

**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC
SUR LE PROJET DE CREATION D'UNE LIGNE NOUVELLES A GRANDE
VITESSE BORDEAUX – TOULOUSE**

Si le projet de LGV Bordeaux-Toulouse venait à être réalisé, ce serait **une catastrophe** pour les régions traversées (hormis la ville de Toulouse), et en particulier pour celle qui est située depuis le sud de Bordeaux et jusqu'à Captieux.

La création et le fonctionnement d'une ligne à grande vitesse ne sont pas sans conséquences négatives sur l'environnement, la santé des populations, les déplacements des habitants, l'économie d'une région.

En contrepartie de cette situation, le sud Gironde n'en retirerait AUCUN AVANTAGE.

En effet, et on le comprend aisément, en quoi cette ligne nouvelle à grande vitesse va-t-elle améliorer l'existence des populations qui vivent dans le fuseau de l'option sud ? RFF ne nous l'a pas dit, et pour cause !

Dans ce dossier, il y a des choses qui sont **INACCEPTABLES** !

INACCEPTABLE, le débat lancé sur un projet NON PRIORITAIRE ET NON URGENT, que ce soit pour gagner quelques dizaines de minutes ou pour dédier au fret la ligne actuelle Bordeaux-Toulouse, sans aucune nécessité, vu le trafic existant.

INACCEPTABLE, un débat lancé au début de l'été, discrètement et sans que l'information n'ait touché toute la population, et en particulier les élus, ce qui a été souligné à maintes reprises lors des réunions de Langon. Cette présentation n'a pas favorisé – loin de là – la participation de chacun d'entre nous !

INACCEPTABLE, en rendant les deux autres possibilités impossibles et plus coûteuses, que l'on nous propose un seul choix, le tracé sud !

INACCEPTABLE que l'on fasse passer par le sud Gironde non seulement la future ligne Bordeaux-Toulouse, mais en plus la LGV SEA, puisque cet itinéraire est prévu dans trois scénarii sur cinq dans le prochain débat sur la ligne SEA.

INACCEPTABLE, le « saucissonnage » du dossier entre Bordeaux-Toulouse et Sud Europe Atlantique, pour mieux nous tromper.

INACCEPTABLE l'attitude de RFF qui n'a pas répondu à nombre de nos questions, renvoyant les réponses au stade de l'avant projet sommaire, lorsque la décision sera prise. Ainsi, le débat s'est résumé à l'exposé de nos doléances, dont on doute qu'elles seront prises en compte. Ce débat n'en est pas un, puisqu'il n'y a pas d'échanges entre RFF et le public, pas de discussion sur tous les points qui ont été longuement évoqués.

INACCEPTABLE que la nature et les habitants de toutes ces régions payent pour que la SNCF concurrence les transports aériens. La vraie concurrence de la SNCF vient de ses propres filiales « routières » ... Le prix est disproportionné à l'enjeu ...

INACCEPTABLE de faire croire que les infrastructures de transport créent du développement économique, alors qu'elles ne font que l'accompagner.

INACCEPTABLE que l'éco-bilan de ce projet ne soit pas même évoqué ! C'est une imposture de parler à ce propos de « développement durable », alors que dans le même temps on oublie l'utilisation massive de matériaux pour la construction de cette ligne, la confiscation d'espaces naturels, la déforestation (tracé des voies et axes d'accès), sans compter les dés herbants chimiques, dont RFF est le plus gros utilisateur en France, le tout entraînant bien sûr une perte de biodiversité, sujet dont on nourrit les discours officiels, mais sans les concrétiser par des actions !

Il ne faut pas oublier non plus que l'énergie alimentant les TGV est une énergie d'origine nucléaire, produite à partir d'un minerai provenant certes de l'étranger, mais non inépuisable. Et comme chacun le sait, plus on va vite et plus on consomme d'énergie !

INACCEPTABLE de rayer de la carte les quelques 3500 tonnes /an de gaz à effet de serre évités grâce à la présence de la forêt, si RFF ne donne pas suite au projet.

INACCEPTABLE, le bruit des TGV au fond des bois ! La mesure de bruit présentée par RFF ne nous satisfait absolument pas, car elle ne correspond en rien à la réalité ! Et plus le trafic sera dense, plus il y aura de bruit ; on pense tout naturellement à la circulation des trains dans les deux sens d'une part, et à l'ajout programmé de la ligne SEA d'autre part.

INACCEPTABLE, le coût exorbitant de ce projet, d'une valeur minimale de 2,9 milliards d'euros en 2004 (combien de milliards en 2016 ?) . Il y a une certaine indécence, difficilement supportable, à vouloir engager de telles sommes dans ce type d'opération dont on sait que c'est une opération de « prestige », et que son seul but est de concurrencer l'avion et de favoriser les constructeurs de matériel !

Surtout quand on sait que c'est le citoyen, à travers ses impôts (Etat, RFF, régions, voire collectivités territoriales) qui va en assumer le coût.

Nous refusons cette affectation des fonds publics pour un projet qui n'est pas d'intérêt collectif, de surcroît dans une période où tant de secteurs prioritaires souffrent d'une désaffectation de l'Etat.

Le temps de la technique conquérante faisant fi des populations est terminé ; pas de mégalomanie, SVP !

Pendant le temps que l'on nous présente de tels projets, on apprend (fait notoire) que des lignes intérieures (voyageurs et marchandises) sont supprimées, que les lignes existantes ne sont pas correctement entretenues, ce qui a pour effet de les déclasser, d'y entraîner des difficultés de circulation, d'y réduire la vitesse (tiens, nous croyions que RFF misait tout sur la vitesse ! ?).

Les attentes du public sont autres : des trains confortables et en nombre suffisant sur les petites lignes pour développer le transport collectif (en réduisant le transport routier individuel), des trains pour faire circuler les marchandises et les camions (ferroulage), en lieu et place du transport routier. Circuler dans des trains à 320 km/h n'est pas notre priorité.

INACCEPTABLE la surestimation (manipulation ?) des chiffres présentés par RFF pour amener le lecteur vers « sa » solution et « faire passer son projet » !

INACCEPTABLE l'argument selon lequel le projet permettrait l'augmentation du fret, car la SNCF détient une part minime dans le trafic actuel de marchandises : même avec une augmentation de 50% de sa part, celle-ci ne dépasserait pas les 18% du marché seulement, laissant aux autres modes de transport (principalement la route) les 82% du marché restants. D'autant plus que seul le trafic voyageurs à grande vitesse intéresse la SNCF, et que l'on sait

bien que l'Etat ne s'intéresse pas au trafic marchandises par rail ! **Nous ne voulons ni du tout TGV, ni du tout camions !!!**

INACCEPTABLE de prendre un risque supplémentaire d'incendie sur 80 km, sachant que bon nombre d'incendies (72%) sont causés par le passage des trains. Et avec les sécheresses à venir, où les pompiers prendraient-ils l'énorme quantité d'eau nécessaire pour éteindre un feu de forêt ?

INACCEPTABLE l'effet de coupure qui serait ainsi créé, préjudiciable à la faune autant qu'aux habitants, à la lutte contre l'incendie, à l'exploitation de la forêt, à la circulation (entre autres celle des scolaires et le circuit de collecte des ordures ménagères ...).

INACCEPTABLE que l'on fasse payer aux régions traversées le prix très élevé de ce gain de temps sans grand intérêt. Le développement du sud Gironde est axé essentiellement sur celui de l'éco-tourisme, notre seul capital étant constitué de nos espaces naturels.

A quoi servirait de vouloir protéger le bassin du Ciron (connaissez-vous le Ciron, à RFF ?), notre réseau hydrographique, d'instaurer des zones Natura 2000 (connaissez-vous Natura 2000, à RFF ?), si une ligne à grande vitesse vient éventrer ces milieux naturels ? Et que deviennent les investissements réalisés ?

Richesse naturelle, mais aussi richesse culturelle, qui attire les habitants de l'agglomération du grand Bordeaux, mais aussi les touristes avides d'espace, de nature et de tranquillité.

On parle beaucoup au nom des citoyens, mais on ferait bien mieux de les écouter et de les entendre lorsqu'ils ont quelque chose à dire, et c'est le cas aujourd'hui.

*Pour nous une ligne nouvelle de TGV, hors de l'emprise existante, c'est plus de bruit, plus d'effet de souffle, plus d'énergie consommée, plus de risque d'incendies, plus d'emprise donc plus de granulats consommés, plus d'argent dépensé, une saignée dans le paysage, le transport des seuls passagers (pas de fret), un prix qui n'est pas accessible à tous (plus cher que la route), un développement qui obère celui des générations futures, et **NOUS N'EN VOULONS PAS !!!***

En contrepartie, nous souhaiterions que l'argent ainsi économisé permette de financer des projets de développement et d'amélioration des lignes régionales et locales et serve à l'entretien des voies et du matériel.

Il serait également acceptable d'améliorer l'existant (lignes desservant des grandes métropoles), à condition que l'on aménage les voies, supprime les passages à niveau pour permettre aux trains d'optimiser et sécuriser leur parcours.

Par ailleurs, le projet prioritaire actuellement nous paraît être celui de la LGV SEA, dans le couloir existant, et à condition de prendre toutes les précautions, ce qui permettrait, avec le ferroutage, de libérer les routes et autoroutes du mur de camions qui ne cesse de grandir.

Nous approuvons, enfin, la position prise par les associations telles que la SEPANSO, LANDES ENVIRONNEMENT ATTITUDE, LANDES GRAVES PALUS ENVIRONNEMENT dans ce dossier, et nous répondons N O N à la question du débat sur l'opportunité de créer cette LGV nouvelle Bordeaux - Toulouse, quel qu'en soit le tracé.