



Conseil de CUB du Vendredi 27 juin 2013

**Intervention de Clément Rossignol sur la motion
Projet LGV GPSO**

Monsieur le président, chers collègues,

Le groupe des élus EELV ne votera pas cette motion.

Je ne reviendrai pas ici sur les nombreux arguments qui ont conduit le groupe EELV à s'abstenir en son temps, en janvier 2009, sur le protocole d'intention concernant le projet groupé de LGV Sud Europe Euratlantique.

Vous ne l'ignorez pas, les élus EELV ont toujours eu une position critique eu égard:

- au caractère groupé du projet SEA
- à son mode de financement qui appelle à notre sens une contribution bien trop élevée des collectivités locales
- ainsi qu'à l'absence de garanties concernant les investissements en parallèle en faveur de la modernisation du réseau ferroviaire et du développement du fret ferroviaire

Les écologistes ont toujours milité pour que les aménagements en faveur du développement du transport ferroviaire, tant en ce qui concerne le fret que le trafic voyageurs, soient au cœur des politiques publiques.

En ce sens, le scénario 1 du rapport de la Commission Mobilité 21 a le mérite de remettre de l'ordre dans les priorités en matière d'infrastructures de transports en France, dans un contexte budgétaire que nous savons contraint. Même si nul ne peut se réjouir que la crise et la rareté de l'argent public viennent arbitrer les débats sur la modernisation du réseau ferroviaire.

Les écologistes veulent des liaisons plus rapides et plus modernes pour l'Aquitaine pour répondre aux besoins présents et futurs de la population et aux besoins d'un développement équilibré des territoires/

Nous rappelons que l'urgence est donc à l'entretien et à la modernisation des infrastructures existantes, dont on ne saura faire l'économie, LGV ou pas. Nous avons besoin de réseaux qui irriguent le territoire et ne font pas que le traverser, afin de permettre aux habitants du Sud Ouest d'utiliser les transports en commun au quotidien.

Nous rappelons également que la grande vitesse est possible techniquement pour les lignes dont nous parlons aujourd'hui. La confusion est souvent faite entre la Grande Vitesse et les lignes réservées à des trains roulant à Très Grande Vitesse c'est-à-dire dépassant les 250 km/h. Au niveau international, l'UIC (Union Internationale des chemins de fer) considère que la grande vitesse (c'est à dire une vitesse moyenne de 220 km/h) est une réponse adaptée à la situation financière qui nous est imposée par la crise. C'est d'ailleurs le choix qui est fait dans bon nombre de pays européens.

Concernant le projet Bordeaux-Espagne, le rapport de la commission Mobilité 21 acte des performances socio-économiques et environnementales forts discutables de cette branche. A cet égard, vous ne pouvez d'ailleurs ignorer la position prise le 12 juin dernier par nos voisins espagnols qui en raison des contraintes budgétaires ont décidé de privilégier la rénovation du

réseau existant sur le Y basque, ce qui rend de fait caduque l'argument de la solidarité transfrontalière.

Concernant la branche Bordeaux-Toulouse, une précision tout d'abord : si elle est certes retenue dans les priorités de la Commission 21, elle l'est dans un scénario 2, qualifié de « dépensier » et basé sur une hypothèse incertaine d'augmentation des ressources de l'agence de financement des infrastructures de transport de France.

Or une alternative crédible à la construction d'une ligne nouvelle existe sur cette liaison. La modernisation de la ligne existante apporterait en effet quasiment le même gain de temps de parcours pour une empreinte écologique bien moindre et un coût bien inférieur. Cette alternative présente également le mérite d'éviter les gares « patates » à l'extérieur des villes, qui ne sont pas un modèle d'aménagement du territoire, loin s'en faut.

6 milliards d'euros d'économies pour seulement 6 minutes d'écart, avouez que cela mérite réflexion !

A l'échelle de la CUB, si je me réfère au protocole de financement adopté en conseil en janvier 2009, la participation de notre collectivité est attendue à hauteur de 101 M€ pour le projet GPSO, dont 11M€ pour le tronçon commun aux 2 branches, 25M€ pour le tronçon Sud Gironde – Toulouse et 65M€ pour le tronçon Sud Gironde Espagne. Ces chiffres étant basés sur une valeur 2006 et le coût du GPSO ayant augmenté de + 169% en 6 ans (7,8 milliards d'euros fin 2011 contre 10 milliards à minima aujourd'hui), on peut estimer qu'à minima la participation financière de la Cub sur ces 2 projets reviendrait aujourd'hui à 270 Millions d'euros. Soit l'équivalent de plus de 13 kms de tramway, ou 25 kms de BHNS...

Pour conclure, c'est bien évidemment avec satisfaction que nous voyons le premier ministre rejoindre la position des écologistes sur cette question des grands projets d'infrastructures ferroviaires. Nous avons donc bon espoir que sa lecture évolue dans le même sens concernant le projet archaïque de l'aéroport de NDDL...