



Vérités et contrevérités sur le projet LGV Bordeaux/Espagne

On nous dit : *« la LGV est nécessaire car en 2020, la ligne existante sera saturée ... »*

C'est faux : 2 expertises indépendantes menées par des cabinets suisses reconnus internationalement, l'une en 2006, l'autre en 2009 ont démontré que les voies existantes pourraient supporter le trafic fret et le trafic voyageurs jusqu'à l'horizon 2050. Et cela, même avec les prévisions de trafic de RFF largement surévaluées, surévaluations systématiques constatées et dénoncées régulièrement par la Cour des Comptes entre autres, au vu des lignes LGV déjà réalisées

On nous dit : *« la LGV va désenclaver Mont de Marsan et l'Est des Landes et dynamiser ainsi l'économie locale... »*

C'est faux : aucune étude scientifique ne permet de corréler le développement d'un territoire avec le déploiement d'une LGV. Au contraire, **les LGV créent un effet « tuyau » (« ou tunnel »)** qui profite seulement aux grandes métropoles situées aux extrémités et qui assèche les territoires traversés. Quand Bordeaux prépare près de la gare Saint Jean une zone d'activités de 780 Ha (2 milliards d'euros et 450 000 m² de bureaux) qui va tout aspirer dans un rayon de 100 km (Sud Ouest du 21/12/2009), qui va venir s'installer à la nouvelle gare de Lucbardez, à 12 km de Mont de Marsan, au milieu de nulle part ?

Une LGV se fait toujours aussi au détriment des dessertes locales : sur le TGV Est, certaines ont été abandonnées sitôt leur mise en service car jugées non rentables : pas assez de voyageurs et surtout peu en accord avec **le concept TGV qui est de relier le plus vite possible les très grandes villes européennes** pour la satisfaction d'une élite circulatoire.

Pour l'Est des Landes et Mont de Marsan, l'électrification de Morcenx/Mont de Marsan et au-delà vers Aire sur Adour jusqu'à Tarbes serait à moindre coût une solution locale beaucoup plus profitable.

On nous dit : *« l'Espagne se met au TGV : un chaînon manquant (Bordeaux/Espagne) ne se comprendrait pas ... »*

Rectifications : « l'Espagne se met au TGV », c'est l'Espagne qui met sa ligne Irun Madrid et Irun/Bilbao à l'écartement européen pour pouvoir y faire circuler les trains européens ce qui permettra à ces trains de circuler 220 km/h maximum (vitesse maximum des TGV espagnols). Ainsi seront supprimés les longs et pénibles changements d'essieux à la frontière. Voilà en fait ce qu'est le chaînon manquant.

On nous dit : *« le TGV exige la construction d'une nouvelle ligne car les voies existantes sont limitées à 220 km/h... »*

Rectifications encore : le tronçon existant Bordeaux/Espagne, aménagé et modernisé, pourrait très bien, sur une grande partie de son parcours, supporter 220km/h. **Ce luxe inutile de vouloir rouler à plus de 300 km/h chez nous doit-il se traduire par un saccage environnemental, patrimonial et humain au coût astronomique ?**

On nous dit : « *La LGV va faire disparaître le mur de camions... »*

C'est encore faux : le fret par le rail, responsable d'énormes déficits, n'est vraiment pas la priorité de la SNCF. Beaucoup de voies non entretenues sont délaissées et l'abandon du transport par wagons isolés, laissent le champ libre au « tout-camion ». La technique récente de l'autoroute ferroviaire évoquée dans ce projet LGV, se révèle ailleurs fort déficitaire car trop chère et donc peu utilisée par les transporteurs.

Les Espagnols du fait de la particularité de leur réseau ferré et de leur géographie resteront au tout camion. Comment ne pas signaler enfin les infrastructures routières mises à disposition du camion (doublement de la RN10 et de la A63, construction de la A65, ...) ...et l'on vient nous parler de priorité au fret !!!

On nous dit : « *la LGV va nous faire gagner du temps... »*

C'est l'argument massue des pro-LGV mais, mis à plat, il tombe: ils annoncent Bordeaux/ Madrid en 3h 30 ! La vérité est que ce gain de temps est dû essentiellement à l'adaptation de l'écartement du réseau espagnol ; en France, on gagne 7mn sur le trajet Bordeaux/Dax (rien si le train s'arrête à Mont de Marsan). Mont de Marsan/Bordeaux, ce serait en 30 mn mais descente à Lucbardez, à 12 km de Mont de Marsan !

On nous dit : « *La LGV est nécessaire pour enlever des clients à la voiture et à l'avion, trop polluants... »*

C'est plus que douteux, hélas, même si nous partageons totalement la « propreté » du train par rapport à la voiture ou l'avion. Hélas, car actuellement, le renchérissement du prix des billets TGV fait que, sur trajet équivalent, la voiture revient moins cher que ce train lorsqu'on voyage à 2 (et à plus de 2 bien sûr). Quant à l'avion, il ne reste pas les bras croisés : par un racket honteux exercé sur les collectivités locales desservies, les compagnies Low-Cost engrangent encore de beaux bénéfices... hélas aussi...

On nous dit : « *j'ai lu dans Sud Ouest... j'ai vu à la télé sur FR3... que ... »*

Une bonne connaissance d'un dossier implique que l'on croise ses sources d'information, que l'on consulte les avis des « pour » et des « anti » afin d'être le plus objectif possible. En aucun cas, la lecture d'un titre, d'un article, ne saurait se suffire en soi... fût-il de Sud Ouest !

Qu'oublie-t-on de nous dire maintenant ? :

- **Une LGV est un chantier dévastateur et irréversible**. Avec ses clôtures continues, une LGV est une coupure forte dans les milieux traversés : **c'est une barrière infranchissable** pour la faune terrestre et où s'arrêtent aussi définitivement en cul-de sac de nombreuses routes et chemins des villages touchés...

- **Ce projet inutile est sous évalué financièrement** : cela s'est vérifié dans tous les tronçons déjà construits et la Cour des Comptes le relève systématiquement elle aussi. Une dette exorbitante va plomber pour 50 ans les finances des collectivités locales au détriment d'investissements beaucoup plus utiles au maintien d'un service public de qualité (Education, Santé, Environnement, Transports **Régionaux**)

- Même si à vitesse égale les TGV sont moins gourmands que les trains conventionnels, **la Grande Vitesse à la française** (au-dessus du standard européen fixé à 250 km/h) **est une gabegie financière et aussi une gabegie énergétique** : pour rouler à 200 km/h, un train de 500 tonnes

appelle une puissance de 2800 KW ; à 300 km/h, cela passe à 8000 KW et à 400 km/h, 16000 KW !!! (il faudra développer en parallèle la production et le réseau Haute Tension). **Tout cela**, nous venons de le voir avant, **sans bénéfice réel pour le citoyen ordinaire**.

Voilà ce que nous proposons :

- **La régénération, l'entretien et l'optimisation des voies existantes** 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 LGV.
- **La décroissance des transports** liée à une transformation profonde du modèle économique et social faisant notamment de la **proximité et de la relocalisation de l'économie** une priorité ... par l'instauration d'une taxe carbone par exemple sur les transports les plus polluants.
- En dernier recours, **pour une authentique démocratie locale face à un modèle de développement imposé et face à une concertation confisquée**, la restitution de la capacité de décision aux populations directement concernées **c'est-à-dire l'organisation d'un referendum**.

Les transports doivent être au service des territoires et des populations qui y ont vécu, qui y vivent et qui y vivront. Avec ce projet, c'est tout le contraire, nos territoires, que beaucoup nous envient, que beaucoup visitent et apprécient seront mis au service du transport, au service d'une élite circulaire.

Pour signer la pétition LGV de la charte d'Hendaye:

<http://www.vigilance-lgv.fr> (y signer la pétition)