

# Contribution à l'enquête publique Bx-Toulouse Bx-Dax du GPSO

**Ensemble!33** par cette contribution à l'enquête publique tient à faire connaître son opposition catégorique aux Lignes à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et au projet GPSO dans son ensemble.

**Ensemble!33** est résolument favorable à un Service Public de transport ferroviaire de qualité au service de

tous, et s'oppose à sa destruction au profit d'un transport de confort pour une élite.

Ce **Grand Projet Inutile Imposé** concentre toutes les dérives dues au choix de société des gouvernants de notre pays.

## Déni de démocratie

Le débat public de 2005 fut un modèle du genre : quel débat peut-être engagé lorsque RFF n'y présente qu'une proposition La Ligne Nouvelle sans présenter ni envisager d'alternative (remise aux normes et amélioration des voies existantes), lorsqu'on soumet un dossier malhonnête basé sur des flux très largement surévalués et des coûts très largement minorés.

Ces chiffres ont été dénoncés par les opposants lors du débat public, leur falsification démontrée par les différentes études indépendantes (SMA en 2006, CLARACO en 2010) et confirmée par la Cour des comptes en octobre 2014 (**LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE: UN MODÈLE PORTÉ AU-DELÀ DE SA PERTINENCE**, rapport public thématique - chapitre III).

L'incidence de ces démonstrations étant bien entendu

nulle sur la poursuite du projet.

L'enquête publique est donc illégitime dans un processus démocratique, mais bien imposée par l'État en dépit de l'opposition forte de la population et du dépassement du délai légal (par décisions du 5 décembre 2012, la Commission Nationale du Débat Public a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public) Il est à noter que le dossier d'enquête publique de 10 000 pages A3 (plus de 50 kg de papier) ou 1020 documents informatiques (6 milliards de caractères), sévèrement critiqué par l'Autorité Environnementale (janvier 2014), est conçu comme un labyrinthe inaccessible au citoyen alors que celui-ci devrait avoir à sa disposition un document clair et honnête sur le projet, lui permettant de se prononcer en toute connaissance de cause.

## Aberration du mode de transport privilégié et mépris des territoires

À l'heure des beaux discours sur la préparation de la COP20 et la réduction des GES, certains grands élus continuent à promouvoir de façon forcenée un modèle dépassé, inutile et dispendieux (financièrement et environnementalement) qui mise tout sur des métropoles gigantesques tout en asphyxiant les territoires ruraux et consommant des milliers d'hectares de foncier agricole et forestier.

Alors que sont pointées par la Cour des comptes l'insécurité croissante et la vétusté de notre réseau ferroviaire classique, alors que les besoins de transports collectifs de proximité vont croissants, alors que de plus en plus de citoyens ont nécessité financière de se loger de plus en plus loin de leur lieu de travail, ce petit nombre d'élus voudraient imposer un projet qui ne sert qu'une minorité (8%) des usagers de la SNCF au détriment du plus grand nombre. Un projet qui de surcroît amène le renchérissement du foncier sur les métropoles et accentue donc l'exode des

populations les moins aisées vers des périphéries de plus en plus éloignées, créant ainsi de nouveaux besoins de transport et accentuant la paupérisation des populations rurales.

Ce n'est certes pas RFF qui va s'en soucier, un de ses représentants ayant déclaré en 2005 que le passage par la forêt aquitaine (tracé incohérent et beaucoup plus long) avait été choisi car là il n'y avait rien (entendre activité économique et population). Peu importe que la vente du foncier soit gelée pendant des décennies autour le tracé, peu importe que des paysans soient dans l'impossibilité de s'installer sur ces terres, peu importe que le bien que possède le petit retraité ou l'ouvrier soit invendable tant que plane la possibilité des grands travaux (2030 là, 2050 plus loin), peu importe puisqu'il n'y rien *aquí*. Peu importe que la DUP ne soit encore prononcée, RFF par le biais de la SAFER achète « *par anticipation* » en procédant à pressions inadmissibles sur les propriétaires et en

faisant payer les collectivités territoriales (cf budget du Conseil Régional Aquitaine), plus les acquisitions de foncier seront avancées plus il sera difficile d'arrêter ce

projet insensé, tout ce qui peut favoriser le passage en force de tels projets est bon à prendre.

## Aberration financière et économique

Le dernier chiffrage de ce projet pharaonique est de **9 milliards d'euros**. Sachant que de nombreuses études complémentaires restent à effectuer, que le coût final d'un grand projet est en moyenne supérieur de 30% au coût annoncé, il est raisonnable d'envisager un facture de 15 milliards en euros constants à l'horizon 2030.

A ce jour aucun plan de financement n'est sur la table : qui paiera ?

- RFF et la SNCF , en déficit à hauteur de 50 milliards d'euro ?

-les collectivités territoriales, hors compétences, alors que l'état diminue de façon drastique leurs dotations et qu'elles se sont déjà endettées pour le financement de la ligne Tours-Bordeaux sur 50 ans et sur une somme indéterminée (un pourcentage du montant final , inconnu avant la réception des travaux) ?

-un concessionnaire, qui comme pour la Tours-Bx exigera contractuellement un retour annuel sur investissement de 15% ?

Tout cela alors que pèse une incertitude considérable sur le trafic futur (cf rapport Cdc), que même une augmentation constante du prix du billet (1,2% au dessus de l'inflation) ne permettra pas d'atteindre le seuil de rentabilité.

Tout cela alors que l'amélioration des lignes existantes coûterait seulement 2 milliards d'euros et qu'il faudra malgré tout les sécuriser et assurer leur maintenance.

Tout cela alors qu'une voie plus courte et plus rapide existe (le POLT : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et qu'elle est laissée à l'abandon.

Tout cela pour des coûts d'entretien et énergétiques prohibitifs, l'usure des matériels roulants et des voies ainsi que la consommation électrique n'augmentant pas proportionnellement à la vitesse mais à son carré.

Tout cela pour amener à un dépérissement des petites villes et de tout le tissu rural par effet tunnel qui aspire les échanges économiques vers les métropoles en bout de ligne.

## Gabegie environnementale et dangerosité du projet

Plus de 4800 hectares détruits; non compris ceux consommés par les voiries temporaires nécessaires au chantier, par les lignes électriques supplémentaires indispensables, par la centrale thermique ...

Un massif forestier morcelé et fragilisé par une saignée infranchissable ou presque. Massif qui a été sécurisé après les grands incendies de 1949 au prix de décennies d'efforts acharnés par la construction de nombreuses pistes et réserves d'eau, un maillage complexe mis en danger par la coupure de plus de 350 pistes DFCI et la suppression d'une dizaine de points d'eau. Des pompiers mis en danger par la création d'une bande de plusieurs dizaines de km entre la LGV et l'A65 ou est grand le risque de se retrouver pris au piège entre les deux emprises grillagées. Des risques importants de départs de feu liés à toute circulation ferroviaire et augmentés par la grande vitesse, des temps d'intervention accrus par l'obligation de détours importants pour atteindre les départs de feu, alors que la rapidité d'accès est primordiale pour limiter la propagation des incendies, incendies qui ont fait tant de morts par le passé dans ce massif forestier.

Ce massif a été assaini par le boisement généralisé en pin et l'élaboration d'un réseau hydraulique dense.

La majeure partie de la ligne sera construite en remblai, entraînant une importante rupture de l'écoulement des eaux de ruissellement. Cela amènera inévitablement des surfaces importantes inondées de l'automne au printemps mettant en danger nombre d'habitations et provoquant des risques de sape des remblais routiers mais aussi ferroviaires,

Les ouvrages d'art nécessaires au franchissement des zones humides remarquables mais sacrifiées, risquent lors du décaissement, comme cela s'est produit pour l'A65, de décapiter le toit de la nappe d'eau du miocène provoquant un rabaissement des nappes et une perte importante d'eau de bonne qualité, rare et nécessaire.

Le tracé choisi impacte les zones humides les plus remarquables de notre région, traverse le Ciron et le Barthos au plus mauvais endroit du point de vue écologique, se moque des zones Natura 2000, Znief et autres zones protégées.

Avec l'aide de l'A65, la LGV découpe l'aire des populations de grands animaux en 7 zones quasiment hermétiques amenant des problèmes sanitaires et de gestion sur ces populations, particulièrement pour les cerfs élaphe présents dans la région de Captieux.

Le remblai nécessaire à la réalisation de la voie, 40 millions de m<sup>3</sup>, va demander la création de nombreuses gravières, l'importation de régions voisines voire éloignées de millions de m<sup>3</sup>. Les nuisances dues aux quelques 2 millions de navettes de

poids lourds seront majeures pendant la durée des travaux : pollution de l'air et sonore, très forte dégradation du réseau routier des conditions de circulation et de la qualité de vie des habitants.

## **En conclusion**

ce **Grand Projet Inutile Imposé**, si il est réalisé, est une catastrophe durable pour la région du point vue économique, social et environnemental, les dégâts démocratique étant eux déjà actés.

Ce sera un saccage de notre région, n'apportant aucun avantage à ses habitants mais au contraire

impactant très négativement leur vie.

C'est encore une fois la preuve du dédain envers les pauvres et les ruraux pour privilégier une classe urbaine aisée et lui proposer de consommer de la vitesse à n'importe quel prix au mépris de la nature, des engagements sur le climat et de nos modes de vie.