



**LE PAYS
DES EAUX
NE SE
LAISSERA
PAS
ASSÉCHER**

**NON aux LCV du
SUDOUEST**

LGV NON MERCI !

BORDEAUX - TOULOUSE - DAX

LE PLUS GROS CHANTIER DE DESTRUCTION DE NOS COMMUNS
DES PROCHAINES DÉCENNIES EST À NOS PORTES...

Quel soutien des élu.es / de la population ? Une enquête publique défavorable méprisée.

Malgré l'enquête publique défavorable à plus de 90%, de rapports soulignant les incohérences des LGV (Cour des comptes, Commission d'enquête GPSO, CESER...) et une absence de plan de financement réaliste, le gouvernement l'a déclaré d'utilité publique en 2016 par un passage en force. Depuis, plusieurs élu.es se mobilisent contre ce projet aux côtés des populations. Ce véritable déni démocratique d'une violence institutionnelle inouïe révèle les court-circuits qui grèvent les organes de décisions en France, fagocytés par les lobbys, les velléités carriéristes d'élu.es, et par une idéologie de développement anachronique, au mépris des diagnostics désastreux de ce projet.

Quels impacts sur notre économie locale ? Un nouvel impôt local pour un projet d'envergure nationale.

14 milliards d'euros, c'est l'estimation du coût de ce chantier pharaonique estimé en 2015, avant inflation, financé à 40% par l'État et à 20% par l'Union Européenne qui n'a toujours pas confirmée y prendre part. Les 40% restant reviennent aux collectivités...Une première en France ! Sans en avoir les moyens, elles s'engagent à pallier les manquements financiers de ce chantier, sans en connaître les coûts réels suite à l'inflation. Elles ont commencé à prélever une taxe auprès des habitants des territoires impactés, autorisée en 49.3 lors d'un des derniers projets de Loi Finance. Une participation au coût hors norme, pour un projet technique et financier déséquilibré : c'est la commission d'enquête qui le dit !

Métropolisation / Ruralité : quelle réponse aux besoins des territoires ?

Doubler le réseau ferré pour un besoin non partagé.

Ces LGV, ce sont deux nouvelles voies ferrées reliant presque exclusivement les métropoles, en doublant les lignes actuelles qui ont encore une réserve de capacité. Elles seraient construites en partie à 5 km à peine des lignes existantes. Favoriser ces trajets directs, c'est délaisser les besoins de mobilité de proximité et se reposer toujours plus sur la voiture au quotidien. Plutôt qu'un train qui traverse, nous voulons des trains qui desservent villes et villages sans contrainte de rentabilité pour les petites gares. 5% des usager.es du train ou de l'avion, principalement en Métropole, sont concerné.es par les LGV. Avec un gain de 30 mn entre Toulouse et Paris, et moins de 10 mn vers Dax, l'équilibre entre les impacts désastreux et les gains de temps promis par la LGV pour une poignée de personnes est inexistant.

Peut-on compenser la destruction d'une forêt millénaire ?

La bétonisation irréversible des espaces naturels.

Une zone humide ne se déplace pas, une nappe phréatique ne se dépollue pas, une forêt de plus de 40 000 ans ne se replante pas : chaque écosystème est unique. À l'heure des grands plans gouvernementaux de sauvegarde de la biodiversité, de sobriété, de Zéro Artificialisation Nette...Laisser ce projet aboutir, c'est bétonner plus de 5000 hectares de terres paysagères et agricoles (le plus gros projet en France à cet égard), amputer définitivement la biodiversité de 8 sites Natura 2000, défigurer la Vallée du Ciron, abandonner les espèces déjà menacées d'extinction, le tout via des dérogations de loi.

Un projet qui impacte nos modes de vie.

Dans un contexte de réchauffement climatique, d'objectifs à atteindre en matière de transition écologique, de hausse du coût des énergies, l'idéal de développement économique incarné par la LGV ne correspond plus aux urgences actuelles. Pour prendre une image : nous en sommes à éteindre les feux et ce projet consiste à souffler sur les braises ! Quand les limites planétaires sont dépassées les unes après les autres, que les crises écosystémiques se multiplient, qui peut encore croire aux bénéfiques écologiques - jamais démontrées par ailleurs - de ces grands projets d'infrastructure ?

Cette lutte a-t-elle une chance ?

Croire à la fatalité, au « on n'y peut rien » des décisions prises d'en-haut, c'est ce dont les promoteurs des LGV cherchent à nous convaincre. À ce jeu-là, ne participent que ceux qui ont déjà perdu : laisser faire c'est perdre chaque jour un peu plus le sens que l'on donne à nos choix de vie. Ce projet, incohérent de bout en bout aussi bien techniquement que financièrement, démocratiquement ou écologiquement, finira par s'embourber si on ne l'arrête pas avant. Les scénarios du GIEC pour 2040 le disent, les crises ne feront que s'accélérer, il est temps d'être lucide sur l'avenir de ces grands chantiers : ne créons pas les ruines de demain !



LGVNONMERC.FR

/

LINKTR.EE/BYEBYELGV

MAIN DANS LA MAIN, DU PAYS-BASQUE À LA HAUTE GARONNE, EN PASSANT PAR LA GIRONDE, LES LANDES
ET LA VALLÉE DU CIRON, NOUS RÉSISTONS COLLECTIVEMENT AUX GRANDS PROJETS INUTILES