

Projets de TGV : Les raisons d'une opposition

Le Grenelle de l'environnement a prévu 2000 km de lignes nouvelles à grande vitesse (LGV) d'ici 2020 en France avec une dépense à la charge du contribuable de 103 milliards d'euros. Sur l'exemple du projet de LGV au sud de Bordeaux où une enquête publique est prévue pour 2013, Simon Charbonneau donne les raisons générales de l'opposition de principe aux nouvelles LGV.*

Alors même que Réseau de France se débat aujourd'hui dans un déficit faramineux, les projets de lignes à grande vitesse pour le sud-ouest comme ailleurs se sont multipliés. Après la LGV Tours/Bordeaux qui a échappé à la procédure du débat public pour entrer directement au stade de l'enquête publique en janvier 2005 et dont le chantier a débuté en 2011, c'est le projet de la LGV «Sud Europe Atlantique»(SEA) au sud de Bordeaux qui a été soumis à la procédure du débat public pour la branche Bordeaux/Toulouse en 2005, puis celui vers Hendaye l'année suivante. L'enquête publique devrait intervenir en 2013, la mécanique administrative ignorant totalement l'opposition à ce projet. A l'unanimité, le Conseil régional d'Aquitaine, tous groupes politiques confondus à l'exception des Verts soumis à une intense mobilisation associative, a donné son feu vert (si j'ose dire!) à ces projets pharaoniques dont les investissements se comptent en plusieurs dizaines de milliards d'euros au niveau national pour les 2000 km de voies nouvelles actées par le Grenelle de l'Environnement, lui-même approuvé par les grandes associations nationales de protection de l'environnement. Il s'agirait de gagner, grâce à ces équipements, une heure entre Paris, Bordeaux et Toulouse en attirant ainsi une partie de la clientèle empruntant l'avion, une hypothèse actuellement remise en question par le «low cost». [...]

Opposition de principe à toute ligne nouvelle

[...] A l'occasion de la mobilisation contre le projet Bordeaux/Toulouse, un nouveau positionnement associatif a vu le jour, à savoir celui d'une opposition de

principe à toute ligne nouvelle, compte tenu des impacts sur les derniers espaces naturels restés encore non «aménagés» en Aquitaine et du montant des investissements prévus, *la modernisation des voies étant privilégiée.* [...]

Petites villes délaissées

[...] Il existe plusieurs motifs à cette opposition de principe.

En premier lieu, il y a la nature même de cette technique ferroviaire de transport à grande vitesse qui est conçue pour relier uniquement les grands centres urbains au détriment des villes petites et moyennes situées sur l'itinéraire, autrement dit, elle pousse à la concentration en matière d'aménagement du territoire. Plus précisément, pour le milieu rural, c'est une véritable catastrophe car il n'y a aucun échangeur prévu comme pour les autoroutes. Des villages, des hameaux et des familles seront dorénavant «enclavés» et isolés les uns des autres, sans compter l'impact écologique de ces nouvelles infrastructures linéaires qui ne fera alors que s'ajouter à celui représenté par les autoroutes existantes. Quel que soit le tracé adopté, ce seront de nouveaux espaces naturels et de nouvelles terres agricoles qui vont être sacrifiés une fois de plus sur l'autel du *développement, en particulier pour le Sud Gironde. Il faut aussi y ajouter les effets de coupure si négatifs pour la faune sauvage qui ne seront pas beaucoup atténués par les quelques passages à gibier consentis à titre d'alibis par le maître d'ouvrage dont l'efficacité n'a jamais été reconnue. Faut-il le rappeler? La LGV comme l'autoroute assèche le mi-*

lieu rural et exclut les villes et les régions laissées pour compte du «progrès»! [...]

Moderniser l'existant

[...] Mieux vaudrait se contenter d'utiliser les voies existantes en les modernisant, même si cela fait perdre une heure tous les cinq cents kilomètres. Cela est aujourd'hui d'autant plus vrai que les fameux TGV-pendulaires, un moment retenus par la SNCF, pourraient constituer une réponse technique crédible dans ce domaine, du moins pour ceux qui cherchent à tout prix à gagner du temps.

Enfin, sur le plan social, il faut rappeler la très grande majorité de population est d'abord intéressée par l'existence de transport de proximité efficaces, et non pas par ces lignes qui s'adressent en fait à une clientèle de privilégiés qui est la même que celle des transports aériens. Mais par delà les questions posées par ce dossier, il faudra également bien qu'un jour, contraint et forcé, l'homme moderne accepte de voir sa vitesse et sa mobilité limitées, en un mot de *se désintoxiquer de la vitesse, du moins s'il veut encore vivre dans un monde à l'échelle humaine et une nature encore présente dans notre quotidien.* [...]

CHARBONNEAU Simon, Projets de TGV : les raisons d'une opposition, *L'Ecologiste*, n° 37 juillet-septembre 2012, p 45-47

* **Simon Charbonneau** est maître de conférences honoraire à l'Université Bordeaux I, spécialisé dans le droit à l'environnement. Il est le fils de Bernard Charbonneau (1910-1996) l'un des pionniers de la pensée écologique en France.