

La région

Vingt questions-réponses pour stopper les projets de lignes à grande vitesse

Benoît Lasserre, b.lasserre@sudouest.fr



Pierre Recarte assure qu'il n'y a que 5,8 % d'usagers de la SNCF qui voyagent à bord d'un TGV roulant sur une ligne à grande vitesse. ARCHIVES XAVIER LÉOTY / SUD OUEST

Militant basque contre la ligne à grande vitesse de Bordeaux vers Toulouse et vers Dax, Pierre Recarte publie un livre grâce auquel il souhaite aboutir à l'abandon d'un projet qualifié de « folie »

Ancien médecin radiologue, Pierre Recarte ne s'intéressait au train que lorsqu'il y montait à bord. Il y a seize ans, le projet de ligne à grande vitesse entre Dax et l'Espagne l'a incité à se plonger dans les études et à adhérer au Cade (Collectif des associations de défense de l'environnement du Pays basque et du sud des Landes) dont il est le vice-président. Après deux précédents livres, « Les Rails de la déraison » et « Les Grandes Voraces », il publie « Le GPSO en vingt questions » dans lequel il souhaite prouver, en vingt questions-réponses donc, que le Grand Projet du Sud-Ouest (lignes à grande vitesse de Bordeaux vers Toulouse et vers Dax) est « une folie économique et écologique ». « Le livre est une réplique au site internet sgpsudouest.fr produit par les partisans du GPSO, explique-t-il. Le nôtre, stoplgv2030.fr, est construit sur le même modèle avec une bibliographie beaucoup plus fournie qu'en face. Ce que nous affirmons est fondé sur des études sérieuses. Les intox dont on nous accuse sont diffusées par les régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine ou la SNCF. »

L'ex-médecin dénonce notamment les prévisions de fréquentation de la future ligne qui, selon lui, sont dopées aux hormones. « Il y aurait 5 millions de voyageurs supplémentaires à la mise en service de la ligne, on connaît la rengaine », assure-t-il, tout en concédant que la LGV Paris-Bordeaux, inaugurée en juillet 2017, est un succès en nombre de voyageurs. « Un succès pour Vinci, le concessionnaire de la ligne, pas pour la SNCF qui est déficitaire. En France, il n'y a que 5,8 % de voyageurs qui roulent dans un TGV sur une LGV. Et il faudrait dépenser des milliards d'euros, détruire des milliers d'hectares pour une si faible minorité alors que nos TER sont en si piteux état ? Le président néo-aquitain Alain Rousset ne cesse de répéter qu'il y a beaucoup de sacs à dos dans cette LGV, ce qui signifie que ce sont des voyages loisirs. Quand on est en vacances, peu importe que le train mette une demi-heure ou une heure de plus. »

« Ce GPSO est un Concorde sur rail et n'obéit qu'à la mégalomanie d'élus »

Rénover la ligne actuelle

Pour Pierre Recarte, il est tout aussi mensonger d'affirmer que la LGV supprimera des camions ou attirera des entreprises. « Elle ne fera que les délocaliser. » Comme tous les adversaires de la grande vitesse, Pierre Recarte considère que la solution raisonnable est de rénover la ligne actuelle. « Entre Bordeaux et l'Espagne, le chantier sera entièrement achevé en 2026. Entre Bordeaux et Toulouse, la modernisation des voies coûterait 3 milliards d'euros et les trains qui roulent en moyenne à 126 km/heure monteraient à 170, voire jusqu'à 220, soit un gain de temps de 22 minutes. » L'ex-radiologue rappelle par ailleurs que le tronçon Bordeaux-Dax est prévu aux calendes grecques alors que les collectivités locales se sont déjà engagées à hauteur de 40 %. « Ce GPSO est un Concorde sur rail et n'obéit qu'à la mégalomanie d'élus qui veulent laisser leur trace. » Pour lui, il n'est pas trop tard pour tout stopper. « Par la voie juridique et politique, jamais par la violence. »

Publié le 15/04/2024 – Sud-Ouest – Benoît Lasserre