

CONTRIBUTION DES VERTS 47 AU DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE BORDEAUX - TOULOUSE :

PREAMBULE :

Les Verts, parti écologiste, ont toujours défendu, à travers leur expression politique et leur engagement militant, les transports en commun et notamment le ferroviaire pour le transport des voyageurs et des marchandises. Ils ont toujours dénoncé les politiques publiques donnant la priorité à la route malgré les conséquences prévisibles. La saturation des axes routiers, le gaspillage énergétique, les pollutions de l'air, le réchauffement climatique, la violence routière, les incohérences de l'aménagement du territoire ne font que croître au fil du temps.

En outre, les verts ont toujours bataillé pour s'opposer à la fermeture de lignes dites « non rentables » et pour inciter à la modernisation des lignes régionales où la demande des citoyens est forte.

Les Verts ont déjà soutenu la création de lignes TGV à condition toutefois, qu'elles répondent à une vraie nécessité d'aménagement territorial, à une urgence prioritaire de transfert d'automobilistes et de marchandises vers le rail. Sans pour autant tomber dans une dérive du tout TGV qui a déjà conduit à un abandon des lignes régionales et à leur transfert aux régions.

Les Verts ont dénoncé à cette occasion l'installation progressive d'une politique de transport ferroviaire à deux vitesses dans notre pays.

Le projet de création d'une nouvelle LGV Bordeaux - Toulouse :

Il nous a semblé judicieux, afin de nous prononcer sur la réelle utilité d'un tel projet, et sur sa capacité à bien répondre aux priorités qui s'imposent à nous en matière de choix d'infrastructures ferroviaires, de se poser quatre questions incontournables.

Elles figurent ci-dessous. Les réponses que nous y apportons détermineront nos conclusions exposés à la fin du document.

Question : La création d'une ligne nouvelle LGV Bordeaux – Toulouse est-elle de nature à combler nos faiblesses, nos incohérences, et nos déséquilibres en matière d'aménagement du territoire ?

Réponse : Evidemment non, à moins de considérer que le chemin le plus court pour aller de Toulouse à Paris, passe par Bordeaux.

Si l'on pense ainsi, inutile de parler encore d'équilibre en aménagement du territoire. Surtout quand on connaît les difficultés que rencontrent les régions du centre de notre pays pour se sortir de leur enclavement ferroviaire croissant.

D'ailleurs, il n'y a pas si longtemps, avant que le projet LGV Toulouse – Bordeaux n'occupe brutalement le devant de la scène, le seul projet à l'ordre du jour, pour les toulousains était la modernisation de l'axe ferroviaire P.O.L.T. (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse). Ce projet, à nos yeux, était de nature à combler les besoins des régions centre, tout en offrant des perspectives intéressantes pour Toulouse. Il y avait là, une vraie priorité pour l'aménagement du territoire.

Sans le refus de ce projet, au plus haut niveau de l'Etat, nous ne serions pas en train de débattre sur la pertinence du projet LGV Toulouse Bordeaux. Les Toulousains, dans leur grande ambition de se mettre à 3h de la capitale, se sont finalement rabattu, en désespoir de cause vers l'axe Bordelais.

Question : La nouvelle ligne LGV Bordeaux – Toulouse entraînera-t-elle un gros transfert, souhaitable, de la route vers le rail et de l'aérien vers le rail ?

Réponse : C'est oublier un peu trop rapidement que la recherche de la grande vitesse, certes génère des gains de temps mais fait aussi exploser, de façon encore plus accrue, les coûts et donc le prix du billet.

C'est oublier aussi que le gain de temps sur un trajet n'est pas le seul critère retenu par le voyageur pour décider de son mode de transport.

D'autres critères interviennent comme le coût, la rapidité des connexions intermodales, le temps passé entre le domicile et le point d'accès aux transports, ou entre l'arrivée et le lieu de travail.

Pour ce qui concerne la LGV Bordeaux – Toulouse, si l'on considère que, pour des critères de rentabilité et donc de remplissage, les trains TGV devront s'arrêter à plusieurs reprises pour capter la clientèle des villes intermédiaires, les gains de temps sur un trajet Bordeaux – Toulouse sont à relativiser très fortement par rapport au coût d'un tel projet.

Que ce soit d'ailleurs dans l'hypothèse d'une gare nouvelle ou d'un raccordement aux gares centres. Cela revenant au même en terme de temps global de déplacement pour le voyageur.

A relativiser d'autant plus, si l'on fait la comparaison, en terme de gain de temps, entre les deux scénarios ligne nouvelle ou aménagement de l'existant pour une vitesse de 200 à 220 km/h.

En résumé, est-il impératif d'aller aussi vite sur un trajet aussi court quand on connaît les coûts financiers et environnementaux d'un tel projet.

Le rapport optimal, entre avantages et inconvénients ne se situe-t-il pas plutôt du côté du scénario aménagement et modernisation de la ligne existante, comme nous le défendons. Certes, moins de temps gagné, mais aussi beaucoup moins d'impacts financiers et environnementaux, et au final une attractivité globale plus forte.

Question : Le projet de nouvelle LGV Bordeaux – Toulouse constitue-t-il une réponse adaptée en terme de transfert vers le rail, sur l'un des axes actuellement saturés ou en voie de l'être très prochainement, par les trafics automobiles et/ou de transport routier ?

Réponse : On ne peut que répondre par la négative. Les axes ferroviaires ou autoroutiers Bordeaux – Toulouse sont loin d'être saturés.

Si l'on se projette sur les cartes hexagonales et européennes décrivant les axes les plus saturés et asphyxiés, on s'aperçoit que l'urgence Aquitaine en matière de transfert à opérer vers le rail se situe sur l'axe Bordeaux –Espagne (avec la traversée des Pyrénées) et non sur l'axe Bordeaux – Toulouse.

On sait que l'axe Bordeaux – Espagne est emprunté par une grosse partie des flux de marchandises européens qui circulent du Nord au Sud et non transversalement de Bordeaux à Toulouse.

La nouvelle LGV Bordeaux – Toulouse n'améliorerait en rien la situation sur le plan circulation des marchandises.

De ce point de vue là, on peut même penser que la modernisation de l'axe P.O.L.T. permettrait une meilleure répartition du trafic de marchandises transitant sur notre territoire en direction de l'Europe du Sud.

Question : La vallée de la Garonne, notamment dans sa partie la plus étroite, peut-elle accueillir l'aménagement d'une nouvelle infrastructure ferroviaire à forte emprise sans porter atteinte aux activités économiques agricoles et aux espaces naturels, de manière irréversible ?

Réponse : Si l'on comptabilise la multitude des axes structurants déjà existants en vallée (voie ferrée, canal latéral, Fleuve, routes nationales, départementales, communales, autoroute A 62, l'implantation d'une LGV ne fera que renforcer les effets de coupure sur les espaces traversés.

Cela pourrait devenir intolérable pour les communes concernées par ce projet, dont le territoire est déjà largement tronçonné, voire carrément inacceptable sur les parties étroites de la vallée Garonnaise.

Pour les mêmes raisons, les effets sur les zones d'activité agricole et sur les espaces naturels déjà largement altérés au cours des décennies passées, seront désastreux, voire irréversibles.

Pourra-t-on décemment, encore parler de préservation des milieux naturels, de diversité biologique, ou de zones à grande valeur écologique ?

Des zones d'activités agricoles spécialisées, fragiles, largement soutenues par des fonds publics afin de pérenniser leur développement, survivront-elles à la réduction de leur territoire déjà exigü ?

CONCLUSION :

Compte tenu des éléments de réponses fournies ci-dessus nos conclusions sont les suivantes :

- Le projet LGV Bordeaux – Toulouse ne répond pas à des exigences d'équilibre et de cohérence en matière d'aménagement du territoire.

Le projet initial P.O.L.T. nous semble la priorité en la matière.

- Le projet LGV Bordeaux – Toulouse ne répond pas à des urgences actuelles en ce qui concerne le transfert de marchandises sur le rail. La priorité se situe sur l'axe Bordeaux – Espagne.

- Le projet LGV Bordeaux – Toulouse impacte trop gravement les espaces économiques et naturels sur les territoires traversés.

- Le projet LGV Bordeaux – Toulouse présente un rapport avantages/inconvénients peu favorable. De ce point de vue nous préférons de loin l'aménagement et la modernisation de la ligne existante pour accueillir des TGV roulant à une vitesse de 200 à 220 km/h.

Nous sommes donc opposés à la réalisation d'une nouvelle ligne LGV Bordeaux – Toulouse.

Nous demandons que ce soit réactivé le projet P.O.L.T. (Paris – Orléans – Limoges – Toulouse).

Nous demandons la modernisation de la ligne existante pour une utilisation des TGV à 220 km/h.

Nous donnons la priorité à la réalisation de la LGV – SEA.

Pour les Verts 47,

Le président : Alain BEDOURET.