

# Débat public LGV Bordeaux – Toulouse

Contribution personnelle

En ce début de crise énergétique qui va aller croissant, et compte tenu des évolutions prévisibles de notre société, une analyse même sommaire du dossier de ligne à grande vitesse Bordeaux Toulouse, actuellement soumis au débat public, conduit invariablement à répondre sans hésitation par la négative à la toute première question de ce débat.

Ce projet est inopportun, car avant tout...

## ***Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse est :***

### **Une incohérence en terme d'aménagement du territoire**

La ligne la plus directe entre Paris et Toulouse ne passe pas par Bordeaux mais par Orléans et Limoges. En reliant Toulouse à Paris par Bordeaux, on n'avantage pas forcément les toulousain, mais on sacrifie à coup sûr les habitants de la région de Limoges qui auraient pu bénéficier pour leur propre usage du TGV pendulaire Paris Orléans Limoges Toulouse (POLT).

S'agissant de créer de toutes pièces un nouveau couloir de transport dans un vaste espace naturel forestier jusqu'alors indemne de ce type d'aménagement et dont la vocation est toute autre (option sud ayant la préférence du maître d'ouvrage), on méprise tous ceux qui y vivent travaillent et habitent et qui ne demandent rien d'autre que de continuer à y vivre, travailler et habiter, en paix.

Même si dans une perspective d'aménagement il peut être séduisant d'imaginer la création de grands axes transversaux, ce projet de LGV Bordeaux Toulouse oubliant les usagers de toute une région et méprisant les habitants d'une autre est manifestement une incohérence en terme d'aménagement du territoire. A noter que du point de vue du bilan énergétique, il est également tout à fait déraisonnable, et ce, quel que soit le mode de transport utilisé, de faire passer par Bordeaux des voyageurs allant de Toulouse à Paris...

### **Une faute en terme de gestion des priorités**

Dans le grand Sud-Ouest, le problème de transport le plus urgent à résoudre (du point de vue de la sécurité, de la pollution et des nuisances de toutes sortes) n'est pas la desserte de Toulouse par des trains de voyageurs, déjà satisfaisante, mais la saturation de la RN10 et de l'autoroute A63 par les camions de marchandises en transit sur l'axe nord sud. C'est une évidence connue et reconnue de tous.

A la nécessité de soulager le réseau routier et autoroutier de ses camions s'ajoute aussi l'impérieuse obligation de réduire nos émissions de gaz à effet de serre dont on sait qu'une forte proportion provient des transports routiers.

Le transfert modal de la route au rail est une solution à ce problème. Toutefois, le ferroutage ne pourra pas être mis en place tant que le trafic de voyageurs accapare la ligne SNCF Bordeaux – Bayonne, mais également tant que l'ensemble des ouvrages situés sur l'axe Paris Pays Basque ne sera pas adapté à ce type de convois. Il est donc urgent de répondre à ce défi non seulement en doublant les voies actuelles afin de libérer des sillons pour le trafic de marchandises mais encore en adaptant l'itinéraire libéré par les TGV à la circulation des trains transportant des camions.

Pour des raisons économiques, la réalisation d'une LGV Bordeaux Toulouse se ferait forcément au détriment du doublement de la Bordeaux Irun et de l'adaptation des anciennes voies au ferroutage, seuls grands travaux actuellement susceptibles d'améliorer la situation des transports.

***Choisir de construire la LGV Bordeaux - Toulouse alors que l'Aquitaine n'a toujours aucune alternative ferroviaire à opposer au transport routier est une faute en terme de gestion des priorités.***

## **Une mauvaise appréciation de l'avenir.**

Alors que les ingénieurs qui proposent de tels projets savent parfaitement extrapoler les courbes de trafic pour justifier la création de nouvelles infrastructures, il est pour le moins surprenant que personne parmi eux ne souhaite prolonger les courbes d'évolution du prix de l'énergie, et en particulier des produits pétroliers, pour chercher à comprendre quelle pourrait être la situation réelle des transports à l'époque où leurs projets seraient mis en service...

Si elle se fait, la LGV Bordeaux-Toulouse ne sera opérationnelle que vers 2020-2025. A cet horizon, il y a de très fortes probabilités pour que le prix de kérosène soit devenu si élevé que l'avion ne soit plus concurrentiel sur les lignes intérieures. Dans ces conditions, la justification première de la très grande vitesse sur Toulouse Paris qui, il faut le rappeler, est de prendre des parts de marché au transport aérien, n'a plus lieu d'être invoquée.

Dans le même ordre, même détaxé, le prix du gazole utilisé par les transporteurs routiers devrait atteindre lui aussi des sommets, rendant enfin la route moins attrayante que le rail.

Une bonne appréciation de l'avenir voudrait que la SNCF et RFF se préparent dès aujourd'hui à pouvoir faire face à la demande de transport de marchandises par train, moins coûteuse sur le plan énergétique et génératrice de moins de gaz à effet de serre.

C'est une tout aussi mauvaise appréciation de l'avenir qui conduit RFF à préférer le tracé qui coupe dans le massif forestier des Landes de Gascogne. En effet, la raréfaction du pétrole devrait à terme bouleverser profondément nos modes de vie. L'usage du ciment, dont la fabrication est coûteuse en énergie, devrait se réduire au profit du bois de construction dont les qualités sont à redécouvrir et dont la production par la forêt landaise présente l'avantage de ne pas peser négativement

sur la balance du commerce extérieur de la France et, sur le plan climatique, de ne pas dégager de CO2 mais au contraire d'en fixer.

Cet avantage en terme de réduction de nos émissions de gaz à effet de serre se retrouve également dans l'usage du « bois énergie » qui sera appelé à se substituer aux combustibles fossiles devenus trop chers. Contrairement à ces derniers dont la combustion remet en circulation dans l'atmosphère du carbone stocké dans le sol depuis des millions d'années, la combustion du bois ne re-libère que la quantité exacte de carbone préalablement pris à l'atmosphère pendant sa croissance.

C'est donc une véritable aberration que de prévoir et privilégier un tracé qui couperait dans le massif forestier des Landes, véritable poumon vert de la région, puits de carbone et producteur d'un matériau d'avenir, utilisable tout autant pour la construction que pour l'énergie.

La vocation de ce massif est certes multiple (production de bois, tourisme nature, chasse, réservoir de biodiversité...) mais elle n'est surtout pas de devenir un couloir de transports. Il y a déjà suffisamment de ces couloirs ailleurs.

### **Une approche biaisée de l'intérêt général et de l'utilité publique.**

Si au terme du débat public la décision est prise de réaliser ce projet, cela se fera après enquête publique et déclaration d'utilité publique. Concernant ce projet de LGV, il serait tout à fait opportun de regarder de près la notion d'utilité publique dont on prétend l'affubler.

Logiquement, cette utilité publique devrait pouvoir se confondre avec la « notion d'intérêt général » qui n'est autre à y bien réfléchir que la somme d'intérêts particuliers majoritaires.

Celui-ci devrait consister sinon à améliorer, du moins à préserver la qualité de vie de la majorité des citoyens d'une région ou d'un pays sous tous ses aspects, et non à favoriser une minorité d'entre eux au détriment des autres.

Qu'en est-il ?

On constate que la motivation première de la construction de cette ligne est d'accroître les parts de marché de la SNCF par rapport au transport aérien sur la ligne Toulouse Paris.

Même si ce souci est légitime pour une entreprise commerciale, améliorer la compétitivité et les bénéfices d'une société soumise aux lois de la concurrence, ne relève pas de l'« intérêt général ».

Si on considère qu'il est déjà possible de voyager en train entre Toulouse et Paris dans des conditions normales, la seule motivation de ce projet du point de vue des usagers est d'offrir un gain de temps par rapport à ce que permet la ligne actuelle.

Il s'agirait de gagner un peu moins d'une heure entre Bordeaux et Toulouse, mais encore s'agit-il là du temps gagné par rapport à la situation actuelle sans amélioration de la ligne existante. Si on compare avec le temps de trajet en adaptant à la fois la ligne (aménagement de courbes, suppression de tout passage à niveau), et le matériel roulant (adoption de voitures pendulaires) le gain de temps offert par la création d'une LGV nouvelle entre les deux grandes métropoles du Sud-ouest devient nettement moindre...

Bien évidemment, en se plaçant du côté de la minorité d'usagers pour qui ce gain de quelques minutes sur ce trajet serait utile, on peut toujours invoquer l'utilité publique, mais compte tenu de la faible importance de cette minorité, on s'éloigne singulièrement de l'intérêt général qui seul devrait dicter sa conduite à l'Etat.

Mais une ligne à grande vitesse ne doit pas être vue uniquement par le petit bout de la lorgnette des avantages offerts à ses extrémités. Avant de distribuer ses passagers aux deux bouts, le « tuyau » doit s'insérer dans des territoires où les avantages offerts sont souvent diamétralement différents, puisque négatifs...

En effet, tout le long du tracé, on ne parle plus de « gain de temps » mais de « perte de temps » induite par la ligne, puisque la population doit faire parfois de longs détours pour passer d'un côté à l'autre de la voie qu'on lui a imposée au nom d'un prétendu intérêt général. Pour ces « sinistrés du progrès » outre l'enclavement coûteux en terme de déplacements, les nuisances sont multiples et définitives, notamment sur le plan environnemental, paysager et sonore.

Le temps gagné par les voyageurs se traduit invariablement par du sommeil perdu et du stress en plus pour les riverains.

Contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, les avantages d'une telle ligne relèvent bien plus souvent d'intérêts particuliers minoritaires que d'un véritable intérêt général, par contre ses inconvénients, eux, sont toujours une atteinte à ce qui devrait être considéré comme l'intérêt général.

Si la motivation des grands projets d'infrastructures n'était réellement que l'intérêt général stricto sensu, les projets publics seraient à la fois financièrement plus modestes et socialement plus ambitieux.

En matière de transports par exemple, ils viseraient aujourd'hui à libérer les routes de leurs camions et, ce faisant, à faire reculer le spectre du réchauffement climatique induit par notre trop grande consommation de combustibles fossiles, tout en réduisant par la même occasion la mortalité due aux accidents impliquant des poids lourds.

### **Une faute en terme de protection de l'environnement et de conservation de la biodiversité.**

Qu'il s'agisse d'environnement humain ou naturel, l'ouverture d'une saignée dans un grand espace naturel aquitain qui avait jusqu'ici échappé aux dégradations diverses (industrialisation, urbanisation, infrastructures) qu'impose notre société moderne serait une grave erreur.

Cette région « où il fait bon vivre », qui fut source d'inspiration poétique pour François Mauriac au début du siècle dernier et où encore aujourd'hui la nature est restée miraculeusement préservée, mérite mieux que de devenir un nouveau couloir de transports au prétexte que le prix du terrain y reste abordable et la population peu dense.

La forêt des Landes de Gascogne est multifonctionnelle. Elle produit certes du bois d'œuvre et d'industrie, ce qui, on l'a dit plus haut, sera un atout précieux pour notre pays dans les années à venir promises à une crise énergétique sans précédent et à une lutte contre le réchauffement climatique. Elle est également le support de loisirs

dont un des plus populaires est la chasse traditionnelle en palombière qui, outre ses racines, y trouve la quiétude et le silence nécessaires à son exercice.

Elle est enfin, en dépit de son apparente monotonie, une véritable mine de biodiversité en raison du caractère préservé de ses milieux naturels. Parmi les espèces à très forte valeur patrimoniale on peut citer le vison d'Europe et la Loutre parmi les mammifères, la cistude d'Europe et le lézard ocellé parmi les reptiles, le fadet des laïches et le cuivré des marais parmi les papillons, l'Aigle botté et le Circaète Jean le Blanc parmi les oiseaux, etc. Cette liste, si elle était déclinée de façon exhaustive, ferait pâlir d'envie le plus aguerri des naturalistes.

Pour ces raisons, loin d'être le lieu déshérité qu'on imagine dans les bureaux d'étude de RFF, la zone forestière menacée par l'option sud est aujourd'hui encore une des régions d'Aquitaine dotée du plus fort potentiel en terme de développement d'un écotourisme de qualité. Il suffit de consulter les dépliants « gironde nature » édités par le Conseil Général de la Gironde pour s'en convaincre.

Sans s'appesantir sur les nuisances apportées à l'environnement humain (enclavement et bruit), parfaitement connues du maître d'ouvrage puisqu'il choisit délibérément de faire passer son projet dans des zones à faible densité de population, et sans revenir sur le handicap que constituerait une telle coupure pour l'exploitation et la défense des forêts contre l'incendie, il convient de souligner les conséquences négatives d'un tel projet sur les habitats et les espèces sauvages.

Comme toutes les grandes infrastructures linéaires, une LGV crée une coupure dans les milieux qu'elle traverse. Le cloisonnement contribue à morceler les territoires, à barrer des corridors écologiques et à créer des isolats de populations. Ce morcellement artificiel qui n'est apparu en France qu'à partir du milieu du XX<sup>ème</sup> siècle, d'abord avec le développement des autoroutes puis des LGV et enfin avec la multiplication des enclos, est très défavorable aux espèces animales terrestres (mammifères, reptiles et amphibiens). Il conduit les populations ainsi artificiellement isolées à disparaître de certains îlots et à connaître des dérives génétiques dans les autres. Dans aucun cas il n'est sans conséquences négatives.

Bien entendu il est toujours possible de créer de passages dits « à gibier » au travers de la ligne mais cela n'est qu'un pis-aller dont l'efficacité est très variable selon les espèces. Qui plus est, pour être un tant soit peu efficaces, les passages à faune doivent être beaucoup plus larges que ce qui est habituellement proposé et jouir d'une certaine quiétude, donc être distincts des traversées destinées à l'exploitation forestière et à la défense des forêts contre l'incendie qu'il conviendrait de ménager tous les kilomètres ou mieux, tous les 500 mètres.

Vu le coût de ces aménagements dont la mise en place serait impérative pour atténuer les effets négatifs de la LGV sur la faune terrestre, il est évident que la réutilisation de la voie ferrée existante sur son emprise actuelle serait à la fois la solution la moins défavorable à la faune sauvage et de tous les points de vue, la moins coûteuse.

De même qu'en terme de biens de consommation, il faut apprendre à recycler nos déchets, en terme d'infrastructures il est grand temps d'apprendre à réutiliser et à

adapter l'existant plutôt que de créer toujours du neuf « ailleurs », c'est-à-dire sur les derniers grands espaces qui nous restent et qui se réduisent année après année comme peau de chagrin. Faire systématiquement passer tous les nouveaux projets dans des zones naturelles préservées est une faute.

Dernier impact environnemental à ne pas négliger : en détournant à son profit des fonds publics qui auraient été indispensables à l'achèvement de la LGV SEA ainsi qu'aux travaux d'adaptations des anciennes voies au ferroutage, la LGV Bordeaux-Toulouse aurait un effet négatif indirect très important qui consiste à laisser se développer sans concurrence le transport routier de marchandises sur l'axe Nord-Sud. Cet aspect des choses, déjà évoqué dans le chapitre consacré aux priorités en matière de transports, méritait d'être rappelé ici en raison de ses conséquences environnementales.

## Conclusions

1. **Contraire à l'intérêt général, le projet de LGV en tracé neuf entre Bordeaux et Toulouse est inopportun.** Ce projet enclave les régions traversées et porte atteinte à des espaces jusqu'ici préservés. Il va occasionner de nombreuses nuisances sur le plan environnemental et paysager, tout ceci dans le seul but de faire gagner d'hypothétiques parts de marché à la SNCF et de procurer un gain de temps à la minorité que constituent ses clients. Ceci ne relève pas de l'intérêt général !  
Au moment où la SNCF cherche à se désengager de tout ce qui l'assimile encore à un service public (transport de fret, lignes de train Corail), la création de cette LGV ne saurait en aucun cas être considérée comme étant d'utilité publique.
2. Si malgré tout le projet de liaison à très grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse était maintenu au détriment d'investissements plus utiles à la collectivité (ferroutage) **la seule solution technique acceptable serait d'utiliser et d'améliorer l'état de la voie existante** (suppression des passages à niveau, adoucissement et inclinaison des courbes adaptée à une plus grande vitesse, shunts si nécessaire). **Dans l'intérêt des générations futures, il nous faut désormais apprendre à réutiliser et à recycler nos infrastructures comme nous commençons à le faire de nos déchets.**
3. **Les enjeux et impacts sur les territoires concernés sont tous négatifs et très importants**, notamment si le choix de la facilité qui consiste à traverser une partie du massif forestier était retenu. Le cloisonnement induit serait très néfaste sur le fonctionnement des territoires et les déplacements de la faune.  
**Ce projet aurait un coût environnemental et humain insupportable** qui fait revêtir à son abandon définitif un véritable caractère d'utilité publique.

Philippe BARBEDIENNE  
Directeur de la SEPANSO  
Membre du Conseil National de  
Protection de la Nature (CNPN)  
Membre du Conseil National de la  
Chasse et de la Faune Sauvage  
(CNCFS)