

21 mai 2021 - Mediabask.eus

TRIBUNE LIBRE - Pierre Recarte, vice-président du Cade (Collectif des associations de défense de l'environnement), interpelle sur le poids des lobbies dans les négociations portant sur l'ouverture des LGV.



Un rassemblement du Cade contre la LGV en 2015 (archives). © Isabelle MIQUELESTORENA

Le récent engagement de l'Etat dans le financement de la LGV Bordeaux-Toulouse est salué en Occitanie comme "le fruit d'un travail important des élus de la métropole, du conseil départemental, de la région". Des élus ? Pas seulement.

Le lobbying occitan

On connaît les interventions de Vinci et d'Eiffage pour accélérer les projets de LGV auprès des gouvernements. Entre gens issus des mêmes écoles (X, Ponts) on s'entend toujours...

En Occitanie les "patrons" s'en remettent à Jean-Louis Chauzy, président du Ceser (regroupant, entre autre, 54 membres d'entreprises) et d'Eurosud Team, "un outil de prospective au service des collectivités et des entreprises". Cette association "entretient des relations privi- légiées avec de nombreux porteurs de projets, maîtres d'ouvrages ou structures

de lobbying”. Ses actions “mobilisent des collectivités, chambres de commerce régionales et territoriales, fédérations, clubs d’entreprises, entreprises”.

En mars 2016, elle organise un colloque : “Innover pour financer les grandes infrastructures du sud-ouest européen”. En juin, Chauzy est reçu au ministère des Transports avec Bruno Cavagné, président de la fédération nationale des travaux publics, et Michel Colombié, de la chambre de commerce de Midi-Pyrénées, pour mettre en place un comité de financement de la LGV.

Chauzy se joint aux élus pour faire voter par les sénateurs et les députés un amendement autorisant la création de sociétés de projet pour accélérer la réalisation d’infrastructures comme les LGV et inscrire Bordeaux-Toulouse dans la loi Lom (loi d’orientation et des mobilités).

Eurosud organise en novembre 2019 une réunion de toutes les collectivités locales, Tisséo et la Banque des territoires pour étudier la future société de projet.

Début 2020, Chauzy confirme la création d’une taxe sur les bureaux des sociétés pour financer le projet et annonce l’accord de principe des entreprises pour cette taxe. Tollé général : ni la CPME (Confédération des petites et moyennes entreprises), ni le Medef, ni la CMA (Chambre des métiers et de l’artisanat), ni la CCI (Chambre de commerce et d’industrie) n’avaient été consultés !

En juillet, il déclare au Moniteur à propos de Pierre Hurmic, maire de Bordeaux : “Je ne vois pas comment on peut se réclamer de l’écologie et combattre la grande vitesse ferroviaire. C’est ce que nous rappellerons au nouveau maire de Bordeaux, car nous comptons bien embarquer tout le monde avec nous pour aller à Bercy défendre ce combat en faveur de la LGV.”

Aux municipales à Toulouse, le Medef rappelle aux candidats “son attachement à voir aboutir le projet de LGV” mais précise qu’il refuse de le financer !

La mobilisation landaise

En 2016, la nouvelle CCI soutenue par le Medef s'engage à "poursuivre le lobbying en faveur du financement de la LGV au sud de Bordeaux".

En 2018, le Medef des Landes publie pour ses adhérents un article intitulé "La LGV réservée à Bordeaux et Toulouse au détriment de nos territoires". Il le regrette car ce projet "devait générer des retombées économiques et touristiques majeures à nos territoires, comme c'est constaté partout".

Cet axe "devait placer le bassin de l'Adour au cœur de ce qui serait devenu une sorte de grande agglomération [...] exceptionnelle offrant des zones urbaines et de gigantesques espaces verts, des industries de pointe et des vignes, de l'élevage, du maïs, l'océan et la montagne".

"On aurait pu aller d'Hendaye à Bordeaux, de Bayonne à Toulouse, et de tout point de ces territoires à un autre, en moins d'une heure [...] Une heure, c'est le temps qui change tout. C'est parfaitement connu et vérifié. Cela aurait été une vraie révolution pour les entreprises et pour leurs collaborateurs." Du délire... Bas du formulaire.

C'est la partie visible de l'iceberg révélée par les médias. Pour le Cade, face à ce rouleau compresseur, seule la mobilisation peut stopper ces grands projets inutiles et imposés.

Honi buruzko guztia: Tribune Libre