Verts - Adjoint au maire à Pessac
Le 23 novembre 2005

Introduction

Le débat public se termine sur une situation caricaturale : pratiquement l'ensemble des acteurs de la région Midi-Pyrénées exprime un avis favorable à la LGV Bordeaux-Toulouse et presque l'ensemble des acteurs de l'Aquitaine se prononce contre le projet. Ce clivage traverse aussi les Verts qui n'ont pas pu se mettre d'accord pour envoyer leur projet de cahier d'acteurs commun à la CPDP.

Par ailleurs, la très grande majorité des élus et citoyens Aquitains qui se sont exprimés dans le cadre de ce débat public résident ou sont élus dans le Sud-Gironde. Je tenais donc à proposer une réflexion d'un habitant de la banlieue bordelaise (Pessac), habitant d'ailleurs à 100 m de la ligne de chemin de fer Bordeaux-Dax.

Cette situation résulte d'abord du choix du calendrier, ce projet et celui de la LGV Bordeaux-Irun auraient absolument dû faire l'objet d'un débat commun.

Les oppositions aux projets de LGV se cristallisent d'habitude autour des impacts environnementaux et financiers des projets, ce qui est le cas ici : c'est là où la ligne pourrait ne pas suivre d'infrastructure existante, le Sud-Gironde, que les oppositions des élus et habitants sont extrêmement fortes. Ce qui est légitime. Les oppositions au projet de Grand Contournement Bordelais ont été moins fortes, sans doute parce que le tracé était extrêmement vague, ce qui n'est pas le cas pour cette LGV. Le projet d'autoroute Bordeaux-Pau n'a curieusement pas soulevé tant d'oppositions.

L'originalité du débat, c'est plutôt que de nombreux acteurs Aquitains mettent en avant la priorité absolue au report modal du trafic marchandise de transit Espagne-Europe de la route vers le rail dans la perspective du doublement du trafic d'ici 2020. Ils se prononcent donc contre la LGV Bordeaux-Toulouse, non pas parce qu'ils la jugent inutile, mais parce qu'ils craignent qu'une décision positive en sa faveur aurait pour conséquence la non réalisation de la LGV Bordeaux-Irun. Il me semble que cette prise de position n'est pas justifiée, c'est pour cela que je tenais à m'exprimer dans ce débat.

I - Le vrai débat : comment réduire fortement nos émissions de gaz à effet de serre et donc notre consommation énergétique.

En cette fin d'année 2005, les prix du pétrole flambent, mais surtout le réchauffement climatique est maintenant unanimement reconnu et ses effets se font de plus en plus sentir. En France, le secteur des transports est responsable de près de 35% de toutes les émissions de gaz à effet de serre (si l'on raisonne en bilan par secteur et non pas en émissions brutes et si l'on inclut les transports internationaux, le raffinage, à l'exclusion de l'industrie automobile), et c'est le secteur qui montre la plus forte croissance des émissions. Les experts estiment nécessaire une division par 4 des émissions de gaz à effet de serre en France d'ici 2050 (« La division par 4 des émissions de gaz à effet de serre en France d'ici 2050 » S. Lepelletier / P. Radanne, rapport MIES 2004).

La voiture, l'avion et le transport par poids lourds sont des gros consommateurs d'énergie et de gros émetteurs de gaz à effet de serre au kilomètre/voyageur ou à la tonne/km. Ces modes sont en plus captifs du pétrole, une substitution par l'électricité et l'hydrogène sera difficile et ne résoudra pas les problèmes liés à l'énergie : électricité et hydrogène ne sont que des

moyens de stockage mobiles d'énergie qui n'ont pour l'instant qu'un mauvais rendement. Les biocarburants ne peuvent fournir qu'un apport modeste et leur écobilan n'est pas toujours satisfaisant.

Les déplacements en voiture et les transports en camion ont pour propriété une forte élasticité de la demande. Les premiers sont très liés à l'urbanisation : la création de nouvelles routes entraîne un étalement des agglomérations, une péri-urbanisation, un engorgement des grands axes routiers, qui conduit à la construction de nouvelles routes... et ainsi de suite. Et dans les agglomérations étalées, les modes de transports alternatifs à la voiture (marche, vélo, transports en commun, covoiturage et auto-partage) sont peu efficaces. En ce qui concerne les transports routiers, la sous-tarification due notamment un dumping social, le non respect de la réglementation et la non intégration des externalités a entraîné une sous-tarification. L'organisation industrielle et commerciale s'est rapidement adaptée à ces coûts bas, en éclatant la production sur de très grand territoires, induisant une croissance exponentielle artificielle des trafics.

La première chose à faire est donc d'abandonner définitivement tous les projets d'infrastructures routières et aéroportuaires (créations ou agrandissements), hors desserte routière résidentielle - car ils stimulent le trafic - avec un report prioritaire de tout l'argent public correspondant vers le ferroviaire et le maritime, les transports en commun, les déplacements doux et le logement. L'entretien et la modernisation du réseau ferré classique est bien sur une urgence. Les mesures gouvernementales sur les biocarburants, l'affichage de la classe de consommation des voitures... sont louables, mais ce sont des mesurette qui ne feront que ralentir à peine la croissance du trafic.

Nous sommes en effet dans une situation de triple concurrence entre route, rail et air : concurrence pour la clientèle, l'argent public et l'espace pour réaliser les infrastructures. L'état et les collectivités contrôlent de multiple façons et fortement ce secteur.

Quel réseau LGV pour la France et L'Europe ?

Les liaisons aériennes court-courrier sont de très gros émetteurs de gaz à effet de serre, et il est fort probable qu'elles disparaissent avec l'augmentation à moyenne échéance du prix du carburant et la mise en place d'écotaxes. Le train est le moyen de transport à moyenne distance qui présente le meilleur écobilan pour un bonne rapidité et un bon confort. Mais il n'assure par le porte à porte sans correspondance comme la voiture. Pour proposer des temps de parcours en porte à porte du même ordre que la voiture, il faut que le train soit plus rapide.

Un développement durable de la France dans le secteur des transports supposerait au minimum une stabilisation de nos déplacements et transports et un fort report modal vers les modes de transport peu polluants, donc le train pour les déplacements de personnes à moyenne distance. **Dans ce cas, une extension raisonnable du réseau TGV est fortement souhaitable.** En particulier pour relier les grandes villes à la capitale, lorsque la part modale de l'aérien de la liaison correspondante est forte : c'est le cas de la liaison entre Toulouse et Paris. Une forte augmentation du prix du carburant, qui est probable, isolerait d'ailleurs quelque peu ces villes de la capitale et du reste de la France. Si l'on excepte les projets déjà en cours ou programmés (Est, Tours-Bordeaux, Perpignan-Figueiras), cette extension correspondrait au bouclage de la boucle sud de la France (Bordeaux-Avignon), les extensions Bretagne, Rhin-Rhone, la LGV PACA, le complément du TGV Est et un barreau d'interconnexion au sud de Paris. Auquel il faudrait rajouter le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise par l'Est nécessaire pour le transport de marchandises. C'est l'ossature du réseau qui permettra d'améliorer nettement les temps d'accès ferroviaires (cf cartes 34, 36, 41, 43 du rapport du maître d'ouvrage) pour la plupart des agglomérations et des

territoires français ainsi que des territoires européens voisins. La LGV Bordeaux-Toulouse serait aussi une manière de mieux relier Bordeaux à la région Rhone-Alpes : en train, le trajet entre Bordeaux et Lyon compte environ 550 km par le massif central, 750 km par Montpellier et 950 km par Paris ! Les lignes du massif central devraient certes faire l'objet d'améliorations techniques, mais il est irréaliste de réaliser une LGV Est-Ouest à travers ce massif. La construction d'une LGV Bordeaux-Avignon mettrait Lyon à 2h30 - 3h00 de Bordeaux. Il faut actuellement au mieux 6h50. Mais avant la mise en service de la LGV Lyon-Avignon, c'était encore plus.

Ces infrastructures pourraient être financées dans des délais raisonnables si l'on abandonnait tous les projets d'infrastructures routières et aéroportuaires : le réseau LGV actuel a été bâti en 30 ans, il compte environ 1700 km. Avec un report complet des investissements de la route et l'aérien vers le rail, le réseau LGV pourrait être aisément complété dans les 20-25 ans pour compter à terme environ 3500 km.

Pour que la contribution au développement durable des LGV soit la meilleure possible, il faut bien sur que leur construction minimise l'impact sur les habitants, sur l'environnement et sur la consommation de ressources, en particulier l'extraction de matériaux.

L'ensemble du trafic voyageur entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe atteint 104 millions de voyageurs par an dont 69 millions par la route. Il n'y a que 2 millions de passager par le fer pour l'ensemble des Pyrénées, donc deux fois moins que sur Bordeaux-Toulouse (rapport du maître d'ouvrage Grand Contournement Autoroutier de Bordeaux). On compte :

- Environ 22 TGV et 20 trains voyageurs par jour entre Bordeaux d'une part et Hendaye et Pau d'autre part.

- Environ 14 TGV et 24 trains voyageurs par jour entre Bordeaux et Toulouse.

- Une cinquantaine de TGV par jour entre Paris et Bordeaux, souvent en unités multiples. Mais la part du train au sud de Bordeaux est déjà de 37%, alors qu'elle n'est que de 22% sur Bordeaux Toulouse. Sur la base de ces chiffres, il est difficile de savoir si le niveau du trafic voyageur justifie à lui seul la construction d'une LGV Bordeaux-Irun. Sa construction pourrait de toute façon correspondre à une décision de politique internationale et d'aménagement du territoire Français. L'aménagement de cet itinéraire est en tout cas absolument nécessaire. Les éléments pour juger nous seront fournis par l'étude de la CPDP Bordeaux-Irun.

Un développement durable et pleinement équitable supposerait que l'on ajuste notre consommation énergétique de façon que notre empreinte écologique individuelle correspondent aux possibilités de notre planète divisée par le nombre d'habitants. C'est ce qui est proposé politiquement sous le terme de « décroissance ». Dans ce cas, il faudrait diminuer très fortement nos déplacements et transports de marchandises, se recentrer fortement sur le local et c'est pratiquement l'ensemble de nos projets d'infrastructure qui devraient être abandonnés. Même si ce scénario est en théorie souhaitable, il y a peu de chance qu'il se réalise. **Ce scénario pourrait aussi résulter d'un emballement de l'effet de serre** (par exemple rétroaction positive par fonte des permafrost et émission de méthane) **ou d'une explosion des prix de l'énergie** suite à une forte instabilité dans les pays producteurs d'énergie.

Et le « mur de camions de l'Atlantique » ?

Les projections présentées dans le rapport du maître d'ouvrage du Grand Contournement Autoroutier de Bordeaux prévoient un doublement du trafic de marchandises entre l'Espagne et la France entre 2000 et 2020. Ce doublement n'est pas soutenable, les ressources de la

planète sont limités, et beaucoup de ces transports sont inutiles. Le premier objectif doit donc être de stabiliser ces transports, et pour cela, les clefs sont d'abord dans les mains de la Communauté Européenne. La construction d'une LGV Bordeaux-Irun accroîtrait de fait les capacités de transport terrestre sur la façade atlantique et risquerait de stimuler le transport de marchandises, ce qui n'est pas souhaitable. D'autre part, autant la construction d'une LGV a toujours permis de réaliser un report modal très important de l'aérien au fer, autant il n'est pas sur que l'augmentation des capacités ferroviaires permette un report modal de la route vers le fer, comme le montrent les récents déboires de CFF cargo, qui a vu la fréquentation de ses lignes ferroviaires baisser après la mise en place de l'autorisation de circulation aux camions de 40 tonnes, malgré les énormes investissements consentis dans le cadre de la RPLP. Le principal frein à l'accroissement du trafic marchandises, et de fait, routier, ce sont actuellement les bouchons. Si on les supprime avec de nouvelles infrastructures, on accroîtra la compétitivité de la route au détriment de la voie maritime (qui a probablement un meilleur éco-bilan que le fer) et le fer.

Si l'on excepte le point de passage à la frontière à Biriadou, où on enregistre certainement aussi un fort flux de voitures liées à la contrebande d'alcool ou de cigarettes, les bouchons routiers se situent surtout dans l'agglomération bordelaise. Mais les camions y contribuent peu (8000 camions sur 200 000 passages journaliers de la Garonne). Les bouchons sont pour l'instant un des seuls freins à la péri-urbanisation, avec l'augmentation du prix du carburant. Dans l'agglomération bordelaise, l'avenir ne passe pas par la construction de nouvelles routes, mais par l'extension du réseau cyclable et réseau vert, l'amélioration du service bus, tramway, train en combinaison multimodale, un travail sur l'urbanisme et le logement, permettant aux habitants d'être bien logés dans un environnement agréable et de bien se déplacer dans une ville relativement dense, comme l'est Freiburg in Breisgau, par exemple.

Les temps de parcours ferroviaires de Bordeaux vers le Sud et Sud-Est de la France

Il y a deux liaisons Bordeaux-Nice par jour le lundi avec des temps de parcours de 8h30 Et 6 liaisons sur Bordeaux-Marseille entre un peu moins de 7 heures. Mais ce sont des temps de parcours de grande gare à grande gare. Si on va de Pessac-Alouette à Cassis c'est au minimum 7h08. Et je ne parle pas de Bergerac-Carpentras : le meilleur temps de trajet c'est pratiquement 9 heures. En porte à porte, cela peut rajouter une heure ou deux.

La situation actuelle renforce la centralisation de Paris : pour aller à Paris, de Bordeaux, il faut 3 heures, 2 heures à terme, alors qu'il faut presque une journée pour aller dans le Sud-Est.

NB : Sur la plupart des trajets province-province, le site internet de la SNCF propose systématiquement un trajet par Paris, avec emprunt de LGV, plus cher, et des temps de parcours souvent supérieurs. Ainsi si vous arrivez à visualiser les trains entre Lyon et Pessac le 3 janvier sur le site de la SNCF (j'ai eu du mal), il vous propose deux trajets par le massif central, et plusieurs par Paris en 6 heures, mais aucun par Toulouse ! Alors que l'excellent serveur de la DB, extrêmement pratique (<http://reiseauskunft.bahn.de>) vous propose 5 trajets par Toulouse en 6h50 mais sans avoir à traverser Paris, mais certainement nettement moins chers. Nous avons pu constater la même chose sur le trajet Pessac - Luzy (Nièvre). La politique commerciale de la SNCF a donc une lourde responsabilité dans la désaffection des lignes transversales, et la ligne Bordeaux-Toulouse verrait certainement plus de voyageurs si le serveur de la SNCF et les guichetiers vendaient aux usagers des places sur ces transversales, en proposant simplement aux usagers les trajets les plus courts et les moins chers.

En résumé, je suis donc favorable à **la construction de la LGV Bordeaux-Toulouse et à l'abandon de tout projet d'infrastructures routières et aéroportuaire.**

Frédéric Danjon - 12 rue Saint Jacques 33600 Pessac.

PS : la « Voie Verte des Deux Mers » est un projet de voie verte entre l'Atlantique et la Méditerranée, empruntant les anciens chemins de halage du Canal Latéral puis du Canal du Midi. Certaines portions de cette voie sont déjà réalisées. C'est un équipement de tourisme et loisir important, tant pour les personnes habitant à proximité que pour les touristes venant de plus loin en France et en Europe. Il serait donc judicieux de tenir compte de cette voie verte dans le projet de LGV, notamment en adaptant les équipement anti-bruit de façon à minimiser l'impact sonore de la LGV sur les riverains mais aussi sur la voie verte.