

**Mobilité**

**Enquête publique relative à la LGV  
Bordeaux - Toulouse  
Contribution des élu-es régionaux EELV**

**Europe Ecologie - Les Verts soutient :**

- **Le réaménagement des lignes existantes**
- **La reprise des études sur la ligne POLT (Paris, Orléans, Limoges, Toulouse)**
- **Le développement des transports collectifs de proximité**

**Monsieur le Commissaire enquêteur,**

Depuis 1960, date de la décision de recherche d'un turbotrain à grande vitesse (TGV), presque 60 ans ont passé.

Si l'on peut toujours se féliciter de la prouesse technique, du succès industriel, un bilan est cependant nécessaire, tant en 60 ans le monde a changé. Plusieurs rapports de la Cour des Comptes ont souligné l'essoufflement du modèle TGV-LGV. Guillaume Pépy dans le Figaro du 6 novembre déclare que « nous (SNCF et RFF) avons depuis plusieurs années remis en cause la politique du tout-TGV en donnant la priorité aux trains de la vie quotidienne et au réseau existant ». Le moment de la décision des collectivités approche avec des conséquences irréversibles. C'est pourquoi, il nous paraît nécessaire de façon démocratique, d'informer les habitantes de nos régions des fortes interrogations qui doivent être publiquement posées avant toute décision irrévocable.

En effet, plusieurs aspects sont maintenant à considérer différemment :

- sur le plan de l'investissement : aujourd'hui, l'Etat n'est plus en capacité de financer seul des infrastructures nationales. Il a créé le « Partenariat-Public-Privé » afin d'attirer des capitaux en échange de la concession de certaines lignes. Ne

pouvant financer la part restante, dans le cas de cette LGV il met à contribution les collectivités locales (intercommunalités, départements, régions) afin qu'elles prennent en charge une part du financement public.

- sur le plan de l'aménagement du territoire : plusieurs analyses remettent en cause le bénéfice apporté par les LGV à un aménagement harmonieux de l'ensemble du territoire traversé par ces lignes et le non réponse que ces lignes apportent aux usagers dans leur besoins de mobilité quotidienne

- sur le plan du fonctionnement : la pertinence d'une technique permettant théoriquement d'atteindre des vitesses de 350 km/h mais créatrice de nuisances et consommatrice d'énergie, est posée notamment au sein de RFF. La rentabilité de tels coûts d'investissement n'est pas assurée même en augmentant de plus de 30% le prix des billets par rapport au coût actuel. Ces constatations nécessitent de confronter vitesse et coût d'investissement.

- sur le plan environnemental : la disparition de terres agricoles et de zones protégées que génère l'aménagement de LGV va à l'encontre de décisions prises par ailleurs dans certains schémas comme le Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

**Chiffres clés**

- 8,3 milliards d'euros : coût estimé de la LGV Toulouse - Bordeaux

- 2 milliards d'euros : coût estimé de la rénovation de la ligne existante

- Une différence de 6 milliards d'euros pour 20 minutes gagnées

- Un financement à hauteur de 423 millions d'euros de la Région Midi-Pyrénées

- 94% des usagers du rail utilisent les transports dits du quotidien contre 6 les TGV

## L'investissement

### Un projet couteux pour les budgets des collectivités locales.

Le cout aux kilomètres de la LGV a connu une forte inflation entre 2010 et 2014 : de 5 à environ 25 millions. Le montant de la facture, pour le tronçon LGV Bordeaux-Toulouse s'élèvera aux alentours de 8,3 milliards d'euros sans compter les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse (La Dépêche du 23 octobre 2013 citant Monsieur Frédéric Cuvillier) En les comptant le montant avoisine les 8 milliards d'euros. Le projet de réaménagement de la ligne existante est évalué lui à environ 2 milliards d'euros.

Actuellement, le trajet Paris-Toulouse dure 5H17. Après la mise en place de la LGV Tours-Bordeaux et un aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse, la durée du voyage ne serait plus que de 3H33. Avec la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse, la durée serait réduite à 3H14 avec un arrêt à Bordeaux. Différence de temps : environ 20 minutes. Faut-il dépenser 6 milliards de plus pour un gain de temps de 20 minutes uniquement ?

*(Source sur le temps de trajet : Note GPSO remise en commission Transport au Conseil Régional Midi-Pyrénées de Novembre 2010)*

### Un projet sans financement assuré

Alors que les collectivités territoriales sont mises à contribution pour ce projet national, au même moment, l'Etat baisse considérablement les dotations à ces mêmes collectivités locales. De nombreux Conseils Généraux ne peuvent déjà plus équilibrer leurs budgets et le Conseil général de Haute-Garonne a, lors de la séance plénière d'Octobre 2014, averti qu'il n'était pas en mesure de financer les 600 millions d'euros aujourd'hui annoncés et ne provisionnerait pas de ligne budgétaire pour 2015. Le Conseil Régional de Midi-Pyrénées verra ses dotations baisser de 150 millions d'euros d'ici à 2017.

Le 23 octobre 2013, le Ministre Frédéric Cuvillier déclarait dans la Dépêche que le financement de la LGV Toulouse-Bordeaux reposerait sur le budget alloué à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) abondé par l'écotaxe poids lourds, qui devait, en faisant acquitter au secteur des transports le coût d'utilisation de la route, dégager des ressources pour financer les alternatives moins polluantes et moins dépendantes des combustibles fossiles comme le rail.

La suppression de cette taxe annoncée par Madame Ségolène Royal, Ministre de l'Ecologie, ne peut que provoquer de grandes interrogations sur ce sujet,

d'autant plus que l'Etat va devoir rembourser la société Ecomouv.

Comment va donc être financé ce projet de LGV ? Nous attendons toujours des réponses claires. De son côté la Cours des Comptes donne une réponse dans son rapport présenté en octobre intitulé «La Grande Vitesse Ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence» en pointant les limites des lignes à grande vitesse françaises et en appelant à une « attitude réaliste et rationnelle » des pouvoirs publics.



## L'aménagement du territoire

### Un projet au détriment des trains du quotidien

Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse avec objectif 3h14 entre Toulouse et Paris ne desservira aucune autre ville de la Région Midi-Pyrénées et d'Aquitaine (*source RFF*). Les territoires non desservis par la LGV risquent d'être perdants sur deux tableaux. Tout d'abord, les populations devront rejoindre la ville desservie par la LGV puisque l'offre des lignes de proximité ou inter-cités est diminuée voire supprimée (exemple LGV Est). Le temps gagné sur la LGV est perdu en allant aux gares LGV, construites hors des centres-villes au détriment des terres arables. Ensuite, les horaires sont adaptés pour la liaison principale vers Paris et ne prennent plus en compte les besoins locaux.

Si les autres départements et villes moyennes sont oubliés pour les dessertes, ils ne le sont pourtant pas pour la contribution financière : ceci représente une double peine pour leurs habitants. Les trajets quotidiens deviennent un enjeu pour les années à venir. Le nombre de passager-es sur ces trains régionaux (TER) est amené à fortement augmenter selon la SNCF. Le financement par les Régions d'une part de l'infrastructure ne permettra pas de continuer la modernisation des TER à un rythme satisfaisant. Les usager-es recherchent pourtant des alternatives à la voiture dans leurs transports du quotidien, notamment depuis la flambée du prix du pétrole.

## Le faux argument du Fret

Enfin, le flux de marchandises circulant tous les jours a explosé avec la mondialisation. Pour autant, la filière transport de marchandise ferroviaire (FRET) est en déclin depuis plusieurs années, en occupant moins de 15% du trafic total de marchandises. Un déclin organisé par l'Etat et la SNCF, qui soudainement pour justifier la LGV s'intéressent à nouveau au fret ferroviaire alors que de nombreuses lignes ont été abandonnées.



## Le mirage de la ville LGV

En matière d'aménagement du territoire, nous devons également insister sur le mirage de la ville LGV.

Les promoteurs de lignes à grande vitesse prévoient la création d'emplois, la dynamisation des quartiers-gares, le développement du marché de l'immobilier, l'accroissement du tourisme et encore bien d'autres miracles pour nos territoires dans leur ensemble. Pourtant de telles affirmations semblent difficiles à corroborer.

Les infrastructures comme la LGV n'apparaissent pas comme un facteur explicatif de l'installation de la population dans les villes. Ainsi, en 2012, le Journal des entreprises établissait le classement des agglomérations les plus dynamiques. Nous retrouvons alors Toulouse, Montpellier, Rennes, Nantes, Lyon, Bordeaux, Paris et Nîmes parmi les 8 premières, soit à ce moment-là une grande majorité sans desserte LGV. L'INSEE dans son « 6 pages n°154 de décembre 2013 » (chiffres 2008) indiquait que les aires urbaines les plus attractives sont celles de Toulouse, Perpignan, Saint-Nazaire, La Rochelle et Poitiers. Là encore peu de desserte LGV dans ces territoires.

L'attractivité territoriale dépend aussi des services offerts aux citoyen-es, de la qualité du cadre de vie, de la mise en valeur du milieu naturel et bâti, du patrimoine culturel... Sur le plan de l'emploi, le développement de LGV provoque une concentration de l'activité autour des grands centres urbains déjà bien pourvus au détriment des territoires périphériques. Rolan Ries (maire de Strasbourg et ancien sénateur) indiquait ainsi devant la Commission Développement Durable du Sénat le 18 avril 2013 « attention à cet aménagement du territoire qui conforte surtout les grandes métropoles, sans bénéficier toujours aux autres territoires ».

## Le fonctionnement

### Pourquoi 300 km/h ?

Cette question financière est doublée d'une question technique. Actuellement, en Allemagne, en Suisse, en Autriche, aux Etats-Unis, les lignes rapides ne dépassent pas 220 à 250 km/h, car au-delà les contraintes techniques, le coût des aménagements, les consommations d'énergie créent des surcoûts et des nuisances rendant négatifs tout gain de vitesse. C'est l'avis même de l'ancienne directrice de la stratégie de RFF Madame Dominique Wallon qui déclarait dans le Monde 2 du 18 juillet 2008 que « si on réalise un maillage fin du territoire en lignes à grande vitesse, en favorisant les transversales et en assurant la qualité des correspondances et la régularité des horaires, une performance de 220 km/h semble suffisante. Et cela permettrait de mieux maîtriser les consommations d'énergie et les nuisances sonores. » Propos confirmés par le Président de la SNCF lors d'un séminaire en Septembre 2010 repris par Le Monde daté du 28 septembre de la même année en annonçant que le développement du TGV passe au second plan au profit du « train du quotidien ».

### Un projet qui se fera au détriment des usagers.

La mise en place de TGV sur des LGV, implique l'augmentation significative du prix du billet. L'exemple de la ligne TGV Est Paris-Strasbourg est éloquent : 20 à 30 % d'augmentation des tarifs par rapport aux tarifs des liaisons par trains Corail. Guillaume Pépy (Directeur de la SNCF) dans une interview au journal Libération du 17 décembre 2008 reconnaît « que la construction accélérée du réseau (LGV) entraîne une hausse des péages et au final une hausse du billet grande vitesse. Il sera financé par le contribuable et par le voyageur ». De plus, la faiblesse du trafic sur la LGV (de 40 à 60 circulations/jour) ne permet pas d'autofinancer l'exploitation de la LGV au regard des normes exigeantes d'entretien, il faut donc trouver des contreparties.

## L'environnement

### Un projet destructeur de biodiversité et de terres agricoles

Le trafic routier représente 85% des émissions de gaz à effet de serre. (chiffre de la SEPANSO - mars 2010). Or nous l'avons indiqué, la LGV ne desservira que peu de villes et les financements consacrés vont limiter les financements pour les trains du quotidien qui eux seraient une réponse à la baisse des GES par la concurrence de la voiture. La LGV n'est pas un outil de lutte contre le changement climatique à la hauteur des enjeux.

De plus dans ce projet figure également la création d'une gare à Bressols (82) qui va à l'encontre de toutes les politiques de lutte contre l'étalement urbain qui augmente indirectement la contribution des villes au réchauffement climatique par l'expansion urbaine artificielle ainsi créée.

Cette expansion urbaine artificielle se concrétise aussi par des revêtements urbains qui favorisent le ruissellement des eaux, posent des problèmes d'érosion et gênent le rechargement des nappes phréatiques et altèrent la biodiversité.

Pour tracer au plus vite (tout en rallongeant de plusieurs kilomètres la distance par rapport à la ligne existante), RFF a choisi délibérément de faire passer des lignes nouvelles y compris à travers des espaces naturels. Ces tracés sont destructeurs de l'environnement et impactent de façon irréversible de nombreux milieux naturels remarquables et sensibles.

Ce projet de LGV c'est la destruction de 3 700 hectares de terres agricoles et forestières, 34 hectares de site NATURA 2000, 86 hectares de site ZNIEFF, 1650 hectares de sites écologiques.

Et ce ne sont pas les « mesures compensatoires » qui pourront dédommager les dégâts causés à la nature. Bien au contraire, cette démarche initie une nouvelle marchandisation, celle de la biodiversité. Donner ainsi un prix à la nature est la faire rentrer dans la sphère économique. Si l'on définit un prix à toute chose, elle peut donc être achetée, vendue ou dénaturée.

## Des solutions alternatives trop vite écartées

Des solutions alternatives existent et permettent de diminuer les coûts d'investissement, tout en améliorant le service aux territoires et aux habitants. Mais ces options ont été écartées par RFF.

Le projet de réaménagement de la ligne existante qui permettrait de relier Toulouse à Bordeaux en 3h33 est évalué à environ 2 milliards (source : étude indépendante sur l'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse financée par le Conseil Général du Lot-et-Garonne et de nombreuses communes de Gironde, du Lot-et-Garonne et du Tarn-et-Garonne).

Actuellement et comme nous l'avons expliqué précédemment, le trajet Paris-Toulouse dure 5H17. Avec la mise en place de la LGV Tours-Bordeaux et un aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse, la durée du voyage ne serait plus que de 3H33. La

construction du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest avec la nouvelle ligne à grande vitesse, réduirait la durée à 3H14, avec un seul et unique arrêt à Bordeaux.

Différence de temps : environ 20 minutes.

## Faut-il vraiment dépenser 6 milliards d'euros supplémentaires pour un gain de temps de 20 minutes seulement ?

Pour trois fois moins cher, la modernisation de la ligne classique Bordeaux-Toulouse permettrait :

- L'amélioration de la sécurité et des conditions de vie des riverains
- Une sauvegarde de l'espace rural (2400 hectares de terres agricoles et forestières sauvegardées)
- Le maintien et l'amélioration de dessertes locales
- La suppression des passages à niveau
- Le contournement du cloître de Moissac (82)
- Une consommation énergétique maîtrisée
- Des vitesses raisonnablement élevées entre Bordeaux et Toulouse (220km/heure maximum).

## A la vue de ces arguments, le groupe des élus régionaux EELV s'oppose fermement au projet de LGV Bordeaux Toulouse.

### Nos questions

• *Compte tenu des économies réalisées et de l'impact moindre, pour quelles raisons le choix du réaménagement des lignes existantes n'a-t-il pas été fait ?*

• *Y-a-t-il un redémarrage des études sur la ligne POLT (Paris, Orléans, Limoges et Toulouse) envisagé quand on sait que pour aller de Toulouse à Paris c'est 676 kms par Limoges et 824 kms par Bordeaux ?*

• *Quel est le plan d'investissement à ce jour prévu pour ce projet de LGV au regard de la suppression de l'écotaxe, des décisions de certains conseils généraux et d'autres collectivités territoriales. Assistera-t-on au retour de l'outil scandaleux du partenariat public privé ?*

• *Y-a-t-il des contreparties prévues de la part de l'Etat en direction des collectivités territoriales pour le développement des transports collectifs de proximité ?*