

25 octobre 2014 - TGV ALBRET

Pour vous aider à compléter l'enquête d'utilité publique et faire part de votre désaccord face à la réalisation de ce projet:

Le mot du Président

Chers Adhérents,

Tout comme le fut la prétendue « concertation » organisée par RFF, le lancement de l'enquête publique, qui a débuté le 14 octobre et se finira le 8 décembre, est confidentiel: quelques panneaux cachés au bout des chemins, plantés sur le bord de routes où l'on ne peut s'arrêter ou affichés de façon presque illisible dans les mairies des villes et villages directement concernés.

Pour y remédier, nous avons décidé d'en faire nous-mêmes la publicité tant il est important d'y participer. A cette fin, le document joint à ce message a été établi afin d'aider nos adhérents et sympathisants ainsi que la population en général à rédiger quelques lignes sur les registres mis à disposition de TOUS dans les mairies suivantes : Fargues-sur-Ourbise, Houeillès, Pindères, Pompogne, St-Martin-Curton, Ambrus, Bruch, Feugarolles, Montesquieu, Montgaillard, Pompiey, Vianne, Xaintrilles, Brax, Caudecoste, Coleyrac-St-Cirq, Estillac, Layrac, Le Passage, Moirax, Roquefort, Sainte Colombe en Bruilhois, Saint Nicolas-de-la-Balermie, Sérignac-sur-Garonne, Agen.

Tous les Français, qu'ils soient directement impactés ou non, peuvent consigner leurs observations dans ces registres:

- soit directement en se rendant dans les mairies aux heures d'ouverture,
- soit dans les sous-préfectures et préfectures,
- soit en adressant leurs remarques par courrier à l'adresse suivante :

Monsieur le Président de la commission d'enquête « GPSO lignes nouvelles »,

Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde

Service des Procédures Environnementales

Rue Jules Ferry – Cité administrative BP 90

33090 BORDEAUX CEDEX

Outre ce message d'information, une campagne sera lancée dès la semaine prochaine : tracts chez les commerçants, distribution dans les boîtes à lettres et sur les marchés. Comme vous avez pu le constater des articles dans la presse sont déjà parus à l'occasion de la réunion publique du 8 octobre animée par notre avocat Maître Tête et du très récent rapport de la Cour des Comptes. Ce n'est qu'un début.

Le combat est loin d'être fini, les choses sérieuses commencent et les derniers événements prouvent que des espoirs sont permis. Il s'agit aujourd'hui de se mobiliser très fortement et que le public affiche par une lourde opposition dans les registres sa détermination. Le nombre d'opposants à ce projet jouera réellement sur l'avis que rendra la Commission de l'enquête publique. Il faut donc nous faire entendre.

Je vous invite donc à ne pas manquer cette occasion unique en son genre de donner votre avis et de nous aider à renforcer le message que nous nous efforçons de faire passer depuis cinq ans.

Comptant sincèrement sur vous, bien cordialement,

Charles

Voici le document qui vous aidera à compléter l'enquête d'utilité publique et à faire part de votre désaccord concernant la réalisation de ce projet:

ENQUÊTE PUBLIQUE

LGV BORDEAUX-TOULOUSE et BORDEAUX-DAX

Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO)

Vous avez jusqu'au 8 décembre 2014 pour vous opposer à ce projet

▣ En vous rendant dans les mairies des villes/villages impactés et en préfecture

▣ Par courrier à l'adresse suivante▣ :

Président de la commission d'enquête « GPSO Lignes nouvelles »

Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde

Service des Procédures Environnementales

Rue Jules Ferry – Cité administrative BP 90

33090 BORDEAUX CEDEX

Ou directement sur le site www.gironde.gouv.fr , rubrique GPSO, Dépôt des Observations

Ce document n'a pour objet que de donner une liste non-exhaustive de thèmes sur lesquels s'appuyer pour participer à l'Enquête Publique.

La construction de la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet d'intérêt général : les TGV ne concernent que 8 % des voyageurs SNCF, le coût des TGV sur lignes à grande vitesse (LGV) concerne tout le monde.

Cette construction provoquerait des nuisances de portée générale qui affecteraient tous les citoyens.

· **? Non à ce projet ruineux☐ :**

- Le coût de réalisation est annoncé à 9,486 milliards €. Pour les LGV déjà en service, les estimations d'avant travaux ont été systématiquement très largement dépassées. En fait, on ne sait ni quel serait le montant réel des travaux ni qui seraient les payeurs (contribuables, usagers, autres ?).
- Contrairement à l'engagement de Réseau Ferré de France (RFF, débat public 2005, page 89), le dossier soumis à l'enquête publique ne prévoit aucun plan de financement.
- Non à ce projet ruineux, car il existe une alternative en modernisant la voie existante pour un investissement 4 fois moins cher. Les Lot-et-Garonnais ont des besoins autrement plus fondamentaux qu'une LGV.
- Aucune des LGV en exploitation n'est rentable. RFF affirme cependant que ce projet le sera, mais appuie ses calculs sur des chiffres mensongers, en particulier la sous-estimation du coût et la surestimation du trafic et du nombre de voyageurs.
- Les investissements de ce type ne sont rentables ni pour les gestionnaires ni pour les usagers potentiels (l'endettement à long terme entraîne une augmentation du prix du billet et une diminution du nombre de passagers). Les usagers des LGV ne paient que 30 % du prix réel d'un trajet, les 70 % restants ne faisant donc qu'aggraver la dette de l'État.
- La poursuite de ce projet confirmerait la mauvaise gestion des finances publiques, l'irresponsabilité des politiques pro-LGV et des porteurs de ce projet ainsi que les pressions inacceptables des lobbies. Tous concourent à l'augmentation de la dette publique.
- Ce chantier n'entraînerait localement que des emplois temporaires, les emplois qualifiés étant directement pourvus par les équipes des grands groupes du BTP.

☐☐ ? Non à ce projet dévastateur☐☐ :

- Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles 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 pas les zones sensibles (ZNIEF, Natura 2000). L'Autorité Environnementale estime que les nuisances ne sont pas correctement répertoriées (bilan carbone ne respectant pas l'objectif du Grenelle, impacts sur les zones inondables et les zones humides non étudiés).

- La demande de 30 millions de m³ de matériaux à importer impliquerait l'ouverture de nouvelles gravières. La nécessité de déplacer 54 millions de m³

(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 croît 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 : dégradation et non-rétablissement de routes ou chemins, déviations « mobiles », poussière, boue, bruit, vibrations, etc.

- L'absence de prise en compte de la perte de valeur du patrimoine bâti : la dépréciation « résiduelle ». À proximité de l'emprise du projet, les maisons sont déjà invendables. Avec la réalisation du projet, elles pourraient perdre définitivement 50 % de leur valeur et, au-delà de 25 m, sans compensation !

□□ ? Non à ce projet inutile□ :

- Ce projet ne ferait gagner qu'une quinzaine de minutes par rapport à des TGV sur la ligne existante réaménagée.

- 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 trains.

- 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 paraît

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 (cf. étude indépendante Claraco).

- Les nombreux rapports (Auxiette, Bianco, Rivier, Cour des Comptes), les documentaires télévisés et journaux (C'est dans l'air, Pièces à conviction, Théma, Complément d'enquête, Libération, Le Monde, Sud-Ouest), les déclarations de M. Pépy, président de la SNCF, précisent chaque jour un peu plus la non-rentabilité des LGV et leur incapacité à redynamiser économiquement les régions. Elles ne profitent éventuellement qu'aux grandes métropoles (la prospérité de Toulouse n'a cependant pas attendu la LGV !) et dévitalisent les régions et villes « intermédiaires ».

- La Commission Nationale du débat public 2005 a conclu à la nécessité de construire cette LGV pour cause de saturation de la ligne existante. La saturation existe sur 2 tronçons, Bordeaux-St Médard et St-Jory-Toulouse, qui doivent faire l'objet d'un réaménagement par doublement des voies actuelles. Il est donc inutile de créer une LGV entre St Médard et St Jory. La modernisation suffit.

- Loin de réduire l'usage de l'avion ou de la voiture, une LGV entraîne une telle augmentation des prix que certains voyageurs abandonnent le train pour des modes de transport moins

onéreux mais plus polluants.

- Les pays du Nord de l'Europe ont fait un choix respectueux de leurs finances, de l'énergie, de l'humain et de l'environnement en faisant circuler leurs TGV sur les voies existantes modernisées à 200-220 km/h.

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