

Que penser des projets de LGV ?



Fédération des Sociétés
pour l'Etude, la Protection
et l'Aménagement de la
Nature dans le Sud Ouest

France Nature Environnement Aquitaine

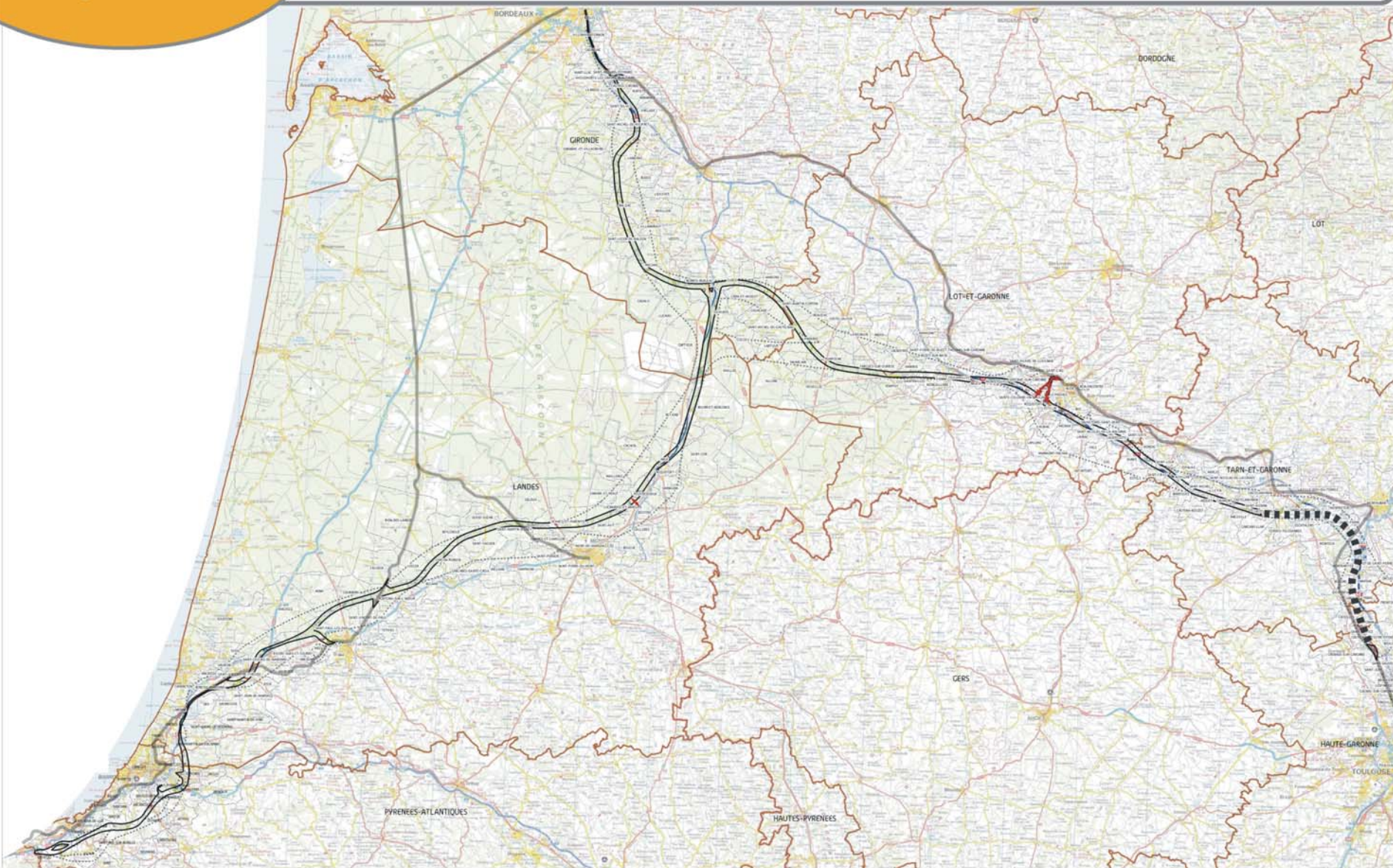
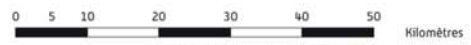
(mars 2010)



GPSO, des LGV pas très droites, pas très courtes, pas très logiques...

FUSEAU RETENU
par le Comité de Pilotage
du 11 janvier 2010

- ELEMENTS DE LOCALISATION**
- Fuseau retenu
 - Périmètre d'étude
 - Limite communale
 - Limite départementale
 - Liaison TER
 - Variantes de fuseaux restant à l'étude





Un chantier de LGV c'est ça sur des centaines de kilomètres



Photo RFF, TGV Est



Des LGV pour quoi faire ?

- Pour circuler plus vite 320 km/h ou 350 km/h
 - Nécessité de lignes spécifiques avec entraxe des voies augmenté pour limiter le souffle. (4,50m pour 350 km/h contre 3,67m pour 160 km/h)
 - La grande vitesse à la française ne s'accommode pas du partage des lignes avec des convois lents, d'où la nécessité de lignes dédiées.
 - En évitant les villes moyennes, les LGV permettent d'éviter les arrêts intermédiaires, facteurs de ralentissement...
 - Les LGV sont alimentées en 25 kv alternatif contre 1,5 kv continu sur réseau classique.
- Mais aussi : pour offrir des gros chantiers au BTP (et ce n'est pas la moindre des motivations...)



Rouler plus vite pourquoi ?

- Pour le prestige et pour vendre notre technologie à l'exportation,
- Pour gagner un peu de temps sur certaines liaisons et séduire une clientèle conditionnée au « toujours plus »
- Pour permettre de prendre des clients à l'avion sur le marché des transports rapides inter-cités.

Avec la grande vitesse, on ne voyage plus, on se déplace !

Plus les trains roulent vite et plus il faut protéger les riverains par des murs et des merlons antibruit, donc moins les passagers peuvent profiter du paysage.

Et si le voyage est désagréable mieux vaut qu'il passe vite....



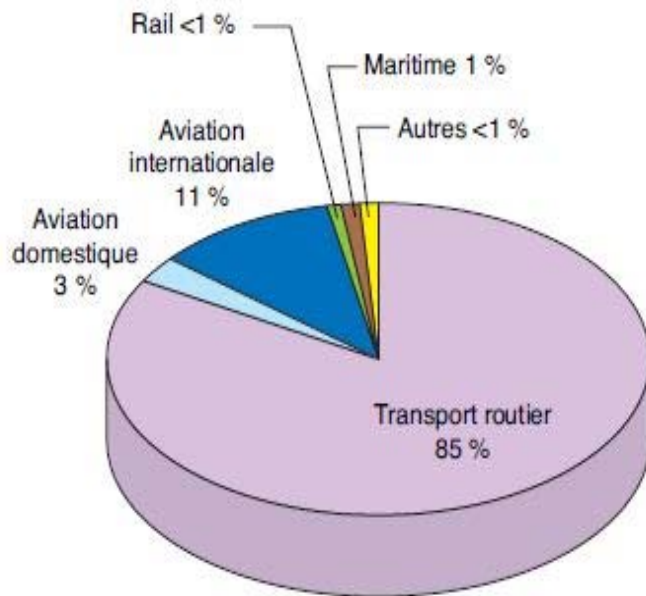
Lignes à Grande Vitesse

- **Prétextes officiels**
 - Le report modal (avion, route)
 - Le gain de temps et la mobilité.
 - La saturation des lignes classiques.
- **Raisons cachées du GPSO**
 - Le report du trafic Toulouse Paris sur la LGV SEA (abandon de la ligne POLT)
 - Le financement de Tours-Bordeaux par Toulouse et sa région.
 - Les grands chantiers offerts au BTP



Le report modal. Parlons-en...

Emissions de GES par les transports en France



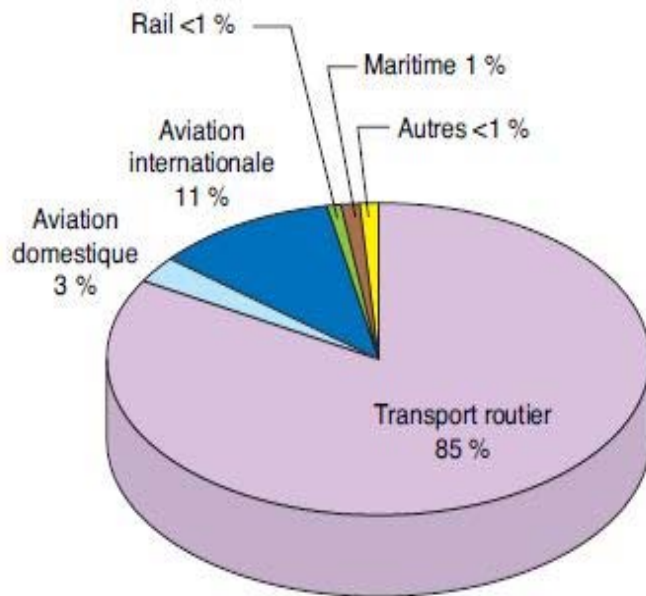
Source : Statistiques de l'OCDE

- Les vols intérieurs ne comptent que pour 3% des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) dus aux transports... et le prix du trajet reste un facteur de décision.
- La route, **85%** des GES, est très peu concernée sur les distances desservies par les LGV (qui prend la voiture pour faire Bayonne Paris ?)
- Les gares extérieures imposent le recours à la voiture.
- Les LGV ne favorisent pas le fret sur les autres lignes déjà sous-utilisées...
- L'abandon de certaines dessertes classiques pour rabattre les voyageurs sur les LGV conduit les usagers à utiliser encore plus la voiture.



Le report modal. Parlons-en...

Emissions de GES par les transports en France



Source : Statistiques de l'OCDE

Prétendre lutter contre le réchauffement climatique par les LGV, en concurrençant à grands frais les vols intérieurs -qui ne représentent que 3% des émissions de gaz à effet de serre par les transports- tout en favorisant indirectement le transport routier qui lui est responsable de **85%** des émissions de CO₂ par ces mêmes transports n'est pas sérieux.

C'est voir la paille en oubliant la poutre...



Le gain de temps : Parlons-en...

Gains de temps par rapport à l'amélioration des lignes existantes

- Bordeaux-Toulouse, 30 minutes
- Bordeaux-Bayonne, 13 minutes
- Bordeaux-Dax, 5 à 7 minutes

Tout cela en roulant à très grande vitesse sur des lignes nouvelles

De précieuses minutes, certes....

Mais à quel prix, et à **combien sont estimées les pertes de temps quotidiennes des riverains** obligés à des détours en voiture, à pieds ou à vélo pour passer d'un côté à l'autre des voies ?

Et pour les usagers des gares intermédiaires, quelle perte de temps pour rejoindre le centre ville ?



Le bilan carbone. Parlons-en...

- Emissions de GES durant le chantier
 - Défrichements forestiers et perte de milieux naturels
 - Emissions par engins de chantier, extraction et transport des granulats, fabrication des ciments et aciers.
- Emissions de GES durant l'exploitation
 - Energie consommée augmentant avec la vitesse
 - Report modal du rail vers la route (gares extérieures, pertes de dessertes)
 - Allongement des parcours en auto pour les riverains
- Economies de GES
 - Report modal l'air vers le rail
 - Report modal de la route au rail (uniquement si augmentation du fret)

Le bilan carbone est toujours négatif, sauf si très important, mais très improbable, report modal air -> rail.



GPSO un projet dévastateur

- **Atteintes à l'environnement humain**
 - Chantier gigantesque
 - Destruction et perte de milliers d'hectares de terres agricoles et de forêt cultivée
 - Coupure des axes de voirie
 - Dégradation durable du paysage et du cadre de vie
 - Bruits et vibrations, poussières en phase chantier
 - Perte de qualité de vie (loisirs, etc.)
 - Forte dépréciation non compensée des biens immobiliers
 - Assèchement de certains puits
- **Atteintes à l'environnement naturel**
 - Destruction et pertes directes d'habitats d'espèces de faune et de flore,
 - Destruction d'espèces sauvages animales et végétales...
 - Effets connexes des remembrements avec dégradation de territoires préservés,
 - Cloisonnement définitif et fragmentation des milieux, atteintes aux grands espaces.
 - Ouverture de carrières
 - Coût carbone désastreux (perte de forêt, engins, béton, acier)
 - Perturbation des nappes superficielles et de l'écoulements des eaux
 - Pollutions diverses des sols et des eaux (boues fines, chaux et hydrocarbures en phase chantier, herbicides en phase d'entretien, etc...)
 - Effets induits par la demande en énergie (lignes d'alimentation électrique, centrales de production d'électricité)



GPSO un projet inutile

La vitesse, c'est dépassé ! Concorde c'est fini, la vitesse routière est de plus en plus limitée... Il faut lever le pied !

- Entre Paris et Toulouse il existe une ligne historique desservant Orléans et Limoges (train *Capitole* et projet POLT).
- Entre Bordeaux et Toulouse les voies ne sont pas saturées mais mériteraient d'être modernisées et sécurisées.
- Entre Bordeaux et l'Espagne, la ligne classique par Fature est plus courte de 60 km et plus droite.
- Chaque fois qu'a été réalisée une expertise indépendante, il a été démontré que les lignes existantes pouvaient supporter tout le trafic envisagé.



Rappel des arguments alibi

- **Report modal** (mais il y a toujours plus d'avions, plus de camions, plus de voitures. L'augmentation du prix du billet freinera le report de l'avion au rail. Malgré la crainte climatique, le seul régulateur fort sera le cours du pétrole)
- **Mur de camions, et fret** (mais on construit toujours plus d'autoroutes pour faire passer davantage de camions et d'autos...)
- **Lutte contre les GES** (mais comparé à celui de l'aménagement des lignes, le bilan carbone est désastreux avec la perte de forêt et l'augmentation des dépenses énergétiques)
- **Développement économique** (mais ce sont uniquement les grands pôles d'activité aux extrémités des lignes qui en bénéficient)
- **Emploi**
 - principales retombées pendant le chantier, avec des emplois précaires.
 - Ensuite l'enclavement fera son effet...
(Mais avec 20 milliards mieux employés n'y aurait-il pas plus d'emplois ?)

En aucun cas ce projet ne correspond à la notion de Développement Durable
Sa vocation reste strictement économique (BTP, spéculation, marché du transport voyageurs)

Un projet ruineux...

Les deux branches sud et le tronçon commun sont indissociables et très étroitement liées au tronçon nord pour des raisons de financement.

<i>Détails du projet LGV - SEA</i>	<i>Estimation en milliards d'€</i>
Tours-Bordeaux	9
Bordeaux-Toulouse + Bordeaux-Espagne	10
Poitiers-Limoges	> 1
Desserte du Béarn	1
Enfouissement au Pays-Basque	???
Les coûts dépassent toujours les devis. (de 20% à 75% selon les cas) Et il faut ajouter le prix des accès routiers aux gares extérieures, jamais pris en compte...	

LGV-SEA un projet à plus de 20 milliards d'€



Grande Vitesse, quelques vérités qui dérangent

- **Rentabilité basée sur une croissance des déplacements.**
 - Vu le coût des chantiers, la rentabilité ne peut être atteinte qu’au travers d’une augmentation considérable des trafics. Il s’agit donc de créer un besoin supplémentaire de déplacements, pas de répondre à une nécessité.
- **Consommation électrique accrue et alimentation HT à prévoir.**
 - La consommation électrique pour la traction est multipliée par 4 chaque fois que la vitesse double
 - Cette augmentation de puissance, aggravée par un trafic plus fort, impose une alimentation électrique renforcée et de nouvelles lignes de transport d’électricité. Elle justifie aussi la construction de nouvelles centrales électriques.
- **Usure accélérée des voies et du matériel roulant.**
 - L’énergie supplémentaire demandée par la vitesse est dissipée en bruit et en frottements mécaniques.
- **Mauvaise desserte des territoires**
 - La grande vitesse n’est possible que sur des longues distances.
 - Les LGV enclavent les territoires.



Projet de LGV dit « GPSO »

Rappel des préférences de la SEPANSO

- Abandon de la course à la très grande vitesse sur rails.
- Bordeaux – Espagne, par la ligne actuelle aménagée
 - Les expertises indépendantes nous ont éclairés. Elles indiquent qu'avec des aménagements mineurs, la ligne existante peut supporter tout le trafic prévu, même le plus optimiste.
 - Cette ligne peut être renforcée au fil des besoins par une, puis deux, voies supplémentaires offrant des capacités plus importantes.
- Paris – Toulouse, par Orléans et Limoges (POLT)
 - Cela permettrait l'économie des LGV Poitiers Limoges (1,2 milliards) et Bx-Toulouse
- Bordeaux – Toulouse, amélioration de l'existant.
 - Une suppression des passages à niveau et la modernisation de la ligne amélioreraient considérablement, à moindre coût environnemental, la liaison vers Toulouse, tout en facilitant la circulation des TER.



Conclusion

- La SEPANSO reste favorable à l'usage du rail, mais pas n'importe comment, ni à n'importe quel prix écologique ou financier.
- Elle est pour un usage raisonné et raisonnable des territoires et de l'argent public, et pour une utilisation optimale et le « recyclage » des infrastructures existantes.
- L'Aquitaine et ses campagnes, ne sont pas des terrains vides, à coloniser et à utiliser comme réserve foncière.
- Notre association défendra cette position aux côtés des habitants, des élus de terrain, et des associations locales.

***Les seuls combats perdus d'avance
sont ceux qu'on ne mène pas...***

Pétition en ligne

<http://www.vigilance-lgv.fr/>