

## LES PREJUDICES (SUITE)

### ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

- Des terres retirées à leur vocation actuelle, abimées, pour partie artificialisées bétonnées, sur une emprise de 4830 hectares, 48 km<sup>2</sup> dont surfaces agricoles (1240 ha), forêts (2870 ha) et zones humides (370 ha)
- 8 sites Natura 2000, des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique ZNIEFF, la vallée du Ciron et sa hêtraie de 40 000 ans, grandement impactés, le Ciron (30 affluents) lui-même traversé
- 413 espèces animales et végétales, dont 197 protégées, fragilisées parmi lesquelles la cistude, le vison d'Europe, la loutre d'Europe, les chauve-souris, l'écrevisse à pattes blanches. La biodiversité détruite par l'implantation des LGV, le travail, le passage et le stationnement des engins
- Un espace naturel fragmenté et sonorisé par le bruit des TGV
- Des risques de perturbation et pollution des réseaux hydriques et nappes phréatiques par l'implantation des voies et des piliers de ponts et viaducs : 447 ouvrages pour un linéaire cumulé de 28 km
- Des LGV sur des sous-sols peu stables, en Gironde, de calcaires altérés propices aux effondrements
- Une émission de 4,5 millions de tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub> pour la réalisation des travaux
- 53 millions de m<sup>3</sup> de matériaux déplacés pour le terrassement, dont 30 millions importés de carrières extérieures à l'emprise du projet : l'équivalent d'un immeuble de 6 m de haut 15 m de large sur 327 km
- Des dégâts collatéraux importants, destruction d'immobiliers (nombreuses maisons), creusement de gravières, déstructuration d'exploitations agricoles, modification du réseau routier, déplacement de canalisations, adaptation du réseau électrique, créations de ZAD (zone d'aménagement différé)
- Des compensations environnementales aléatoires et non fondées du point de vue écologique

### ASPECTS ECONOMIQUES

- Un investissement estimé à 14 milliards d'€ en 2020, soit 37,3 M€/km hors AFNT (47M€/km) et AFSB (75M€/km) contre 18,9 M€/km pour la LGV Est (2007), 25,7 M€/km pour la LGV Tours-Bordeaux (2017), combien à la fin des travaux ? (surcoûts inévitables)
- Un gaspillage de ressources minérales financières et humaines au détriment d'investissements réellement efficaces en termes de train du quotidien et de report modal du fret
- Une première en France (hors Grand Paris), un financement local (40%) pour un ouvrage à vocation nationale et internationale
- Un montage financier discriminatoire au regard des autres régions de France dont les LGV ont été financées par la SNCF puis l'Etat. Ici 40% Etat, 40 % habitant.es locaux, et 20 % UE alors que celle-ci n'a rien confirmé. Les quelques financements UE, pour études obtenus aujourd'hui, sont l'objet d'appels à projets du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE)
- Un projet qui surcharge les finances des collectivités locales au détriment d'autres projets
- Une nouvelle taxe pour les propriétaires fonciers des communes à moins d'une heure, en voiture, d'une gare desservie par ces LGV, soit 2340 communes et leurs habitants concernés via la taxe foncière (voir la ligne «taxe spéciale d'équipement» TSE) pour au moins 40 ans
- De nouvelles taxes professionnelles, taxe de séjour, taxes sur l'immobilier
- Une perte de valeur immobilière pour des centaines de propriétaires sur le tracé du GPSO
- Un investissement qui privilégie les métropoles au détriment des zones périurbaines et de la ruralité
- Un prix du billet de train très certainement dissuasif
- Un projet non finalisé, sa partie vers l'Espagne s'arrête à Dax, à 90 km de la frontière espagnole
- Pas de proposition élaborée pour le transport des marchandises.

## UTILISER L'EXISTANT

Pour cela, entretenir moderniser les voies existantes (aiguillage, signalisation), si nécessaire les aménager (allongement des quais, création de voies d'arrêt dans les gares, de dépassement sur le réseau), pour un cout financier et écologique sans commune mesure avec celui de LGV, ceci associé à du matériel roulant favorisant les déplacements en train (trains de nuit, trains à unités multiples), le tout permettant le développement du report modal (voiture-avion), et du fret ferroviaire.

**REMARQUE** | La ligne Bordeaux- Espagne est aujourd'hui en grande partie rénovée. Avec quelques aménagements supplémentaires elle pourrait permettre une circulation à 220 km/h (160 km/h actuellement), et accueillir au moins 50% (estimation) du fret routier actuel de l'axe Espagne-Paris via Bordeaux.

# PROJET DE LIGNES A GRANDE VITESSE (LGV) BORDEAUX-TOULOUSE-DAX



## CONTEXTE

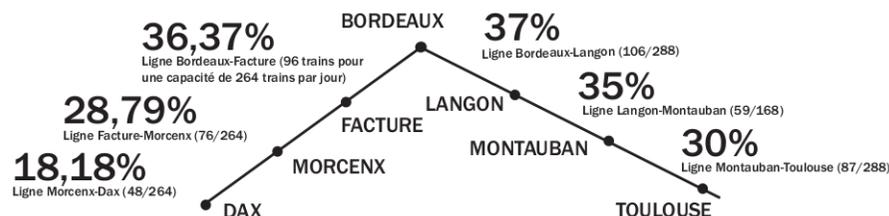
Le dérèglement climatique déjà à l'œuvre : hausse des températures, canicules, sécheresses, incendies, raréfaction de l'eau, inondations, tempêtes, effondrement de la biodiversité, hausse du niveau des océans | Une dette publique française de plus de 3200 milliards d'euros | Des services publics dégradés | Un réseau ferré délaissé au profit de la route : 60 000 km en 1930 contre 20 000 km aujourd'hui (dont 2800 km de LGV).

## SITUATION ACTUELLE POUR LE FERROVIAIRE DANS LE SUD OUEST

### Taux d'occupation moyen des trains (TER: transport express régional)

**34%** Nouvelle-Aquitaine **39%** Occitanie Chiffres 2023 (source marché français du transport ferroviaire)

### Taux d'occupation des voies (trains de voyageurs + fret)



Calculs arithmétiques à partir des sources suivantes : Atlas du réseau ferré en France 2022 (édition sept 2023) et le Recueil statistique des transports en Nouvelle Aquitaine 2019 (édition mai 2021) pour les circulations journalières de train, et SNCF Réseau pour la capacité des voies.

### Fréquentation dans les gares

total annuel / 365 jours / 2 (1 départ + 1 arrivée)

	Fréquentation 2023	Prévision 2032 d'après l'enquête publique
Bèges	70	1096 (extravagant)
Saint-Médard d'Eyrans	126	411
Preignac	9	41

En Nouvelle Aquitaine et Occitanie, les services ferroviaires sont insuffisants, peu adaptés et mal entretenus. Sur les deux régions, les réseaux routiers sont saturés et source de pollution (CO<sub>2</sub> et particules fines). En France moins de 6% des déplacements en train sont réalisés sur des lignes à grande vitesse.



## LE PROJET historiquement appelé GPSO pour Grand Projet du Sud-Ouest

Créer de toute pièce, en pleine nature, entre Bordeaux Toulouse et Dax, de nouvelles voies de chemin de fer permettant d'augmenter la vitesse de circulation des trains : des lignes à grande vitesse (LGV). Le projet est récemment rebaptisé LNSO pour lignes nouvelles du Sud-Ouest, et prévoit de desservir trois villes en tout et pour tout (Montauban, Agen, Mont-de-Marsan) pour lesquelles des gares TGV seraient construites à quelques kilomètres des gares existantes de ces villes.

## HISTORIQUE

1981, 22 septembre, inauguration du premier TGV (sur LGV) Paris - Lyon

1980-1990, le rêve d'un Paris-Madrid à 320 km/heure qui n'a jamais vu le jour.

1991, adoption d'un schéma directeur de 16 lignes à grande vitesse par le gouvernement, dont celles du sud-ouest

1992, décision de l'Europe d'un réseau européen de TGV

2005, débat public pour la liaison Bordeaux-Toulouse par LGV, sous le patronage de la CNDP\*

2006, débat public portant sur la liaison Bordeaux- Espagne par LGV

2014-2015, enquêtes publiques pour les Aménagements Ferroviaires et Lignes Nouvelles (AFSB, AFNT, LN\*)

2015- 2016, 3 déclarations d'utilité publique DUP 25 11 2015 AFSB, 4 01 2016 AFNT, 2 06 2016 LN

2017, 1 juillet, remise en cause du projet par le Président de la République Mr Macron

2021, 27 avril, le 1er ministre Mr Castex, relance le projet avec financement sur le modèle Grand Paris

2022, 24 avril création de la société du GPSO après adoption d'un plan de financement

2022 non retenu par la commission transport du parlement européen, ce n'est pas un projet transfrontalier



Chantier de viaduc LISEA (filiale de VINCI) pour la LGV Tours-Bdx

Le projet est porté notamment par l'Etat et les conseils régionaux de Nouvelle-Aquitaine et Occitanie (ou leur président.e Alain Rousset et Carole Delga) avec le concours (financier) de 23 collectivités dont Bordeaux Métropole, Toulouse Métropole et la ville de Toulouse.

Il est décrié par de nombreuses municipalités (dont Bordeaux), par les conseils départementaux de Gironde et de Lot et Garonne, par la communauté d'agglomérations du Pays Basque, par les communautés de communes de Montesquieu et celle du Bazadais ou encore par le syndicat de bassin-versant du Ciron et par de nombreuses organisations et collectifs.

## LA METHODE

Comme tout projet public, il fut l'objet de débats publics, puis d'enquêtes publiques dont les conclusions ont été sans appel. Pour la première enquête publique, il est fait état de 14 000 contributions à 93% défavorables. Les commissaires enquêteurs ont eux-même émis des avis défavorables pour les AFNT et LN, favorables pour les AFSB\*. L'état est passé outre et a déclaré d'utilité publique les trois sous-projets (LN, AFSB, AFNT)\*. Les habitants des cinq départements concernés ne manquent pas d'exprimer leur opposition (manifestations, recours, ...) malgré leur invisibilisation croissante y compris dans les conclusions des rapports officiels. De plus, depuis 2005 de nombreux avis ont été donnés, tous ont été pour le moins dubitatifs ou ont émis des réserves quant à l'intérêt de ce projet :

- Le commissariat général à l'investissement CGI,
  - Le conseil d'état, (avis non publié)
  - La cour des comptes,
  - Le comité d'orientation des infrastructures COI,
  - Le conseil national de la protection de la nature (CNPN)
  - La commission d'enquête sur le GPSO/lignes nouvelles
  - La cour des comptes européenne, qui ne mentionne pas ce projet comme une priorité de l'UE dans sa partie Bordeaux-Toulouse, et ne précise pas qu'il doit s'agir d'une LGV pour sa partie vers l'Espagne
  - Le conseil économique social environnemental régional CESER
- Ces avis sont répertoriés sur le site [lgvnonmerci.fr](http://lgvnonmerci.fr)*

## CE PROJET EST...

NON CONFORME	EN CONTRADICTION AVEC LES OBJECTIFS DU GOUVERNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A la demande pour examen de l'autorité environnementale</li> <li>• Aux recommandations du haut conseil pour le climat</li> <li>• A l'esprit de la loi climat et résilience du 22 août 2021</li> <li>• Aux règles de financement par l'UE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zéro artificialisation nette en 2050</li> <li>• Baisse des émissions équivalents CO2, - 45% à objectif 2030 (de 400 à 220 millions de tonnes)</li> <li>• Développement des trains du quotidien, 100 milliards d'€ d'investissements à objectif 2040</li> <li>• Equilibre du budget de l'Etat</li> </ul>

\*AFSB = Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (de Bordeaux à Saint-Médard d'Eyrans)

AFNT = Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (de Toulouse à Castelnau d'Estretfonds)

LN = Lignes Nouvelles CNDP = Commission Nationale du Débat Public

## LES PROMESSES

Augmentation du nombre de voyageurs de seulement 10% (source SNCF) pour les deux réseaux cumulés des lignes actuelles et nouvelles LGV. De 45 millions de voyageurs estimés en 2025 à 50 millions/an après mise en service des LGV, puis +5 millions/an (estimations du dossier d'enquête publique).

Parallèlement, Bordeaux Métropole prévoit de porter la capacité d'accès de la gare Bordeaux St Jean, tous réseaux confondus, à seulement 30 millions de voyageurs/an en 2030. L'Occitanie avait en 2015 un trafic ferroviaire interrégional, tous réseaux confondus, de seulement 28,3 millions de passagers (source SNCF Mobilité Occitanie).

Entre Toulouse et Bordeaux (Toulouse et Paris) 1 heure de gain de temps, sans arrêt, pour les voyageurs, avec les voies et trains dans leurs configurations actuelles, 30 mn de gain de temps, en comparaison à la ligne actuelle améliorée par la suppression des passages à niveau et de « 3 virages ». Ceci selon une étude « temps de parcours » SNCF/ SETEC, comparée par l'école polytechnique fédérale de Lausanne EPFL, à l'étude CLARACO 21 mn de gain de temps.

Entre Bordeaux et Dax 20 mn de gain de temps, 14 mn par la ligne existante avec un relèvement des vitesses (source SNCF Réseau) soit un écart temps de 6 mn.

Entre Toulouse et Dax 1h30 environ de gain de temps en abandonnant les contreforts des Pyrénées et leurs habitants

Deux réseaux ferrés pour se déplacer sur le même territoire

Un atout économique, non chiffré, non prouvé, au regard :

- > des autres régions qui bénéficient déjà de LGV,
- > des villes comme Nantes, Toulouse et Montpellier qui se sont développées sans LGV
- > des études menées par de nombreux chercheurs sur l'impact économique des LGV

## LES PREJUDICES

### AU QUOTIDIEN

- Ralentissement, aménagement des horaires, pour des trains entre Bordeaux et sa banlieue sud-est jusqu'à Marmande, par la mise en place, pour les réseaux TER et TGV d'une 3ème voie, pour les 2 sens de circulation, entre Bordeaux et St Médard d'Eyrans. Troisième voie non confirmée utile, le 24 novembre 2023, par SNCF Réseau auprès d'un groupe transpartisan de députés et sénateurs de Gironde
- Le même contexte coté Toulouse à l'approche de la gare de Matabiau, avec les mêmes inconvénients y compris pour d'autres liaisons notamment celle de Toulouse -Albi Castres
- Assèchement de la desserte du Piémont pyrénéen entre Toulouse et Bayonne
- Probabilité d'une faible augmentation du nombre de trains répartis sur les réseaux TER et TGV
- 3 gares TGV éloignées des centres villes, 12 km à Agen, 7 km à Montauban, 13 km à Mont De Marsan
- Très probablement des liaisons ferroviaires supprimées, les exemples ne manquent pas
- Désorganisation des villages et communes (124) traversés, par la coupure totale de rues ou routes, avec des parcours du quotidien parfois plus longs pour les riverains de ces LGV
- Deux réseaux ferrés à entretenir au lieu d'un seul actuellement pour les liaisons Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse
- Une surconsommation d'énergie liée à la très grande vitesse
- Des nuisances sonores augmentées et étendues, à l'exemple des abords de la LGV Tours-Bordeaux où elles sont parfois supérieures à 85 décibels



Loutre d'Europe



Hirondelles



Tortue cistude d'Europe

Pour plus d'infos, consulter [LGVNONMERCIFR](http://LGVNONMERCIFR)