

CONTRIBUTION AU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE

LA RÉALITÉ DES CHOIX DE RFF

RFF est dans la logique du « tout grande vitesse » pour relier les métropoles françaises entre elles et avec les métropoles européennes délaissant toutes les autres voies ferrées comme le prouvent la volonté de fermer les lignes pas suffisamment rentables et les résultats de l'audit sur l'état du réseau ferré français rendu public ces jours derniers qui ne vise probablement pas à obtenir plus de fonds pour améliorer l'entretien mais à justifier l'abandon du réseau classique.

Le choix de l'hypothèse Sud s'inscrit bien dans l'idéologie dominante actuelle comme l'explique fort clairement l'association « Landes Graves Paluds Environnement » :

- le TGV doit renforcer sa notoriété, son image de modernité pour qu'Alstom puisse vendre à l'étranger et pour cela il lui faut contribuer à l'exacerbation des besoins en déplacement pour accroître ses bénéfices; il ne s'agit pas d'analyser les réels besoins en déplacement dans l'avenir : on part du principe d'une croissance exponentielle des besoins sans tenir compte des problèmes structurels du pétrole ni des nouvelles technologies de vidéo-conférences qui permettraient d'importantes économies en matière de transports de passagers;
- RFF doit dans ce but maximiser les gains de temps, accroître les parts de la SNCF dans les transports avec en parallèle un accroissement de la circulation automobile et aéronautique car globalement les besoins augmentent, **et ainsi la notion de service public sera abandonnée pour une logique de marché.**

Ce choix sera :

- un choix budgétivore sans aucune analyse à long terme de la rentabilité réelle (il faudrait passer par Captieux pour faire Bordeaux-Irun?), de l'intérêt économique des régions concernées, du développement durable,
- un choix qui privilégie les entreprises comme Alstom, les transporteurs routiers (le ferroutage est reporté aux calendes grecques),...

Ceci explique la langue de bois utilisée par RFF, ses propos verbeux et obscurs visant à nous endormir, à nous piéger. Pour cela RFF ne recule devant rien :

- ***il ne dit pas la vérité*** en affirmant, lors de la réunion du 15 septembre à Langon, qu'aucune des trois hypothèses n'a sa préférence alors que dans le document du maître d'ouvrage, à deux reprises, il est expliqué que la solution Sud est de loin la meilleure car moins « coûteuse » (2,9 milliards d'€ au lieu de 3,5) et préservant le vignoble de Sauternes;

- ***il ne dit pas la vérité*** quand il affirme qu'aucune étude d'impact environnemental ne peut être faite tant qu'une hypothèse n'est pas choisie et que d'ailleurs la mesure de cet impact sera faite une fois le projet réalisé et qu'on pourra alors mesurer les écarts entre les engagements pris et la réalité sur le terrain, c'est-à-dire quand les dégâts irréversibles auront été commis. Il existe dans notre monde moderne, comme le soulignait fort justement un ingénieur aéronautique présent dans la salle à Langon, des modèles permettant de calculer les conséquences de tout projet dans tous les domaines;
- ***il ne dit pas toute la vérité*** quand il affirme entretenir les talus des voies ferrées. Il suffit de prendre le TGV pour savoir combien c'est faux et d'ailleurs de nombreuses photos ont été projetées par des associations montrant les talus de lignes à grande vitesse encombrés de végétation. RFF omet également de dire, qu'en 2005, 245 départs de feu ont été causés par les trains. Le risque d'incendie est donc bien extrêmement préoccupant;
- ***il tente de cacher la vérité*** quand il refuse de lier le projet Bordeaux-Toulouse à celui de Bordeaux-Irun au prétexte que c'est un autre dossier alors que, une fois construite la ligne Bordeaux-Toulouse, la ligne Bordeaux-Irun passera par Captieux et nous serons à ce moment mis devant le fait accompli. Les déclarations du sénateur d'Hagetmau, Conseiller régional d'Aquitaine, dans le journal « Sud-Ouest », édition des Landes, confirmaient bien ce scénario même si, lors de la réunion du débat public du 28 septembre, ses propos ont été plus confus et enveloppants;
- ***il ne dit toute la vérité quand il parle du bruit en se réfugiant derrière la législation*** car il parle de **niveaux sonores cumulés qui ramènent le bruit annoncé bien en deçà de la réalité**. La soi-disant baisse du nombre de décibels la nuit vient uniquement du fait qu'il y aura moins de trains mais ceux qui passeront seront tout aussi bruyants;
- ***il nous berce d'illusions*** quand il parle de mettre des **protections** car tout le monde sait combien d'années il faut attendre pour qu'elles soient posées car elles coûtent très cher et que d'ailleurs elles **sont peu efficaces comme cela nous a été magistralement démontré à Langon**

LE CHOIX DE L'HYPOTHÈSE SUD

signifie:

- **la négation de la valeur environnementale de la plus grande forêt d'Europe**, Europe qui ne cesse de légiférer pour la préservation des milieux naturels et la protection de **la biodiversité complètement bafouée** dans ce projet; d'ailleurs les instances officielles chargées de mettre en oeuvre le dispositif Natura 2000 n'ont pas été consultées pas même informées; dégâts environnementaux aggravés par le creusement d'énormes carrières, pour extraire les granulats, qui vont miter la forêt et qui ne seront jamais traitées (les carrières creusées pour construire l'autoroute sont toujours en friche);

- **la méconnaissance de la valeur économique de cette immense forêt cultivée** dont le bois a un avenir énorme sur le plan énergétique dans un contexte de crise structurelle du pétrole et comme matériau de construction; méconnaissance dont il aurait pu faire l'économie s'il avait consulté la Chambre d'Agriculture, le Conseil économique et social, l'Office national des forêts, le Syndicat des sylviculteurs et bien d'autres organismes compétents en la matière;
- **la méconnaissance du travail de longue haleine réalisé** par les élus, les associations, les habitants de ce territoire **pour garder la forêt vivante, dynamiser son potentiel économique** (filiale bois, développement touristique, mise en valeur du patrimoine culturel à travers ses monuments dont trois châteaux très importants sur le plan historique: Villandraut, La Brède, Cazeneuve) et ses coutumes vivaces comme la chasse à la palombe menacée de disparition avec ce projet;
- **la méconnaissance du réseau hydrologique et de son importance capitale pour l'équilibre de l'ensemble du massif forestier.** Ce réseau serait bouleversé par la tranchée du TGV et pollué par les travaux du chantier, **la pollution** pouvant **atteindre les nappes profondes si précieuses dans l'approvisionnement en eau** non seulement des villages et villes du territoire mais celui **de Bordeaux**; méconnaissance qui remet en cause le SAGE (schéma d'aménagement et de gestion des eaux) du territoire;
- **le refus de prendre en compte réellement la notion de développement durable** qui exige que tout projet s'insère dans une vision globale économique, sociale, environnementale, culturelle et humaine;
- la remise en cause du SCOT (schéma de cohérence territoriale) et des PLU (plans locaux d'urbanisme).

Ce choix sera en plus visuellement destructeur bien au-delà de l'emprise d'abord il y aura des aires techniques tous les 50 km, des postes de transformation supplémentaires, des pylônes électriques alors que les lignes d'EDF commencent à être enterrées. **Les besoins en granulats vont être énormes et donc des carrières monstrueuses vont être ouvertes dans la forêt.**

LA POSITION DES ACTEURS DU TERRITOIRE CONCERNÉ

Rarement projet a fait **une telle unanimité contre** sa réalisation que ce soient :

- ⊙ **les élus présents lors des réunions du 16 septembre des 16 et 28 septembre :**
 - *la députée de la 8ème circonscription de la Gironde ,*
 - *les conseillers généraux (Captieux, La Brède, Langon, Saint Symphorien, Villandraut),*
 - *tous les maires concernés par l'hypothèse Sud,*
 - *de simples conseillers municipaux;*
- ⊙ **le Président du Conseil Général de Gironde.**
Les clivages politiques se retrouvent complètement gommés tant la désapprobation est vive.

⊗ **les représentants des grandes structures officielles qui tous protestent pour n'avoir pas été informés et encore moins consultés :**

- **le Parc naturel régional des Landes de Gascogne** qui insiste sur la menace pesant sur le patrimoine et les risques aggravés d'incendie (2 272 départs de feu en Gironde cet été 2005 pour seulement, grâce à l'efficacité des interventions et du dense réseau de pistes, 1 464 ha brûlés, camp de Souge exclus puisque les pompiers ne pouvaient intervenir),
- **l'Office national des forêts** qui attire l'attention sur la destruction du dense réseau hydrologique de ce territoire comprenant en outre de très nombreux captages d'eau et qui détaille l'impact sur la flore et la faune expliquant l'inanité des passages pour animaux dont on sait depuis longtemps qu'ils ne sont jamais empruntés par les bêtes,
- **la Direction régionale de l'environnement (DIREN)** qui réclame des études d'impact, met en avant les sites Natura 2000 et la loi sur l'eau qui serait ainsi bafouée,
- **la D.F.C.I.** qui n'entend pas voir ses interventions déjà si difficiles à mettre en oeuvre entravées par des pistes en cul de sac alors que les risques d'incendie seront multipliés et qu'elle sait que **les promesses de préservation des passages sont mensongères car beaucoup trop onéreuses;**
- **le Conseil économique et social de la Gironde** qui souligne les effets déstructurants du projet;
- **la Chambre d'agriculture de la Gironde** qui détaille les dégradations irréremédiables ainsi programmées;
- **le Syndicat des sylviculteurs** qui souligne comment les sylviculteurs, privés peu à peu au fil des ans de trains pour évacuer les 9 millions de m³ produits chaque année, vont voir la forêt détruite par une LVG;

⊗ **les représentants d'associations** comme :

- **la SEPANSO** (société d'études pour la protection et l'aménagement de la nature dans le Sud-Ouest), grand acteur de la préservation de la nature dans le Sud Ouest, qui alerte sur la destruction d'un grand espace naturel exceptionnel, la destruction de la biodiversité de ce territoire par le bruit, la pollution des eaux;
- **l'association L.E.A.** (Landes environnement attitude) qui la première a alerté sur le projet en en soulignant toutes les aberrations,
- **l'association L.G.P.E.** (Landes Graves Paluds Environnement),
- **la Fédération des chasseurs de la Gironde,**
- **de très nombreuses associations** de Gironde, du Lot et Garonne, de l'Entre Deux Mers,...;

- ⊗ *la population qui remplit la salle des fêtes des villages (entre 150 à 250 personnes à chaque réunion) et de Langon (près de 500 personnes à la réunion du 15 septembre; 800 le 28 septembre)*

LE FINANCEMENT

RFF participe aux projets de lignes à grande vitesse entre 16 et 20 %. La différence doit être financée par l'Europe, l'Etat et les collectivités territoriales. Or Bordeaux-Toulouse n'aura aucun financement européen car il s'agit d'un projet purement régional. **C'est à dire que c'est nous, les contribuables, qui devront payer entre 2,3 et 2,5 milliards pour un projet qui ne nous apportera que des nuisances irréversibles et la destruction de tous nos efforts en matière d'amélioration des conditions de vie et de préservation de milieux naturels de grande valeur.**

Cela va coûter 2,9 milliards d'€ (1ère estimation!) c'est à dire que tous les financements pouvant être disponibles actuellement vont être mobilisés sur cette ligne et qu'il **ne restera plus rien pour le ferroutage et l'entretien du réseau existant.** D'ailleurs cette première estimation est sous évaluée dans la mesure où les passages DFCl, si tant est qu'ils soient pris en compte, n'ont pas été chiffrés et puis il y aura comme toujours des ajustements à la hausse.

Par ailleurs comment l'Etat paiera-t-il ses habituels 35 % alimentés par le surplus des bénéfiques des autoroutes puisque les autoroutes vont être privatisées ?

Par contre aucun coût des pertes économiques et environnementales n'est chiffré.

LA VOLONTÉ DES ÉLUS ET DE LA POPULATION

Est :

- **le refus de tout nouveau couloir de nuisances** dans le cadre du développement durable;
- **la priorité au ferroutage entre Bordeaux et Irun en passant le long de la N 10;**
- **l'aménagement des voies existantes** (suppression des passages à niveau, rectification de tracés,...) permettant de réduire le temps de parcours des rames de TGV sur voie classique entre Bordeaux et Toulouse;
- **le respect des choix du Conseil Régional d'Aquitaine** matérialisés dans **une carte** reprenant les projets de développement des transports **publiée en 2003**; dans cette carte le TGV Bordeaux-Irun emprunte le couloir de la N 10 et **la ligne Bordeaux-Toulouse est simplement à aménager.**

Marie-Christine MARTIN
Conseiller municipal de Louchats