

Contribution du :

Comité de vigilance LGV d'Aquitaine

Le Comité de vigilance LGV
d'Aquitaine regroupe :

- 6 Conseillers Généraux
(cantons d'AUROS, CAPTIEUX,
GRIGNOLS, LABREDE, SAINT-
SYMPHORIEN, VILLANDRAUT)

- 98 Maires des cantons
d'AUROS, BAZAS, CAPTIEUX,
GRIGNOLS, LABREDE,
PODENSAC, SAINT-SYMPHO-
RIEN, VILLANDRAUT, soit
74.521 habitants

- et 8 associations :
Association de Défense du
Pays Brédois (LA BREDE)
Landes Environnement
Attitudes (LANDIRAS)
Landes Graves Palus
Environnement (ST MORILLON)
SEPANSO Gironde
SEPANSO Landes
Trait d'Union (CADAUJAC)
Vivre dans la Lande
(MAILLERES)
APE des 9 Fontaines (BOSTENS)

OUI au développement ferroviaire mais pas n'importe comment !

Un combat organisé, commun et partagé est indispensable dans le cadre de ce grand leurre de la démocratie moderne : le débat public préalable à la création d'une grande infrastructure. C'est sur ce constat qu'est né le Comité de vigilance LGV d'Aquitaine, à la suite du débat concernant la LGV Bordeaux/Toulouse. Ce débat en lui-même constituait une grossière manipulation, car :

- il a été organisé, contre toute attente, avant celui concernant le projet ferroviaire Bordeaux/ Espagne, inscrit dans les réseaux européens prioritaires,
- il fausse le débat en cours, en

cherchant à imposer un scénario de sortie par l'Est de l'agglomération bordelaise.

Le Comité a affirmé l'an passé avec force son opposition à la création d'une LGV Bordeaux/Toulouse, réclamant que la ligne actuelle soit entretenue et modernisée pour augmenter ses capacités et réduire les nuisances des riverains. Malgré cela, l'Etat a pris la décision de réaliser cette infrastructure, prouvant ainsi que la concertation n'était que de pure forme.

Les manquements de l'actuel débat ne font que corroborer cette impression : information très peu communiquée aux habitants des secteurs concernés, organisation orientée dans le but de maîtriser l'ampleur et la nature de l'expression citoyenne, etc... ■

Grande Vitesse contre transport de proximité

Si l'on examine le fond du dossier objet du présent débat, contrairement à certaines affirmations, il n'y a pas de saturation des lignes actuelles. Réseau Ferré de France nous

a confirmé par écrit cette réalité dès le débat public Bordeaux/Toulouse. Si la SNCF rencontre actuellement des difficultés pour augmenter le nombre de trains, c'est en

raison de la vétusté des lignes et des infrastructures, qui n'ont pas été modernisées, et des matériels roulants obsolètes. En aucun cas pour des raisons de capacité de ces sillons. Rappelons pour preuve qu'une modernisation de la ligne actuelle vers l'Espagne pourrait, selon RFF, augmenter la capacité de trafic à 260 trains par jour, au lieu de 150 aujourd'hui.

Par ailleurs, comment être convaincu que la SNCF souhaite développer le transport de proximité alors qu'elle se désengage de ce secteur, reportant la charge sur les régions qui sont actuellement contraintes d'acheter le matériel ?

Actuellement donc, et contrairement à ce que l'on voudrait nous faire croire, ce n'est pas le manque de sillons qui limite le développement du transport de proximité, mais bien les effets cumulés sur de nombreuses années d'un désengagement de l'Etat dans le non-respect des objectifs assignés à la SNCF et à RFF.

Développer prioritairement de nouvelles lignes à grande vitesse n'apporte aucune solution au problème du transport local et régional ; au contraire, les moyens financiers ainsi mobilisés pour les quinze ans à venir seront autant de crédits publics qui feront faute au transport de proximité.

Le report modal : un argument alibi

L'autre argumentaire démagogique prétend faire croire que la construction de nouvelles lignes à grande vitesse résorberait une partie du problème des transports de marchandises par camions. Le seul fait de libérer des sillons pour le fret ferroviaire n'est qu'une condition parmi d'autres pour générer un transfert modal de la route vers le rail. Pour que le transfert soit possible, il faut en plus une politique forte de taxation du transport routier, et l'affirmation d'une préférence au niveau national et européen pour le transport ferroviaire. Une nouvelle politique des transports est indispensable, qui doit être exigeante et globale. Elle

tiendra compte pour cela des enjeux environnementaux, sociaux et économiques de notre époque.

Ainsi, le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne n'apporte, pour un investissement de 3,5 à 4 milliards d'Euros, qu'une réponse très partielle au problème du fret. Alors que le nombre de camions circulant sur la façade atlantique aura doublé en 2020, passant de 8.000 à 16.000, seulement 2.000 camions pourraient (et cela reste très hypothétique) être transférés de la route sur le rail grâce à ce projet. Soit à peine 12 % du trafic !

Dernière minute : une contre-expertise révélatrice

A la demande de plusieurs associations, une contre-expertise a été réalisée dans le cadre du débat public par deux cabinets suisses indépendants. Elle révèle :
que les hypothèses de trafic de fret estimées par R.F.F. à l'horizon 2020 sont très optimistes, que la ligne existante peut tout à fait supporter, avec quelques aménagements, le trafic prévu par R.F.F. en 2020, et a fortiori celui moins important prévu par les experts.
En conséquence, l'opportunité de création d'une ligne nouvelle n'est absolument pas avérée.

Des coûts sous-évalués

L'examen attentif des coûts de réalisation laisse apparaître qu'ils sont manifestement sous-évalués.

RFF indique en effet que le coût moyen d'une LGV dans la traversée des Landes est de 10 à 11 millions d'euros par km. En page 109 du dossier, il est précisé que la longueur de la ligne nouvelle de Bordeaux jusqu'à Dax serait comprise entre 180 et 200 km. Le coût moyen de la LGV jusqu'à Dax serait donc de 2

milliards d'euros (190 km à 10,5 millions d'euros le km) au lieu des 1,85 milliard annoncés, ce qui porterait le coût du scénario Est à 4,2 milliards d'euros (et 3,9 milliards d'euros dans l'hypothèse d'un tronçon commun avec Bordeaux-Toulouse).

De plus, d'après les données du maître d'ouvrage (pages 42 et 43 du dossier), la création d'une LGV ne résoud pas les hypothèses de saturation de la ligne existante par les TER et le fret entre Bordeaux et Fature. Ainsi, la création d'une troisième voie sur ce tronçon sera nécessaire, dont le coût peut être estimé à 0,42 milliards d'euros. Bien entendu, cette somme a été omise dans le coût du projet ferroviaire présenté par RFF.

Préférence pour un mauvais scénario

Etonnamment, le scénario Est (n°3) semble avoir la préférence de RFF. De nombreux indices présents dans le dossier le laissent penser. Pourtant, bon nombre d'arguments démontrent qu'il s'agit d'un mauvais scénario :

Le plus court chemin d'un endroit à un autre étant par définition la ligne droite, il s'agit précisément là du tracé le moins rectiligne, puisqu'il trace une large courbe qui s'éloigne fortement de sa saignée la plus logique : celle de la ligne actuelle, passant par Fature et Dax. Les ingénieurs de la fin du XIX^e siècle, plus doués sans doute que ceux d'aujourd'hui, ne s'y étaient pas trompés

Sur le plan des coûts d'investissement, la logique reste là aussi à trouver. De moins de 150 millions d'euros pour l'amélioration de la voie existante, le projet passe à 4,05 milliards d'Euros au moins (voir ci-dessus) pour le tracé Est. Soit 500 millions d'Euros de plus que les scénarii 1 et 2 ! Malgré cela, RFF estime que (page 108) « *le coût d'un doublement de voie existante est proche de celui d'une ligne nouvelle* » !

Ce scénario ne prend pas suffisamment en compte les impacts sur les milieux urbains et naturels :

→ la sortie urbaine se ferait par Bègles et Villenave d'Ornon, générant la création d'une troisième voie et un accroissement du nombre de trains dans ce secteur très urbanisé

→ la construction de la ligne, qui traverserait toute la forêt landaise réputée pour son absence de relief, se ferait principalement en remblai : les besoins en granulats seraient énormes, entraînant la création d'immenses gravières qui auraient des effets catastro-

phiques sur un milieu naturel particulièrement sensible. La destruction des couches protectrices superficielles et l'exposition des nappes souterraines à la pollution en seraient une des premières conséquences. Par ailleurs, la structure en remblai augmente nettement la nuisance sonore.

→ or, une grande partie des réserves en eau potable qui alimentent la CUB et certaines zones du département proviennent des nappes existant au Sud-Est de Bordeaux. Les risques seraient donc accrus pour une partie importante de la population du département.

→ la construction d'une LGV au milieu du massif landais, par le morcellement qu'elle induit, aurait un impact important sur la vie des populations en raison des caractéristiques d'habitat dispersé. Mais il en serait de même sur l'environnement, tout particulièrement sur l'environnement faunistique et les activités qui y sont liés, ainsi que sur la forêt, qui constitue la richesse économique de ce secteur.

→ Enfin, se profile un risque majeur, difficile à estimer : la multiplication des départs de feux, et la gêne des interventions par la limitation des moyens d'accès de part et d'autre de la ligne. Le cahier d'acteur de la DFCI est à cet égard révélateur.

Le coût de ces projets doit donc être envisagé dans sa globalité en affichant de façon transparente toutes ses conséquences. En réalité, l'Etat cède à une tentation de réalisation sans communiquer la totalité des enjeux à la population et aux élus locaux.

Une position ferme pour des propositions alternatives

Fort de ces constats, le Comité de vigilance LGV d'Aquitaine, qui représente au travers des élus et associations qui le composent une population d'environ 87.000 habitants :

→ rappelle que 86 députés, conseillers généraux et maires présents à Préchac le 3 novembre 2006, à l'appel de l'Association des maires de Gironde, ont exprimé à

RFF leur opposition au scénario par l'Est (n°3),

→ a constaté que toutes les réunions organisées en Sud-Gironde dans le cadre de ce débat ont motivé une forte mobilisation contre ce scénario,

→ précise que la population de l'Ouest de la Gironde et des Landes (Bassin d'Arcachon, Val de L'Eyre, Dax, ...) réclame impérativement que les aménagements

nécessaires soient faits sur la ligne existante, rejetant dans le même temps la création d'une ligne nouvelle à l'Est (scénario 3)

→ constate qu'en l'état, ce projet ferroviaire n'apporte rien aux populations sud-girondines concernées par le tracé Est : ni retombées économiques, ni amélioration du transport de proximité, ni aménagement du territoire. Ne restent que des nuisances nouvelles, un environnement saccagé et un coût financier que devront supporter les contribuables.

En conséquence, l'Etat et RFF ne peuvent ignorer l'expression publique massive en opposition au tracé Est ... à moins qu'il ne s'agisse d'un débat factice et pipé... Le Comité de vigilance LGV d'Aquitaine tirant, lui, enseignement des opinions exprimées, pose l'exigence d'un scénario alternatif qui respecte les craintes et priorités exposées au cours du débat. Les populations que nous représentons sont en attente de nouvelles propositions qui répondent véritablement aux enjeux d'une vision globale et cohérente des transports en Aquitaine, traitant à la fois le fret ferroviaire, le transport de proximité et le transport longue distance à grande vitesse. Le coût d'un tel projet n'est pas seulement économique, il est aussi humain,

environnemental, patrimonial.

A ce titre, la modernisation des lignes existantes doit être considérée comme un véritable scénario alternatif qui, pour un coût bien moindre, résoud une partie des problèmes tout en ménageant les répercussions négatives.

→ Elle permet de réaliser un report modal rapide et progressif, sans qu'il soit conditionné à la construction d'une LGV.

→ Elle a le mérite d'être modulable, s'adaptant ainsi à l'évolution de la demande de toutes les formes de transport ferroviaire.

→ Cette solution doit cependant assurer une prise en compte très forte de la protection des riverains, au-delà des normes réglementaires

Son tracé amélioré resterait de toutes façons le plus rectiligne, le plus court, le plus logique et le moins nuisant dans le cas où, à l'avenir, se présentait l'opportunité fondée de création d'une LGV.

Le mieux est l'ennemi du bien : à l'époque du développement durable, une solution d'équilibre et de compromis a sans doute plus de valeur qu'une solution extrême, qui ne résoud qu'une partie des problèmes (la grande vitesse, en l'occurrence) au détriment des autres enjeux.

CONCLUSION

NON au scénario n°3 par l'est, Oui à l'aménagement immédiat et progressif des voies actuelles

Notre conclusion s'appuie sur notre plate-forme commune reproduite ci-après :

**Comité de Vigilance LGV d'Aquitaine
Plate-forme commune élus / associations**

Oui au développement ferroviaire, mais pas n'importe comment !

- Il faut un vrai projet ferroviaire, garantissant le développement du fret et des transports de proximité.
- La grande vitesse n'est plus le paramètre de décision fondamental.

- Le projet ne doit pas créer de nouveau couloir.
- Priorité doit être donnée à l'amélioration immédiate et progressive de la ligne existante, en fonction de l'évolution des trafics.
- La solution retenue doit répondre à une véritable préoccupation d'aménagement du territoire :
 - en conciliant transports de proximité et transports longue distance
 - en assurant la protection des riverains et en résorbant les nuisances, au-delà même des normes réglementaires

Nous demandons que R.F.F. propose, dans le cadre du débat public, un scénario qui prenne en compte l'ensemble de ces principes.

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 8 700 exemplaires - ©Leo Corporate