

Outre l'extractivisme des carrières, on oublie souvent celui qu'impose la surconsommation énergétique des LGV. En effet si le nucléaire représente 75% du mix électrique français, tout l'uranium nécessaire à sa production est importé, les trois quarts provenant du Kazakhstan, Niger, Ouzbékistan et Namibie. Le secteur extractiviste étant connu pour les conflits socio-environnementaux qu'il génère entre les populations locales et les exploitants de mines, nos projets de développement - et les LGV font partie des plus gros - ont d'autant plus de potentiel qu'ils font preuve de fermeté néocoloniale.

10 - LES LGV NE SONT PAS POUR LE FRET !

L'argument basique qui justifie les LGV en prétextant qu'elles vont permettre le développement du fret se focalise sur des objectifs de marchandisation sans tenir compte des besoins exprimés par les populations : qui a besoin des millions de tonnes de marchandises circulant sur le corridor atlantique ? pourquoi faire transiter tant de gadget ? de la nourriture artificielle produite par l'agro-industrie ? pour quoi faire ?

Par ailleurs, le fret ferroviaire est en déclin continu depuis des décennies, et il circule moins de trains de fret sur la ligne existante Bordeaux-Dax aujourd'hui qu'en 1980 ! Un rapport de commission d'enquête parlementaire en donne d'ailleurs une analyse qui démontre bien que les LGV n'y changeront RIEN. Il pointe plutôt les conséquences délétères de la mise en concurrence et privatisation du secteur. Mais la SNCF elle-même mise sur le transport routier puisqu'elle détient un des leaders mondial du secteur, GEODIS. On marche sur la tête !

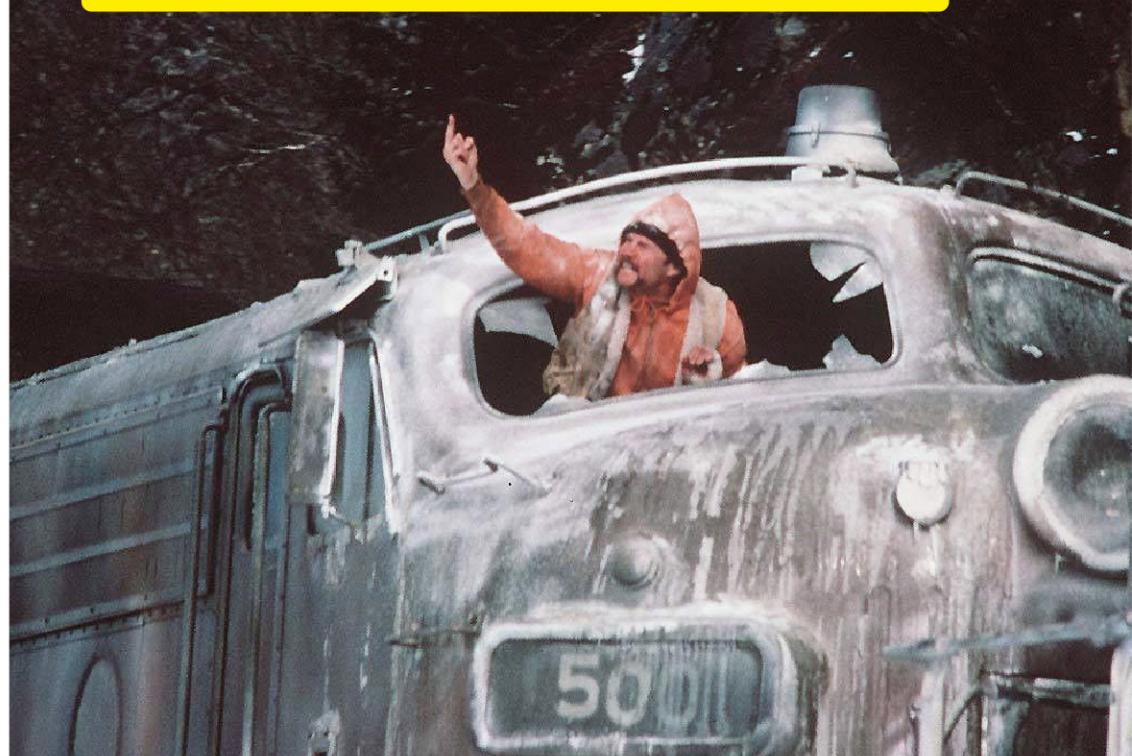
11 - LES LGV AU SERVICE DE QUI ? L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION SE FROTTE LES MAINS.

Le projet est porté par des élu.e.s et par un gouvernement qui ne font qu'imposer une mascarade démocratique (consultation, enquête publique, autorisation environnementale, négociation foncière, demandes de dérogation aux lois de protection des espèces...) pour satisfaire l'industrie de la construction (Vinci, Bouygues, Systra, Eiffage, NGE, ...). D'ailleurs leurs objectifs de croissance sont toujours à la hausse, et leur parc machine ne peut être amorti qu'en comptant sur l'accumulation de projets. Il faut du projet, du projet, encore du projet. C'est donc bien les intérêts économiques de Vinci et ses filiales, sous-traitants ou concurrents que sert l'Etat par l'offre de ses marchés publics, confondant intérêts court-termistes et économiques avec intérêt général. S'il fallait le rappeler, le profit du BTP ruisselle aussi mal que le béton coulé pour une dalle.

12 - C'EST SI IMPORTANT DE GAGNER QUELQUES DIZAINES DE MINUTES ?

"En Occident vous avez la montre, mais vous n'avez pas le temps."

POURQUOI ON LUTTE CONTRE LE PROJET DE LIGNES À GRANDE VITESSE DANS LE SUD OUEST ?



1 - LES LIGNES À GRANDE VITESSE AU DÉTRIMENT DES LIGNES EXISTANTES

Le beurre et l'argent du beurre, on ne peut pas tout avoir ! Aujourd'hui les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax existent déjà, ce sont des centaines de kilomètres de voies à entretenir - ce qui se fait aujourd'hui avec difficultés étant donné le manque de budget et d'effectifs de maintenance.

C'est ainsi qu'au cours des dernières décennies, le "service public de transport" s'est vu privé progressivement de 40 000 km de petites lignes, abandonnées. Depuis 1980 par ailleurs, 2800 kilomètres de lignes à grande vitesse ont été construites : quelle amélioration des déplacements pour les habitant.es des communes hors métropole ? Aucune.

2 - PAS D'ARGENT POUR LES HÔPITAUX MAIS DES MILLIARDS POUR LES LGV : QUELLES PRIORITÉS ?

Les enjeux sociaux seront-il toujours relayés au second plan ? Le coût titanique de ce projet est de l'ordre de 15 milliards d'euros, porté en grande partie par les collectivités qui s'endettent pour 40 ans, et renoncent ainsi à d'autres projets (crèches, collèges, hôpitaux, plan de gestion des risques, effectifs...). Pourquoi ? Les LGV amèneraient le "développement" ! Mirage, doux mirage... Les études montrent pourtant que les lignes à grande vitesse ne font que relocaliser et concentrer les activités, sans en créer.

3 - DE QUI SE MOQUE-T-ON ? UNE RHÉTORIQUE DU DÉSENCLAVEMENT VALABLE POUR TROIS VILLES, SUR UN TOTAL DE 2340 COMMUNES TAXÉES POUR CE PROJET

Les LGV traverseraient près de 130 communes, mais ne s'arrêteraient qu'en gare de Bressols (près de Montauban), Brax (près d'Agen) et Mont-de-Marsan. Or pour le financer, outre l'endettement des collectivités, il faut compter sur une taxe locale mise en place auprès des propriétaires de maisons sur une majorité des communes du Sud-Ouest. Le désenclavement a bon dos !

4 - C'EST LE PROJET DE QUELQUES UN.E.S

Le projet témoigne d'un conflit d'intérêt : celui de l'Etat d'un côté, qui a créé les métropoles, et celui des habitant.e.s de l'autre, en particulier sur les questions d'aménagements du territoire. Ne prévoyant aucun débat de fond pour prendre en compte les intérêts des habitant.e.s et espèces concernées, les décideurs préfèrent mettre la main sur 4800 hectares de terres (sans compter toutes les extensions de carrières). De nombreuses espèces s'en trouvent menacées comme la loutre d'Europe ou la tortue cistude, espèces dites "protégées" mais dont on ne se prive pas de détruire les habitats. Dans l'enquête publique, 90% des personnes se sont exprimées défavorables au projet.

5 - UN TRAIN SUPER RAPIDE ET SUPER CHER : ACCESSIBLE À QUI ?

Les billets de TGV sont particulièrement chers (40€ en moyenne), et représentent un plafond de verre pour une majeure partie de la population aujourd'hui dépendante de la voiture, et que l'on ne cesse de culpabiliser avec des injonctions de changements d'habitudes qui ne tiennent pas compte du coût de la vie.

De plus ces prix ne font qu'augmenter pour le TGV, le patron de SNCF assumait dernièrement qu'il ne s'agit de toute façon pas d'un service public. Quant à l'idée de laisser ces infrastructures aux mains d'entreprises privées pour faire jouer la concurrence, on voit bien dans quelle impasse cela nous mène avec l'exemple des concessions autoroutières qui permettent aux plus aisés d'aller plus vite. Bel exemple de mépris social.

6 - LES LGV SONT TOUT SAUF POSITIVES POUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet suppose des extensions de carrières et une ponction énorme sur les territoires étant donné son ampleur pharaonique. Ce sont par exemple des milliers de camions supplémentaires sur les routes pour approvisionner le chantier pendant des années, soit le déplacement de l'équivalent de 21 pyramides de Kheops.

Sans parler de la destruction d'espaces de biodiversité unique au monde, comme la Vallée du Ciron ou les Landes de Gascogne, les coupes d'arbres centenaires et la menace pour les forêts millénaires situées à moins de 2km du tracé (cas de la hêtraie du Ciron). Le projet se targuant d'être "le plus gros projet d'infrastructure ferroviaire de la décennie", les ouvrages d'art en projet représentent une bétonisation sans précédent dans le Sud-Ouest pour le seul objectif d'aller plus vite. Mais quand arrêtera-t-on les projets de luxe ?

7 - JUSQU'OU DOIVENT SE DÉVELOPPER LES MÉTROPOLES ?

Si les LGV doivent permettre "le développement" de quelques villes destinées à devenir "grandes", force est de constater que la course à la croissance ne fait plus rêver. Et pour cause !

L'arrivée des LGV dans une ville entraîne la flambée des prix de l'immobilier, encourage la création d'espaces commerciaux et de quartiers d'affaire (TESO, Euratlantique, Quai d'Oc, Grand Montauban... les exemples sont nombreux) au détriment des espaces de rencontre gratuits et des endroits de flânerie, au mépris du lien social et des rencontres spontanées qui permettent autre chose que ce qui est prévu par les médias et orienté par la publicité. Autant de raisons de fuir les métropoles à ceux qui veulent se soustraire au regard systématique des caméras de surveillance, qui transforment nos comportements en données valorisables, ni au flicage (qu'il soit policier ou institutionnel), pour nous obliger à suivre des normes tristes. Développer les métropoles grâce aux LGV, mais pour quelle vie ?

8 - LES LGV RAPPELLENT L'INCOMPATIBILITÉ ENTRE ÉCOLOGIE & SURCONSOMMATION

La vitesse a un coût : rouler deux fois plus vite (de 160km/h à 320km/h par exemple) suppose de décupler l'énergie consommée. Étant donné le fort potentiel des lignes existantes, il n'y a aucune excuse pour exiger de nouvelles lignes, de surcroît plus chères à entretenir. Miser sur le train aujourd'hui n'est un acte de sobriété que s'il consiste à favoriser les lignes existantes. Développer de nouvelles lignes, et doubler ainsi des itinéraires existants, c'est en l'occurrence favoriser la surconsommation énergétique.

Par ailleurs faire franchir à ceux qui peuvent se le permettre des seuils de confort, dans l'idée d'aller toujours plus vite, c'est augmenter leur consommation sans réellement questionner leurs modes de vies. Or le COVID a montré que les entreprises pouvaient fonctionner en évitant nombre de déplacements. On peut aussi prendre le temps plutôt que de miser sur le "tout, tout de suite". Ne nous trompons pas de geste.

9 - UN PROJET EXTRACTIVISTE

Alors qu'il apparaît dérisoire par rapport aux besoins prioritaires des populations comme les crèches, hôpitaux, lycées, ... ce projet nécessite des quantités astronomiques de granulats. Ces cailloux servent à fabriquer le béton ou à remblayer des sols, et proviennent normalement des carrières locales. **Or le Schéma Régional des Carrières de Nouvelle-Aquitaine prévoit qu'une fois siphonnées toutes les carrières de la Région pour les seuls besoins du projet de LGV, il faudra encore aller en chercher ailleurs, et ouvrir de nouvelles carrières.** Les conséquences de cette surexploitation ne sont pas seulement sociales - car c'est un accaparement qui ne dit pas son nom - elles sont aussi écologiques et impactent les nappes phréatiques.