

23 octobre 2021 - Eelv47

La ligne à grande vitesse Bordeaux Toulouse : la fuite en avant, la fausse solution



Communiqué d'Europe Écologie Les Verts 47
20 octobre 2021

La LGV Bordeaux Toulouse, jambe gauche du grand projet sud ouest (GPSO) à 13 milliards d'€ refait surface à la faveur d'une participation conséquente de l'État (40%) promise par Jean Castex, la proximité de l'élection présidentielle n'est pas étrangère à ce revirement du pouvoir actuel.

Énième épisode d'un projet démesuré qui ne répond pas aux enjeux d'aujourd'hui en matière de transport, climat et environnement.

Le GPSO, une vieille histoire qui ne répond pas aux priorités de transport d'aujourd'hui.

Au début des années 2010 le projet reprend de l'actualité poussé en particulier par Alain Rousset et Martin Malvy présidents respectivement des conseils régionaux d'Aquitaine et Midi Pyrénées. Il soulève une forte opposition. Les écologistes sont en première ligne :

Nous estimons que la priorité doit être donnée aux déplacements du quotidien en améliorant les dessertes de proximité, et cette priorité est toujours d'actualité. C'est également une question d'égalité des territoires vis- à-vis de l'accès au transport ferroviaire.

Oui le train est un moyen de déplacement écologique mais pas à n'importe quel prix !

Une étude commandée par des élus du Lot et Garonne et réalisée en 2012 par le cabinet Claraco montre que la modernisation de la voie existante Bordeaux Toulouse permettrait :

Sa rénovation + sécurisation, permettant aux trains de rouler plus vite et plus nombreux.

De réduire l'écart de temps avec l'hypothétique LGV (entre 13 et 24 minutes selon le degré de rénovation) pour un coût bien moindre : 1,5 milliards contre 7,2 milliards pour la LGV (estimation 2012 à réévaluer aujourd'hui)

De permettre une circulation plus importante (nouvelle signalisation) autorisant un développement du fret. L'étude est d'autant plus convaincante qu'à l'issue de l'enquête publique qui a eu lieu d'octobre à décembre 2014, les 21 membres de la Commission d'enquête délivraient un avis défavorable au projet de déclaration d'utilité publique. Son rapport de mars 2015 est clair : GPSO est un projet inutile, destructeur et coûteux .

Par ailleurs, la Cour des comptes dans son rapport sur les LGV a écrit : « La grande vitesse ferroviaire : « Un modèle porté au-delà de sa pertinence. » et préconise de « Concentrer en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau par rapport aux projets de développement. L'un ne peut donc se faire qu'au détriment de l'autre ».

Mais le gouvernement d'alors sous la présidence F. Hollande passait outre ces recommandations et autorisait le projet qui depuis est toujours à la recherche de son financement.

Un projet, mauvais « coût » pour le climat et la biodiversité.

Il consommerait 4800 ha dont 3000 ha de terres agricoles, naturelles et forestières, éminents capteurs de carbone, alors que le rapport du GIEC du 9 août dernier souligne l'impérieuse nécessité de réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

Il impacterait 8 zones Natura 2000 et détruirait 236 ha de zones humides ; alors que les épisodes de pluies torrentielles et les inondations que nous venons de connaître démontrent leur utilité et la nécessité de les préserver face à la bétonisation galopante.

413 espèces végétales et animales dont 197 protégées, sont concernées par ces emprises ; alors que nous connaissons une érosion de la biodiversité sans précédent.

Le bilan carbone du chantier très lourd, non encore évalué. Il comporterait le transport de 54 millions de m³, impliquerait plus de 5 millions de rotations de camions pendant la durée du chantier » mais va également conduire à rechercher 29,9 millions de tonnes en fourniture extérieure. (cf. rapport de la Commission d'enquête du 27 mars 2015).

Par ailleurs faut-il rappeler que pour aller de Toulouse à Paris le passage par Bordeaux ne tombe pas sous le sens. ? La rénovation de la ligne existante POLT (Paris, Orléans, Limoges, Toulouse) est également beaucoup plus pertinente en terme de desserte des régions desservies.,

Projet d'un autre temps porté par des politiques hors sol.

Le Lot et Garonne va être durement impacté par une LGV qui procède du « toujours plus de centralisation » métropoles régionales / Paris, digne du « vieux monde ». La marginalisation des gares d'Agen et Marmande au profit d'une gare LGV externalisée.

Aujourd'hui la Région Nouvelle-Aquitaine a jusqu'au 15 décembre pour boucler le financement de ce projet et veut mettre à contribution l'ensemble des collectivités de la Région.

Alors que nos territoires, nos entreprises, et l'ensemble de nos concitoyens ont largement été éprouvés par la crise sanitaire et ont d'autres préoccupations que de gagner quelques minutes sur un trajet de train surtout lorsqu'on sait que le coût serait au km, à près de 38 millions d'€ !

N'avons-nous pas d'autres priorités ?

Plus que jamais, on peut une fois de plus avancer que la somme des intérêts particuliers dans cette affaire ne répondra jamais à l'intérêt général.

Eelv Lot-et-Garonne

crédits photos :

KiwiNeko14, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons