

RFF décide de continuer les études de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse, sans tenir compte de sa non opportunité avérée et de l'opposition girondine

Le 13 avril 2006, Réseau Ferré de France (RFF) tenait la 85ème séance de son conseil d'administration décidant de la suite à donner à ce projet. Voici quelques extraits caractéristiques du compte rendu (en *italique*). En **gras** ce qui nous a interpellé.

RFF considère notamment comme essentiels les points suivants :

- *que le débat public, facilité par les relations de travail efficaces entre la commission particulière et RFF, a permis l'expression d'avis nombreux, reflétant l'ensemble des points de vue en présence ;*
- ***qu'il a confirmé le bien fondé des fonctionnalités du projet envisagé, à savoir la liaison à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, reliant cette dernière à Paris en trois heures, et l'intérêt d'une desserte d'Agen et de Montauban ;***
- *qu'il a fait ressortir une large adhésion à l'option de passage présentée entre Agen et Toulouse, et mis en évidence la nécessité d'études complémentaires pour choisir une option de passage entre Bordeaux et Agen ;*
- *que le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, réuni le 14 octobre 2005, a confirmé le lancement en 2007 de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, indispensable et prioritaire, sous la forme d'une délégation de service public ;*
- *que le projet Bordeaux-Toulouse est étroitement lié à la réalisation de la ligne Tours-Bordeaux, qui contribuera de façon significative à son bilan socio-économique ;*
- *que RFF mettra tout en oeuvre pour que le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-frontière espagnole soit lancé à l'été 2006.....*

RFF en tire les conclusions suivantes :

- ***Le débat public a confirmé le bien-fondé du projet de LGV Bordeaux-Toulouse.***
- *Ce projet permettra le développement du trafic ferroviaire de voyageurs en améliorant notablement le temps de parcours entre les deux métropoles et en renforçant les liaisons régionales entre les agglomérations situées le long de l'itinéraire, l'ensemble des territoires traversés bénéficiant de l'effet « réseau LGV » ainsi créé. Il a également pour objectif de relier le chef-lieu de la région Midi-Pyrénées en trois heures à Paris. Il s'inscrit dans la perspective de l'axe « grand sud » reliant la façade atlantique aux métropoles méditerranéennes.....*
- *Les études du projet Bordeaux-Toulouse doivent être poursuivies pour les différentes options de passage présentées au débat public, tout en étant assorties de la collecte d'informations complémentaires afin d'affiner la comparaison des options envisagées pour la section Bordeaux-Agen*

RFF décide donc :

- ***de poursuivre les études relatives à la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse ;***
- *de conduire ces études :*
 - *en recherchant la meilleure intégration de l'ouvrage dans les territoires qu'il doit traverser, avec le souci du respect :*
 - 1. de l'environnement, la limitation des impacts du projet pouvant passer par la recherche de jumelages de la nouvelle ligne avec d'autres infrastructures et par son insertion paysagère ;***
 - 2. des activités économiques, notamment agricoles, viticoles et sylvicoles ;***

- en visant, pour la section Bordeaux-Agen, à approfondir les enjeux pour les territoires traversés et les impacts des différentes options de passage (larges d'une dizaine de kilomètres), afin de définir, à l'issue du débat public Bordeaux – frontière espagnole, des orientations pour le choix d'un fuseau (large d'environ un kilomètre).....
- en étudiant, pour la desserte de Bordeaux et de Toulouse, les raccordements à la ligne actuelle au plus près de chacune de ces agglomérations.....

Les études seront poursuivies sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'Etat et les principales collectivités territoriales concernées et selon des modalités définies par lui.

Tout au long du processus d'études, une large concertation sera menée auprès des services de l'Etat, des collectivités locales, des organisations professionnelles, des associations, des riverains et du public. RFF informera la Commission nationale du débat public des dispositions qu'il entend prendre à cet effet et lui proposera d'en être la garante.....

(l'intégralité de ce compte-rendu est sur le site Internet de l'association LGPE sous forme texte et PDF : <http://www.lgpe.fr/>). Nous vous conseillons la consultation de ce site.

D'un avis proche du Collectif de Vigilance LGV Aquitaine (associations + élus de base), la CdC Montesquieu est scandalisée par le maintien de ce projet et considère :

- Que le débat public **n'a pas montré le bien-fondé du projet** de LGV Bordeaux-Toulouse, bien au contraire : la plupart des arguments avancés par RFF y ont été démontés. On peut même se poser la question du sérieux des études et projections avancées par RFF quand on sait que de nombreuses questions posées n'ont pas eu de réponses ;
- Que le fait de vouloir poursuivre les études relatives à cette LGV **ne tient aucunement compte des avis montrant que ce projet est inutile, coûteux et destructeur, qu'il a été demandé en contre-partie un aménagement de la voie actuelle non saturée, avec des moyens conséquents, dans le respect des riverains, ainsi qu'une amélioration substantielle des transports de proximité.** Dire que les territoires traversés profiteront de l'effet TGV est une **affirmation mensongère : ils n'en auront que les nuisances.** L'exemple des LGV existantes montre qu'il n'y a aucune retombée à attendre dans ces territoires, bien au contraire. De telles conclusions montrent que ce débat a constitué une **parodie de démocratie ;**
- Que la très forte opposition girondine a retardé la décision concernant le trajet Bordeaux-Agen. Mais il ne faudrait pas que RFF profite du projet Bordeaux-Espagne pour conclure à la nécessité d'un tronc commun avec Bordeaux-Toulouse en sud-gironde. Dire que ce tronçon commun constituerait une économie est une **hérésie car il allongerait d'environ 20% chacun des trajets, ce qui va à l'encontre du but recherché : la rapidité ! Cela coûterait aussi plus cher en travaux et en exploitation, et cela sans doute pour satisfaire les grands élus des Landes ! Mont-de-Marsan serait tout aussi bien desservie par une bretelle vers un trajet ouest... ;**
- Que la délégation de service public sur Tours-Bordeaux entraînera un **surcoût important du prix du billet et que cela nous éloigne fortement du service public.** Le concessionnaire ne prendra en compte qu'une partie du coût de l'infrastructure. L'Etat et les collectivités territoriales devront en payer une partie très importante qui sera répercutée sur nos impôts de façon notable pendant un dizaine d'années. Quand on sait que les prévisions de coût de tous ces projets sont toujours très largement dépassées on ne peut qu'être très inquiets...

L'intérêt public ne saurait être confondu avec celui des aménageurs. Une débauche de grandes infrastructures de transport est à l'étude ou en cours de réalisation, **avec des coûts faramineux**, en France et dans notre région (LGV, contournement autoroutier de Bordeaux, A65, aménagements divers). Il apparaît à propos de tous ces projets, **de façon notoire, une forte discordance entre décideurs (gouvernement, grands élus) et gens du terrain (citoyens, élus de base) sur la pertinence de ces projets, la vision à long terme, la notion de Développement Durable - dont ces décideurs devraient réviser la définition...Il serait temps qu'ils remettent les pieds sur terre et se rapprochent des citoyens. Il serait bon, en premier lieu, qu'ils admettent que leur fonction n'induit pas systématiquement qu'ils détiennent la vérité.**

Nous considérons en particulier très désagréable de devoir payer au prix fort des infrastructures de transport dont l'utilité est fortement contestée, plus ou moins privatisées, qu'on veut nous imposer contre notre gré, et qui n'apporteront que des nuisances aux territoires traversés.