LA LGV NE PASSERA PAS PAR NOUS !!!

DU 14 OCTOBRE AU 8 DECEMBRE 2014, à l'occasion de l'enquête publique, par dizaines, par centaines, par milliers, **nous devons nous opposer**, dans l'intérêt général et quel que soit notre lieu d'habitation, au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest et dénoncer l'aberration que constituerait la construction des lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

Dans **les mairies de toutes les communes concernées par le tracé** (24 en Gironde), par courrier, par mail, en écrivant dans les registres aux heures habituelles d'ouverture, en rencontrant, pour les plus motivés, les commissaires enquêteurs lors de leur passage, **manifestons notre opposition, nos griefs, nos remarques , nos interrogations** à l'aide de remarques, personnelles ou générales, de portée locale ou plus large ou en reprenant les arguments développés ci-dessous.

Il est très important de préciser clairement dans nos contributions que nous sommes opposés à la construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

Les renseignements utiles concernant le projet, l'enquête et toutes les formes de participation à celle-ci peuvent être trouvés sur les sites :
http://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Grand-Projet-Ferroviaire-du-Sud-Ouest-GPSO
http://www.gpso.fr (infos sur le projet GPSO, cartes du tracé des LGV par communes, détails sur le dossier d'Enquête Publique, ….)

Vous trouverez d'autres informations sur les sites des associations :
LEA- **http://lea.asso.free.fr** **LGVEA**-**http://lgvea.over-blog.com/**
LGPE- **http://www.lgpe.fr** **SEPANSO Gironde**- **http://www.sepanso.org/gironde/**

La construction des nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'est pas un projet d'intérêt général : Les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs pour qui existent déjà des solutions de déplacement.

Par contre, cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient la collectivité :

- **Elle serait ruineuse :**
  - ✓ Le coût de la réalisation des 2 nouvelles lignes est annoncé à **8,037 milliards €,** valeur 2011 non actualisée. La totalité du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est chiffré à plus de **13 milliards €** sachant que les estimations d'avant travaux sont chaque fois largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les contributeurs (contribuables, usagers ou autres).
  - ✓ Les investissements de ce type **ne sont rentables** ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (endettement à long terme induisant une inflation du prix du billet excluant de ce fait les usagers les plus modestes).
  - ✓ Ces chantiers n'entraînent localement que des **emplois temporaires**, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.
  - ✓ Ces travaux se feraient **au détriment de la maintenance et de l'amélioration des voies existantes** qui, elle, coûterait 4 fois moins cher.
- **Elle serait dévastatrice :**
  - ✓ Cette réalisation **dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles** (6300 ha hectares pour la totalité du projet GPSO jusqu'à Hendaye) auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen tous les 7 ans en France.

- ✓ La balafre **n'épargnerait** ni les **zones humides** ni les **espaces protégés** (ZNIEF, Natura 2000) ni les **nappes d'eau** et les **sources** qui alimentent notamment la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux) en eau potable.
- ✓ La demande de **30 millions de m^3** de matériaux **à importer** impliquerait l'ouverture de **nouvelles gravières**. La nécessité de **déplacer 54 millions de m^3** (remblais et déblais) impliquerait quant à elle plus de 5 millions de rotations de camions, soit plus de 2360 rotations par jour ouvré pendant la durée du chantier.
- ✓ Au-delà de 160 km/h, la **consommation électrique** des trains **croit** proportionnellement au carré de leur vitesse et la puissance électrique demandée, au cube de cette vitesse. Les LGV nécessitent donc une **alimentation surdimensionnée**, la production d'électricité supplémentaire et la **construction de lignes à haute tension**.
- ✓ L'**environnement social et humain** serait mis à mal par le chantier en raison de la manière dont les travaux sont habituellement conduits et réalisés. La construction actuelle de la LGV Tours-Bordeaux en est un triste exemple.

- **<u>Elle est inutile :</u>**
  - ✓ À quoi sert de faire **gagner à une minorité de voyageurs quelques minutes** sur un trajet à coups de milliards quand les principales pertes de temps dans les transports touchent la **majorité de la population par des retards de train** ou la congestion des voies urbaines et périurbaines.
  - ✓ Le tracé tortueux, sans vision d'une réelle utilité publique semble souvent choisi arbitrairement en fonction de stratégies et de rapports de force discutables et d'intérêts particuliers douteux. Il parait peu compatible avec les impératifs de la grande vitesse alors que **l'aménagement des voies existantes** permettrait des performances qui s'en rapprocheraient pour un coût bien moindre (étude indépendante Claraco).
  - ✓ Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest) précisent chaque jour un peu plus la **non-rentabilité des LGV**, leur incapacité à redynamiser économiquement les régions, ne profitant éventuellement qu'aux grandes métropoles situées en bout de ligne et **dévitalisant les régions intermédiaires**.
  - ✓ La recherche de possibilités de **relocaliser** l'habitat, l'activité, la consommation est une **solution plus durable** que la course exponentielle à la vitesse, à la mobilité, à l'éloignement, qui ne peut que finir en impasse.
  - ✓ Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, les créations de LGV entraînent une telle **augmentation des prix** que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transports moins onéreux mais plus polluants.

L'utilité publique se mesurant juridiquement au travers du ratio coûts /avantages retirés par la collectivité, ce projet ne mérite, en aucun cas, ce qualificatif.

Ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est inutile, ruineux et dévastateur. Nous nous y opposons !

Coordination Vigilance LGV - BP 3 – 33 720 LANDIRAS coordination-asso-vigilance-lgv@orange.fr