

LGV Bordeaux-Dax LGV Bordeaux-Toulouse

Pour dire **NON à la déclaration d'utilité publique (D.U.P.)**



Action devant la gare d'Agen

Enquête d'utilité publique du 14 octobre 2014 au 8 décembre 2014



Dès le début de l'EUP, l'ASEP d'Angeville a proposé une première réunion publique, suivie en Tarn-et-Garonne par celles de Lacourt St Pierre, Labastide St Pierre, Grisolles, Dunes et Bressols.

Chaque département (Lot-et-Garonne, Gironde, Landes) a eu sa propre mobilisation. La LGV s'arrêtant à Dax le Pays Basque n'a pas été dans l'EUP mais est intervenu tout de même. Pour la première fois, opposants et RFF ont pu confronter leurs arguments à la même table et le résultat a été clair et net le 30 mars 2015 : **avis défavorable** de la majorité des commissaires. Le gouvernement peut passer outre et avis en avançant des arguments nouveaux. Or les politiques se ridiculisent. L'année 2016 doit être celle de la fin du projet !

Le 27 septembre 2015 le gouvernement s'exprime

Le secrétaire d'état aux transports, M. Vidalies confirme par un nouvel épisode scabreux du feuilleton, que le projet de LGV continue. Il déclare : « J'ai averti aujourd'hui Alain Rousset, Alain Juppé et Martin Malvy de la décision prise par le gouvernement de **continuer la procédure GPSO** sur les deux lignes vers Toulouse et vers Dax, sur laquelle la commission d'enquête publique avait émis un avis négatif », a indiqué le ministre, alors en déplacement à la Fête de la Rose de la fédération socialiste des Landes à Soustons.

Avec quels arguments ?

1) « Les arguments en matière **d'aménagement du territoire** pour tout l'Arc atlantique, qui est en retard sur le développement de la grande vitesse par rapport à l'Arc méditerranéen ont pesé dans la décision du gouvernement. »
RIDICULE ! (voir page 5)

2) Le soutien de l'Europe « qui a labellisé ce projet comme un projet important ». FAUX. (voir page 6)

3) Que la « France ne soit pas en retard par rapport au développement de la grande vitesse du côté espagnol, a aussi joué le ministre. ». FARCE. La crise en Espagne fait que le réseau LGV est en passe. Donc :

1) Le gouvernement passe outre au débat public.

2) Il laisse entendre que tout est décidé.

3) Il n'ose même pas avancer UN argument sérieux (d'où l'absence de déclaration écrite).

4) Les citoyens doivent se faire entendre à nouveau en répondant à des arguments qui n'en sont pas.



Le calendrier actuel du GPSO

Après les déclarations tonitruantes du ministre des transports, voici la suite réelle du feuilleton LGV. Après que les élus ont mis leur plan d'urbanisme en conformité avec le projet de LGV au 31 décembre 2015 on a eu :

- a) La DUP, aménagements au sud de Bordeaux le 25-11-2015.
- b) La DUP pour les aménagements au nord de Toulouse le 4-01-2016, malgré un avis défavorable des commissaires enquêteurs.
- c) Le Conseil d'Etat doit faire entendre sa position sur la LGV.
- d) Juin 2016 : Signature ou pas de la DUP.

Même si quelques personnes (moins de dix en TetG) ont accepté des ventes d'urgence, les expropriations ne sont pas pour demain car après les DUP, il y a deux ans à attendre à cause des recours mais surtout à cause des problèmes financiers..

Le Conseil d'Etat avait pris position contre la LGV Limoges-Poitiers alors que l'EUP avait été favorable avec des réserves. L'Etat a tout de même signé la DUP mais les recours continuent. Notons que pour Limoges-Poitiers un plan de financement avait été dessiné mais truqué. **Pour le GPSO ce plan de financement sera donné après juin 2016 !**

Or ce plan de financement révélerait la folie du projet. D'ailleurs pour faire "baisser" le prix de la LGV, le projet a été divisé en trois en séparant la nouvelle ligne et les aménagements au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux.

Le président de l'intercommunalité du secteur de Moissac pourra indiquer avec plus de précision : « On aurait 8 milliards pour une LGV et pas 200 millions pour notre hôpital ? »

Rappelons les chiffres officiels actuels si on se base sur les dix milliards OFFICIELS quand on fait le total :

- a) Pour le Conseil départemental du Tarn-et-Garonne : le premier plan de financement disait environ 20 millions d'euros et nous serions à 70 millions.
 - b) Pour le Grand Montauban, chiffres du même ordre.
 - b) Pour la Région: le total est passé de 450 millions à 1,5 milliard.
- Quels seraient les projets à abandonner ?

Voyons à présent les arguments du ministre.

L'aménagement du territoire ?

Il faut au ministre un sacré culot pour prétendre que le modèle LGV favorise l'aménagement du territoire. La mise en fonctionnement de Bordeaux-Tours permet de vérifier ce que nous disons sur le projet GPSO. La LGV c'est moins de trains et moins de dessertes !



La LGV c'est déménager le territoire ! Nous le répétons depuis cinq ans et à présent nous avons des preuves !

Après 8 milliards d'investissements sur la ligne Tours-Bordeaux, il y aurait un train de moins au départ de Toulouse ! Qui plus est le POLT (Paris-Orléans-Liges-Toulouse) s'arrêterait à Brive !

La dégradation ne concerne pas que Montauban mais toute la ligne (Angoulême manifesta le plus fortement sa colère). Maintenir **10 TGV** par jour (5+5), c'est-à-dire maintenir l'existant, devient l'objectif ! La guerre n'est pas terminée entre Vinci l'exploitant, et la SNCF l'utilisateur. La SNCF annonce entre 150 et 200 millions de déficit annuel d'exploitation de la ligne or la règle d'or nouvelle lui interdit cette situation. Sur Tours-Bordeaux, à l'heure des comptes, le trafic se révèle sur évalué et le temps de trajet trafiqué. Avec la LGV Angoulême va gagner 15 minutes seulement !

Et qu'en pense l'Europe ?

Le ministre annonce que cette LGV est importante pour l'Europe. Importante au point de la financer ?

Les dernières décisions sont claires¹ : un financement européen seulement **pour les études** concernant Bordeaux-Dax. Rien pour Bordeaux-Toulouse. Ce point est si important que SNCF Réseaux (ex-RFF) a préféré, en réponse à l'EUP dire ceci sur le financement :

"La recherche du bouclage de financement devra être menée **après la DUP**, en privilégiant un tour de table réduit de collectivités disposant des moyens suffisants et agissant comme chefs de file, avec des engagements confirmés, en tenant compte du contexte de la réforme territoriale et de la réforme ferroviaire. La politique européenne des transports devra être considérée (le développement des réseaux de transport faisant partie des priorités en matière de soutien européen). Concernant les remarques concernant la participation de l'Etat, il convient de se référer aux décisions prises pour doter l'AFITF² de ressources pérennes."

C'est un scandale. Pendant l'EUP les commissaires ont, à regret, indiqué que le plan de financement serait fourni avant la DUP et à présent il est encore reporté ! L'Europe est mentionnée de façon allusive. Quant à l'AFITF elle serait financée seulement avec un nouvel impôt !

Or en même temps, une DUP est sans suite :

Le 27 février 2015 le gouvernement annonce qu'il "soumettra prochainement au Conseil d'Etat un décret visant à la prorogation de la DUP pour l'A831"(3) et en juillet 2015 le projet est définitivement enterré !

**Pourquoi ce projet est abandonné :
par manque de financement !**

¹ Voir site EuroSud Transport.

² Association Financement Infrastructure de Transport Français

3) Il s'agit d'un tronçon entre Rochefort et Fontenay-Le-Comte dont la DUP a été signée voici 10 ans !

Le train contre l'avion ?

Cent fois nous avons entendu l'argument suivant : soit il faut la LGV soit un nouvel aéroport. La vente par l'Etat de ses parts de l'aéroport de Blagnac prouve que l'intention ne peut pas être d'en construire un autre, faute de LGV. Les Chinois acheteur ont dû imposer des conditions pour éviter tout concurrence d'un nouvel aéroport !

L'idée qu'un train puisse concurrencer un avion est une fausse bonne idée :

- c'est vrai en partie, sur certaines distances.
- c'est faux globalement si on considère que le train n'est pas un avion sur rail, mais un outil pour irriguer le territoire.

La route est le premier concurrent du train et pas besoin de sortir de la promotion Voltaire pour le comprendre !

1) Le fret routier

La mort de nos gares de triage, en commençant par celle de Saint-Jory, s'accompagne du fait que le Groupe SNCF devient d'abord un transporteur... routier (Géodis...)

2) Au moment où le gouvernement reconnaît que le premier critère pour les déplacements sur route n'est pas la vitesse mais le prix - avec les bus Macron- comment continuer de prêcher pour le TOUT LGV ?

3) Donc vive le train plus écolo, plus sûr, plus fonctionnel, plus confortable et qui assure des dessertes régulières et à bas coût. Un train qui ne soit pas obsédé par la seule vitesse.

4) Vive l'intermodalité qui assure la complémentarité des moyens de déplacement.

5) Vive un train d'accès facile au cœur des villes.

Toulouse écartelée



Observez cette carte avec, en pointillés bleus, les constructions de LGV et en noir les grandes lignes.

Si la LGV se faisait, Toulouse renforcerait Bordeaux qui se trouve ainsi confirmée dans sa fonction de carrefour du Sud-Ouest. Au même moment, avec la nouvelle région, Toulouse doit se tourner vers Montpellier et la ville se trouve ainsi écartelée.

Or Toulouse a pour vocation d'aider la colonne vertébrale centrale mais la carte le montre, la ligne POLT s'arrête à Brive !
La fonction carrefour de Limoges est niée.
Pour aller en train de Bordeaux à Lyon, il faut passer par... Paris
et ensuite on va nous dire que la ligne Paris-Lyon est saturé !
Or la voie ferrée Bordeaux-Lyon existe en passant par Limoges !
Pour que vive les transversales, il faut que vive le POLT !
Sauf que la carte montre que la colonne vertébrale s'est déplacée
vers la vallée du Rhône ce qui est un coup mortel pour le fameux
« arc atlantique » !
Entre l'axe Marseille-Barcelone et Bilbao Bordeaux, je vous laisse
deviner qui va l'emporter !

"Avec la LGV à Toulouse, la ville va être centre de l'Europe !" est un propos souvent entendu qui dit bien la pauvreté des arguments pro-LGV.

Même pour tordre la géographie, on trouve de tels érudits !

Entre Tours et Orléans quelle ville s'est le plus développée, celle
avec LGV ou celle sans LGV ?

Avec la LGV, Tours a gagné des habitants... qui vont travailler à
Paris. Orléans par contre s'est développé à partir des capacités
propres à la ville.

La pompe LGV aspire dans le sens du plus fort, à savoir, pour
Toulouse, vers Bordeaux et Montpellier !

Et l'ancien axe légendaire, Paris-Cerbère meurt.

Tout comme Bordeaux-Vintimille : le système LGV oblige tout le
monde à changer à Marseille.

Le TOUT LGV veut aider les métropoles sauf que les métropoles
n'existent que par le tissu social qui l'entoure. En conséquence
pour le train le meilleur critère d'appréciation n'est pas la vitesse
mais le nombre de gares desservies. La nouvelle gare de Bressols
ne desservira directement que Toulouse, Agen, Bordeaux, Paris.
Toulouse-Bressols en grande vitesse c'est ridicule, donc il reste
TROIS gares alors que Montauban-Villebourbon dessert
actuellement des dizaines de gares ! Le progrès n'est pas dans les
correspondances obligatoires que la LGV impose pour qui vit en
dehors des métropoles !

Les actions



Les mensonges n'ont pas cessé et le plus gros a toujours concerné le financement.

Pour Bordeaux-Tours au bout du compte 16 collectivités sur 21 ont refusé de payer !

Que peut-il se passer pour Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax ?

Pour des sommes si grosses !

La première action : informer les populations.

Nous avons été confrontés à de la propagande qu'il a fallu dénoncer sans cesse. Et la propagande continue de plus belle aujourd'hui car il apparaît clairement, après la décision des commissaires enquêteurs, qu'aucun argument pro-LGV ne tient la route.

Comme nous l'avait fait remarquer un ancien maire : nos arguments sont les plus sérieux, mais les pro-LGV repassent derrière vingt fois et arrivent à faire oublier le bon sens. C'est David contre Goliath mais David n'a pas l'intention de se décourager.

Deuxième action : proposer une alternative



Toutes les occasions ont été utilisées pour alerter les autorités sur l'alternative à la LGV.

Ici devant la préfecture de Montauban le jour d'une rencontre avec le préfet, la seule à laquelle nous ayons été invités.

Nous avons rencontré les grands élus, les grands administratifs, et nous sommes intervenus dans des dizaines de réunions.

Grâce à l'association d'élus du Lot et Garonne (avec deux maires du Tarn-et-Garonne) une étude alternative a pu être commandée au cabinet Claraco. La rénovation des lignes existantes a toujours été refusée par RFF, aussi, l'étude les a fortement embarrassés. Elle a servi d'arguments pour convaincre les commissaires enquêteurs. Pendant l'EUP ils ont obtenu qu'une étude bidon de RFF soit rendue publique et, à présent, RFF a accepté de confier la question à un cabinet indépendant... au moment où la discussion est close ! Pour la LGV 130 maisons doivent être expropriées en TetG et la SNCF prétend qu'avec la rénovation ça serait plus encore ! Quant aux centaines d'hectares mangées, que penser ?

L'action citoyenne



De la première manif le 20-02-2010 à Castelsarrasin, à la dernière réunion de l'EUP à Bressols en 2014...

