

Société | Tribune libre - LGV, obstination n'est pas raison

Après les assises du ferroviaire et les rapports Mariton, Auxiette, Bianco, Mobilité 21 préconisant de « sortir de la logique du toujours plus vite » et de « donner la priorité à la rénovation du réseau existant et aux trains du quotidien », l'enquête publique sur les GPSO émet un avis défavorable clair et sans ambiguïté.

Si les enquêteurs reconnaissent quelques aspects positifs, « les insuffisances et faiblesses » sont majeures : un gain de temps « peu probant » entre Bordeaux et Dax, « une infrastructure lourde et coûteuse pour un service non garanti » avec un « financement public incertain », et « une rentabilité socio-économique insuffisante », des « alternatives à la grande vitesse insuffisamment explorées », des impacts sur l'environnement « insuffisamment pris en compte » et sur la biodiversité « plus importants que "faibles à négligeables" » comme l'affirme RFF.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre serait effective après 10 ans « mais le résultat demeure faible tant vis-à-vis du coût de l'infrastructure que des objectifs européens de réduction de 75%. »

Quant au développement économique, il se « concentrera autour des gares des deux métropoles et drainera l'emploi au détriment du développement local ». Les 8000 emplois directs et indirects espérés ne sont selon les enquêteurs « pas tous des emplois créés » et « pour la plupart non pérennes ».

La Cour des comptes dans son dernier rapport a examiné les arguments avancés pour la promotion des LGV : « mobilité accrue, avantage environnemental par rapport aux autres modes de transport, incidence positive sur l'activité économique et le développement régional » et conclut « la portée et la pertinence de ces motivations se révèlent souvent contestables, sinon inexactes. »

La commission d'enquête estime que « les défenseurs du projet, ont semblé parfois, plus attachés aux retombées en termes d'image qu'à la pertinence économique et opérationnelle. »

Pourtant, après avoir cédé au lobbying du BTP, messieurs Rousset, Malvy, Juppé et Moudenc avancent toujours la même argumentation démentie par toutes les données.

Ils se livrent à un véritable déni démocratique en rejetant rapports, études universitaires, conclusions de l'enquête publique, en méprisant les mobilisations populaires et en pesant par un interventionnisme incessant sur les décisions gouvernementales. Ils veulent leur LGV coûte que coûte parce que les Aquitains l'auraient plébiscité selon Alain Rousset alors que la commission juge « faible l'acceptabilité sociale » avec des « soutiens au projet peu nombreux et peu mobilisés. » même de la part des entreprises. 93% des 20 000 contributions versées au dossier sont clairement opposées.

Quel cinglant démenti !

Jean-Luc Gleyze, président PS du conseil départemental de la Gironde, hostile au projet trouvera un allié en la personne de Gilles Savary député PS. Celui-ci voit dans le résultat de l'enquête un «avis qui introduit enfin le bon sens et la rationalité économique » et demande à l'Aquitaine « d'exiger de l'État et de SNCF Réseau des scénarios alternatifs ». Exiger une modernisation immédiate des lignes existantes et assurer la protection des riverains qui subiront, LGV ou pas, l'augmentation future du trafic. Une mission que nos grands élus, nostalgiques du Concorde et plus « dans l'air du temps », devraient assurer.

A vouloir imposer un projet dont l'inutilité est avérée, ces élus prennent la responsabilité de voir tout le sud-ouest se transformer en une nouvelle ZAD (Zone à défendre).

Pierre Recarte - Vice-président du CADE

Crédit Photo : Aqui.fr

Publié sur aqui.fr le 08/04/2015

[Url de cet article](#)