

TGV: gagner du temps et perdre sa vie

CONTRE LA LGV PARIS-BORDEAUX
CONTRE LE DESPOTISME DE LA VITESSE
CONTRE LE TOTALITARISME TECHNOLOGIQUE

À Bordeaux, les 1^{er} et 2 juillet 2017, deux journées de festivités sont organisées pour célébrer l'arrivée du train à grande vitesse sur la ligne Paris-Bordeaux – ou plutôt Tours-Bordeaux, puisque le premier tronçon est en service depuis 1990. Nous ne voudrions surtout pas gâcher la fête, juste donner quelques raisons de ne pas se prosterner devant le TGVeau d'or, cette nouvelle idole de la religion du progrès, et signifier à ses grands prêtres qu'il existe encore quelques sceptiques, à défaut d'une opposition organisée aux nuisances et aux nuisibles.

En 1988, le Bordelais Jacques Ellul écrivait, dans *Le Bluff technologique*: « Le TGV Sud-Ouest est une absurdité: le trajet Paris-Bordeaux se fait en 4 heures. Avec le TGV on le fera en 3 heures. Est-ce que vraiment une heure de gagnée vaut les 15 milliards de francs prévus pour cette entreprise? » Près de trente ans plus tard, la question reste posée: ces pauvres 54 minutes « gagnées » avec la ligne à grande vitesse (le trajet Paris-Bordeaux se faisait en 2 heures 58 avant les travaux de la LGV Tours-Bordeaux, contre 2 heures 4 annoncées désormais) valent-elles les 9 milliards d'euros engagés (7,8 milliards pour la ligne, 1,2 pour les aménagements)? 160 millions d'euros dépensés par minute « gagnée »... on savait que le temps c'est de l'argent, mais là c'est de l'or pur! Et la liste est longue de tout ce qui a été perdu pour ces quelques minutes volées, à commencer par les dégâts causés aux 5300 hectares d'espaces naturels, agricoles ou forestiers, pour poser les 302 kilomètres de la LGV – « un massacre environnemental », « une plaie béante » selon des associations de protection de la nature –, dégâts qui seront, on nous l'affirme, entièrement « compensés ». Comme si l'on pouvait compenser un tel saccage en marchandisant la nature.

Rappelons brièvement les conditions de ce partenariat public-privé (PPP): Lisea, le consortium piloté par Vinci (parkings, autoroutes et aéroports, voir Notre-Dame-des-Landes), a obtenu, contre le financement d'un peu plus de 50 % du projet, une concession de cinquante ans, de 2011 à 2061, pour construire et gérer cette LGV, la première ligne ferroviaire sous concession privée en France. En échange, il perçoit les péages que versera tout opérateur pour le passage de ses rames sur

la ligne. Comptant sur cette manne pour se rembourser (entre 10 000 et 15 000 euros le passage selon le type de train), Lisea veut bien sûr voir circuler le plus possible de rames sur sa ligne, COP 21 ou pas. C'est ainsi qu'il a imposé 18,5 allers-retours par jour à Guillaume Pepy, le PDG de la SNCF, lequel avait pourtant calculé que 13 étaient bien suffisants. Conséquence de ce *racket*: dans son budget 2017, la SNCF a inscrit une perte de 90 millions d'euros pour seulement six mois d'exploitation. Ce qui présage 180 à 200 millions d'euros de déficit annuel. Si l'on ajoute que l'État a dû se porter caution des crédits contractés par les partenaires privés du projet, et donc que c'est l'argent public qui devrait, *in fine*, assumer l'investissement, on voit qui payera ce nouveau carrosse des classes supérieures. Ce sont les clients (qu'on appelait « usagers » du temps du service public et du sacro-saint prix unique du kilomètre sur tout le territoire) qui seront rançonnés, la hausse prévue étant par ailleurs proportionnellement bien plus importante sur les billets de seconde classe que sur ceux de première, alors que les sièges de celle-ci bénéficieront de la dernière technologie, véritables bureaux connectés avec sièges pivotants, prise de courant, port USB, Wifi gratuit, liseuse personnelle et mini-tablette permettant de brancher son smartphone. Ainsi, les « turbo-cadres » ne quitteront pas leur *open space*...

De fait, le chemin de fer subit un abandon continu de la part des autorités. Il n'y a pas si longtemps, on pouvait se rendre en train jusqu'au fin fond des campagnes, comme en témoigne l'ancienne carte du réseau des chemins de fer du Midi du grand hall de la gare Saint-Jean. En 1930, le réseau ferroviaire atteignait en France 62 000 kilomètres. Il n'en compte plus que 29 000 aujourd'hui. Métropolisation oblige, les lignes secondaires et les gares de proximité ont pâti des milliards d'euros d'endettement liés au développement du TGV. C'est un des épisodes de cette guerre de classes qui ne dit pas son nom entre « France d'en haut » et « France périphérique » qu'analyse depuis plusieurs années Christophe Guilluy, pour qui « la concentration des gagnants de la mondialisation sur les territoires qui regroupent richesse et création d'emplois produit ainsi une pensée, un discours unique, celui de la mondialisation et de la métropolisation heureuses. Un discours relayé par des médias et une classe politique qu'elles animent majoritairement. [...] Abrisées derrière le discours de la modernité, de l'ouverture et du vivre-ensemble, les catégories supérieures participent ainsi violemment à la relégation sociale et culturelle d'une majorité des classes populaires. Par leurs choix économiques, résidentiels, sociétaux, elles contribuent au lent processus de désaffiliation sociale et culturelle des plus modestes. Elles prônent l'égalité des territoires mais promotionnent la métropolisation et la gentrification. » Ceux qui ont manqué le train de la mondialisation resteront à quai ou prendront les cars Macron.

En 1991, à l'occasion de l'extension des lignes de TGV, une Alliance pour l'opposition à toutes les nuisances publiait un *Relevé provisoire de nos griefs contre le despotisme de la vitesse*. On y lisait entre autres que, « pour une foule de raisons dont la moindre n'est pas la démission devant l'énigme qu'est devenue l'invention de leur propre vie, les hommes ne veulent plus se déplacer à un rythme sensible; ce n'est pas qu'ils aient foncièrement du goût pour la vitesse, mais plutôt qu'ils ne supportent plus de se déplacer lentement. L'effacement de toute communauté possible comme de toute individualité profonde a produit un isolement quasi schizophrénique dans les transports modernes comme dans la vie urbaine dont ils sont l'extension. [...] Répondant à un besoin falsifié, forcé par les contradictions d'une existence asservie, le TGV appartient à la famille du four à micro-ondes, si pratique quand on ne sait plus préparer à l'avance quelques mets. Pour qui a oublié, ou n'a jamais su, que voyager signifie modifier son trajet et ses arrêts au gré de son humeur, le TGV peut faire figure de progrès, et d'autant plus indiscutable que la possibilité de voyager réellement est progressivement interdite par d'autres progrès de la même farine. [...] On peut par conséquent décrire le TGV comme une arme de plus dans l'arsenal à l'aide duquel la société présente combat les possibilités émancipatrices qu'elle contient et pilonne les diverses contrées de l'existence ».

Lorsque l'homme se résigne à ne plus être à la mesure de son monde, il se dépossède de toute mesure. Et déjà la SNCF investit dans le projet Hyperloop d'Elon Musk, ce technofurieux qui veut coloniser Mars et télécharger nos cerveaux sur disque dur. Pour assouvir leur fantasme d'ubiquité et d'instantanéité, les « missile-cadres » de demain seront catapultés à 1 200 kilomètres à l'heure à l'intérieur d'une capsule circulant sur coussin d'air dans un tube à basse pression. Le trajet Paris-Bordeaux ne durerait plus qu'une demi-heure... À la casse, le TGV!

Pour évaluer un progrès, on devrait se poser la même question que George Orwell: « Quand on me présente quelque chose comme un progrès, je me demande avant tout s'il nous rend plus humains ou moins humains. » En ce qui concerne nos oligarques, aménageurs et développeurs, gestionnaires du désastre, il est évident que, à l'inverse de Montaigne, tout ce qui est humain leur est étranger. Nous sommes en présence d'une forme d'*anti-humanisme radical*, qui n'avait pas échappé à Bernanos: « On ne comprend absolument rien à la civilisation moderne si l'on n'admet pas d'abord qu'elle est une conspiration universelle contre toute espèce de vie intérieure. » Mais qui s'en soucie encore aujourd'hui? On pouvait naguère flâner dans les gares, simplement pour y ressentir l'ambiance des départs et des retours, des séparations et des retrouvailles, l'ennui,

le vague à l'âme, l'attente, ou l'espoir d'une rencontre. Si l'on peut comprendre la nostalgie des buffets de gare et des trains de nuit, des wagons-restaurants et des salles des pas perdus, comment trouver désormais la moindre humanité dans ces non-lieux saturés de voix synthétiques et de *jingles* électroniques, patrouillés de militaires en treillis, cernés d'écrans et criblés de caméras, dans ces halls de gare devenus des centres commerciaux ponctués d'enseignes aux noms évocateurs, *McDonald's*, *Hema*, *MetSens*, *Carrefour Express*, *Relay*, *Costa Coffee*, *Factory and Co*, etc., postées sur des parcours pictogrammés pour plumer le pigeon-voyageur?

La Grande Mue de Bordeaux s'achève, engagée il y a une vingtaine d'années par les technocrates Alain Rousset et Alain Juppé, le chantre de « l'identité heureuse » pour lequel le TGV représente un « levier de croissance exceptionnel ». Croissance pour qui? La flambée des prix de l'immobilier et de la vie urbaine expulse de la ville les classes populaires ainsi qu'une grande partie des classes moyennes paupérisées. Nous assistons ainsi depuis quelques années au remplacement des ouvriers, employés, petits indépendants, chômeurs, précaires, retraités modestes, etc., par des néo-bourgeois branchés, *cool* et technolâtres affluant de la France entière. Avec la création autour de la gare Saint-Jean d'un des plus grands centres d'affaires européens, Euratlantique, avec la gentrification des derniers quartiers populaires de Belcier, Bacalan et Saint-Michel, avec le label « French Tech » infligé comme un coup de grâce à la ville de Bernard Charbonneau et de Jacques Ellul, nous sommes confrontés à une entreprise de développement que l'on peut qualifier de *coloniale*, une *silicolonisation* pour reprendre le titre du livre d'Éric Sadin.

Jusqu'où ira cette frénésie de puissance? Les ressources s'épuisent, la Terre agonise, le système financier est près de s'écrouler, l'humanité désespère, mais la civilisation techno-industrielle persiste dans son emballage, faisant fi de toute limite morale autant que naturelle, s'arrogeant un contrôle total sur tous les aspects de la vie, fonçant droit dans le mur à toute vibure. Bernard Charbonneau l'avait très tôt compris: « Plus la puissance s'accroît, plus l'ordre doit être strict. » Et plus l'ordre est strict, moins les hommes sont libres. Le délire de puissance se paie donc au prix fort: celui de notre liberté, celui de notre humanité.

Et nous, quel prix sommes-nous prêts à payer pour défendre l'une et l'autre?

Bordeaux, le 18 juin 2017
Des opposants au totalitarisme technologique