



Adresse postale : Landes Environnement Attitude B.P. 3 33720 Landiras

Adresse mail : lea.asso@free.fr

Site Internet : <http://lea.asso.free.fr>

Agissons ensemble pour l'Environnement

L'association LEA (Landes Environnement Attitude) a pour objet de promouvoir en toute indépendance, dans les Landes Gironnines, tout ce qui touche à la protection de l'environnement au quotidien.

Elle considère que le rail est un mode de déplacement à favoriser dans le cadre d'une politique globale cohérente de déplacements des personnes et de transports des marchandises qui prenne en compte les territoires ruraux.

L'étude de l'ensemble du projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse conduit notre association à trouver ce projet démesuré, inutile et destructeur.

LGV Bordeaux-Toulouse : la présentation de RFF

Le projet prévoit la réalisation d'environ 200 km de ligne ferroviaire à grande vitesse (300km/h à l'horizon 2016 et 320 km/h en 2020) à deux voies dédiées aux TGV. Elle se raccorderait à la ligne existante au sud de Bordeaux (Hourcade) et au nord-ouest de Toulouse (Saint-Jory). Le coût du projet est estimé à 2,9 milliards d'euros (valeur 2004) si l'on prend l'option Sud. Les dessertes de Bordeaux et de Toulouse seraient assurées par les gares centrales actuelles (Bordeaux-Saint-Jean et Toulouse-Matabiau) et le projet propose différentes possibilités de desserte pour Agen et Montauban.

Le débat public pose les questions suivantes:

- le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse est-il opportun?
- si oui, quelles sont les solutions fonctionnelles à privilégier?
- quels sont les enjeux territoriaux et environnementaux de ces solutions?

RFF a choisi d'étudier trois fuseaux de passage, mais le fuseau Sud, qui traverse le massif forestier et le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, semble avoir ses préférences.

Un projet démesuré .

RFF propose 5 enjeux à la LGV Bordeaux-Toulouse : assurer une part croissante des déplacements de voyageurs par le mode ferroviaire, participer au développement de l'axe transversal « Grand Sud », favoriser une desserte équilibrée des territoires traversés, permettre le développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs et accroître les possibilités de développement du transport ferroviaire de marchandises

Cette LGV a pour but annoncé la mise de Toulouse à 3 heures de Paris.

Et pour cela de mettre Toulouse à 1h de Bordeaux et donc de réaliser une ligne à très grande vitesse.

Les autres enjeux ne sont que des "intentions" : personne (et RFF le premier) ne peut garantir quoi que ce soit quant aux développements envisagés (par exemple : les transports express régionaux, le fret ferroviaire ne sont ni inscrits ni financés dans ce programme mais relèvent du dynamisme des collectivités locales depuis le

désengagement de l'Etat et de la SNCF).

En fait, le projet soumis au débat public est uniquement un projet de transport rapide de voyageurs entre grandes métropoles . L'aménagement du territoire est relégué au rang des conséquences du projet au lieu d'être le fruit d'une politique globale.

Le coût énorme annoncé - 2,9 milliards d'euros au minimum (valeur 2004) - majoritairement financé par le contribuable et une liste impressionnante de nuisances en font un projet démesuré.

Un projet inutile .

Pour justifier ce projet, RFF se base sur des prévisions de trafic établies en 2003 par le CIADT. Ces estimations sont contestables : elles envisagent une croissance du PIB et de la consommation des ménages de 1,9 % par an et font l'hypothèse pour 2005 d'un prix du baril de pétrole de 35 dollars avec une parité de 1 dollar pour 1 euro.

Ces projections semblent peu réalisables et difficilement compatibles avec un cadre de développement durable : il est très difficile voire impossible de prévoir l'évolution des déplacements à l'horizon 2025.

Pour la région Aquitaine, en matière de transport, le problème à régler en priorité est la saturation de la N10 et de l'A 63 par les camions.

Toutes les solutions qui permettront d'éviter la saturation de cette voie de communication sont à envisager et tout particulièrement le fret ferroviaire.

Il est inutile de se lancer dans la construction de nouvelles lignes de TGV avant d'avoir résolu ce problème : une LGV n'y apporte aucune réponse concrète.

Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse est totalement inutile pour régler ce problème majeur en Aquitaine.

Un projet destructeur .

RFF a choisi pour son option favorite de traverser la région des Graves et le massif forestier sur 80 km . Selon RFF, " cette option semble présenter une sensibilité environnementale moindre. Elle apparaît en outre nettement plus économique que les deux autres options".

Mais c'est oublier que cette forêt est très sensible au feu : le département de la Gironde est le premier en France pour les départs de feux. Une ligne LGV au milieu d'un tel massif est susceptible d'augmenter les risques d'incendies et de créer un réel obstacle à l'intervention des pompiers par l'effet de coupure : cela peut avoir des conséquences dangereuses voire catastrophiques.

De plus, l'économie réalisée sur les prix d'achat des terrains se verra bien vite annulée par le coût de la mise en place d'une défense incendie adaptée à ce type de ligne : les DFCI demandent une traversée de la ligne tous les 500m par exemple.

Une des richesses du département est ce vaste espace naturel qu'il est indispensable de préserver pour les générations futures. De nombreuses zones bénéficient de protections en raison de leur richesse écologique (Natura 2000, ZNIEFF, ...) et notamment le bassin du Ciron, une des dernières zones refuges du vision d'Europe, espèce particulièrement menacée. Le projet de LGV créerait un couloir très perturbateur dans cet espace fragile et traverserait le Ciron et une partie de ses affluents.

RFF a précisé lors de la seconde réunion publique à Langon que la ligne serait construite sur un remblai. Il sera nécessaire de trouver et transporter des quantités phénoménales de granulats ce qui entraînera la création d'importantes gravières.

Quelle que soit l'option de passage retenue, ce projet de création d'une LGV présente un impact trop lourd sur les plans humain, naturel et patrimonial pour un objectif très contestable : la recherche systématique de la vitesse .

LGV et développement durable.

Le développement durable présente plusieurs dimensions, en particulier : la réduction des pollutions et des nuisances , la réduction et la maîtrise de la production des gaz à effet de serre, la maîtrise de l'étalement urbain et le respect de la dimension patrimoniale des espaces traversés .

- S'il est vrai que le TGV ne produit pas de gaz à effet de serre, sa vitesse élevée augmente la consommation en électricité .
- Cette même vitesse produit des nuisances sonores très importantes.
- Une ligne LGV entraîne une augmentation de l'étalement urbain et de l'enclavement des zones rurales traversées: elle accélère les déséquilibres territoriaux et accentue la polarisation du territoire.
- Et enfin, elle tend davantage à augmenter le nombre de déplacements qu'à remplacer d'autres moyens de transport.

Contrairement à ce qu'affirme RFF, ce projet ne se place donc pas dans une perspective de développement durable.

Conclusion

L'association LEA demande une politique de développement ferroviaire au service de tous, c'est à dire en fonction des besoins réels et des urgences avérées et avec une attention toute particulière aux territoires ruraux, inscrite dans une vraie politique de développement durable : préservation des milieux naturels, économies d'énergie, maîtrise des déplacements et elle considère que ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse ne répond pas à cette définition.

En conséquence, l'association LEA considère que le projet de LGV Bordeaux-Toulouse n'est pas opportun.

Elle prend position contre le projet quel que soit le tracé .

Le 3 novembre 2005

Association LEA
BP 3
33720 Landiras
lea.asso@free.fr
<http://lea.asso.free.fr/>