

L'improbable feu vert de l'enquête publique sur le chantier ferroviaire au sud de Bordeaux

Maxime Giraudeau

La commission d'enquête publique sur les Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) vient de rendre un avis favorable. Le projet d'une troisième voie ferrée au sud de l'agglomération est donc en passe d'être définitivement validé, en dépit de 92 % de contributions hostiles et de plusieurs avis institutionnels négatifs.

La commission d'enquête avait-elle d'autre choix que de délivrer un feu vert aux AFSB? L'enquête publique qui s'est tenue cet été autour de l'aménagement d'une troisième voie ferrée au sud de Bordeaux aurait difficilement pu davantage mobiliser contre le projet : 92 % d'avis défavorables sur 2.800 contributions ont été décomptés par le rapport de la commission. Ce qui ne l'a pas empêchée, dans ces conclusions publiées ce 1er octobre, d'approuver le projet, avec des réserves.

« [La commission] émet un avis favorable au projet sous condition de levée des réserves émises par le ministère de la transition écologique et de la cohésion du territoire concernant les espèces protégées pour le Vison d'Europe et la Loutre d'Europe », écrit-elle dans son avis final où sont mentionnées les « bénéfices pour la santé publique », « améliorations de la sécurité routière/ferroviaire » et de « l'attractivité du territoire » pour un projet censé encourager le report modal de la voiture vers le train.

Lire aussi La SNCF priée de justifier l'intérêt des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (lien : <https://objectifaquitaine.latribune.fr/infrastructures/2024-05-03/la-sncf-prie-de-justifier-l-interet-des-amenagements-ferroviaires-au-sud-de-bordeaux-996701.html>)

Les conclusions présentées dans un dossier de 30 pages (lien : <https://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-consultations-du-public-declarations-d-intention-decisions-examen-cas-par-cas/Enquete-publique-Consultation-du-public-2024/Amenagements-ferroviaires-au-sud-de-Bordeaux-AFSB>), qui s'ajoutent à un vaste rapport de 650 pages, relaient en détails les arguments et études menées par le maître d'ouvrage, SNCF Réseau. « [II] présente ainsi un dossier particulièrement détaillé, avec l'état initial et les enjeux du territoire. Le dossier évalue les impacts des AFSB et propose les mesures permettant d'éviter, de réduire ou de compenser ces impacts. Il prend en compte, de manière très satisfaisante, les différentes thématiques (eau, espèces protégées, défrichements, bruit, décarbonation...) », abondent les trois commissaires enquêteurs.

Des avis environnementaux défavorables

Mais où sont passées les centaines de contributions hostiles au projet (lien : <https://objectifaquitaine.latribune.fr/infrastructures/2024-08-29/la-vive-opposition-locale-a-la-nouvelle-voie-ferree-au-sud-de-bordeaux-1004944.html>) que la commission devait

synthétiser? La mention n'est pas faite, les commissaires se contentant d'évoquer les attentes autour d'un ouvrage de franchissement sur la commune de Bègles et sur les haltes de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans, au sud de la Gironde. Deux sujets pour lesquels SNCF Réseau a concédé des adaptations. Mais les questionnements autour de la pertinence même du projet ne sont ici pas relayés. La procédure a pourtant mobilisé massivement puisque, à titre de comparaison, le projet homologué au nord de Toulouse n'avait recueilli que 162 contributions (lien : <https://toulouse.latribune.fr/economie/2023-11-06/lgv-toulouse-bordeaux-l-enquete-publique-environnementale-debute-pour-les-afnt-982454.html>) lors de son enquête publique en novembre dernier. Contactés, les commissaires enquêteurs n'ont pas répondu à nos sollicitations.

Une nouvelle voie pour préparer le terrain Le chantier va durer huit ans et doit préparer le terrain aux lignes du Service express régionaux métropolitains (lien : <https://objectifaquitaine.latribune.fr/business/2024-03-13/rer-metropolitains-une-trentaine-de-projets-mais-pour-quoi-faire-992830.html>) (SERM) qui vont traverser l'agglomération bordelaise, à l'augmentation de l'offre TER planifiée par la Région (lien : <https://objectifaquitaine.latribune.fr/politique/2023-07-17/ter-la-nouvelle-aquitaine-et-la-sncf-visent-un-tiers-de-passagers-en-plus-d-ici-2030-969904.html>) et bien sûr aux futures LGV qui doivent relier Bordeaux à Toulouse et Dax (lien : <https://objectifaquitaine.latribune.fr/politique/2024-05-30/lgv-bordeaux-toulouse-partisans-et-opposants-se-mobilisent-avant-l-examen-des-recours-998638.html>). Ce qui implique la création d'une 3e voie - et même d'une 4e dans les haltes-, la suppression de passages à niveau et la construction de ponts et routes pour enjamber les voies nouvelles. Plus de quatre hectares de zones humides seront impactées par le projet dont le coût approche le milliard d'euros.

Le projet accuse par ailleurs le coup de trois avis défavorables, deux émanant du Conseil national de protection de la nature, au titre de l'impact sur quatre espèces protégées (lien : <https://objectifaquitaine.latribune.fr/politique/2024-05-30/lgv-bordeaux-toulouse-partisans-et-opposants-se-mobilisent-avant-l-examen-des-recours-998638.html>), et de l'Autorité environnementale. L'autre provient de la commission locale de l'Estuaire de la Gironde et des milieux associés, pour son impact sur l'eau. Le ministère de la Transition écologique a par ailleurs émis un avis défavorable, sous réserve de meilleure protection de deux espèces impactées.

Opposition fataliste

Parmi la foule d'habitants, associations et élus opposés au démarrage du chantier, l'avis du président PS du département de la Gironde, Jean-Luc Gleyze, condense les racines de l'opposition locale. « La population, dont le déplacement dépend surtout de la voiture lorsque celle-ci habite en dehors de Bordeaux, ne bénéficiera pas des investissements prévus, [...], qui sont dédiés à la création des voies supplémentaires en gares de métropoles pour faciliter le passage des lignes à grande vitesse, les TER n'étant pas prioritaires sur les LGV. Or, d'après l'Autorité de Régulation des Transports, les trains à grande vitesse représentent seulement 5 % des usagers du train : ils ne seront donc ni une alternative fluide à la voiture ni une manière d'améliorer les déplacements du quotidien », argumente l'élu.

SNCF Réseau attend désormais l'autorisation environnementale de la préfecture pour officiellement débiter les grandes manoeuvres. Sur le terrain, plusieurs habitations ont déjà été démolies. Dans les quatre communes concernées par les AFSB l'on regarde, avec un brin de fatalité, l'entreprise ferroviaire se déployer et ouvrir la voie à la grande vitesse. « L'État fait

ce qu'il veut, quand il a envie d'amener un projet au bout il franchit tous les obstacles », déplore Christian Tamarelle, maire de Saint-Médard d'Eyrans et opposant désormais disgracié.

Lire aussi LGV Bordeaux-Toulouse : la lourde facture écologique des granulats (lien : <https://objectifaquitaine.latribune.fr/infrastructures/2024-09-03/lgv-bordeaux-toulouse-la-lourde-facture-ecologique-des-granulats-1002990.html>)

Illustration(s) :