

Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques

Session du 22 octobre 2021

LGV

Intervention de Yves Salanave-Péhé

Conseiller départemental Coeur de Béarn

Au nom du groupe de la gauche départementale

Monsieur le Président,

cette session est surréaliste.

Avant d'aborder un ordre du jour dont la maigreur est à mon avis historique (uniquement 8 points dont la plupart ne prêtent pas à débat), voici que nous devons nous prononcer dans l'urgence sur un sujet majeur touchant à la fois à l'aménagement du territoire, à notre histoire, à nos paysages les plus intimes, à notre identité, à notre avenir : le GPSO.

Mais je conviens d'emblée que vous n'y êtes pour pas grand chose, mais quelquefois malheur peut être bon : et si ça nous amenait à nous poser les bonnes questions ?

Après 5 ou 6 années de latence, voilà que nous tombe du ciel une proposition de l'Etat, surgie d'on ne sait où, pour laquelle nous disposons de trois mois pour délibérer. Elle est brutale, elle est à prendre ou à laisser. Toutes les collectivités sont au pied du mur.

De plus, l'Etat a poussé le cynisme jusqu'à transférer aux deux Régions le soin de répartir une partie significative de la charge financière entre les collectivités de deuxième rang, probablement à la suite d'une interprétation discutable de leur compétence transports. L'ensemble de ces propositions est bien évidemment indécent.

D'abord, et nous partageons de ce point de vue votre opinion, c'est une sorte d'arnaque financière pour notre département. Comment expliquer sérieusement qu'il faille payer 212 ou 305 millions d'euros pour gagner 20 minutes pour rejoindre

Paris ? Ça fait cher la minute! A la rigueur, si je voulais faire de l'humour douteux, on était meilleurs en 2013 : avec 53 millions, on a au moins gagné 1 heure...

Justement. On ne pourra pas nous faire le procès de n'avoir pas joué la carte de la solidarité. Nous pensons même que cet effort que nous avons fait - nous ! - il y a 7 ou 8 ans mériterait d'être rappelé et qu'il nous aurait pu même nous donner au minimum voix au chapitre dans un exercice où nous avons en quelque sorte une certaine légitimité.

Plus grave. La méthode nous questionne. Outre la brutalité du calendrier que j'évoquais au début, quid des nécessaires évaluations qui doivent précéder tout grand dessein de ce type?

L'évaluation socio-économique permet d'apprécier l'intérêt d'un projet pour la collectivité sur l'ensemble de sa durée de vie. Les impacts valorisés sont à la fois spécifiques aux usagers (gain de temps et de confort de transport), mais aussi environnementaux (report modal réduisant les émissions et les nuisances sonores, artificialisation des sols) ou encore économiques et sociaux (créations d'emplois et retombées économiques). Sans rentrer dans les détails, nous possédons maintenant un arsenal méthodologique permettant de quantifier sur une échelle monétaire les paramètres pour apprécier leur valeur (valeur du temps pour les usagers, valeurs associées à de moindres émissions de gaz à effet de serre, etc.) et de les comparer aux coûts financiers et non-financiers (les fameuses externalités chères à certains économistes). Tout décideur public devrait être en possession de ces données avant toute prise de décision. Dans le cas présent, on est aux antipodes de tout cela.

Autre pierre d'achoppement. Où est le respect du principe d'équité de traitement des territoires ? L'histoire du développement du réseau des trains à grande vitesse sur le territoire national nous livre une litanie de creusement des inégalités de traitement par l'Etat. Je rappelle que dans les années 80 du siècle dernier, les premières lignes étaient entièrement financées par ce dernier. Au fur et à mesure de leur déploiement, les territoires ont été « invités » (avec tous les guillemets qui conviennent) à participer progressivement. La carte de France du rail à grande vitesse fait apparaître un vide béant du côté du sud-ouest. Je ne parle pas des effets secondaires sur le réseau traditionnel, tout le monde les a vécus souvent douloureusement. Ainsi nous cumulons les effets du double handicap du retard à tous les sens du terme et du coût.

Nous pourrions peut-être en quelque sorte profiter de ce double handicap pour faire appel aux leçons de l'expérience et au pari de l'intelligence. Nous en avons peut-être encore l'occasion.

Pour cela, il faut que nous nous réinterrogeons sur le sens de notre rapport à l'espace à l'aune des infrastructures de demain et avec de vraies méthodes de concertation avec les territoires et leurs populations. On n'est plus en 1933 où le Président Roosevelt pouvait se lancer dans le New Deal avec des grands travaux dont on s'est aperçu plus tard qu'ils avaient causé de gros dégâts environnementaux, notamment sur les fleuves américains. Beaucoup plus récemment, on doit prendre en compte le fiasco de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes qui a conduit à la démonétisation de la parole publique et à un désastre collectif dont on va avoir tous du mal à se relever.

On sait que le risque d'enclavement du Béarn est prégnant, on ne le conteste surtout pas. Il serait désastreux pour nous tous. Mais il nous faut intégrer désormais que l'aménagement du territoire doit s'adapter aux évolutions sociétales, ne pas louper le virage du numérique bien sûr et revisiter la problématique des mobilités à ce prisme. Et surtout entendre les aspirations du local, notamment une qualité de vie renforcée et la prise en compte prioritaire de la préservation de l'environnement exprimées par les citoyennes et les citoyens.

Cela veut dire que les infrastructures de demain ont un nouvel ADN. Elles ne ressembleront pas forcément aux « grandes infrastructures structurantes » pilotées par ce maître des horloges désormais atteint d'opacité et d'imprévisibilité qu'est devenu l'Etat. Je ne parle pas des grands absents, ces outils traditionnels qu'étaient la Datar (et ses successeurs), ainsi que le Commissariat au Plan. C'est à nous de dire ce que nous voulons sans attendre d'eux qu'ils pilotent notre destin...