

TGV TOURS-BORDEAUX

Les folies du plus grand chantier d'Europe

Malgré 7,8 milliards d'euros investis et 6 000 salariés mobilisés, les travaux de la future ligne à grande vitesse vers le Sud-Ouest déraillent. Bienvenue chez Ubu !

Pourtant, tout avait été fait dans les règles. Avant de lancer leurs pelleuses sur la mare de Pliboux, les constructeurs de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux avaient pris soin de recueillir ses habitants et de les installer un peu plus loin. Il ne s'agissait pas que les araignées d'eau pâtissent de ces diaboliques avancées ferroviaires... Manque de chance, entre têtards et libellules sans intérêt, voilà que nos bâtisseurs tombent sur un triton de Blasius. Ce batracien rarissime, il faut le savoir, est une espèce hybride, fruit des amours de deux races de tritons en voie de disparition. Stupeur ! Contrairement aux 220 autres espèces menacées vivant près de l'ouvrage en construction, son cas n'avait pas été prévu dans les pages et les pages de règlements qui encadrent le chantier. Le temps d'obtenir une dérogation auprès de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), les travaux ne bougeront pas d'une écaille durant deux mois dans la commune des Deux-Sèvres.

Des histoires comme celle-ci, les terrassiers de la LGV peuvent en livrer à la pelle. Il faut dire que l'affaire est pharaonique : 340 kilomètres de voies nouvelles, 500 ponts et ouvrages d'art, 60 millions de mètres cubes de terre déplacés, plus de 6000 salariés sur le terrain, 7,8 milliards d'euros d'investisse-

ments... Les promoteurs de la future ligne TGV, qui devrait mettre Bordeaux à deux heures cinq de Paris en 2017, n'ont pas lésiné sur les moyens. «C'est le chantier de tous les records, s'enthousiasme Xavier Neuschwander, président de Coséa, le consortium qui réalise les travaux sous la houlette de Vinci. Le plus grand d'Europe, celui qui doit respecter le plus de critères environnementaux et tenir les délais les plus courts!» Sans doute cet homme de l'art espérait-il qu'après dix-sept ans de préparation et l'embauche des meilleurs ingénieurs son affaire tournerait comme une roue de wagon. Et qu'il éviterait les dérapages et les dépassements de devis spectaculaires des précédents trains à grande vitesse, au nord, à l'est et au sud-est. Eh bien, c'est raté ! Depuis les premiers coups de pioche, en février 2012, son chantier a droit, lui aussi, à son lot de mauvaises surprises.

Pourtant, lors des premières études en 1995, le projet avait été calibré au cordeau. Pour limiter les coûts et complaire aux riverains, on avait choisi de tracer la voie en ligne directe à travers des espaces peu peuplés. Sans se soucier outre mesure qu'ils soient classés zones naturelles protégées. «A l'époque, les préoccupations environnementales passaient au second plan», se souvient Jean-Louis Jolivet, de l'association Poitou-Charentes Nature. Mais depuis, les priorités ont changé. «Comme il n'était

plus possible de modifier le tracé, on a dû compenser en construisant des viaducs plus longs, en aménageant des passages sur pilotis, en réimplantant des espèces ailleurs.» Cela explique en grande partie pourquoi le coût de la ligne a doublé entre 1999 et aujourd'hui. Et pourquoi les ingénieurs s'arrachent maintenant les cheveux sous leur casque.

Ainsi le planning du chantier n'est-il pas organisé en fonction des besoins techniques : ce sont les périodes de reproduction ou de repos des animaux qui dictent leur loi. Il est interdit de déboiser entre mars et septembre, afin de ne pas perturber la nidification des oiseaux. Interdit aussi de défricher les rives des cours d'eau abritant des visons d'Europe entre mars et août. Ces règles sont recensées dans deux arrêtés issus de la Loi sur l'eau et des demandes du Conseil national de protection de la nature (CNP). Sur le terrain, les ouvriers les appliquent tant bien que mal, mais il y a des ratés. En avril 2012, par exemple, une mise en demeure du préfet a stoppé net les travaux près de Bordeaux, quelques semaines seulement après qu'ils eurent commencé. Il est vrai que l'affaire était grave : une entreprise sous-traitante avait dégradé les berges d'une rivière en allant débroussailler un îlot sans utiliser la machine appropriée. «Il faut comprendre. Les ouvriers voulaient essayer de

Suite page 84 ▶



MAILLÉ 5% des habitants ont préféré quitter la commune. Victime d'un massacre en 1944, ce village doit accueillir la LGV, la jonction pour Châtelleraut et en plus une base de travaux; 5% de la population s'est déjà exilée.

LA VIENNE L'édification du viaduc a été retardée par... des moules. A cause de la pluie, les plongeurs n'ont pas pu déplacer les 6000 mulettes avant les travaux. Il a fallu monter le viaduc sur la rive le temps qu'ils interviennent.

THURÉ Le pont pour les sangliers a coûté 1 million d'euros. Ce bourg accueille l'un des six corridors naturels pour animaux aménagés au-dessus de la voie. Des tunnels souterrains sont en outre prévus pour les petites bêtes.

POITIERS 260 millions vont être flambés pour une bretelle inutile. Qu'on paie pour acheminer les TGV jusqu'au centre-ville, passe encore. Mais fallait-il, en plus, construire une gare sur la nouvelle ligne, à 4 kilomètres ?

ROM Les agriculteurs expropriés sont toujours fous de rage. Devant les tribunaux, certains propriétaires de ce village d'irréductibles Gaulois menacent de bloquer le chantier pour obtenir une indemnité d'environ 100 000 euros.

PLIBOUX Un triton a stoppé le chantier pendant deux mois. Le rarissime triton de Blasius, de la famille des batraciens, est une star chez Vinci. Il a bloqué 5 kilomètres de chantier... car on ne s'attendait pas à le trouver dans le coin.

VILLEFAGNAN Le relogement d'un oiseau va coûter une fortune. Des outardes canepetières vivent près du chantier ? Qu'à cela ne tienne, le constructeur leur aménage 560 hectares... qu'il paie 600 euros par an et par hectare aux agriculteurs.

NORD GIRONDE Au moindre couac, les écologistes bloquent tout. Dès le coup d'envoi du chantier, l'an dernier, le préfet a fait tout arrêter à la demande des associations. Motif : les ouvriers avaient abîmé les berges et les chemins protégés.

