

ben 6211876

\*

Saint Médard le 19 Août 2006

Monsieur THOMAS Jean-Robert  
2 avenue du 8 mai  
33650 Saint Médard d'Eyrans

LEA

à,

Monsieur le Président  
De la Commission Particulière du Débat Public  
Projet ferroviaire Bordeaux –Espagne  
9, rue de Condé  
33000 – BORDEAUX

Monsieur le Président,

Par votre courrier du 27 juillet dernier, vous m'informiez du lancement du débat public sur le projet de liaison ferroviaire Bordeaux – Espagne.

A cette occasion vous me transmettiez un CD contenant le dossier de RFF.

Ce dossier a retenu toute mon attention et m'incite dès à présent à y répondre sur la forme et sur le fond.

Sur la forme tout d'abord pour constater, comme ce fut le cas précédemment avec le dossier du débat de la LGV Bordeaux Toulouse, qu'il constitue avant tout un dépliant publicitaire pour RFF.

Les pages en couleurs, les illustrations et photographies, ne sont là que pour tenter de séduire le lecteur sur la beauté d'une voie ferrée, d'un train, d'une gare...

Mais le projet lui-même est présenté de façon sommaire, dans un langage qui se veut accessible mais qui devient vite un langage de spécialiste (voir les dossiers techniques spécialisés) et en fin de compte abscons pour le commun des mortels.

Il ne présente pas aux citoyens et aux habitants de l'Aquitaine de façon synthétique et claire les vrais enjeux du projet et leurs conséquences financières, sociales et environnementales.

Plus grave, le maître d'ouvrage construit son argumentaire à partir de postulats ou d'axiomes (l'augmentation du trafic, le développement durable, l'expansion économique indispensable de la région...), besoins hypothétiques qui lui permettent de justifier à posteriori toutes les options de son choix.

Sur le fond ensuite quand on examine plus en détail les considérations techniques et économiques qui parsèment le dossier de RFF.

L'on voudrait nous convaincre de l'impérieuse nécessité d'une ligne à grande vitesse. Mais les gains de temps n'excèdent pas, dans le meilleur des cas, 44 minutes sur un Paris – Bayonne (écart entre scénario 2 et situation en 2020 sans projet) pour un coût direct affiché à près de 4 milliards d'euros (valeur 2004).

Ce qui revient à proposer aux contribuables Aquitains (et nous le serons toujours même en cas de projet concédé puisque ce sont nos impôts qui seront employés pour

financer et/ou subventionner le concessionnaire), de payer 90 millions d'euros par minute sur l'autel du Dieu Vitesse !

Par ailleurs on observe bien dans le dossier RFF que tout se conjugue pour faire payer financièrement et écologiquement un projet au prix fort à la multitude des Aquitains de base, habitants de petites et moyennes communes, pour le seul bénéfice de quelques organismes (chambres de commerce, grandes sociétés technologiques et leurs cadres supérieurs...), quelques grandes villes ou de quelques hommes politiques en mal de reconnaissance nationale.

De plus il ne me semble pas évident, à la vue même des éléments du dossier RFF<sup>1</sup>, qu'une réfection et une amélioration de la voie existante ne soit pas une solution suffisante, et moins onéreuse, pour le transport ferroviaire Bordeaux Espagne.

On pourra aussi pêle-mêle remarquer :

- que les nouveaux projets de RFF, bien qu'il s'en défende, reproduisent les schémas urbanistiques de concentration autour des centres existants (Bordeaux, Toulouse, Bayonne, voire Mont de Marsan) par l'implantation des lignes et des gares
- que les lignes LGV projetées ne conduisent pas à la résorption du trafic routier, et notamment pour le fret, trafic générant le maximum de nuisances environnementales sur l'axe Bordeaux Espagne
- qu'il n'est pas évoqué le mode de financement du projet, et sa répartition, par les différents acteurs que sont RFF, l'Etat, la région, les concessionnaires...
- qu'il est même envisagé par RFF de s'adosser pour partie au projet autoroutier de l'A65 alors que le maître d'ouvrage met en avant l'avantage écologique du train par rapport au transport routier !

Pour toutes ces raisons je considère que le projet présenté par RFF n'est pas pertinent et que son utilité à long terme pour les Aquitains est loin d'être démontrée.

Enfin, comme vous l'avez signalé à plusieurs reprises dans les entrevues préliminaires et lors de l'assemblée préliminaire à Dax, je vous fais joindre en annexe les questions écrites que je souhaite voir poser au maître d'ouvrage.

Comme vous nous l'avez rappelé lors de vos déclarations préalables, je ne puis qu'être convaincu de votre attachement à la clarté et à volonté de la CPDP d'être le « passeur » entre RFF et les Aquitains tout au long du débat public ; c'est ainsi que je veux croire que vous mettrez tout en œuvre pour obtenir de RFF des réponses argumentées et circonstanciées dans les premières semaines du débat.

Je note par ailleurs votre invite à venir participer au débat lors de réunions thématiques. Ma participation sera effective au sein des associations auxquelles j'adhère, ces dernières devant être présentes dès les premières réunions à la table du débat.

En vous renouvelant ici le souhait de voir un vrai débat s'ouvrir entre la population, les politiques, RFF... sous votre vigilance, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à mon profond respect.



<sup>1</sup> Voir le tableau page ¾ du dossier de synthèse qui décrit une solution « situation en 2020 sans projet » qui prend en compte un gain de temps de près d'une heure sur un trajet Paris - Bayonne avec le tronçon LGV Tours - Bordeaux