



**MESSAGE D'ALAIN LAMASSOURE, ancien Ministre,  
adressé à BAP, à l'occasion de l'Assemblée Générale  
du 29 septembre 2020.**

Paris, le 25 septembre 2020

Cher Président Le Gall, cher Pierre Saubot, chers amis,

J'ai été très sensible à votre invitation, et je vous en remercie. Je regrette que l'alerte sanitaire ne me permette pas d'être parmi vous aujourd'hui, et je vous prie de bien vouloir m'en excuser.

Je tiens à vous exprimer mon entier soutien. Parce que votre cause est juste : au pied de la muraille des Pyrénées, le Béarn ne peut se développer sans un désenclavement ferroviaire, routier et numérique. La crise économique inouïe, dont le pire est hélas devant nous, ne rend cette vérité que plus éclatante.

Mais aussi parce que votre approche est la bonne : scientifique, raisonnée, fondée sur des réalités chiffrables. En ouvrant le débat, en mettant les élus devant leurs responsabilités, et en éclairant l'opinion. Bref, tout ce dont le culte permanent de l'émotion éphémère, de l'image trompeuse et du tweet insultant nous prive sur tous les grands sujets depuis trop longtemps. Merci de rétablir le rôle de la raison et la dimension du temps long !

Pour contribuer au débat sans langue de bois, je vous livre quelques enseignements que j'ai retirés personnellement de la gestion de ce dossier, et d'autres comparables, dans mes responsabilités successives au niveau local, régional, national et européen.

1 – Les difficultés à faire aboutir de tels projets d'investissements ne sont jamais dues au manque d'argent. Jamais. Nous avons fait adopter le principe d'un financement européen de la LGV Paris-Madrid par l'ouest au Conseil européen de Essen au printemps 1994, tout comme celui de la liaison ferrée Lyon-Turin. Après un quart de siècle, les oppositions politiques locales ont arrêté le TGV à Bordeaux et la liaison alpine à mi-tunnel, et l'argent européen est parti à l'est. En 2018, le gouvernement a adopté un plan d'investissements d'avenir de 47 milliards d'euros ; son concepteur, l'économiste Jean Pisani-Ferry, a avoué la semaine dernière au quotidien L'Opinion que lui-même ne savait pas où l'argent était passé. Enfin, les gigantesques plans de relance désormais décidés à Paris (100 milliards), comme à Bruxelles (750 milliards) enlèvent toute inhibition financière. Si les décisions ne se prennent pas ou ne sont pas appliquées, ce n'est pas un problème d'argent mais de volonté, ou plutôt, d'absence de volonté politique.

2 – Si le ferroviaire a encore un avenir en France, il ne passera pas par la SNCF. Seule la concurrence européenne, que la SNCF a réussi à retarder efficacement pendant vingt ans, réveillera le nouveau potentiel du transport collectif fixe à grande vitesse – éventuellement sans rail – au XXI<sup>e</sup> siècle. Elle a honteusement saboté le transport ferré de marchandises. Aujourd’hui, le niveau himalayen de sa dette et la capacité de nuisance de ses syndicats lui permettent de rançonner l’Etat et, de plus en plus, les régions, pour assurer un statu quo souvent médiocre, au lieu d’être à la conquête de nouveaux services, de nouvelles technologies et de nouveaux marchés.

3 – Voilà vingt ans que, dans tous nos pays, la politique énergétique donne lieu à une surenchère de contradictions et de gaspillages, parce que personne n’ose l’aborder par la face nord, la plus directe, la seule efficace, mais politiquement la plus périlleuse : le prix. Il se trouve que la dé-carbonisation rapide de notre économie, la rentabilisation des énergies renouvelables et la paix sociale dans les pays producteurs exigent un même ordre de grandeur du prix du pétrole, autour de 80\$ le baril. C’est deux fois le niveau actuel, mais c’est nettement moins qu’il y a deux ans, où l’on a dépassé les 100\$. L’ajustement du système européen de ventes aux enchères des droits d’émission et celui des taxes sur les hydrocarbures permettraient cette stabilité à haut niveau, moyennant des compensations pour certains consommateurs à protéger.

A défaut, on tourne autour du pot. Des réglementations toujours plus complexes renchérissent insidieusement le prix des logements et des voitures, on subventionne à perte des panneaux solaires chinois, on détruit les paysages avec des éoliennes à peine moins exotiques.

Au total, on se soumet à toutes les contradictions des écologistes fondamentalistes : ils sont pour le train mais contre le TGV, pour l’énergie sans CO2 mais contre le nucléaire et même l’hydraulique ; pour les produits naturels mais contre les biocarburants ; pour la culture sans produits chimiques mais contre les OGM qui permettent de s’en passer ; pour les maisons en bois mais contre l’abattage des arbres ; pour le vélo mais contre les courses cyclistes ; pour le travail à distance mais contre la 5G ; pour l’aménagement des autoroutes pour le bien-être animal (voir l’A 65) mais contre celui des routes pour la sécurité des humains (voir la RN 134). Trop, c’est trop. Comme nous l’avons fait pour le tunnel du Somport, c’est un combat que nous devons mener sans relâche : contre la bêtise.

\*

Ces remarques ne doivent pas conduire au pessimisme. La gravité exceptionnelle de la crise à laquelle nous sommes confrontés devrait réunir les conditions de température et de pression nécessaires pour faire sauter les verrous politiques ou psychologiques les plus coincés par la rouille. On l’a vu en juillet au niveau européen : les réformes budgétaires et fiscales pour lesquelles nous nous étions battus en vain pendant des années ont été adoptées à l’unanimité en trois jours. Mais cela n’a été possible que parce que, dans l’ombre, patiemment, jour après jour, des esprits sérieux avaient préparé, étayé et argumenté les dossiers. Nous devons être prêts pour la même révolution tranquille en France. Elle reposera sur un travail de fond tel que celui de Béarn-Adour-Pyrénées. Bravo pour votre action et bonne chance !

Alain LAMASSOURE