



Saint Paul lès Dax, le 28 octobre 2011

Affaire suivie par Jean-Pierre Pédespan  
Président de l'ACCRIL  
3967, Avenue des Lacs 40990 SAINT PAUL LES DAX

Le Président de la Coordination des Citoyens  
et Riverains Landais

A

Monsieur le Préfet de la Région Aquitaine  
Préfet de la Gironde

Objet : GPSO : consultation des acteurs institutionnels sur le projet de tracé.  
Réf : Votre courrier du 30 septembre 2011

Monsieur le Préfet,

Le projet GPSO fait le choix délibéré de la construction d'une nouvelle ligne Bordeaux Hendaye passant au nord de Mont de Marsan avec une gare « ex urbanisée » à 15 km du centre, alors même que la rénovation et la modernisation de la ligne existante (mise aux normes grande vitesse européenne 220km/h et protection efficace des riverains) est capable d'absorber tout le trafic jusqu'en 2050 au moins.

Les études effectuées par RFF pour justifier la construction d'une nouvelle ligne sont basées sur des prévisions délirantes d'augmentation de trafic, fret et passagers.

L'argument développé par RFF de desservir Mont de Marsan, Dax et Hendaye (plus le pays Tarusate et Saint Geours de Maremne....qui dit mieux !) aboutit à créer des arrêts tous les 30 kilomètres pour un train censé rouler à 320 Km/heure !

Rappelons que la ligne actuelle Bayonne Dax Morcenx Bordeaux n'est utilisée qu' au cinquième de sa capacité, fret compris, qu'elle est en cours de rénovation et qu'il suffirait d'électrifier la ligne Mont de Marsan Morcenx pour avoir une circulation ferroviaire digne de ce nom pour la préfecture des Landes.

Les travaux et l'exploitation de la ligne mettront en péril l'écosystème, dans le Bordelais, les Landes et le Pays basque. Des zones NATURA 2000, des zones abritant des espèces protégées, des zones humides, indispensables au biotope vont être délibérément saccagées contrairement au discours du gouvernement et des élus.

Les travaux de construction d'une LGV sont extrêmement préjudiciables pour l'environnement rasant des milliers d'hectares (1km de ligne détruit 10 hectares), coupant le paysage par des zones grillagées, infranchissables aux animaux, défonçant collines et forêts.

En outre, ce tracé dessine un arc passant au nord de Mont de Marsan et rallonge la distance Bordeaux-Hendaye de 70 kms.

Les porteurs de ce projet, précisent qu'il est écologique, alors même qu'un TGV consomme entre 2 et 4 fois plus d'énergie qu'un train roulant à 220 km/h et qu'une partie de l'énergie électrique de la future LGV Bordeaux Espagne sera fournie par une centrale thermique à Gaz située à Captieux. (Sud Gironde)

-Ce choix multiplie par 4 environ le coût du projet, par rapport à la rénovation de la ligne existante, le faisant passer, selon nos estimations, de moins de 2 milliards d'euros à près de 8 milliard d'euros, pour in fine, assurer un gain de temps de l'ordre de 7 minutes sur Bordeaux-Hendaye.

Le volet financier a toutes les chances d'être calqué sur le PPP Tours Bordeaux, où le Partenariat Public Privé, qui devait assurer un financement à parité entre le public et le privé, voit Vinci n'apporter que 29% du financement total. Le même Vinci se voit octroyer un contrat de concession de 44 ans, avec prolongation possible, et touchera les péages de la SNCF de manière quasi exclusive ! L'argent public investi n'aura donc pas vocation à être remboursé !

Et que dire du financement par les collectivités territoriales du tronçon Tours Bordeaux :

Entre t-il dans les compétences des conseils régionaux ou généraux de financer des infrastructures de transport qui nous sont présentées comme européennes !

L'union européenne maintiendra t elle la subvention promise de quelque 600 millions d'€ sur la branche Bordeaux Hendaye. ?

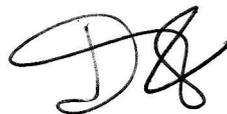
Il est précisé dans le protocole de 2008, que cette subvention est soumise à la présence de fret sur cette nouvelle ligne. Or RFF affirme aujourd'hui, qu'il n'y aura pas de fret avant 2040 ou 2050, date de l'éventuelle saturation de la ligne actuelle rénovée Ce financement représentait 15% en 2008 du financement total de la branche Bordeaux Hendaye.

Tous ces éléments nous amènent à nous prononcer contre la création d'une ligne nouvelle, inutile destructrice et ruineuse, mais pour l'aménagement et la modernisation des voies existantes prenant en compte la protection des riverains.

En réponse à votre demande, nous vous précisons que Monsieur PEDESPAN Jean Pierre, président de la coordination est l'interlocuteur privilégié de notre structure.

Souhaitant que notre avis puisse être pris en considération, favorables à des transports ferroviaires modernes et adaptés à leur époque, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet l'assurance de notre considération distinguée.

Le président, Jean Pierre Pédespan



Associations signataires de ce courrier :

- Collectif des Barthes de Tarnos
- Association Les Riverains du Seignanx
- Association Vivre à Lucbardez
- Association Les Riverains Saint Paulois de la LGV
- Association Longévitité Garantie des Valeurs de Benesse Maremne
- Association LGV ni à Labenne ni ailleurs
- Collectif de défense des Riverains de la LGV à Carcen Ponson
- Association LGV ni à Gourbera ni ailleurs
- Association les Amis de la Terre