

# Projet de construction d'une LGV Bordeaux – Toulouse.

## Contribution de Gérard GOUVERNEUR – 20 novembre 2005

Conseiller municipal 33650 Saint Morillon, conseiller CdC de Montesquieu (La Brède - Gironde).  
Membre de la coordination des associations opposées à la LGV Bordeaux-Toulouse.  
Ingénieur de Recherche.

### Projet et ouverture du débat

En tant qu'élu et membre actif du milieu associatif j'ai de suite réagi à la survenue du projet de LGV Bordeaux-Toulouse. Je suis intervenu dans ces deux cadres pour informer population et élus et pour participer au débat public ouvert à cette occasion.

La contribution qui suit se place aussi dans ces deux cadres.

Concernant cette LGV trois questions sont posées dans le débat :

- 1 - Le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse est-il opportun ?
- 2 - Si oui, quelles sont les solutions fonctionnelles à privilégier ?
- 3 - Si oui, quels sont les enjeux territoriaux et environnementaux de ces solutions ?

Après avoir pris connaissance du dossier du maître d'ouvrage et assisté à de nombreuses réunions publiques au cours desquelles une très forte opposition s'est manifestée, je tiens à apporter des observations et à prendre position ainsi qu'indiqué dans les paragraphes qui suivent.

### CIADT, Débat public et information

Sans revenir sur le détail de ce qui a été dit par de nombreux participants au débat public je m'étonne très fortement que, dès le CIADT du 18 décembre 2003, les différents acteurs de la vie publique et les citoyens n'aient pas été informés de ce projet de LGV.

Malgré la suite des décisions prises pour mettre en œuvre le débat public personne n'a rien vu venir jusqu'à ce que **quelques uns**, citoyens ou mairies, souvent à partir de fin juin 2005, reçoivent dépliants et dossiers. Concernant les mairies : seules celles qui sont directement intéressées ont reçu l'information, alors que tout le monde sait bien que les territoires sont maintenant organisés en collectivités plus vastes, ayant en général la charge de l'administration du territoire sur un nombre important de compétences.

Je considère donc que toutes ces procédures font preuve d'un manque notoire de transmission de l'information et de démocratie élémentaire. Une nouvelle fois le débat public nous montre ses limites et ses faiblesses.

Le résultat en est que tout le monde a été très surpris, car si le CIADT de décembre 2003 a bien inscrit la **possibilité de création d'une LGV sur cet axe, il l'a classé loin dans l'ordre des priorités, en l'inscrivant « dans les perspectives à long terme »**, ce qui laissait à penser que ce projet n'était pas prévu dans un horizon proche. ***On est donc bien obligé d'imaginer un acte délibéré de basse politique, dont les auteurs ont agi à des fins personnelles, en mettant en avant un projet « prestigieux », afin de se faire valoir artificiellement, sans prise en compte des enjeux réels, en ne considérant que leur intérêt, au mépris total des populations locales et des élus de base.***

### Un projet non prioritaire, aux options critiquables

1 – On ne peut être que favorable par principe au rail :

- parce qu'il est peu consommateur d'énergie,
- parce qu'il favorise la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- parce qu'il représente un moyen de transport plus sûr.

Néanmoins ces avantages sont à pondérer par le fait qu'un TGV à 320 km/h est très gourmand en énergie électrique (environ 10 fois plus qu'à 100 km/h et 4 fois plus qu'à 160 km/h ; autant qu'un train de marchandise 10 fois plus lourd).

**Je suis donc surtout favorable à un bon service ferroviaire de proximité (TER), à des liaisons nationales économiques (type corail) et à l'aménagement des voies existantes pour parfaire ces services.**

## **2 – Option de trajet sud et « barreau » commun avec prolongation de la future SEA**

RFF nous présente un projet comportant 3 options de trajet dont une (l'option sud) a manifestement sa préférence car elle permettrait la réalisation d'un barreau commun avec la prolongation de la SEA vers Irun. Elle a tellement la préférence que le coût (bien que non détaillé) est chiffré avec cette option. **RFF, après nous avoir dit et répété de nombreuses fois qu'aucun choix d'option n'était fait, nous a dit ensuite malhonnêtement que ce choix tacite n'était pas caché, puisque c'est écrit dans son dossier !**

Mais comment peut-on mélanger 2 projets dont l'un est en débat public et l'autre encore dans les cartons ? Cela laisse entendre que :

- a) le choix de l'option sud est effectivement déjà fait,
- b) le projet sur la prolongation de la SEA a aussi déjà fait son choix !..

On aurait aimé que la prolongation de la SEA vers Irun, bien plus prioritaire pour l'Aquitaine que la LGV vers Toulouse, soit étudiée et présentée en débat public avant celle-ci. En scindant les deux débats, alors que les choix de RFF sont fortement liés au cumul des projets, **le débat public actuel interdit aux élus et à la population d'exprimer leur avis en prenant en compte la totalité des enjeux.**

## **3 – Considérations pour les choix à opérer concernant ce projet**

La péninsule ibérique déverse un flux de marchandises considérable vers le reste de l'Europe. **La plus grande partie emprunte le couloir atlantique. La route capte aujourd'hui 95% du fret terrestre transpyrénéen, contre seulement 5% pour le rail.**

Des efforts d'infrastructures ferroviaires sont en cours de réalisation en Espagne, avec des solutions mixtes fret – passagers : **la France ne propose pour l'instant aucune solution de continuité sur la façade atlantique.**

Parmi les 30 grands projets prioritaires de réseaux trans-européens de transports, arrêtés en avril 2004 par l'Union Européenne, figurent :

- une ligne grande vitesse permettant de libérer un corridor atlantique de fret ferroviaire,
- un tunnel de ferroutage grande capacité sous les Pyrénées (2020).

## **4 – Ce projet ne constitue pas une priorité**

- la LGV Bordeaux/Toulouse ne figure pas sur la carte des axes trans-européens prioritaires, contrairement à la prolongation de la SEA ;
- Elle ne constitue pas une priorité pour la Région Aquitaine, qui affiche avant tout une volonté de développement vers l'Espagne, ni pour le Département de la Gironde ;
- L'absence de TGV n'a pas empêché à ce jour TOULOUSE de se hisser au rang de pôle aéronautique et spatial mondial.

## **5 – Contradictions dans les choix argumentés, oublis importants**

- Selon RFF ce projet irait dans le sens d'un développement du fret ferroviaire car il **libérerait des « sillons » (créneaux) sur la voie actuelle. Or cette voie est notablement sous-utilisée** (Bordeaux-Langon : 80 trains/jour, Langon-Agen : 70 tr/j, Agen-Montauban 61 tr/j. Le taux de saturation d'une voie de ce type, correctement aménagée, est de l'ordre de 220 tr/j). **Les volontés politiques passée et actuelle, les moyens (humains, matériels) mis à disposition par RFF et la SNCF pour le fret ne progressent pas, bien au contraire : la réalité est que le fret ferroviaire diminue constamment.**
- De toutes façons ce projet n'aura pratiquement aucun impact sur le fret car **il n'est pas situé sur un axe majeur de transport des marchandises** lesquelles, depuis l'Espagne continueront d'emprunter le couloir Rhodanien et, localement, la ligne POLT vers le Nord, tel qu'indiqué dans le dossier du maître d'ouvrage.

- RFF justifie également le choix d'une ligne en site propre au regard du développement des TER. Cependant, personne, à commencer le maître d'ouvrage lui-même (*page 56 du dossier*) n'est en mesure « *de prévoir quelles seront les missions TER à l'horizon du projet* ».
- Une autre hypothèse avancée par RFF est celle du développement des liaisons inter cités à grande vitesse. Là encore, le maître d'ouvrage (*page 55 du dossier*) concède lui-même que « **les études menées dans le cadre du projet d'amélioration de l'axe Bordeaux/Toulouse ne conduisent pas à penser qu'il existe actuellement une demande suffisamment importante pour mettre en œuvre ce type de liaisons spécifiques** »
- RFF évoque la nécessité de concurrencer l'avion, plus cher, mais **oublie le cours actuel du pétrole** et une prochaine pénurie fortement prévisible. **Cette concurrence sur les trajets nationaux, qui n'apparaît pas du tout essentielle, va vite disparaître au profit du train, quelle que soit sa vitesse.** Aussi un investissement d'une telle importance dans ce contexte n'a plus de sens.
- RFF qui veut se placer dans les perspectives à échéance de 12 à 16 ans, **oublie l'évolution faramineuse d'Internet et des autoroutes de l'information.** Il est prévisible qu'à cette même échéance ces techniques remplaceront massivement les déplacements lorsqu'il s'agira de transférer uniquement de l'information. **La vitesse extrême ne sera plus alors un élément déterminant.**

## 6 – Constats financiers. Faiblesse des prévisions des coûts et des projections de rentabilité

- **la certitude de l'impossibilité pour l'Etat de financer tous les projets ferroviaires prévus** sur l'ensemble du territoire national, suite à l'abandon de la manne provenant du péage des autoroutes. Les projets trans-européens prioritaires, et notamment la prolongation de la SEA vers Irun, doivent donc être privilégiés pour garantir leur financement ;
- **le décalage entre le coût et l'opportunité du projet : près de 3 milliards d'€** sont prévus pour ce projet non prioritaire, et dont les retombées en matière de fret ferroviaire ou de TER seront faibles, voire inexistantes ;
- **dépassement important prévisible du coût.** C'est une constante dans tous ces projets, par exemple **déjà 73% d'augmentation sur Tours-Bordeaux** par rapport aux études préalables, alors que le projet est encore à l'étude. Coût kilométrique en augmentation constante (TGV Nord : 6 M€/km, TGV Méditerranée 250 derniers km : prévu 10,5 M€/km, en réalité 15,2 M€/km, TGV Est : 11,7 M€/km). **Part de plus en plus importante demandée aux collectivités** (22% TGV Est, 38% SEA Tours-Bordeaux) ;
- **surestimation très probable des projections de rentabilité et gain en passagers, tel que constaté sur précédents projets.** La rentabilité du TGV SEA initialement estimée à 9 % a été revue à la baisse par l'audit à 8 %, celle du TGV Méditerranée attendue de 12 % a été en réalité de l'ordre de 8 %. Pour le TGV Atlantique, le Conseil Général des Ponts et Chaussées relève (rapport du 8 juillet 2001) que le trafic constaté à sa mise en service était inférieur de 30 % aux prévisions annoncées par RFF ;
- **la demande de transport est fortement liée au prix.** La forte augmentation des tarifs intervenue en 1993 a eu un fort impact négatif, en particulier sur les trafics à moins de 300 km, pénalisés par le coût relatif des réservations. Le produit moyen par voyageur a crû de 30 % en moyenne entre 1988 et 1992, alors qu'il a décréu de 10 % entre 1992 et 1996. De plus le trafic réalisé en 1992 a atteint 20 millions de voyageurs, alors qu'il avait été estimé initialement à 26,2 millions pour la même année.  
La forte augmentation prévisible du billet, sur cette LGV Bordeaux-Toulouse, pour rentabiliser le projet, risque fortement conduire au même effet : la baisse, par rapport aux estimations initiales, du trafic et de la rentabilité ;
- **le réseau ferroviaire est en mauvais état**, tel que l'atteste l'audit réalisé par un expert neutre à la demande de RFF et de la SNCF, et récemment remis au Ministre des Transports.

Manquent 500 millions d'€ / an pour le maintenir à niveau, et 600 millions pour le « régénérer ». **Au lieu de répondre à ces exigences avérées, RFF préfère envisager la création de LGV coûteuses, en site propre.**

## 7 – Graves impacts pour les territoires traversés

- sur le plan économique et de l'aménagement du territoire : en dehors des métropoles régionales et, peut-être, d'AGEN et MONTAUBAN, toutes les zones rurales traversées seront victimes de « l'effet tunnel » (*tel qu'indiqué page 44 du dossier du maître d'ouvrage*). A ce titre, **le projet ne présente aucune perspective de développement pour les zones rurales traversées** ;
- sur le plan environnemental : traversées de nombreuses zones Natura 2000, ZNIEFF(\*\*) et ZICO(\*\*\*) le long du bassin versant du Ciron, césure du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, et, de manière générale, d'un espace dont la plus grande qualité est sa préservation (*tel que précisé aux pages 76, 77 et 84 du dossier du maître d'ouvrage*) ;
- sur le plan touristique : traversée de la vallée du Ciron, des lagunes du Gat Mort, de pistes cyclables, du domaine Départemental d'Hostens, proximité prévisible d'hébergements touristiques ;
- sur le plan forestier, des voies de communication et de la sécurité : disparition de sentiers, pistes, chemins, morcellement des forêts, de propriétés viticoles, difficulté de desserte des parcelles, augmentation du risque d'incendies, gêne importante à la défense des forêts contre l'incendie (*tel que démontré par l'Association Régionale DFCI(\*) à la réunion du 28 Septembre 2005 à LANGON*) ;
- sur le plan foncier, avec des répercussions conséquentes, voire des incompatibilités totales, vis à vis des documents d'urbanisme élaborés par les communes, les intercommunalités et le SYSDAU (les 93 communes de l'agglomération bordelaise) ;
- sur le plan humain : **création de nuisances sonores et visuelles considérables, dévaluation importante à très importante de propriétés foncières et immobilières jusqu'à plusieurs km (qu'on peut considérer comme de la spoliation de biens)**, renversement de la tendance de repeuplement des secteurs ruraux ou péri-urbains concernés ;
- les arguments justifiant le projet **font prévaloir la notion de « développement durable »**, qui constitue aujourd'hui un **préalable à toute politique publique raisonnée**. Or ce projet est en contradiction flagrante avec les 3 domaines fondamentaux d'intervention autour de ce thème : **l'économie** (pas de retombées attendues dans les zones rurales), **le social** (des conséquences déplorables pour les habitants des territoires traversés), **l'environnement** (massacre assuré de territoires dont la qualité première est leur préservation, apport de nuisances insupportables).

## Un projet destructeur de nature, d'environnement, de cadre de vie

**Ce projet n'est pas opportun en terme d'impact sur toute une région. Le département de la Gironde est l'un des plus riches en termes de floristique et de faunistique.** Les spécialistes disent même qu'il renferme un grand nombre d'espèces très rares ou en voie d'extinction. **Il présente aussi un grand nombre de paysages encore vierges des atteintes du modernisme et dont beaucoup sont classés et à préserver. C'est particulièrement le cas du territoire concerné par l'option sud**, territoire sur lequel les habitants se sont battus depuis une quarantaine d'années pour en faire classer de nombreuses zones remarquables.

**Ce projet est surtout inopportun car il fait fi de toute une population rurale - ou citadine - qui y vit ou qui s'y est installée, et qui veut continuer à vivre dans ce cadre exceptionnel qu'elle a choisi et qu'elle n'a pas envie de perdre à tout jamais.** Des milliers de personnes ont fait bâtir sur ce territoire, et les gens sont vraiment désespérés. Les achats de terrains et de maisons sont

figés en attendant d'en savoir plus, c'est-à-dire pendant peut-être 6 à 8 ans ! En l'espace de deux mois, les transactions immobilières ont chuté de façon spectaculaire.

Par sa simple présence, une LGV, saignée de 100m de large, est largement destructrice d'environnement. Si on y ajoute la **nuisance principale : le bruit**, que devient le cadre de vie jusqu'à des kilomètres ? Car le bruit d'un TGV n'a rien à voir avec celui d'un train classique. Il faut bien parler du **bruit maximum, très important au moment d'un passage, bruit brutal qui vous fait sursauter et/ou vous réveille systématiquement, bruit de roulement et bruit aérodynamique dû au souffle, tout cela s'ajoutant pour vous rendre la vie impossible. Si la fréquence de passage est élevée il y a un bruit permanent. Ca n'a rien à voir avec le bruit moyen cité par RFF qui voudrait nous faire croire que le TGV dépasse à peine le bruit d'ambiance diurne !**

L'expérience du TGV Sud-Est montre que cette nuisance est **ressentie de façon très forte par les riverains jusqu'à 2 km de la voie** et de façon gênante jusqu'à parfois 10 km. Et que pour ceux qui en sont assez proches : **« on ne s'y habitue pas »**. RFF préconise une isolation phonique sérieuse des constructions, **mais on ne peut pas passer sa vie cloîtré !...**

## **Un projet démesuré, sans proposition alternative plus réaliste**

**Face à ce projet extrêmement onéreux, non opportun, destructeur, rejeté par les Girondins et la plupart des Aquitains, je demande, en contrepartie, que soit présenté de façon complète et détaillée un projet alternatif d'aménagement de la ligne actuelle - sous utilisée - avec les moyens techniques, électroniques et informatiques d'aujourd'hui.** Il y a de bonnes raisons de penser que cet aménagement serait performant et, de plus, il serait profitable à tous les types de trains.

L'adaptation des lignes normales à la circulation de **trains pendulaires, permet une vitesse maximale de 250 km/h, et donc une amélioration importante du temps de trajet.** RFF et la SNCF se doivent d'étudier la possibilité de mettre en service ce type de train sur cette liaison. Les coûts de transformation seraient, d'après les membres d'une commission d'enquête sénatoriale\*, très inférieurs à la construction d'une nouvelle ligne. Certains élus Lot et Garonnais (voir leurs contributions sur le site de la CPDP) préconisent cette solution depuis de nombreuses années déjà, en vain. **Ces trains peuvent rouler sur toutes les voies et sont capables d'atteindre 300 km/h sur les LGV existantes.** De nombreux pays utilisent cette technologie pour améliorer leurs liaisons à coût raisonnable. Citons le *Talgo pendular* en Espagne, l'*ICE-T* allemand ou encore, aux Etats-Unis et au Canada, la firme Bombardier avec l'*American Flyer*. Précisons enfin qu'ALSTHOM a acheté le système italien FIAT « Pendolino » et **qu'ainsi la France dispose de la possibilité de commercialiser un véritable TGV pendulaire.**

**Le seul gain possible de 12 minutes évoqué par RFF sur le trajet Bordeaux-Toulouse par l'utilisation de cette technique, est une affirmation non étayée, destinée sans doute à écarter d'entrée cette éventualité.** L'étude correspondante en est présentée uniquement par quelques lignes dans le présent dossier de RFF, ce qui met en doute l'étude réelle de cette possibilité. **Dans les années 60 les trains rapides étaient déjà capables de rouler à 200 km/h sur les voies de l'époque : il me paraît difficile d'admettre qu'on ne puisse pas faire au moins aussi bien 40 ans après !**

Les compléments d'information données par RFF le 17 novembre à Bordeaux, faisant état de la nécessité de remodeler alors quasiment toute la ligne actuelle pour un coût équivalent à une ligne nouvelle ne sont pas crédibles. En effet une partie importante de la voie n'aurait déjà pas besoin de modifications majeures. **Comment croire alors, que des modifications de trajet, même localement importantes, seraient aussi coûteuses, en coût financier et environnemental, que la création totale d'une ligne nouvelle de 100m de large sur plus de 200 km de long? Surtout que l'effacement des passages à niveau encore présents, faisant partie de la mise en sécurité des voies, aurait du être réalisé depuis longtemps et n'a pas à être comptabilisé dans l'amélioration de la vitesse, comme cela a été dit par RFF.**

Il y a de bonnes raisons de croire que l'aménagement ainsi décrit, sur une ligne supportant des TGV pendulaires, permettrait au contraire de **relier directement Bordeaux et Toulouse avec environ 15 minutes d'écart par rapport à un TGV sur LGV nouvelle.** Et encore moins avec un ou plusieurs arrêts...

\* rapport de la commission d'enquête sénatoriale « *chargée d'examiner les conditions dans lesquelles semblent aujourd'hui remis en cause certains choix stratégiques concernant les infrastructures de communication* » (1997).

## **CONCLUSION**

Compte tenu de tous les aspects très fortement négatifs de ce projet de LGV, évoqués ci-avant, au regard du seul gain de quelques minutes sur le trajet Bordeaux-Toulouse, je réponds à la première question sur son opportunité: je m'oppose absolument à sa réalisation. Quelle que soit l'option de trajet.

En conséquence je ne donne pas d'avis sur les 2 autres questions qui n'ont plus raison d'être.

Je demande que soit présenté de façon complète et détaillée un projet alternatif d'aménagement de la ligne actuelle et qu'une ligne équipée ainsi, pour améliorer la vitesse, soit aussi correctement aménagée pour en limiter les nuisances sonores qui, sinon, seraient accrues pour les riverains.

Je demande aussi que la CPDP reporte fidèlement l'opposition qui s'est faite en Gironde et en Aquitaine, laquelle n'est pas seulement le reflet de « quelques inquiétudes sur le Sud Gironde » mais bel et bien une opposition totale, uniforme, de toute une région, sans connotation politique, basée uniquement sur le rejet d'un projet destructeur dont personne ne voit la nécessité première.

Dans l'avenir je demande enfin que tous les acteurs soient avertis longtemps en amont de tout débat public, et que tout nouveau projet de ce type soit proposé en utilisant les corridors existants ou définis préalablement, de façon à limiter la multiplication de saignées destructrices dont notre pays est déjà largement affublé.

Gérard Gouverneur

A square box containing a handwritten signature in black ink. The signature is stylized and appears to be 'GG' followed by a horizontal line.