

# **LGV GPSO (BORDEAUX/TOULOUSE ET BORDEAUX/DAX)**

*Archives 2009 - 2010*

## **Déclaration commune du 23 janvier 2010 dite Charte d'Hendaye**

Cette déclaration a été élaborée par des associations et mouvements de différents Etats membres de l'Union Européenne (France, Espagne, Italie) qui luttent contre la construction de nouvelles lignes ferroviaires LGV (Lignes à Grande Vitesse) et de Lignes dédiées fret rapide à grande capacité, et qui se rassemblent aujourd'hui pour unir leurs forces et mieux faire entendre leurs voix, les problématiques étant partout les mêmes.

L'opposition dépassera donc désormais le cadre local pour devenir européenne.

---

### **Nous, citoyens et citoyennes, associations et mouvements de différents états (Italie, France, Espagne) en lutte contre les projets de LGV et de Lignes dédiées fret rapide à grande capacité**

#### **Nous constatons tous que :**

- ces projets constituent pour les territoires traversés un désastre écologique, socio-économique et humain : destruction de zones naturelles et de terres agricoles, nouveaux couloirs de nuisances et dégradation de l'environnement avec impacts négatifs importants pour les riverains,
- ces projets sont incapables de se traduire en une participation de la population dans les prises de décision. Nous dénonçons l'opacité avec laquelle agissent les gouvernements et les administrations face au profond désaccord social qu'ils suscitent, et leurs mépris des arguments et des propositions des citoyens,
- la justification officielle de la construction de ces nouvelles lignes se fait systématiquement sur des hypothèses de trafics et de rentabilités socio-économiques fausses ainsi qu'une sous-estimation des coûts de réalisation pour mieux « vendre » un projet dont l'utilité réelle n'est pas démontrée ; de nombreuses études ont mis en évidence au contraire la non pertinence de ces projets en termes économiques et sociaux (Rapports Essig en Bretagne, Bermejo au Pays Basque Sud, Citec au Pays Basque Nord, Brossard 1998 et Ponts et Chaussées 2003 en Rhône-Alpes, Cahiers de l'Observatoire Technique de la Lyon – Turin en Italie - organisme italien), ainsi que les rapports des Cours des Comptes française et italienne,
- la priorité octroyée aux LGV se fait, avec un coût colossal, au détriment du trafic de proximité et de la priorité au maintien et au développement des réseaux ferroviaires existants, qui ne sont ni entretenus ni optimisés pour développer un transport de fret permettant d'irriguer les territoires et un service public de transport en commun accessible à tous,
- la construction des LGV s'inscrit dans une recherche perpétuelle de création de grandes infrastructures (autoroutes, agrandissement des aéroports, super-ports...) et est contraire à la notion de développement durable. Nous contestons l'expansion aberrante des transports déchaînée par le capitalisme globalisé qui ne permet pas un développement local uniforme, mais au contraire favorise la concentration anormale des trafics et des productions et la délocalisation sauvage.

#### **Nous demandons tous :**

- à la Commission Européenne et au Parlement Européen en tant que moteurs des

politiques des transports à moyenne et longue distance au niveau de l'Union Européenne, l'ouverture d'une réflexion sur l'absurdité et la non-nécessité des grandes infrastructures (LGV, autoroutes, agrandissement des aéroports, super-ports...) et une révision profonde de la stratégie de l'UE relative aux transports européens (TEN-T Trans European Network - Transports).

- aux Gouvernements de la France, de l'Italie et de l'Espagne l'arrêt immédiat des travaux et projets de LGV pour entamer un véritable débat public uniforme à niveau européen sur le modèle de transport, d'aménagement du territoire et de société sous-jacent à ce développement effréné des LGV.

**Nous affirmons que des solutions sont à chercher dans :**

- la régénération, l'entretien et l'optimisation des voies existantes, qui est la solution alternative la plus acceptable d'un point de vue environnemental, et à un coût financier bien moindre que la construction de nouvelles lignes, et qui correspond à la mise en œuvre en France de l'article 1 de la loi Grenelle Environnement du 3 août 2009 (solution préconisée aussi par le « Livre Blanc de Delors »).
- la décroissance des transports, liée à une transformation profonde du modèle économique et social, en faisant notamment de la proximité et relocalisation de l'économie une priorité,
- la restitution en dernier recours de la capacité de décision aux populations directement concernées, fondement d'une authentique démocratie et autonomie locale face à un modèle de développement imposé.

**Les signataires sont :**

**Pour l'Etat espagnol :**

***Y basque et Corridor navarrais TGV***

Collectif AHT Gelditu! Elkarlana (Pays Basque Sud )

***Asturies***

Conceyu contra'l TAV d'Asturies

***Superport Pasaia***

Jaizkibel bizirik

**Pour l'Etat italien :**

***LGV Lyon Turin***

Mouvement No TAV (Val de Suse - Val Sangone - Turin)

**Pour l'Etat français :**

***LGV Paca***

Var Actions Environnement

Association pour la Protection de l'Environnement Local (APPEL Le Muy)

Eiretage

Environnement Var

**LGV Lyon Turin**

Le CADS  
LGV Bretagne Pays de la Loire  
Fédération Alto

**LGV SEA (Sud Europe Atlantique)**

Collectif Contre les Nuisances du TGV de Chasseneuil du Poitou et de Migné-Auxances (Département 86) : CCN-TGV  
Comité TGV Réaction citoyenne (Départements 37, 86, 79, 16, 17 & 33)  
ADEMA (Association de Défense de l'Environnement de Migné-Auxance) (Vienne-86)

**LGV Poitiers Limoges**

Collectif Non à la LGV Poitiers Limoges  
Air de nos Campagnes  
CGT Cheminots Creuse

**LGV Rhin Rhône Sud**

Collectif Stop LGV Branche Sud  
Sud Revermont Passionné Sans LGV  
Traversée Centrale des Pyrénées  
Actival : Association Contre le Tunnel Inutile dans les Vallées d' Ailleurs et du Lavedan (Pyrénées Centrales)

**LGV GPSO (Grands Projets du Sud Ouest)**

Association LGPE (Gironde)  
LEA (Gironde)  
Trait d'Union (Gironde)  
Aquitaine Alternatives (Aquitaine)  
Très Grande Vigilance en Albret (Lot-et-Garonne)  
Association de Sauvegarde des Landes et Coteaux de Gascogne (Lot-et-Garonne)  
Attac Landes Côte Sud (Landes)  
Attac 33 (Gironde)  
Les amis de la Terre Landes (Landes)  
SEPANSO Aquitaine  
Le CADE (Pays Basque Nord et Sud des Landes)  
Biharko Hendaia  
Association pour la sauvegarde de l'environnement et du patrimoine de Castelmayran et de ses environs  
Association pour la sauvegarde de l'environnement et du patrimoine de CAUMONT  
Association pour la sauvegarde de l'environnement et du Nord de la Lomagne  
Association Sauvegarde de Saint-Cirice

## **Attention un train peut en cacher un autre.**

C'est ce qu'ont pensé les défenseurs du transport ferroviaire membres de la SEPANSO quand, après avoir largement exprimé leur point de vue lors des débats publics, ils ont découvert, faussement maquillé aux couleurs du Grenelle, le projet GPSO (Grands Projets du Sud-Ouest) qui n'est ni plus ni moins qu'un vieux rêve d'ingénieur mégalo se concrétisant sous la forme de deux lignes nouvelles à grande vitesse (LGV), l'une de Bordeaux vers Toulouse, l'autre de Bordeaux vers l'Espagne, hautement destructrices de l'environnement d'Aquitaine.

En effet, c'est un chantier pharaonique, avec pas moins de 450 km de voies nouvelles projetées au travers de la forêt et des milieux naturels du grand Sud Ouest, qui est censé permettre aux voyageurs en quête de performances, de traverser l'Aquitaine du nord au sud et le grand Sud-ouest d'ouest en est, à grande vitesse et à coups de milliards d'euros empruntés à nos enfants.

Ceci alors même qu'il suffirait d'améliorer, d'aménager et de mieux entretenir les voies ferrées existantes pour offrir à bien moindre frais un service comparable, voire supérieur si on considère les populations desservies par l'amélioration des voies actuelles et celles qui ne le seraient pas par les voies nouvelles.

### **Vous avez dit concertation ?**

Et voilà maintenant que pour finir de déguiser le loup en grand-mère, on nous noie sous des multiples réunions de pseudo-concertation, destinées à nous persuader que ces choix sont les nôtres et surtout qu'ils sont irréversibles.

L'intérêt principal de cette concertation, on ne peut plus bidon, est que chaque acteur ayant participé sera finalement jugé coresponsable des décisions de RFF au moment où les populations lésées demanderont des comptes...

La ficelle est quand même un peu grosse.

PhB

Ci-dessous, avec l'aimable autorisation de son auteur, le récit de la réunion d'information publique qui s'est tenue à Lucbardez, paisible village des Landes menacé par la LGV, le jeudi 7 janvier, en présence d'élus et de représentants de RFF.

Lucbardez. Jeudi 7 Janvier 2010, Réunion d'information publique concernant le tracé de la LGV

## **Bilan d'incompétence**

On eut dit la Cène, en triste. Le 7 janvier, un échantillon assez représentatif de la population de Lucbardez s'était donné rendez-vous, sur invitation de son Maire, à assister à une réunion d'information concernant le tracé de la LGV impactant durement le village.

Invités à informer, messieurs Coz et Allard, respectivement représentants de Réseau Ferré de France et d'INEXIA, savaient à quoi s'attendre, comptant qu'on n'attend jamais l'inattendu. Dans le coin droit, invités de dernière minute, la présidente de la Communauté d'Agglomération du Marsan, ainsi que Mr Cazade, conseiller général du canton, venus appuyer de leur personne, le projet et leurs représentants. Devant le désarroi des habitants réunis, le sapin de Noël rutilant en fond de scène et la gravité des faciès, 2010 commence, la réunion aussi, sur un ton bien pathétique.

Il s'en est fallu de peu que le débat ne dérape. Le maire de Lucbardez introduit les débats, énumérant les étapes du projet concernant sa commune et les alentours, ému de tant de gravité, tiraillé comme aucun sûrement n'aimerait l'être. A la fin de cette introduction laborieuse retraçant la chronologie du projet depuis 2006, il y eut un court instant où personne n'eut rien à dire, comme quand la pelote de paille passe chez Sergio Léone. On oublie que Robert Dueso était dans les rangs de la manifestation du 28 novembre 2009 à Langon, contre le projet. Un agriculteur le sait pourtant, on ne fait pas la pluie et le beau temps.

Alors, droit dans son col, Coz causa. On eut droit à un exercice de style, d'une froideur à laquelle on reconnaît les gens de cette trempe. Fier de son produit, aux portes de la gloire, tout y passa en 10 minutes monotones, sur le thème du soir. A savoir, le quatrième fuseau (tracé) possible, élégamment baptisé "fuseau Centre Ouest", ou "fuseau des maires". On raconte qu'il a failli s'appeler le "fuseau Francis Planté", en hommage au pianiste de St Avit, dont le Maire était aussi présent au débat.

Rodé à ce genre d'exercice, celui qui annonce "ne pas en être à sa première LGV" énumère froidement les zones impactées, sous le regard médusé d'une assemblée triste. Chacun cherche son toit sur la photo satellite projetée au mur. De part et d'autre de l'écran, les paquets-cadeaux de Noël sont encore accrochés au mur. Le décor colle au discours, Coz déballe son jargon technique à un rythme où aucune information n'est compréhensible, aucune analyse possible.

Bien étrange manière de souhaiter les vœux de bonne année à une assemblée.

Un collectif d'opposants s'étant positionné contre ce fuseau en particulier, il devait donc être le thème du débat. Un collectif de gens informés et influents, qui, de l'aveu d'un de ses membres, masque derrière cette opposition à ce fuseau, une réelle opposition au projet dans son ensemble. Une opposition réaliste, pragmatique. Il est soudain question de lieux-dits, de chemins, de champs, des bois d'un tel, de la propriété de Monsieur, on joue à « on vous l'avait bien dit ! – vous nous avez rien dit ! » et rapidement les masques sont tombés. Abcès crevé. Mr Coz eut un sourire, il lui faudrait sortir sa règle et son stylo laser, il deviendrait alors cet oracle à lunettes qui trace les voies. Ce qu'il fit. Dès lors, atteint ce stade, le débat aurait dû suivre son cours, entre empoignades et démonstrations

compatissantes du spécialiste en bons sentiments ferrés.

Un habitant prit soudain la parole. Répondant aux antipodes de la démonstration de Coz. Cet habitant visiblement ému déplaça le débat sur la question de l'utilité même de ce projet de LGV, faisant aussitôt retomber le soufflet de Coz. Il dévoila une réalité que d'autres taisent volontiers : la population de Lucbardez ne veut pas de ce tracé ! Pire, elle ne comprend absolument rien de ce qui lui est raconté à ce moment précis. Renvoyant dans son camp le seul participant au débat en costume cravate, la tenue du spécialiste, cet intervenant mit à l'ordre du jour la seule question de fond jamais posée à ses concitoyens. Faut-il accepter cette fatalité ?

Ce débat devait permettre au moins que nous nous entendions sur les mots que l'on emploie. C'est en ce sens que Geneviève Darrieussecq prit la parole, elle prétendit d'emblée vouloir "remettre les pendules à l'heure". Déterminée, échaudée par une telle opposition, elle prit la parole avec vigueur rappelant à qui pouvait bien le comprendre l'intérêt général du projet.

A posteriori, le problème de cette réunion c'est le champ d'incertitudes qu'elle laisse derrière elle.

En effet, Madame la présidente de la Communauté d'Agglomération du Marsan, le problème est bien là. Il s'agit d'un problème d'intérêt général, il s'agit en effet d'ajuster son horloge, à l'heure de Copenhague par exemple.

Il y a donc visiblement plusieurs définitions de ce qu'est l'intérêt général, l'une défendue par ceux qui nous faisaient face, prend pour arguments le désenclavement du département, le développement économique, l'amélioration de la capacité à circuler, la poursuite de cette fuite en avant dans un endettement insensé de nos collectivités, basé sur de très hypothétiques profits et plans de développement... Là aussi il me semble que nous devrions nous entendre sur ce qu'est le développement.

Que l'on m'explique une bonne fois pour toutes quel indicateur fixe l'intérêt général ! L'intérêt général s'apprécie à l'échelle d'une communauté, alors que l'intérêt public, lui, s'apprécie à l'échelle du pays. Il semble donc que ce projet ne défende en rien l'intérêt général de la communauté des habitants aquitains concernés par ce projet. Ils n'ont pas été consultés, aucune concertation, aucun consensus ne leur a été proposé, aucune alternative autre que de quitter la zone impactée. Drôle d'intérêt général.

S'il eut été question 2 minutes d'intérêt général dans ce département, nous aurions indemnisé les sylviculteurs, principaux acteurs de notre cadre de vie, on légifèrerait sur l'usage des pesticides et interdirait à Monsanto du côté de Peyrehorade de racketter nos agriculteurs en plus de les empoisonner.

Au lieu de cela l'opération Landes 2040 prétend sans détours vouloir faire des Landes "la Californie française". Prochaine étape ? Une centrale nucléaire ? Car au passage, il faut un bon paquet d'énergie à un train pour dépasser les 300 km/h. Combien coûtera l'énergie en 2040 ? Bien heureux les décideurs qui le savent, alors empressons nous de boucler ces grands travaux, ils sont la seule condition de survie de nos grands groupes industriels. Ces choses méritent d'être claires. En attendant, on construit des ronds-points en chapelet de l'A65 et dans leur sillage, un réseau ferré ruineux.

Le saviez-vous ? Certains travailleurs employés par Eiffage sont contraints de dormir dans leur voiture ou dans l'unité d'accueil d'un centre pour sans abris de Mont de Marsan. Quel progrès ! Le

voilà cet intérêt général, il arrive un beau jour en costume-cravate dans votre mairie, il s'entoure d'élus pris au piège du financement de leurs collectivités, il se moque de ce que vous pensez, et adore appeler un chat un chien.

Il conviendrait de savoir calculer la dépense générale avant d'envisager l'intérêt. Dans la tradition chinoise, on n'indemnise le médecin que si l'on est en bonne santé. Dans une situation économique pour le moins troublée, à l'orée de temps que l'on nous promet plus raisonnables, plus près de l'Humain et de son habitat, au lendemain d'un Grenelle qui aurait pu stopper cette autoroute scandaleuse, imposer à la population landaise concernée, et à ceux qui en subiront les dégâts collatéraux, un projet d'une telle envergure relève du mépris d'existence.

Ce n'est en aucun cas refuser le progrès que de donner cette définition de l'intérêt général, en tant qu'il est une somme, jamais identique, d'intérêts particuliers, et non la satisfaction d'intérêts particuliers. Pourquoi l'intérêt général ne saurait être raisonnable, conscient et proche ? Pourquoi faut-il qu'il soit ruineux, démesuré, bruyant, rapide ?

Mettre ainsi une population devant un fait acquis, entériné de longue date, soi-disant concerté et réfléchi, prétendu indispensable, c'est focaliser le seul débat ouvert à ces gens, dont je fais partie, sur des questions subsidiaires.

On nous annonce à la tribune que le seuil légal de nuisances sonores est de 60 dB. RFF se doit de respecter la législation... Ouf ! On omet cependant de nous dire que ces 60 dB seront mesurés à l'intérieur de l'habitation, et non dans le jardin. On omet aussi de nous dire qu'un TGV en phase de freinage explose le seuil de 60 sur le dB-mètre. En somme, quand on n'oblige pas les gens à s'équiper en double-vitrage pour des raisons environnementales et économiques, on les y oblige par la voie des oreillettes. Acheter des choses, ça peut toujours servir.

Toujours par la voix de Mr Coz, on nous parle de "lignes paysagées", comprendre en harmonie avec le paysage. On omet de nous parler de la destruction des nappes phréatiques due à l'implantation des caténaïres. Qu'est ce qu'un paysage sans l'eau dont il a besoin ? Aussi simplement que "pas de forêt sans forestier", "pas de nature sans eau".

Il y a des questions simples qui resteront sûrement sans réponses. Seules les conséquences donneront les réponses. "Paysager une ligne" dans un département dévasté par une tempête, scindé par une autoroute et pourri d'engrais et de pesticides jusqu'aux racines devient donc un jeu d'enfant pour vous et vos hommes.

N'oubliez pas, en passant par chez nous, de bien faire attention aux petites bestioles que vous embêtez, aux agriculteurs qui ont eue une réelle mission d'intérêt général, celle de nourrir les Hommes, aux chasseurs qui savent le prix de la terre, à tous ceux qui peuplent ces régions depuis des générations et qui ont choisi d'y rester car au risque de paraître insensé, l'enclavement, ça a son charme. Essayez vous les pieds en rentrant et la prochaine fois, tombez la cravate, vous aurez l'air un peu plus sympathique.

Vous êtes vous une fois posé la question ? Mieux vaut-il être à 5 h de Paris ou à 5 minutes d'une rivière ? Une distance est une distance, une vitesse permet de la parcourir. Vers où allons-nous si vite pour considérer que le gain de 30 minutes sur un Bordeaux-Paris vaille la peine de saccager une région ?

Il est des métiers que je n'envie pas ; et le vôtre Mr Coz, ce soir, dut vous paraître bien pénible. A

moins qu'au fond vous n'y ayez pris un certain plaisir. Car à plusieurs moments où inévitablement le débat prit cette allure de pugilat rural dont seul Gosciny sut rendre la superbe, vous vous faisiez discret, vous effaciez soudain votre éminent discours glacé, derrière un rictus de joie, froide, à peine perceptible, distante. Un petit sourire de rien du tout, que si j'avais été photographe je n'aurais pas manqué d'immortaliser. Vous faites un bien beau métier Mr Coz, qui par votre simple venue, chair à canon des temps modernes, mettez un terme à la vie d'un village tel que tous ses habitants souhaiteraient qu'il reste.

Vous méprisez la douleur et compatissez de la cravate Mr Coz, noyez de statistiques et de stylo laser des personnes âgées qui, 5 minutes après le début de votre démonstration, se rendaient enfin compte que vos mouvements de sémaphore faisaient bouger un petit point rouge sur une carte projetée, dont elles n'avaient pas compris qu'il s'agissait de Lucbardez vue de satellite.

Conscient d'avoir à noyer sous les informations, les chiffres et les arguments vous multipliez les hypothèses comme les tracés, au gré de la vindicte. Ce faisant, vous donnez vie à un débat qui n'a pour objectif que de diviser la population locale, qui, soumise à l'information qu'elle reçoit, ne comprend strictement rien de votre jargon, se raccrochant aux quelques branches accessibles, celles de la querelle, de la jalousie, de la vanité et de la cupidité. Pire, vous prenez aux tripes une population en vous attaquant à ce chantier comme on va-t-en guerre. Dans vos premiers mots, vous traitiez Lucbardez de "difficulté". En vous remerciant !

Misérable conspirateur, dans ce théâtre, vous étiez sur scène mais nous étions les acteurs. D'autres se seront chargés de rendre compte de cette réunion. D'autres sauront démonter votre argumentaire Mr Coz.

D'autres sauront dire à quel point Robert Dueso se sentit bien seul à la tribune, une fois partis Geneviève Darrieussecq et Christian Cazade quand ils sentirent l'heure et le vent tourner.

Il y a 3 ans, Geneviève Darrieussecq rebaptisait ce projet "LGV ou Landes Vitalité Gagnante". Elle affichait dans une tribune, comme première option d'aménagement, le passage à 4 voies du tracé existant. C'était alors la promesse d'un autre Mont 2, un monde conscient des erreurs du passé, promesse d'un avenir réaliste. Une belle promesse que cet autre Mont 2, qui n'engage aujourd'hui que ceux qui l'écoutèrent hier.

A moindre coût, financier, environnemental, humain, Mont de Marsan aurait pu avoir un TGV dans sa gare existante. Le réaménagement du tracé eut été couteux certes, mais il y a certains coûts qui ne se chiffrent pas.

Ce jeudi 7 janvier, minuit, alors que s'achève cette réunion d'information, le ton monte et reprend la forme d'une querelle de clocher. On ignore encore beaucoup de choses de ce projet, Mr Coz a répondu à côté des questions dérangeantes, Mr Dueso reste empêtré dans la querelle, Mme Darrieussecq a fait son job en appuyant jusqu'à la mi-temps son administré, Mr Cazade a fait le sien, en remerciant RFF de sortir les Landes de leur enclave verte. En somme, tout le monde a bien fait son boulot, dans l'incompétence la plus totale, jusqu'au journaliste du journal local, qui sut à merveille relater une version bien subjective de cette réunion d'information.

On se souviendra de ce qui se dit "en Off" Mr Coz. On se souviendra des interventions musclées de membres du CADE ou de la SEPANSO qui surent pointer du doigt les vrais problèmes liés à ce projet. Ils surent, comme le soulignait un des habitants de Lucbardez, "nous dire vraiment ce qui se passe", ils surent vous déstabiliser d'homme à homme, ils surent parler de la révolte des Basques, portée par 29

maires des Pyrénées Atlantiques, de l'engagement du président du Conseil Général du Tarn qui déclarait aux Echos le 6 janvier 2010 que si la population était contre "cela ne se fera pas", poursuivant qu'il n'irait pas à l'encontre des hommes et femmes de son département. Faut-il y voir une autre définition de l'intérêt général ? Ils surent dire ce que vous ne voulez surtout pas entendre, en s'invitant là où on ne les invite pas.

Quand aurez-vous le courage de cesser de nous baptiser "opposants". Vous vous opposez à un bonheur simple, vous vous opposez au maintien de notre qualité de vie, vous vous opposez à des chiffres que vous dissimulez, vous vous opposez à la prudence énergétique, à la sauvegarde de l'environnement.

Et c'est nous que l'on traite d'opposants, mais pour ce faire encore faudrait-il que vous nous écoutiez, Mr Coz. Vous préférez sourire discrètement et laisser ces villageois s'étriper à coups de fourche, rentrer chez eux en tracteur, s'éclairer à la bougie. Ce que vous ignorez, Mr Coz, c'est que, comme dans Astérix, tout s'est bien fini, autour d'un apéro, en guise de sanglier. Ceux qui voulaient partir sont partis et ceux qui sont restés ont bien ri, pour pas pleurer ou s'engueuler. Vous étiez le barde qui seul manquait au banquet, à accrocher au sapin de Noël.

Souffrez désormais que nous rentrions en résistance, là aussi il faudra être prudent sur l'étymologie, en 1940, on baptisait "terroristes" ceux que l'on honore aujourd'hui du terme de "Résistants". Nos enfants vous accuseront, ils sauront appeler un chat un chat et honorer ceux qui auront défendu le pot de terre contre le pot de fer.

Pantxo Desbordes

Citoyen landais. Habitant de Lucbardez

## Lettre aux candidats aux élections régionales

La Coordination Vigilance LGV a envoyé une lettre aux candidats aux élections régionales leur demandant leur position sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

Les réponses reçues sont consultables sur le [site de l'association LGPE](#)

Coordination Vigilance LGV

BP 3 - 33720 LANDIRAS

Mail : [coordination-asso-vigilance-LGV@orange.fr](mailto:coordination-asso-vigilance-LGV@orange.fr)

Mesdames et Messieurs les candidats  
aux élections régionales de mars 2010

Landiras le 17 février 2010

Objet : Projets de Lignes à Grande Vitesse

Madame, Monsieur,

En tant que candidat(e) au scrutin des élections régionales de mars 2010, vous êtes amené(e) à prendre position sur un certain nombre de dossiers concernant la région Aquitaine. Parmi ceux-ci il en est un, le projet de LGV Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, qui rencontre une opposition croissante des populations et auquel s'intéresse particulièrement notre coordination d'associations. Nous souhaitons aborder ce sujet sous plusieurs angles :

Le premier concerne l'aspect environnemental, à commencer par le bilan carbone sans cesse mis en avant pour justifier la construction de nouvelles lignes à grande vitesse. A y regarder de plus près, ce paramètre ne peut pourtant apparaître pertinent que si l'on feint d'ignorer l'ensemble des coûts carbone issus de telles infrastructures ferroviaires. En premier lieu l'énorme gabegie d'énergie que représente la phase de travaux, mais également l'exploitation d'une telle liaison. La très grande vitesse augmente de façon considérable le coût énergétique par kilomètre et par personne transportée. Enfin, et ce n'est pas le moindre des paradoxes, la rentabilité d'un tel projet repose uniquement sur l'augmentation induite par la voie nouvelle sur le trafic dans sa globalité et non pas, de l'aveu même de RFF lors des débats publics, sur le modeste report modal attendu (aérien et routier). Tous ces facteurs impliquent davantage de consommation et on nous assène à tort le résultat vertueux d'un meilleur bilan carbone. L'argument n'est définitivement pas le bon, d'autant plus que des expertises indépendantes indiquent que de nouvelles voies ne sont pas indispensables à l'absorption du trafic à venir, même largement surestimé par RFF.

Mais l'aspect environnemental, c'est aussi la préservation des territoires naturels... Comment en 2010, année internationale de la biodiversité, peut-on encore présenter comme écologiquement exemplaire, une infrastructure qui stérilisera plus de 4000 hectares de milieux naturels, forestiers ou agricoles pour faire gagner un peu de temps à des voyageurs ? Comment enfin rendre crédible la volonté de mise en place, en Aquitaine, de la trame verte et bleue (TVB) du Grenelle, qui a pour but de maintenir ou de rétablir les continuités écologiques, quand dans un même temps on promeut des projets qui ont pour conséquence de créer de nouvelles coupures là où subsistaient encore des continuités intactes ?

Où se situe enfin la cohérence de la région Aquitaine dans le domaine des infrastructures de transport prétendument grenello-compatibles lorsqu'après avoir imposé la construction d'une autoroute Langon-Pau concédée au privé, au lieu du simple aménagement de l'axe existant qui suffisait,

il est envisagé maintenant de promouvoir une liaison autoroutière Pau-Oloron en échange d'un accord de financement sur un projet ferroviaire lui-même calamiteux ?

Le second point d'importance concerne l'aspect financier de ce dossier. Quand donc la région se décidera-t-elle à dire la vérité aux citoyens, actuellement relégués au simple rôle de contribuables ? Quand cessera-t-on de sous-estimer la participation régionale, annoncée à 600 M! car basée sur une estimation 2006, alors même que la participation portera sur un pourcentage d'un montant final bien plus élevé que cette estimation ? Quand donc sera abordé le problème de la provenance des fonds nécessaires, alors que ne cesse de diminuer l'autonomie financière et fiscale des collectivités territoriales ?

De même, peut-on continuer à financer de nouvelles infrastructures alors que l'on n'est pas capable de maintenir le réseau existant ? Alors qu'un audit extérieur et que la Cour des Comptes constatent que ce réseau est en très mauvais état, que les lignes sont maintenues à minima et n'ont pas bénéficié d'investissements conséquents depuis des décennies ?

Lorsqu'il conviendrait plutôt d'assurer immédiatement la rénovation et l'indispensable maintien des transports ferroviaires régionaux, n'est-il pas irresponsable d'engager la Région dans le financement d'un projet pharaonique qui ne relève pas de ses compétences et qui, de plus, est destiné à être concédé au privé ?

Le troisième et dernier point a trait à l'intérêt public de ce projet. N'y-a-t-il pas, en Aquitaine, d'autres priorités que de balafrer le territoire et d'endetter durablement notre région pour faciliter des liaisons entre grandes métropoles européennes et favoriser l'Île de France, principale bénéficiaire à venir de cette liaison alors qu'elle n'aura même pas à financer ce projet ? Est-il crédible que les habitants de la Gironde placent en tête de leurs préoccupations la possibilité de faire un aller-retour à Bilbao dans la journée pour visiter un célèbre musée ? N'est-il pas plus réaliste de penser qu'ils attendent de leur conseil régional qu'il fasse en sorte que leurs déplacements quotidiens, essentiellement intra-régionaux, soient facilités et fiabilisés ?

Vous aurez compris que nous jugeons ce projet dévastateur comme étant particulièrement ruineux et inutile pour la région. La remise à niveau du réseau existant est pour nous un préalable à toute création de nouvelles lignes et s'il doit s'en créer un jour, il est inconcevable que celles-ci s'inscrivent en dehors des corridors existants.

En conséquence, notre coordination d'associations vous engage à œuvrer dans ce sens et à exiger l'amélioration rapide du réseau existant, assortie d'un moratoire pour ce qui touche les nouvelles lignes LGV, y compris les études. Une expertise indépendante nous semble également nécessaire pour mieux définir les améliorations à apporter à la ligne Bordeaux-Toulouse comme alternative à la LGV. Cette étude viendrait utilement compléter celles déjà réalisées sur la ligne Bordeaux-Espagne et pallierait la grande difficulté de RFF, constatée lors des débats publics, à produire des données fiables et objectives.

C'est pourquoi, et c'est un des motifs de ce courrier, nous souhaiterions connaître, afin de la diffuser, la position qui sera la vôtre : estimez-vous que les populations qui s'opposent au saccage de leur région avec l'argent qu'on leur ponctionne méritent d'être entendues ou bien comptez-vous, malgré l'opposition croissante des citoyens concernés, poursuivre ce projet si vous êtes élu(e).

En vous remerciant par avance de votre réponse, recevez, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

La Coordination Vigilance LGV

## Manifestation le 6 mars 2010 à Nérac (47)



*Parce qu'un chantier de LGV, c'est ça...*

Après Bayonne, Langon et Hendaye, la manifestation contre les projets de nouvelles LGV organisée le samedi 6 mars à Nérac (47) par l'association Très Grande Vigilance en Albret a encore été un énorme succès. Au spectacle de ces 4.000 personnes (familles, élus, chasseurs, associations de protection de la nature, simples citoyens...) qui s'étaient déplacées pour défendre l'environnement et leur cadre de vie, on mesure que la mobilisation ne faiblit pas.

Bien au contraire, elle gagne du terrain et s'étend désormais sur l'ensemble des tracés et même au-delà, car la protection de l'environnement et la gestion des deniers publics sont l'affaire de tous. La SEPANSO était là pour dire NON à de nouvelles balafres dans nos campagnes et nos forêts, NON au gaspillage d'argent public pour des projets destructeurs et OUI à la modernisation et au recyclage des lignes existantes, OUI au maintien du fret, OUI aux dessertes ferroviaires de proximité, OUI à un transport ferroviaire respectueux des hommes et de la nature...

Comme les précédentes, cette manifestation n'était qu'une étape. Il y aura d'autres actions. Restons mobilisés et n'oublions pas à chaque occasion de demander à nos élus de défendre vraiment l'intérêt général en abandonnant ces projets du siècle passé.



*Le 6 mars à Nérac, nous n'avons pas les mêmes photographes que le journal Sud-Ouest*

## Pétition contre les nouvelles LGV et pour l'aménagement et l'amélioration des voies existantes

Vous voulez manifester votre désaccord contre la construction de nouvelles lignes à grande vitesse et votre préférence pour l'amélioration des infrastructures existantes...

**NON aux nouvelles Lignes à Grande Vitesse**

**OUI à l'aménagement et à l'amélioration des voies existantes**

---

L'Etat, Réseau Ferré de France et certains grands élus veulent imposer la construction de deux nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse : Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, composantes avec les lignes Tours-Bordeaux et Poitiers-Limoges de l'ensemble baptisé LGV Sud Europe Atlantique.

### Considérant que :

- les LGV n'ont jamais enlevé les camions des routes ;
- la très grande vitesse gaspille beaucoup trop d'énergie ;
- les grands chantiers ne respectent ni les hommes ni la nature ;
- le gain de temps entre grandes métropoles ne revêt pas un intérêt public majeur

*(6 mn entre Bordeaux et Dax et 14 mn entre Bordeaux et la frontière, par rapport aux voies existantes mises aux normes) ;*

- les gares TGV loin des centres ville, incitent à l'usage de la voiture ;
- les LGV sont des barrières qui enclavent, séparent les hommes, perturbent les activités humaines, fragmentent l'espace et détruisent la biodiversité d'un territoire ;
- les contribuables n'ont pas à payer les chantiers inutiles qui vont saccager leur cadre de vie, tout en endettant les générations à venir ;
- **le prix à payer, financier, social et écologique, est disproportionné par rapport aux services attendus.**
- 

### Considérant que :

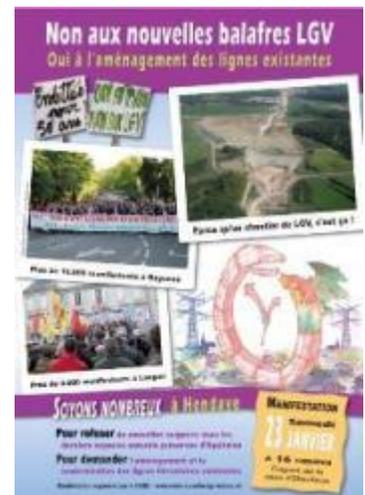
- ☐ l'aménagement et l'amélioration des voies existantes, beaucoup moins coûteux, favoriseront un service ferroviaire de proximité efficace ;
- ☐ cela permettra le développement du fret ferroviaire et la circulation des TGV à 220 km/h ;
- ☐ **l'aménagement et l'amélioration des voies existantes sont ainsi l'unique choix pertinent et d'intérêt général.**



## Manifestation à Hendaye le 23 janvier 2010

Le samedi 23 janvier, une manifestation a réuni à Hendaye environ 15 000 opposants à ce projet de LGV nouvelles, **inutiles, ruineuses et dévastatrices**.

Le matin, une réunion a permis aux représentants d'une vingtaine d'associations françaises (dont la SEPANSO) mais aussi espagnoles et italiennes de partager leurs expériences sur des projets similaires. Cette réunion a abouti sur la signature de la **Charte d'Hendaye**, texte rappelant l'absurdité de ces projets, d'un point de vue écologique, socio-économique et humain et demandant aux autorités nationales et européennes de revoir leurs politiques dans le domaine des transports.



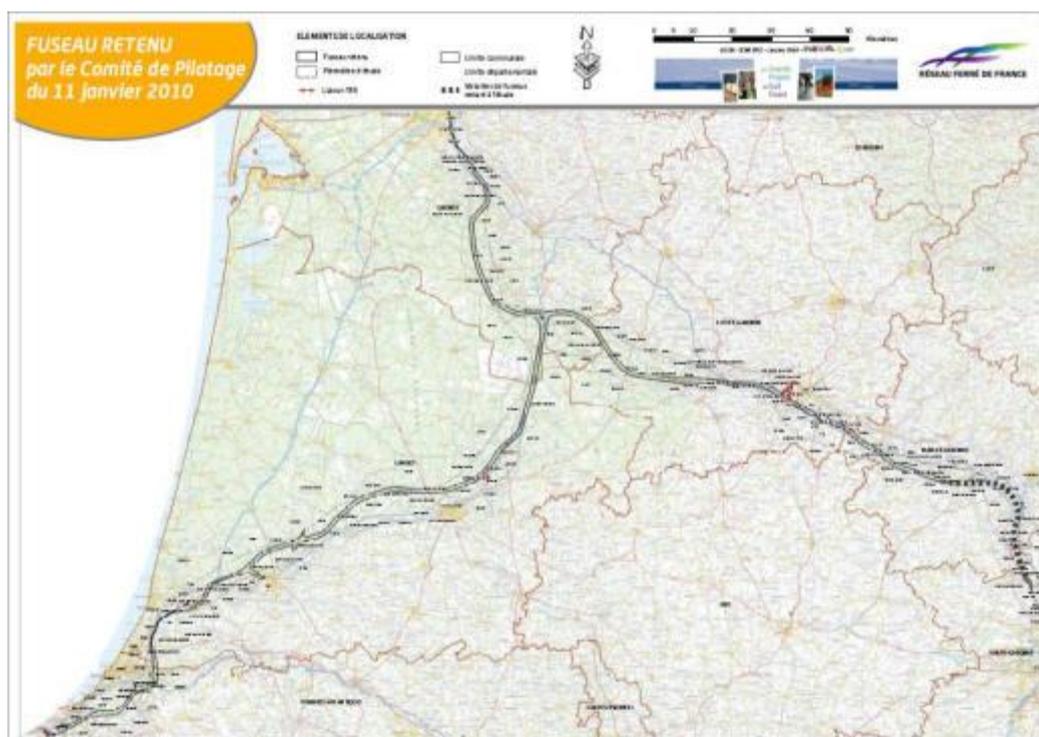
## Annnonce des tracés décidés lors du Comité de Pilotage du 11 janvier

Après des mois de laborieuse concertation destinée à donner une illusion de démocratie participative dans ce qui restera une scandaleuse tentative de passage en force au mépris des populations, RFF a enfin pu dévoiler les tracés retenus par le Comité de Pilotage du GPSO lors de sa réunion du 11 janvier 2010.

Détail amusant mais très significatif : Les fuseaux censés être décidés le 11 avaient été rendus publics dès le 8.

Ainsi, avec RFF tout devient possible, y compris arriver 3 jours avant d'être parti. Si ce n'est pas de la grande vitesse, on se demande ce que c'est... En tout cas on est bien loin des trains qui arrivent en retard.

Mais à part ça, promis, juré, c'était une vraie concertation et rien n'était décidé d'avance.



En analysant les cartes, les internautes qui croyaient en la nécessité de faire des liaisons les plus courtes et les plus droites possible apprécieront la géométrie des tracés. Des mauvaises langues prétendent qu'en passant par Captieux (33) pour aller de Bordeaux à Irun ou par Bernos (33) pour aller de Paris à Toulouse, si on avait recherché le moyen d'offrir au BTP les chantiers les plus longs et les plus juteux possible, on ne s'y serait pas pris autrement. Pour augmenter la facture, on peut encore imaginer un tunnel hélicoïdal autour de la Rhune ou la traversée des Landes en souterrain...

Mais que personne ne s'imagine à l'abri. Habituellement les fuseaux retenus à ce stade de la procédure sont moins définitifs qu'on ne le croit. Ils sont bien souvent des leurres destinés à focaliser l'attention des opposants, qui pendant qu'ils tentent de combattre les aberrations les plus criantes des tracés, enfin rejoints par les élus favorables au projet qui n'ont plus rien à craindre, oublient d'en contester l'essence même.

Malgré tout, **la mobilisation ne faiblit pas et se renforce de jour en jour**. La contestation ne se limite plus au Pays-Basque et au Sud-Gironde. Des associations se créent dans les Landes et le Lot-et-Garonne, des réunions publiques s'organisent ici et là. Une réunion d'information vient de rassembler le jeudi 14 janvier plus de 550 personnes à Nérac (Lot et Garonne) et une nouvelle manifestation se prépare à Hendaye pour le 23 janvier pour redire " Pas de lignes nouvelles, NI ICI, NI AILLEURS ! "

# Communiqué de la SEPANSO

Le 11 janvier 2010

## **2010 : année de la biodiversité : RFF déraille en Aquitaine !**

Sourd à l'opposition croissante à ses projets ferroviaires en Aquitaine, RFF<sup>[1]</sup> vient d'annoncer son choix de fuseau des 1000 mètres pour le tracé des Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO)<sup>[2]</sup>. La Fédération SEPANSO Aquitaine dénonce le simulacre de concertation qui a abouti à ce résultat.

Elle constate aussi la perte de légitimité de ces projets.

En cette année 2010, dédiée à la biodiversité, il semble pour le moins scandaleux que RFF ait choisi d'ouvrir un nouveau corridor ferroviaire dans le Sud-Gironde, les Landes, le Pays-Basque et le Lot-et-Garonne, qui saccagerait irréversiblement de nombreuses zones naturelles parmi les plus riches et les plus fragiles de l'Aquitaine.

Alors que les prévisions les plus récentes démontrent que les lignes classiques existantes suffisent largement à accueillir le trafic fret et voyageurs jusqu'en 2050, on chercherait en vain la justification de tels projets, sinon celle d'alimenter le plan de charge des BTP.

Alors que les riverains de l'autoroute A65 Langon-Pau subissent actuellement les impacts du chantier et demain les nuisances du trafic autoroutier, il nous semble inacceptable de leur imposer la « double peine » d'un nouveau chantier de LGV et des nuisances ferroviaires associées.

Quel crédit apporter aux professions de foi des promoteurs de la LGV en faveur du report modal, alors que ceux-ci n'en continuent pas moins de relancer les programmes autoroutiers concurrents (A65, A63, A650...) ?

Tout en étant très favorable au développement du transport ferroviaire, la Fédération SEPANSO tient à réaffirmer son opposition aux créations de lignes nouvelles à grande vitesse en Aquitaine.

Sa détermination à s'y opposer reste entière et se trouve renforcée à l'annonce des tracés retenus par RFF.

La SEPANSO soutient la modernisation, la sécurisation et la mise aux normes des lignes existantes, permettant une desserte équilibrée des territoires aquitains, notamment le Bassin d'Arcachon et la région d'Orthez

[1] RFF : Réseau Ferré de France

[2] LGV GPSO : projets de lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne

## Manifestation contre les projets de lignes nouvelles à Langon

Une manifestation a réuni entre 2000 et 3000 personnes le samedi 28 novembre à Langon, contre les projets de nouvelles lignes à grande vitesse dans le Sud-Ouest. Un représentant de la SEPANSO a fait partie de la délégation reçue par Madame la Sous-préfète de Langon à l'issue de la manifestation. Il a pu, au côté des élus et des représentants de la coordination associative Vigilance LGV, exprimer notre rejet du projet de lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse et demander l'aménagement et la modernisation des lignes existantes, ceci afin d'offrir de meilleures fonctionnalités au transport ferroviaire dans la région, sans pour autant dépenser une fortune empruntée aux générations futures pour créer de nouvelles saignées dans les derniers grands espaces encore préservés d'Aquitaine.



### Communiqué de presse :

30 novembre 2009

3000 personnes réunies pour dire:  
NON au projet de Nouvelles Lignes LGV en Aquitaine  
OUI à l'aménagement des voies existantes

Samedi 28 novembre à Langon (Gironde), près de 3000 personnes étaient rassemblées pour exprimer leur refus de voir la région saccagée par de nouvelles infrastructures de transport alors que l'aménagement du réseau ferroviaire existant répondrait à tous les besoins.

De nombreux élus (Députés, Conseillers Régionaux, Conseillers Généraux, Maires et Conseillers Municipaux), toutes tendances politiques confondues, les Fédérations de Chasseurs, les associations de protection de la nature (SEPANSO, Les Amis de la Terre, Aquitaine Alternatives,...), la Confédération Paysanne, les associations locales et de très nombreux citoyens étaient présents ainsi que des délégations du Lot-et-Garonne, des Landes et du Pays Basque.

Cette très forte mobilisation confirme l'opposition non seulement du Sud-Gironde mais de toute l'Aquitaine, à ce projet insensé qui dévasterait des milliers d'hectares de forêts et de terres agricoles, ruinerait les finances publiques et se ferait au détriment de l'amélioration des voies existantes et des dessertes ferroviaires de proximité.

La délégation reçue par madame la Sous-Préfète a demandé l'arrêt des études et de la concertation sur les lignes nouvelles, la mise en place d'une expertise indépendante portant sur la ligne Bordeaux-Toulouse, ainsi que la mise aux normes des voies existantes doublée d'une concertation sur leur modernisation.

Chaque jour apporte une preuve supplémentaire de la folie et de l'inutilité de ce projet et sa poursuite ne pourrait qu'amplifier la mobilisation de tous pour la défense de l'intérêt général bien compris.

Coordination des Associations Vigilance LGV BP 3 – 33720  
Landiras

Contact Presse: 05 56 62 99 57

## **La SEPANSO rencontre le collectif LGV Orthez Oui**

Une délégation de la SEPANSO composée de Pierre Davant, Daniel Delestre, Michel Rodes et Philippe Barbedienne a rencontré le 15 octobre 2009, les membres du collectif "LGV Orthez Oui", qui milite pour garder le passage des TGV à Orthez sur les voies existantes, afin de continuer à desservir tout le bassin d'emploi situé dans l'aire d'influence de la cité béarnaise.

La SEPANSO qui depuis le début se bat pour une meilleure utilisation des voies existantes, seule alternative à la création de nouveaux corridors de circulation dans les espaces naturels, a tenu à apporter son entier soutien au collectif créé par René Ricarrère, Conseiller Régional et ancien maire d'Orthez, et dont l'action en faveur de la circulation des trains sur les voies existantes est tout à fait complémentaire des actions entreprises au Pays Basque et en Gironde par d'autres collectifs ou associations.

<http://www.lgv-orthez-oui.com/>

## **Projets de lignes nouvelles LGV, la résistance se montre.**

Le samedi 17 octobre 2009, une manifestation a réuni 10.000 à 12.000 personnes à Bayonne parmi lesquelles de nombreux élus ceints de leur écharpe tricolore venus du Pays Basque, mais pas seulement, puisque des élus du Sud Gironde s'étaient aussi joints au cortège, accompagnant une petite délégation de citoyens et associatifs membres de la coordination vigilance LGV, venus dire "*OUI à l'amélioration des voies existantes*" et "*NON à la création de voies nouvelles LGV, inutiles, chères et dévastatrices de l'environnement*".

La SEPANSO, représentée par sa section SEPANSO Pays Basque et par des adhérents venus de Gironde, des Landes et du Lot et Garonne était présente aux côtés du CADE et des autres associations pour dire sa détermination à lutter contre un projet qui va nuire aux populations.

Conséquence édifiante de cette démonstration de force, le lundi suivant, le grands quotidien régional Sud-Ouest, n'a pas consacré une seule ligne dans son édition papier de Gironde à cet évènement pourtant sans précédent en Aquitaine.

Ce black out sur les propositions alternatives aux LGV est à mettre en parallèle avec les nombreux reportages publicitaires faits à la gloire des chantiers de LGV dans toutes les éditions au printemps dernier...

Une question reste entière : à partir de quel nombre de manifestants une action en faveur de l'amélioration des lignes existantes a-t-elle des chances d'être relatée dans toutes les éditions du journal Sud-Ouest ?

## **Lettre ouverte aux conseillers régionaux**

La Coordination des Associations Vigilance LGV nous a communiqué le courrier qu'elle venait d'adresser aux Conseillers Régionaux le 12 octobre 2009 : c'est avec plaisir que nous la publions in extenso.

### **Voterez-vous la mise en cessation de paiement de la région Aquitaine ?**

Madame, Monsieur,

En tant qu'élu(e) au conseil régional d'Aquitaine, vous serez amené(e) à aborder à plus ou moins brève échéance l'épineux problème de la participation de la région au financement des nouvelles lignes de train à grande vitesse baptisées SEA (Sud Europe Atlantique) et de sa composante GPSO (Grands Projets du Sud Ouest).

Compte tenu de l'importance de ce projet que ce soit du point de vue de l'environnement humain et naturel, ou de son implication financière pour l'ensemble des habitants d'Aquitaine pour les décennies à venir, la Coordination des Associations Vigilance LGV souhaite, dans ce courrier, vous présenter brièvement une nouvelle fois sa position, opposée à la création de nouvelles voies et pour l'aménagement et la rénovation des lignes existantes. Le volet financier de ce projet impliquant un risque certain pour l'avenir budgétaire de la région, quelques points d'importance sont rappelés dans le texte qui suit.

a) La décision de poursuivre les études constitue un désaveu flagrant de la démarche de débat public, puisque les avis exprimés tant en 2005 qu'en 2006 étaient très majoritairement contre la création de nouveaux couloirs de circulation ferroviaire.

b) Lors du débat public de 2006, la commission a fait procéder et a financé une expertise indépendante dont la conclusion soulignait la non pertinence de ce projet et indiquait clairement que, malgré la manifeste surévaluation de trafic estimé par RFF (fret et voyageur), la ligne existante suffirait amplement à l'absorber à l'horizon 2020.

c) Après la reprise des études en 2009, une seconde expertise indépendante commanditée par des communautés de communes du Pays Basque et publiée en septembre dernier arrive aux mêmes conclusions à ceci près qu'elle établit que l'aménagement des lignes existantes suffirait à absorber le trafic ferroviaire prévisible (fret et voyageur) jusqu'en 2050 au moins !

d) Alors que l'argument essentiel avancé par RFF pour la création d'une nouvelle ligne a toujours été l'impossibilité de mêler efficacement trafic fret et trafic voyageur, il est actuellement à l'étude la possibilité de rendre "mixte" le nouveau couloir, ce qui ne sera pas sans effet du point de vue du coût global des travaux et des nuisances.

e) Déjà pointés comme notoirement sous évalués lors des débats publics, les montants globaux n'ont toujours pas été réévalués, ce qui constituerait le minimum requis pour les différents décideurs, dont vous êtes, afin de juger de la pertinence et surtout de la faisabilité financière de ce projet.

f) Jamais le conseil régional d'Aquitaine ne s'est offusqué de l'iniquité de la répartition du financement du projet: la collectivité qui profiterait majoritairement de la réalisation de ces infrastructures, la Région Ile de France, n'est pas impliquée financièrement et n'a pas à payer son écot. A croire que la région Aquitaine tient à faciliter l'ultra-(re)centralisation qui se profile de façon de plus en plus évidente.

g) Le seul montant de la participation du conseil régional régulièrement avancé dans les médias par ses représentants consiste en un montant d'environ 600 M€ qui paraît bien loin du montant global du projet

compte tenu des règles de cofinancement en vigueur pour de telles infrastructures.

h) Quand bien même cette somme de 600 M€ aurait pu représenter une certaine vérité, elle est d'ores et déjà obsolète et pour bien des raisons:

- elle ne tient pas compte de la réévaluation récente de 32% du coût du tronçon Tours-Bordeaux,
- elle n'envisage pas plus la réévaluation "de base" fatalement à venir des tronçons vers l'Espagne et vers Toulouse, au moins du même ordre de grandeur,
- elle ignore les surcoûts à venir sur les tronçons "sensibles", par exemple l'enfouissement d'une partie de la ligne au Pays Basque,
- elle semble tenir pour établi, alors que ce n'est pas le cas, que les nouveaux couloirs seraient à vocation "mixte", ce qui bien que représentant un surcoût pour le contribuable français aurait pour conséquence arithmétique de diminuer la quote-part de la région Aquitaine,
- elle ne tient pas plus compte de l'accord de principe auprès du premier ministre du seul président de région, sans expression de l'ensemble du conseil, pour la prise en charge de la part de financement qui ne serait pas actée par certaines collectivités locales d'Aquitaine.

i) En tenant compte des données précédentes et en ne retenant que les hypothèses "basses" le coût réel de la participation de la région au projet serait certainement plus proche de 1200 M€, soit le double de la version "médiatique", déjà exorbitante. A noter également qu'au montant de ce "capital", il conviendrait d'ajouter le montant des intérêts phénoménaux que générerait l'indispensable recours à un emprunt, quelles qu'en soient la forme et les modalités.

j) Il n'est jamais évoqué les inévitables garanties financières que ne manqueront pas d'exiger les partenaires privés, qui apporteront la moitié du montant global de financement, avant de s'engager dans un projet dont la rentabilité financière est on ne peut plus incertaine. Le malheureux précédent du projet autoroutier Langon-Pau permet de douter que les modalités et montants des clauses de sauvegarde, ainsi que leur répartition entre organismes publics et collectivités locales, seront débattus de façon transparente...

k) Il n'est jamais évoqué non plus la façon par laquelle la région compterait tenir de tels engagements financiers. Même si cela peut paraître simpliste, il n'est pourtant que deux options possibles:

- un transfert massif vers ce seul projet des moyens alloués aux investissements pour tout ce qui ressort des multiples compétences de la région, et cela pour au minimum les cinq décennies à venir,
- une augmentation de la fiscalité locale et en particulier de la taxe foncière perçue par la région afin "d'éponger" cet endettement purement SEA-GPSO. En retenant la version pourtant irréaliste d'un endettement de 600 M€ sur 50 ans, l'augmentation nécessaire de cette taxe serait de l'ordre de 50% ...

La position de la Coordination des Associations Vigilance LGV face à ce constat reste inchangée : ce projet ne présente aucune pertinence technique, ne correspond pas à un impératif d'intérêt collectif et serait tout simplement calamiteux du point de vue financier pour la région Aquitaine et les différentes collectivités locales. Une alternative existe, celle de l'aménagement des voies existantes. La vocation de la région à penser l'avenir au niveau de sa compétence territoriale en serait fortement bénéficiaire, sans pour autant accaparer l'ensemble des moyens financiers au "bénéfice" de ce seul projet.

La Coordination des Associations Vigilance LGV espère simplement que vous serez sensible à ces

différents aspects et qu'avant d'engager l'ensemble de la population de la région Aquitaine dans des dépenses pharaoniques tout autant qu'inutiles, vous, élu(e), ne manquerez pas de débattre de toutes les implications, et pourquoi pas de commanditer une étude indépendante complémentaire sur la pertinence et la faisabilité financière de ce projet SEA-GPSO.

Pour la Coordination des Associations Vigilance LGV le 12 octobre 2009.

*Cette lettre ouverte est communiquée aux conseillers régionaux de la région Aquitaine et fait l'objet d'une diffusion à l'ensemble des élus de la région (maires et conseillers municipaux, conseillers généraux, députés, sénateurs et députés européens). Sa diffusion par ces premiers destinataires à l'ensemble des populations concernées est bien évidemment souhaitée et encouragée.*

Contact: [coordination-asso-vigilance-LGV@orange.fr](mailto:coordination-asso-vigilance-LGV@orange.fr)

#### **Liens :**

Des opposants aux LGV...

- au Pays Basque : <http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/accueil.htm>
- dans le sud de la Gironde : <http://www.adiu.fr/a/index.php/Adiu/AntiLGV>
- en Albret : <http://www.tgv-albret.fr/>