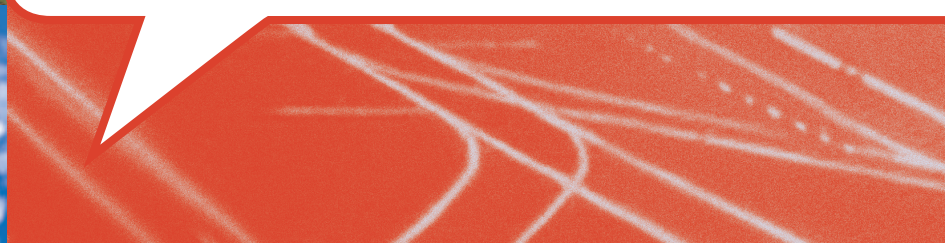


# les cahiers d'acteurs

Septembre 2005

## Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



## CONTRIBUTION DE LA SEPANSO

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

Fédération des Sociétés pour l'Étude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest. Fédération Régionale Aquitaine affiliée à France Nature Environnement, et reconnue d'utilité publique. Associations ou fédérations affiliées : SEPANSO Basque, Béarn, Dordogne, Gironde, Landes, Lot-et-Garonne, C.R.E.A.Q.  
Secrétariat : Maison de la Nature et de l'Environnement : 1 et 3 rue de Tauzia. 33800 BORDEAUX. Tél. : 05 56 91 33 65 fax : 05 56 91 85 75  
E-mail : [sepanso.fed@wanadoo.fr](mailto:sepanso.fed@wanadoo.fr) Web : <http://assoc.wanadoo.fr/federation.sepanso>



De façon générale, notre Fédération accorde au rail une priorité, s'agissant tant du transport des personnes que de celui du fret. Le rail est plus sûr, il coûte moins cher du point de vue environnemental et énergétique, il occupe un minimum d'espace par rapport aux autres types d'infrastructures, et il est enfin le mode le moins nocif en matière d'impact sur l'effet de serre. Cependant, il apparaît tout aussi primordial à notre Fédération, à un moment où l'on peut mesurer de façon plus précise les dégâts opérés sur les milieux naturels et les ressources aussi bien physiques que patrimoniales de notre pays, de protéger ce qu'il en reste, et que pourtant la société contemporaine semble s'acharner à détruire de façon quasi-systématique. Enfin, le dérèglement climatique, aujourd'hui reconnu comme un danger majeur pour les décennies qui viennent, et la crise croissante de l'énergie, sont des paramètres à prendre très au sérieux. Dans ce contexte, la SEPANSO considère que la politique des transports actuelle est **non soutenable**, et qu'elle doit donc être globalement repensée. Cette politique doit prendre en compte les besoins en transport des personnes et des marchandises et favoriser les systèmes qui permettent de transporter simultanément les deux. **Le gain de temps en effet ne justifie pas toutes les absurdités.**

Dans cette perspective, la SEPANSO estime qu'il faut également que l'Union Européenne s'efforce de promouvoir les moyens modernes comme les télé-réunions, visioconférences et systèmes d'échange numérique pour rendre inutile une grande part des déplacements professionnels. Et de même, qu'elle s'efforce de limiter les déplacements de marchandises, en poursuivant une internalisation rigoureuse et dissuasive des coûts de transports, et en incitant à la consommation prioritaire de biens produits localement.

# 1 / LE PROJET DE LGV RÉPOND-IL AUX BESOINS PRÉVISIBLES D'ICI QUELQUES DÉCENNIES ?

La SEPANSO ne s'est pas opposée au développement des Lignes à Grande Vitesse, **lorsque leur choix était justifié**. Le TGV est d'abord apparu comme l'outil le plus sûr sur moyenne distance continentale pour freiner une extension explosive de l'avion – mode beaucoup plus polluant – dans le contexte du changement climatique. Les débuts de la LGV SEA ont d'ailleurs montré, alors même qu'elle n'est pas achevée, le bien fondé de ce raisonnement. Une autre justification, essentielle alors que le réseau routier et autoroutier français s'asphyxie sous le transit Nord-Sud des poids-lourds, et qui nous a fait soutenir le principe de ces LGV, réside dans le transfert modal d'une partie la plus élevée possible du trafic routier à longue distance vers le rail. Par son profil, une LGV exige un tracé plus tendu, donc nouveau, et libère alors les voies anciennes en permettant d'acheminer le fret fer. Ce sont ces deux avantages qui ont justifié le soutien des associations au projet de LGV Sud-Europe-Atlantique (LGV SEA). Au stade actuel, ces justifications existent-elles encore ? Dans la négative, les LGV perdraient leur principale justification environnementale.

S'agissant du fret, nous espérons que l'atténuation progressive des différentiels sociaux entre nouveaux et anciens pays de l'UE, entraînera un ré-équilibre des activités entre ces pays, et donc le déclin des flux de marchandises transitant en France. Mais cette évolution sera trop lente pour empêcher que ne surviennent à

l'Ouest des blocages sérieux. En attendant, nos associations espéraient la mise en œuvre d'un ferroutage efficace et dynamique, alternative crédible à la route. Or le Plan Véron s'avère une véritable catastrophe, se traduisant surtout par la liquidation de lignes et même d'emprises et de clientèles qu'il sera par la suite extrêmement difficile, voire impossible de reconstituer. Nous espérons que cette phase, qui fait douter de la sincérité des autorités et des responsables de la SNCF et de RFF à s'engager dans une politique du fret ferroviaire, cessera au plus vite. Quant aux « autoroutes de la mer » (merroutage), leur mise en œuvre se fait à une telle lenteur – en raison des exigences exorbitantes des armateurs – qu'il leur est pratiquement impossible de répondre aux besoins. Dans cette perspective, **la LGV SEA demeure une solution écologiquement acceptable et donc prioritaire** pour éviter la fuite en avant dans de nouvelles infrastructures routières telles que le Contournement Autoroutier de Bordeaux. En terme de priorité, **elle ne saurait donc en aucun cas être remplacée par une future LGV Bordeaux Toulouse**. L'accélération brutale que connaît ce dernier projet nous paraît extrêmement suspecte, et renforce l'idée que RFF et la SNCF se préoccupent bien davantage de capter au plus vite un flux potentiel de passagers que de répondre au défi actuel du transfert modal de fret. De plus, la raréfaction relative du pétrole et la « crise de l'énergie » sont dès maintenant perceptibles. Au total, la montée régulière des prix des carburants et l'internalisation progressive des coûts d'usage des infrastructures et de leurs impacts environnementaux, sont et seront déterminants, renchérissant très fortement et beaucoup plus tôt les transports routiers. Cette hausse des prix du transport remettra profondément en question le rythme du développement des transports. Dans ces perspectives, la recherche systématique de la grande vitesse sur la ligne Bordeaux-Toulouse est-elle acceptable ? Notre réponse sera sans ambiguïté : c'est **NON**...

# 2 / UN GRAVE PROBLÈME DE PRIORITÉ

Nous comprenons tout à fait le désir des toulousains de voir s'améliorer sensiblement leur liaison avec Paris, mais il apparaît que le choix qui a été fait est tout, sauf logique. La ligne droite restant tout de même la plus courte distance d'un point à un autre, faire passer par Bordeaux pour aller de Paris à Toulouse n'est pas un projet raisonnable. La LGV Paris/Toulouse via Bordeaux n'est en réalité qu'une compensation pour la suppression du projet de P.O.L.T pendulaire, qui représentait une autre logique en terme d'Aménagement du territoire. À défaut de cette solution, moderniser cette ligne en ayant par exemple recours au pendulaire (voir dossier du maître d'ouvrage, p 96) nous paraîtrait un compromis résolument moderne, financièrement beaucoup plus économique, et satisfaisant en terme de vitesse. Mais, on l'aura compris, **notre fédération ne saurait en aucun cas accepter un projet qui risque de remettre en cause la priorité de la LGV SEA vers l'Espagne**.



### 3/ DES ABERRATIONS ENVIRONNEMENTALES

Le projet présenté nous paraît très ambigu. En effet, il est clair que parmi les projets de tracés, l'option visant à développer un tracé commun aux deux LGV BT et SEA, en partant sur un axe Nord-Sud sur environ 30 km au départ de Bordeaux, a la faveur du maître d'ouvrage.

En effet, un tel tracé permet d'économiser le coût d'expropriation d'une ligne sur deux sur cette distance. Il **ne semble pas** s'opposer à la priorité de la LGV SEA évoquée ci-dessus, tout en ne posant pas de problèmes à RFF au sud, sur chacune des deux dessertes. Il présente enfin un avantage sur lequel le dossier de présentation se garde bien d'insister : tranchant dans le vif dans une région à très faible densité d'habitat et à faible valeur à l'hectare, il permet à RFF d'aller plus vite et à faible coût dans l'acquisition des terrains, et d'avoir moins de problèmes d'environnement « humain » à résoudre (bruit, etc.). Ce choix ménage enfin les Assemblées, les responsables économiques des deux régions et leur opinion publique, en laissant croire à une priorité réelle à la LGV SEA, sans l'affirmer clairement... Malgré l'opacité du dossier du maître d'ouvrage en terme de localisation des fuseaux de 10 km, le triangle qu'est susceptible de traverser le tracé commun et ses embranchements au Sud et vers l'Est représente en fait des milieux naturels encore très peu aménagés par l'homme, à l'habitat et aux modes de vie anciens, où la nature n'a pas été sensiblement modifiée depuis des lustres, et constituant ainsi un patrimoine précieux, témoin du passé régional. Cet espace vient d'être ouvert par la « route de l'A380 ». Il va, si l'on n'y prend garde, être à nouveau

éventré par l'autoroute A65 Langon/Pau en tracé nouveau. Et maintenant, RFF propose une nouvelle coupure majeure avec cette option Sud, écornant de plus l'angle Nord-Est du Parc Régional des Landes de Gascogne. (voir l'encart de Dominique Dron).

Il est clair pour notre fédération que **du point de vue de la protection de l'environnement naturel, humain, et patrimonial, ce choix est le plus mauvais possible. Nous en refusons donc très fermement le principe.**

Si l'on évite ce choix destructeur, il reste celui du passage par les « couloirs de transports » déjà occupés. Le projet de LGV, dans cette perspective, serait à concevoir au plus près de l'existant, pour regrouper les nuisances environnementales, minimiser l'effet de coupure des territoires, et pour éviter des atteintes profondes au développement des territoires de vallée. De même, s'agissant des gares, nous estimons nécessaire d'utiliser au maximum l'existant – quitte à le ré-aménager – comme, en ce qui concerne l'Aquitaine, le cas de la gare d'Agen.

Au final, dans une telle perspective, ne faut-il pas ré-évaluer – en tenant compte de l'évolution des coûts de l'énergie et des volumes passagers et fret à transporter – le bien-fondé d'un projet à Très Grande Vitesse (TGV) ? Nous renvoyons à ce qui est dit plus haut sur l'intérêt d'une Ligne à vitesse renforcée de type pendulaire, évoquée d'ailleurs par le maître d'ouvrage.



– Dans son ouvrage qui fait référence « *Pour une politique soutenable des Transports* » (2000), madame Dominique Dron écrit : « On peut distinguer, schématiquement, du point de vue de l'Aménagement du territoire, trois types de zones :

- Les zones urbaines et périurbaines
- Les couloirs de transports
- Les zones restantes, peu denses mais souvent de grande valeur écologique (telles les Znieff, les zones humides, où la diversité biologique reste élevée) ou culturelle... »

Compte tenu des infrastructures de transport existantes et de leurs localisations, les nouvelles infrastructures passeront majoritairement dans les zones peu denses. Ces dernières sont souvent riches écologiquement car moins accessibles à la pénétration humaine. Ainsi, ces zones d'intérêt pour l'environnement sont au cœur d'une contradiction politique entre, d'une part, la solution facile d'y voir passer des infrastructures (et ce d'autant plus que les résistances des populations sont souvent plus faibles dans ces zones peu denses) et, d'autre part, des engagements en matière de protection de la nature...

## 4/ DES ABSENCES IMPORTANTES

Nous regrettons enfin que le dossier de présentation fasse l'impasse sur certaines questions qui touchent profondément à l'environnement. Deux, en particulier :

### Le problème des granulats

Les besoins en granulats, si tous les projets concernés se réalisent – Laser Mégajoule, Contournement Autoroutier de Bordeaux, Autoroute Langon/Pau (A65), LGV SEA et, enfin, LGV Bordeaux Toulouse – se situeront bien au delà de ce que peut raisonnablement fournir la région en la matière. Trois alternatives existent : soit la solution de facilité, consistant à puiser au plus près dans les terrasses alluviales de vallées proches des chantiers, créant ainsi de fortes tensions entre usages du sol, et de sérieux problèmes écologiques. Soit le recours à des granulats marins, ou au pire, estuariens (Gironde), solution qui n'a pour l'instant fait l'objet d'aucune évaluation environnementale claire (granulats marins) ou qui, s'agissant de l'estuaire girondin, poserait de très graves

problèmes écologiques. Soit enfin le recours à des approvisionnements externes à la région Aquitaine. Il est inacceptable que le dossier du maître d'ouvrage reste muet sur cette question. Une étude portant sur les besoins (ballasts, remblais de la Ligne, ouvrages divers) et les possibilités d'approvisionnement en granulats doit être jointe au dossier de présentation.

### Le bilan en termes climatiques

Vue la gravité des problèmes liés au changement climatique, il revient au maître d'ouvrage de fournir en la matière un bilan énergétique pour justifier le choix de cette infrastructure : bilan énergétique d'abord de sa construction, surface des terres agricoles ou forestières stérilisées (2 200 ha au total, en perte de « puits » de carbone), et en contrepartie, économie d'émissions de gaz à effet de serre liée au transfert, passagers et fret, de la route ou de l'avion vers le rail, à l'horizon 2020-2025.



## POUR NOUS RÉSUMER

- Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse tel que présenté n'est pas opportun, et doit être repris sur des bases plus modestes.
- La priorité absolue de la réalisation de la LGV SEA doit être confirmée et appliquée.
- Le choix des trajets doit respecter le capital naturel et patrimonial de la région Aquitaine, au lieu de sabrer les derniers vestiges presque intacts de cette région.

Ce cahier d'acteurs est disponible sur le site [www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org](http://www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org)