



Apport d'Attac Landes Côte Sud au SRIT

Propos liminaires

Une nouvelle infrastructure de transport doit aider au développement d'un secteur géographique¹, désengorger l'existant. Elle doit aussi réduire l'impact sur l'environnement des déplacements des voyageurs et des marchandises. Lorsqu'un projet de transport répond à l'un de ces critères sans inconvénient sur les autres, alors nous pouvons envisager sa création avec intérêt. Mais que dire lorsque celui-ci répond aux trois exigences ? S'intéressant naturellement aux problématiques environnementales, ALCS désire s'associer aux réflexions menées dans le cadre du SRIT.

Les infrastructures de transport dans un monde clos

La société occidentale est actuellement à la croisée des chemins. Une période semble s'achever. Celle où la science et sa fille, la technologie, devaient résoudre tous les problèmes liés au développement et au bonheur des humains. Deux utopies d'application s'affrontaient. Le communisme bureaucratique est mort, l'ultralibéralisme, dernier avatar du capitalisme, semble dans une agonie qui n'en finit pas. Nos schémas de conceptualisation du monde sont encore imprégnés de ces idéologies révolues. Nous découvrons enfin ce qu'exprimait déjà en 1956 un économiste Américain Kenneth Boulding : *"Toute personne croyant qu'une croissance exponentielle peut durer indéfiniment dans un monde fini est soit un fou, soit un économiste"*. Plus de 50 ans après, nous prenons enfin conscience que nous vivons dans un monde limité (fini). L'alignement des pays émergents sur notre mode de vie est impossible, il nécessiterait les ressources de plusieurs planètes. Il est crucial pour notre survie de revoir complètement notre vision du développement. Des règles rigoureuses s'imposent comme une évidence. Il faut absolument économiser et rationaliser l'utilisation des matières premières y compris et surtout dans le domaine énergétique. Le Grenelle de l'environnement avait préconisé l'arrêt du développement des moyens de transport superflus. Est-il bien raisonnable que les haricots verts du Kenya, les filets de perches du lac Victoria, de carpes de la petite mer d'Aral arrivent sur nos étals, qui plus est par avion ? Pouvons-nous continuer la consommation de fruits et légumes de contre saison, ou produits dans des conditions sociales et environnementales scandaleuses ? Comme cela se passe dans le midi de la France ou le sud de l'Espagne. Est-il raisonnable de fabriquer des produits manufacturés à durées de vie volontairement écourtées pour favoriser des lignes de productions coûte que coûte aux dépens des ressources ? Ne doit-on pas générer une politique des transports volontairement restrictive pour pénaliser ces comportements suicidaires ?

Nous savons que la résolution d'un problème ne passe jamais par l'adaptation aux conséquences. La meilleure façon de réduire le mur de camions (si tant est qu'il perdure longtemps) c'est de rendre difficile le transport routier, de le réduire à la source en réduisant le besoin. Bien sûr, cela occasionnera des restructurations en particulier en terme d'emplois. Mais n'y sommes-nous pas déjà ? Le dumping des pays de l'Est dont usent et abusent les grands groupes industriels est en train de lamener les petits transporteurs locaux qui souffrent déjà et meurent.

Retour vers une société de la satisfaction des besoins

On reproche aux associations de protection de l'environnement de préconiser un retour au passé. Il faudra bien que les tenants de la vieille idéologie du développement, fut-il du-

¹ A ce jour, aucune étude scientifique ne permet de corrélérer un développement d'une aire géographique avec le développement d'une LGV, ou d'une autoroute. Seules les villes de taille Européenne en tirent avantage.

vable cessent de les voir comme des Amiches. En 1980, Alain Resnais réalisait un film, de haute valeur pédagogique, sous la direction scientifique du professeur Henry Laborit. Un des objectifs de ce film était de montrer les rapports de dominance dans la société des êtres vivants. Ces rapports sont en partie liés à la satisfaction des besoins. On y explique la différence fondamentale entre la satisfaction du besoin qui est vitale, et celle de l'envie qui est accessoire. Notre société occidentale est passée progressivement d'une société de satisfaction du besoin à une société de satisfaction de l'envie. Nous savons que la recherche perpétuelle de la satisfaction de l'envie crée un mal être perpétuel d'insatisfaction. Ce besoin du toujours plus impose le pillage des autres, des sociétés dites moins évoluées. La facilitation des transports de marchandises et des hommes est un des outils utilisés pour cette dominance de l'occident sur le reste de l'humanité, pour l'accaparement des ressources. Notre pseudo bien-être crée l'instabilité, la pauvreté, la mort. Combien de fois ne nous a-t-on pas rabâché que la mondialisation allait éradiquer la pauvreté. Jean Ziegler fait le constat suivant : **en 2000, dans le monde, un enfant mourrait de faim toutes les dix secondes. En 2006 c'était toutes les TROIS SECONDES, et 100 000 personnes décèdent chaque jour des suites de la malnutrition.** L'amélioration des transports, liée à mondialisation, n'a rien résolu mais a aggravé les choses. La flambée récente des cours est significative de la financiarisation du secteur alimentaire, et de la concurrence entre la nourriture, l'énergie, et des applications industrielles non alimentaires de la nourriture.

En poussant la morbidité, nous pourrions inventer un nouvel indice l'EHEMF (Équivalent Humain Mort de Famine) qui permettrait de mesurer l'impact du transport de nos produits. Nous pourrions par exemple calculer le coût en EHEMF des pommes de terre cultivées en Hollande, pelées au Maroc, transformées en Allemagne, vendues en France, emballées dans des polymères compostables ¹, et transportées grâce à des agrocarburants ². Et ne nous dites pas que c'est parce que nous ne nous sommes pas assez réformés, ne nous parlez pas de lendemains qui chantent, car comme le démontre fort bien Jean Claude Guillebaud, en reprenant leurs incantations vous pourriez être pris pour des Néo Staliens dont vous utilisez l'argumentation.

A ce sujet, nous ajoutons que les fines remarques concernant le blocage des chantiers par les associations écologistes, au nom de l'écrevisse à patte blanche ou de telle fleur, nous semblent marquées du plus grand mépris au vu de ce qui est exprimé ci-dessus. Si l'homo sapiens sapiens d'Indonésie ou d'Afrique était aussi bien protégé par la loi Française que notre environnement proche, ces associations pourraient s'opposer autrement. Nous aimerions par exemple connaître l'impact de la production d'agrocarburants ou de latex dans ces zones lointaines du sud, lorsque l'on augmente l'offre autoroutière.

La cohérence des données

A force de marteler les mêmes antiennes aujourd'hui dépassées, les tenants des anciens modèles courent très rapidement le risque de ne plus être crédibles. Nous voyons fleurir les concertations, la démocratie participative, c'est très bien. Mais encore faut-il que les citoyens ne se sentent pas grugés, leurrés, manipulés.

Nous avons étudié le dossier de la LGV Bordeaux-Espagne. Tout au long de ce travail, nous avons découvert deux choses. La première, montre que nous ne pouvions que difficilement accorder du crédit aux données qui nous étaient présentées. La deuxième, nous a

¹ Il faut 3 kg de céréales pour produire 1kg de PLA (Acide Polylactique).

² 50 l d'agrocarburants nécessitent la transformation annuelle de la ration alimentaire en céréales d'un habitant du Sud. L'huile de palme, se fait aux dépens de leurs cultures vivrières.

montré que des décideurs politiques semblaient, parfois, ne pas maîtriser le dossier aussi bien que nous le pensions.

Voici quelques exemples pour la cohérence des données. On nous annonce en 2003, un tonnage de fret terrestre de 47 Mt repris dans le document " Horizon 2020 " du SRIT (page 21¹). Sur ce même document (page 77), nous apprenons qu'il est passé en 2006 à 32 Mt. Soit une baisse de 12%² par an. Alors que RFF nous prédit mordicus 5% de croissance jusqu'en 2020, valeur reprise dans ce même document (page 21³). Ce n'est qu'un détail, me direz-vous sauf que ce genre de détail se renouvelle un peu partout. Page suivante (22) concernant l'autoroute ferroviaire dont beaucoup doutent du bien fondé : 4 allers retours donnent 600 poids lourds / jour soit 75 camions par train⁴. A la ligne suivante, lorsque l'Y basque sera en service, 30 allers retours donneront 2000 camions/jour soit 33 par train, le progrès sans doute... Toujours dans le fret ferroviaire, comment se fait-il que RFF nous annonce dans son dossier LGV des trains de 290 à 400 t de charge nette en 2020 à la frontière alors qu'à Mouguerre en 2006 le wagon est en moyenne à 40 t (page 88). La disparité des chargements locaux peut être. Nous ne parlerons pas de la fantaisie des taux de croissance du fret complètement déconnectée du PIB. Pour expliquer les taux de croissance du fret d'ici 2020, la dernière explication serait liée à un rééquilibrage des flux entre le couloir Rhodanien et nous. Nous voulons bien admettre ce rééquilibrage. Mais à priori, il est terminé. Dans les temps longs, la croissance des transports est liée à celle du PIB. Nous admettons bien sûr que des paramètres secondaires influent sur le modèle. Mais ces paramètres ne modifient le résultat que localement et ponctuellement. Il faudra aussi admettre que le rattrapage de la péninsule Ibérique sur l'Europe est terminée, que la croissance du coût de l'énergie aura une influence en entraînant des relocalisations, des changements de stratégie de consommation. Les très grosses structures industrielles (logistique par exemple) finissent par avoir des bruits de fonds importants qui limitent leur développement. Tout ceci devra être étudié avec soin. Une infrastructure de transport engage les fonds publics pour très longtemps. La prospective est une tâche difficile, nous le savons.

Concernant l'impérative nécessité d'une LGV, nous avons tenté à partir des données de RFF, et en appliquant un réalisme très optimiste, d'évaluer le nombre de trains de fret nécessaires à la frontière en 2020. En tenant compte d'une croissance du PIB de 1,9% sans tenir compte de la raréfaction du pétrole ni du rattrapage Ibérique. Nous trouvons 36 trains par jour⁵ alors que RFF annonce un besoin de 174 trains de fret⁶. Nous voulons bien être dans l'erreur mais sûrement pas à un tel niveau. Dans le même ordre d'idée, l'affirmation du désenclavement de Mont de Marsan en créant 4 à 5 liaisons par jours ne justifie pas la création d'une LGV Est. Nous rappelons que la France risque d'être le seul pays européen avec un TGV généralisé à 320 km/h. Les autres pays semblent choisir des options à 220 ou 250 km/h. Rappelons qu'en roulant à 320 km/h sur une nouvelle voie, nous gagnerons au mieux (sans arrêt à Mont de Marsan) 7 minutes. Le surcout par minute gagnée entre Bordeaux et Dax semble nettement prohibitif (construction, utilisation, maintenance...).

Le financement

On nous parle de financement public pour partie, ou totalement privé pour quelques rares infrastructures. Prenons l'exemple de la Langon Pau. Cette autoroute est financée par le

¹ Soit 45 Mt pour le fret routier, et 2 Mt pour le ferroviaire

² Ceci pourrait être confirmé par la baisse annoncée de 12% du fret terrestre sur la période 08/07 - 08/08.

³ Toutefois la valeur ne serait atteinte qu'en 2025

⁴ Il nous avait semblé qu'un train non accompagné de 750 m transportait 40 remorques (doc. RFF)

⁵ Moins de 70 si nous considérons que l'autoroute ferroviaire est viable, ce dont nous doutons actuellement.

⁶ Avec une approche différente d'autres associations comme le Cade arrivent aux mêmes conclusions.

privé. Le dossier semble aussi peu cohérent dans ces estimations que celui de la LGV. La très forte probabilité que cette autoroute ne soit jamais rentable fait peser une épée de Damoclès sur les finances publiques locales. Combien devons-nous payer de dédommagements pour une autoroute qui peut s'avérer grande consommatrice de deniers publics ? Tous ces projets vont impacter les impôts locaux. Quelle sera la répartition entre les différents échelons des collectivités publiques ? N'oublions pas que lorsque nous immobilisons des investissements dans une infrastructure, ils ne sont pas disponibles ailleurs. Nous craignons que la LGV ne se fasse aux dépens des transports en communs locaux. L'expérience de la LGV en France montre qu'elle favorise les concentrations et le développement des villes de taille Européenne aux dépens des zones intermédiaires. Le rapport Viguière annonce la fermeture de 2/3 des voies ferrées Françaises d'ici 2020. Enfin nous souhaiterions avoir quelques éclaircissements sur les coûts et les fréquences de maintenance comparées entre des lignes supportant des trafics TGV 320 km/h et conventionnels à 220 km/h.

Propositions et souhaits d'Attac Landes Côte Sud

Nous souhaitons que les travaux de création des nouveaux tronçons autoroutiers tels que la Langon Pau ou la mise en 6 voies de la Nationale 10 soient annulés, conformément aux conclusions du Grenelle de l'environnement.

Nous souhaitons que les infrastructures de transport soient conçues prioritairement suivant un modèle d'irrigation locale, et non dans le sens des liaisons lointaines. L'avenir est au local, et les flux dominants sont locaux.

Nous souhaitons que chaque fois que cela est possible, le transport en commun soit encouragé, que les solutions cohérentes de ferroutage ou maritime soit privilégiées par rapport aux transports routiers.

Nous souhaitons que l'avis du public et des associations qui s'investissent dans les consultations soient réellement pris en compte. Le relevé des conclusions de la CPDP sur la LGV est à ce sujet représentatif du mépris de certains décideurs omniscients envers des oppositions qui se veulent constructives.

Nous souhaitons que les études des dossiers d'infrastructures soient contradictoires et menées avec un peu plus de respect du public.

Nous souhaitons que tous les paramètres d'influences principaux soient pris en compte, lors des études de dossiers. Nous savons que la tâche sera difficile.

Nous souhaitons connaître au plus vite, pour chaque nouvelle infrastructure, la répartition des investissements entre les différents contributeurs et une évaluation de ces montants. De même, nous désirons savoir qui assumera les risques en cas de non rentabilité des investissements privés.

Nous souhaitons dans la mesure de nos possibilités participer activement et de manière constructive aux travaux du SRIT. En cela, nous faisons avec vous le pari de libérer l'imagination.