



Une force pour la nature

Positionnement de la SEPANSO sur les LGV

1.- Rappel historique

Le développement du système TGV date des années 70. A cette époque, le lancement du système avait un double but :

- D'abord, irriguer le territoire national par un réseau modernisé de chemin de fer, s'inscrivant dans une perspective volontariste d'Aménagement du Territoire.
- Ensuite, mettre ce réseau en position d'alternative à la tentation de développement d'un Réseau aérien qui aurait mis les principales métropoles du territoire national à quelques heures de la capitale. Comme on le voit, c'est une vision « hyper-centralisatrice », celle qui a dominé pendant le XIXe siècle et les trois quarts du XXe siècle.

Ces deux finalités ont eu pour effet, par leur logique de modernisation et d'aménagement du territoire, de conduire les écologistes des décennies 70-80 à juger « acceptable » le système TGV, malgré les problèmes déjà perceptibles et déjà analysés à l'époque.

Géographes et économistes discutent encore du résultat de la première option. Elle a été reconnue comme positive de façon générale, à partir des hypothèses de départ, et ce n'est que quelques décennies plus tard (disons en gros à partir de 2000) que le principal effet négatif a été mis en évidence, un effet lié très étroitement au facteur vitesse. Comme prévisible, le système a polarisé positivement les extrémités des lignes : en général, des métropoles régionales, aux dépens des pôles urbains intermédiaires sur lesquels les lignes, par définition, faisaient l'impasse.

Tout autant pour des raisons de capacité des lignes que de sécurité, la grande vitesse à la française (>250 km/h) ne supporte pas le partage des lignes avec des convois lents, malgré les affirmations de ses défenseurs. Il n'existe aucun cas de ce genre en France. Cela ne serait possible qu'avec des vitesses telles que celles pratiquées par nos voisins européens. Cette vitesse élevée impose également une distance de séparation des voies¹ un peu plus importante que sur les lignes classiques afin de limiter les effets de souffle lors des croisements. Ceci a conduit à vouloir créer systématiquement des lignes nouvelles dédiées à la grande vitesse plutôt que de réutiliser le réseau existant.

Compte tenu des contraintes de pente et de courbure imposées par la grande vitesse d'exploitation recherchée, la construction de lignes nouvelles à grande vitesse occasionne des dommages environnementaux très importants et totalement irréversibles sur leur tracé, et impose des contraintes très lourdes (altération des paysages, coupures de voirie, bruits et vibrations, dépréciation du foncier) aux nouveaux riverains qui, des lignes nouvelles, ne subissent que les inconvénients. En effet, non seulement ils ne bénéficient pas de la desserte

¹ Entraxe porté à 4,50 m pour une LGV prévue pour 350 km/h contre 4,20 m pour une LGV à 300 km/h ou 3,72 m, 3,67 m ou même parfois moins, sur le réseau classique.

par TGV qui sera réservée aux métropoles situées aux extrémités des lignes, mais encore ils perdent la qualité du service jusque là offert par le réseau classique puisque les efforts financiers très importants consentis en direction des lignes nouvelles se traduisent systématiquement par un abandon progressif des lignes qui assuraient la desserte fine des territoires.

Aujourd'hui, les Régions ont pris le relais pour les dessertes locales, Le système des TER s'efforce de compenser non sans difficultés la polarisation des villes extrêmes. Mais c'est une des raisons qui a soulevé peu à peu, et de plus en plus vigoureusement, une profonde remise en cause des LGV par les populations régionales, réduites à voir passer les trains - comme les vaches...

RFF reste totalement sourd à ce questionnement, au nom des données de rentabilisation des lignes, et refuse de prendre en considération le nécessaire équilibre entre les divers pôles d'un territoire.

Quant à la deuxième problématique (concurrence de l'avion), tout le monde convient que c'est plutôt une réussite. Il a fallu attendre l'essor des compagnies low cost, dont le principe est de faire appel aux subventions régionales, pour voir décoller quelques lignes aériennes qui ne pourraient vivre sans elles. Toutefois, ces vols ne sont la source que de 3% des émissions de GES dues aux transports, à rapprocher des 85% générés par les transports routiers -dont plus de la moitié par les voitures particulières, sur des trajets trop courts pour être captés par les TGV.

Le train est cher et il n'y a pas que la vitesse qui rentre en ligne de compte dans le choix du moyen de transport. Si, pour amortir les investissements lourds de lignes nouvelles, et en raison des exigences européennes, le prix du billet de TGV augmente encore, l'avion a encore de beaux jours devant lui, jusqu'à l'augmentation fatale du prix de l'énergie qui ne saurait tarder...

Concernant le report modal de la route au rail, il importe de ne pas tirer prématurément des conclusions. D'abord concernant la voiture : elle est assez peu utilisée sur les trajets desservis par les TGV. Parmi ceux qui font ce choix, quels sont ceux qui changeront pour le train quand celui-ci mettra une heure de moins grâce à la LGV alors que cela leur coûtera plus cher ? A l'inverse, l'abandon des dessertes locales a plutôt tendance à jeter sur les routes des gens qui auraient pris le train...

Concernant le fret routier, on voit ce qui en est avec la baisse continue du fret ferroviaire et le développement de la branche transport routier de la SNCF depuis qu'on fait des LGV...

Au final, un bilan bigarré, qui a pendant plusieurs décennies marqué une sorte d'étape jugée positive du réseau ferré français. Il faut noter au passage que les gouvernements successifs ont également compté sur les gigantesques chantiers que sont les LGV pour soutenir le secteur du BTP et l'emploi qui l'accompagne. Que cet emploi soit très largement sous-traité à des sociétés étrangères n'a pas posé de problème moral aux maîtres d'ouvrages...

2.- Ce bilan est aujourd'hui remis en cause, pour plusieurs raisons.

On vient de le voir, un des points clés de la « doctrine TGV » était le gain de temps et de mobilité. Cette base était justifiée par le report modal de l'avion et de la route vers le rail que l'on en espérait.

Il suffit d'examiner les chiffres pour constater que le report modal n'a été que limité. Même si on tient compte des « accidents » qu'entraînent des événements comme le 11 Septembre new-yorkais ou, plus proche de nous, l'actuelle « crise économique », avec un ralentissement du transport aérien, les autres modes ont tenu bon. Il suffit de voir le « toujours plus de camions et de bagnoles », et la croissance du transport aérien, pour se rendre compte que le TGV n'a tenu ses promesses sur ce point qu'à la marge.

Evidence aussi, que la persistance de la construction d'autoroutes. Ce n'est pourtant pas faute d'affirmations péremptoires lors des Grenelles. Mais les Aquitains sont bien placés pour mesurer ce que valent les serments de nos grands élus (A 65, A 63, A 650, etc). Et le « *mur de camions* » de l'A 10 n'est pas un mythe, mais une triste réalité.

2.1. Changement climatique et biodiversité

Depuis les deux décennies qui ont vu le succès immédiat des TGV, de nouvelles données sont venues se combiner pour sonner l'alarme sur les grands équilibres écologiques de la planète. C'est de fait une crise écologique majeure qui s'est ainsi développée.

Un des dangers qui pèsent sur la planète aujourd'hui est en effet **le changement climatique** dont le volet anthropique est dû pour l'essentiel aux transports, à la production d'énergie, à la déforestation et à l'artificialisation des sols agricoles. Les rapports successifs de l'ONERC ont montré combien ce problème doit être pris en charge sans traîner par la communauté internationale. Et l'économiste N. Stern a montré (et il persiste dans ses toutes dernières interventions) combien tout retard à agir se paierait financièrement de façon très lourde.

Le Protocole de Kyoto a été la première étape de cette prise en charge. Mais on sait clairement aujourd'hui que la tâche prioritaire est d'aller plus loin, et de véritablement **décarboner** les économies. Certains en ont profité pour essayer de faire passer à cette occasion l'énergie nucléaire (via l'électricité) comme « propre », mais les écologistes (voir les « Cahiers » de Global Chance) ont montré que le bilan du nucléaire est bien moins bon que celui qu'assurent ses promoteurs. Et nombre de problèmes, qui sont autant d'impasses, grèvent aussi cette voie : danger d'accident, rejets en continu, problème non résolu - voire insoluble - des déchets, problème enfin de la ressource.

Un autre paramètre se révèle aujourd'hui potentiellement lourd de danger : la communauté scientifique ne peut que constater l'accélération de la perte de la biodiversité. Essentiellement en raison des activités humaines : déforestation massive, alors que les forêts - la biomasse plus généralement - constituent un des meilleurs stockages naturels du carbone, artificialisation des territoires naturels par l'urbanisation et la construction d'infrastructures, fragmentation et cloisonnement définitif avec perte d'habitats, atteinte aux équilibres des écosystèmes marins, alors que les océans sont un des grands « pièges » à carbone. On ne peut donc que constater la convergence entre ces deux impératifs : décarboner les économies, et protéger ou restaurer la biodiversité.

2.2.- La vitesse, un facteur à reconsidérer...

La donnée de base des LGV, c'est la vitesse. Aujourd'hui, les TGV circulent à environ 300 kmh. Le « modèle » de demain, l'AVC, est prévu pour circuler à environ 360 kmh. Si on peut comprendre, sinon admettre, la fascination des ingénieurs pour la vitesse, au début de « l'ère » des TGV, on ne peut éviter de poser la question de la Grande Vitesse dans le contexte de la crise écologique et climatique actuelle.

Sachant que le coût énergétique de la traction croît *en gros* proportionnellement au carré de la vitesse, et que ce coût doit être traduit en équivalent carbone (ce n'est hélas pas demain qu'on fera rouler des TGV avec les énergies renouvelables), on ne peut que constater que la Grande Vitesse est un facteur aggravant du changement climatique, d'autant que la solution adoptée – la construction systématique de lignes nouvelles dédiées – se traduit par un bilan carbone désastreux, via une large déforestation et/ou la mise à mal de vastes territoires agricoles, amputant d'autant la capacité de stockage de CO₂ par la végétation et par une perte de biodiversité tout aussi problématique, pour ne rien dire de la perte de capacité de production alimentaire, compte tenu de la destruction et de la fragmentation des territoires. C'est en particulier le cas en Aquitaine, tant avec l'A 65 qu'avec les tracés projetés des LGV Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse.

Pour autant, il n'est certes pas question, en terme de progrès, de revenir aux allures des tortillards des années 40. Mais il nous semble indispensable aujourd'hui de « lever le pied », et d'accepter de définir un compromis entre les 300 km/h du TGV et les 100 km/h des trains du passé c'est-à-dire une vitesse assez élevée pour intégrer les progrès technologiques de base, mais de façon limitée pour ne pas aggraver les déséquilibres climatiques et énergétiques. Il nous semble, à la SEPANSO, qu'une vitesse *de l'ordre de* 220 km/h, telle que pratiquée sur le réseau à grande vitesse de nos voisins européens et pratiquée d'ailleurs en France sur les grandes lignes « non-LGV », pourrait constituer un compromis acceptable.

2.3.- Respect de la biodiversité et tracés des LGV

Comme on l'a vu en introduction, la grande vitesse à la française (300 km/h et plus) exige la construction ex nihilo de lignes nouvelles dédiées. Ceci s'accompagne de la recherche de nouveaux tracés, qui sont choisis, la plupart du temps, non en fonction de la géométrie et des contraintes physiques des territoires, mais en fonction du coût des acquisitions foncières à effectuer et de la densité de population impactée, synonyme de capacité d'opposition.

C'est ainsi que plutôt que chercher à suivre les corridors existants, plus courts, RFF a choisi délibérément de faire passer ses lignes nouvelles du projet GPSO dans les derniers grands espaces encore préservés et non fragmentés d'Aquitaine, suivant en cela le très mauvais exemple donné par les constructeurs d'autoroutes. C'est d'autant plus inadmissible que ces espaces présentent la double caractéristique d'être forestiers, donc de participer à la capture du CO₂ atmosphérique, de préserver la qualité de la ressource en eau, et d'être encore préservés et riches en biodiversité floristique, faunistique et d'habitats.

Dans ce contexte, ces tracés hautement destructeurs qui ont la préférence de RFF et des décideurs sont totalement inacceptables. La SEPANSO s'est largement expliquée là-dessus. On soulignera que pour des raisons techniques, ces lignes ne sont même pas susceptibles d'être jumelées avec les autoroutes A62 ou A65 et constitueraient une seconde saignée quasi parallèle.

Ce n'est pas la parodie de consultation de RFF, dans le cadre des GPSO, qui a pu faire illusion. Et ces choix, sacrifiant des milliers d'hectares de forêt et *impactant de façon irréversible de nombreuses zones naturelles irremplaçables*, dont plusieurs sites Natura 2000, ont laissé un goût amer aux populations concernées, qui ont pu constater à quel point leurs souhaits étaient comptés pour du beurre.

De là la montée de la colère dans la région, les assistances de plus en plus nombreuses lors des manifestations d'opposition ; de là la « *Charte d'Hendaye* » et la participation, en nombre de plus en plus sensible, d'élus locaux à l'écoute des populations.

Cette révolte n'est pas le fruit d'un quelconque travail de sape des ONG mais la conséquence du mépris scandaleux avec lequel RFF a traité les objections, suggestions et propositions diverses qu'ont apporté, de façon parfaitement constructive, au cours des débats publics, lesdites ONG, les élus de terrain et les populations concernées.

Mais comme on sait, il est plus facile d'accuser son chien d'avoir la rage que de chercher à comprendre pourquoi il grogne.

Ajoutons, et c'est une situation à propos de laquelle les associations interpellent Bruxelles, que **le programme initial de l'UE, dit TEN-T², prévoyait en clair que les tracés des nouvelles LGV devaient se situer « au plus près de l'existant », sans ouverture de nouveaux corridors.** C'est ce que les associations n'ont cessé de réclamer à propos de la LGV-SEA, rappelant que la voie directe vers l'Espagne avait vu s'y établir de nombreux records de vitesse de la SNCF, qu'elle est plus courte de près de 60 km que le tracé arrêté, et que de plus, le « **recyclage de l'existant** » aurait permis de desservir la zone d'habitat dense du Bassin d'Arcachon et le secteur d'Orthez. Le même « recyclage » aurait permis, sans difficultés majeures, un tracé du projet Bordeaux-Toulouse à un coût moindre, et avec une moindre atteinte à la biodiversité.

De tout cela, après les arbitrages de RFF, il ne reste rien qu'un immense gâchis dans le pan le plus intact de la forêt landaise et la mémoire d'un arbitraire méprisant, qui soulève désormais la colère à peu près partout. La « **Charte d'Hendaye** », c'est cela.

3.- Finances, finances

Le communiqué de presse³ de la FNAUT du 29 Janvier 2010 et la tribune libre intitulée « *L'extension du réseau des LGV est nécessaire* » publiée le jeudi 18 février 2010 dans le journal Sud-Ouest sous la plume du président de cette fédération font rappel du rapport Mathieu-Pavaux (2003) pour affirmer qu'en terme de concurrence avion-rail (une finalité, ainsi qu'on l'a rappelé en introduction **acceptée au début des programmes TGV par les ONG**), on en serait à peu près à la moitié. On aimerait bien que nos collègues tiennent compte de ce que 7 années sont passées depuis ce rapport, tandis que se développaient des lignes *low-cost*, grâce aux subventions des diverses collectivités territoriales et autres CCI (qui, au prétexte d'un développement économique qui reste à prouver, portent à la fois les projets de LGV, d'autoroutes et de terminaux aéroportuaires). Ces lignes s'efforcent d'exploiter quelques liaisons jugées « *rentables* » après subvention, mais non sans inconvénient pour les collectivités, soumises de ce fait à un chantage permanent⁴.

A noter qu'une étude de l'institut Sweden Nature's Associates⁵ vient de paraître : cette étude explique que les émissions de CO₂ produites par la construction d'une LGV nécessitent de très importants transferts de trafic de la route et de l'avion pour justifier le bilan CO₂. Cela ne devrait donc être réservé qu'aux lignes à très fort trafic. Le même rapport préconise plutôt l'amélioration des voies existantes.

Il faut ajouter à cela qu'il en est de même du coût économique que du coût carbone. Seules sont « *rentables* » les lignes à très fort trafic. Dans le cas qui nous concerne, Tours Bordeaux

² À l'horizon 2020, le Réseau Trans Européen de Transports (RTE-T) devrait compter 89 500 km de routes et 94 000 km de voies ferrées, dont quelques 20 000 km de lignes à grande vitesse pouvant autoriser la circulation de trains à une vitesse d'au moins 200 km/h. (source document débat public 2006)

³ <http://www.fnaut.asso.fr/index.php/toute-actualite/39-communiqués-presse/178-reponse-aux-anti-tgv.html>

⁴ Le Monde 13 mars 2010 « Les collectivités locales soumises à un chantage permanent » par Bertrand Bissuel.

⁵ <http://istep2009.cedex.es/downloads/5-Kageson.pdf>

le serait peut-être, mais sans doute pas Bordeaux Toulouse et encore moins Bordeaux Espagne....

Or la récente crise est passée par là et un certain nombre des liaisons aériennes susceptibles d'être concurrencées par les LGV ont été supprimées, au grand dam des collectivités qui les subventionnaient et des populations qui en constituaient les cibles privilégiées. On aimerait bien aussi qu'avant d'accuser les ONG de saboter le principe de liaisons ferroviaires indispensables, nos amis de la FNAUT établissent clairement la liste des liaisons qui pourraient être gagnées par le TGV aux dépens des compagnies aériennes low-cost. Car ces liaisons se sont raréfiées. Alors aujourd'hui, quelle est la situation ?

D'autre part, nul n'ignore la situation financière dramatique de la SNCF en raison de la croissance des péages et du retard croissant dans l'entretien du réseau, dont tout le monde connaît aujourd'hui l'état déplorable. De même, nul n'ignore non plus la dette abyssale de RFF. Les problèmes de maintenance, l'usure accrue des rails, de l'alimentation et des caténaires qui croissent avec la vitesse sont trop rarement évoqués. Pourtant ceux qui voyagent et qui en font les frais soulignent que les petites minutes gagnées par une LGV semblent parfois dérisoires lorsqu'ils les comparent aux retards affichés par la SNCF.

En tout cas, au niveau financement, il faut noter que l'Etat demande aux régions et autres collectivités de participer au financement alors que sur un réseau international ou national mais non régional, ce n'est pas de leur compétence.

A noter également que la FNAUT met en avant l'argument du 3^{ème} aéroport parisien pouvant être évité grâce aux LGV. Mais paradoxalement Paris et l'Ile de France qui seraient les premiers bénéficiaires de l'opération, ne paieraient pas 1 seul euro, contrairement aux régions qui en subissent les dégâts... L'importance du sommeil des riverains de Roissy est-elle donc supérieure à celle des riverains des LGV ?

C'est que la construction de 2000 km de LGV pèse lourd en milliards d'€ des milliards qu'il serait probablement indispensable d'affecter *en priorité* à la remise à niveau du réseau. Est-il besoin de rappeler le nombre d'anomalies constatées sur celui-ci, les caténaires arrachées, les ballasts défailants, l'obligation de ralentissement des vitesses moyennes, etc. ?

Tout ça pour gagner quelques dizaines de minutes de trajet entre deux extrémités de LGV devenues des terminus de prestige, aux dépens de toutes ces villes traversées sans desserte...

D'autre part, écrire que si l'argent des LGV ne se portait pas sur ces programmes de LGV, il irait *forcément* sur « *les projets routiers ou autoroutiers concurrents* » part d'un présupposé : qu'il n'existe aucune instance d'arbitrage politique capable de modifier les choix d'aménagement. Or c'est bien de choix politiques essentiels qu'il s'agit là, et la responsabilité en revient au gouvernement.

N'y a-t-il pas là matière à débat, quand toutes les données du problème sont posées sur la table et que, contrairement à ses engagements, l'Etat n'a pas assumé le désendettement de la SNCF, comme il s'y était engagé lors de la création de RFF en 1997 ? Est-ce une façon adéquate de répondre à ce que, en son temps, on a appelé « l'Aménagement du Territoire » ?

Pour conclure.

Ces projets sont une conséquence d'une vision figée, datant de quelques décennies en matière d'aménagement du territoire par ceux qui la professent et qui ont avalé sans hoquet la tarte à

la crème que fut l'argument suprême des aménageurs d'autoroutes, de LGV, de ronds-points, de contournements, d'aéroports, bénis par leurs supporters politiques : *le « désenclavement »*, lequel, appliqué aux LGV, n'a concerné, lorsqu'il existait !, que les têtes de ligne. Les mêmes refusent de voir les aspects négatifs du système TGV, et surtout ne tiennent aucun compte de la « crise écologique » très grave sur laquelle s'accordent pratiquement tous les scientifiques.

En réalité, on a choisi – et ce fut un choix politique, encore une fois, derrière « l'écran » d'un choix technologique, une certaine façon de faire un certain Aménagement du Territoire qui a eu quelques justifications à une certaine époque, mais que l'évolution climatique, justement, risque de remettre largement en cause demain.

Que certains nient le problème, ne veuillent pas en débattre, ou accusent nos associations de pessimisme, révèle surtout une technocratie, un monde politique, et des chercheurs ou experts enfermés dans des certitudes périmées et frappés d'un autisme total, ainsi qu'on a pu le constater lors des séances dites de concertation sur les GPSO, via RFF.

Partant du principe que la mobilité ne peut croître indéfiniment sans conséquences graves pour l'environnement, le climat, et la biodiversité, rappelons pour finir les idées-force qui forment la base des demandes de la SEPANSO :

- 1. Recherche d'une mobilité soutenable, donc...*
- 2. Préférence du rail à la route et à l'avion mais pas n'importe comment...*
- 3. Abandon de la course à la grande vitesse...*
- 4. Plutôt recycler l'existant que créer des lignes nouvelles...*

En Aquitaine, cela se traduirait par l'abandon des projets de LGV de Bordeaux vers Toulouse et Hendaye projetés au travers des espaces naturels et par une modernisation et une optimisation, à moindre coût environnemental et financier, du réseau existant.

Pierre DELACROIX
Président d'Honneur de la SEPANSO
Président d'Honneur de France Nature Environnement