

La LGV et le Pays-Basque

« Non à la LGV », ce slogan figure en grosses lettres sur les flancs de la Rhune. Il figurait sur les affiches appelant à la manifestation de Bayonne du 17 octobre. A n'en pas douter, la question sera au centre des prochaines élections régionales. La population s'est emparée du débat.

Premier constat : le débat public sur l'opportunité d'une ligne nouvelle conduit par la commission nationale du même nom voici plus d'un an démarre à peine dans l'opinion publique. Jusque là, il ne semblait concerner que les responsables des milieux économiques et politiques. Il n'y a ni à s'en réjouir, ni à le regretter. De toute façon, le débat doit avoir lieu.

Un grand projet européen

Il s'agit d'un ouvrage d'intérêt national et même européen. Il a un intérêt local bien évidemment, mais il est avant tout d'une toute autre ampleur. Sa maîtrise d'ouvrage est assurée par l'Etat et non par une collectivité territoriale. Il faut être clair. Les collectivités concernées par leur territoire ne sont pas aux commandes. Elles interviennent au nom de l'aménagement des territoires et de l'intérêt des populations.

Voici quelques années, on parlait déjà du Sud-Europe Atlantique et de la liaison indispensable avec l'Espagne dans le cadre d'un axe européen structurant. La Commission européenne et les Etats membres l'ont retenu comme axe prioritaire dès les années 90. Puis est venu le projet de liaison Bordeaux-Toulouse, la concurrence entre les deux objectifs, et finalement la décision de les étudier tous les deux, sous la pression des collectivités.

Il faut réduire les gaz à effet de serre. Il faut faire circuler les marchandises selon d'autres modes que le transport routier. Il faut relancer le transport ferroviaire. Les camions en constante augmentation sur les grands axes routiers sont dangereux. Les axes routiers sont engorgés et on assiste à de plus en plus d'encombres, le moindre incident causant des bouchons dont il est difficile de s'extraire. L'opinion publique a une claire conscience des enjeux et réclame à juste titre des visions à long terme. Qui n'adhérerait pas à l'idée de transport durable, économe, respectueux de l'environnement ? Le recours au transport ferroviaire fut largement évoqué pour refuser l'ouverture d'un nouvel axe routier de grand gabarit entre Navarre et Aquitaine.

Le pari du report modal

Cependant le pari du report modal vers le ferroviaire laisse sceptique le plus grand nombre. Cela fait des années que le trafic fret stagne autour de 2 millions de tonnes en même temps que le nombre de poids-lourds au passage de Bariatou augmente de 6% par an. L'industrie n'a jamais été pensée pour le transport ferroviaire. Et on ne peut pas vraiment dire que le Syndicat mixte du Centre européen de fret de Mouguerre met beaucoup de bonne volonté pour accélérer la mise en place d'autoroutes ferroviaires. Un peu comme s'il était gagné par le scepticisme ambiant ou le souhait d'un pari perdu !

Il est pourtant indispensable de réussir le pari du report modal et du fret ferroviaire. D'abord et forcément sur les lignes existantes.

Sinon l'affaire est entendue. Il n'y aura pas besoin de nouvelles lignes. Mais la Côte basque vivra mal, sa population vivra mal, dans des déplacements sans cesse bloqués.

Dans ces circonstances faut-il étudier d'ores et déjà l'opportunité de lignes ferroviaires nouvelles ? Oui, sans aucun doute. Bien sûr, chacun de ceux qui seront concernés directement par un tracé pense au pire. Eh bien ! si le pire devait être au bout de l'étude, ce serait une raison supplémentaire pour refuser le passage à l'étape suivante qui en l'état actuel du besoin n'est absolument pas certain. Mais il se peut qu'en définitive, le pire ne soit pas si sûr ! La responsabilité des pouvoirs publics –qu'on devrait féliciter de tenter d'avoir une vision à long terme- est de rendre socialement et écologiquement acceptable un ouvrage dont l'impact pourrait, si on n'y prenait garde, être sans précédent. En ce sens, les élus locaux qui sont à l'écoute de leurs populations n'ont pas tort de se mobiliser et de défendre par avance leurs

intérêts. Et il n'y a pas lieu de se laisser aller à l'invective en opposant un prétendu intérêt général à un prétendu intérêt particulier, un prétendu altruisme à un prétendu égoïsme.

Deux grandes conditions

L'intégration environnementale de lignes nouvelles est une question clé. Personne au Pays-Basque ne laisserait saccager le paysage. Qu'il soit de droite, de gauche, du milieu ou d'ailleurs. Le fait que la traversée du Pays-Basque soit considérée comme le maillon transfrontalier qui doit être financé exclusivement par l'Etat et l'Europe nous rend particulièrement exigeants sur ce point. Et à ceux qui disent par avance que cela coûtera trop cher, nous répondons en toute tranquillité que nous le valons bien.

La question sociale est tout aussi essentielle. Aucun tracé ne serait acceptable s'il devait créer des laissés pour compte, des abandonnés à leur triste sort. Il faudra nécessairement répondre aux questions posées. Indemnisés oui, mais pour aller où après ? Quel accompagnement, quelles solutions immobilières et de logement ? Pour quels déplacements ensuite ? Des réponses à ces questions, dépendra l'acceptabilité finale du projet par une société basque solidaire. Cette question doit être mise en chantier en même temps que le reste, en toute transparence, en mobilisant d'ores et déjà, les outils publics : agence d'urbanisme, EPFL, ... Cet engagement immédiat aurait l'avantage de rassurer, l'absence d'engagement en ce sens ayant l'inconvénient de susciter inquiétude et méfiance.

Le « non à la LGV » est trop brutal car il est prématuré. A la date d'aujourd'hui, une ligne nouvelle n'a pas d'utilité, elle sera probablement indispensable demain, ou après demain. Il est difficilement envisageable de fermer la porte à l'infrastructure qui approche au sud et doit avoir une continuité. Il ne paraît pas très sérieux de vouloir la connecter depuis le Béarn. Ne nous fermons pas à Euskadi. Pensons à la métropole transfrontalière en devenir et à ses futurs déplacements internes qui mobiliseront les lignes actuelles. La vision à long terme a besoin d'une étude globale et complète. Dès maintenant.

François MAITIA

1^{er} novembre 2009