

Lignes à grande vitesse (LGV)

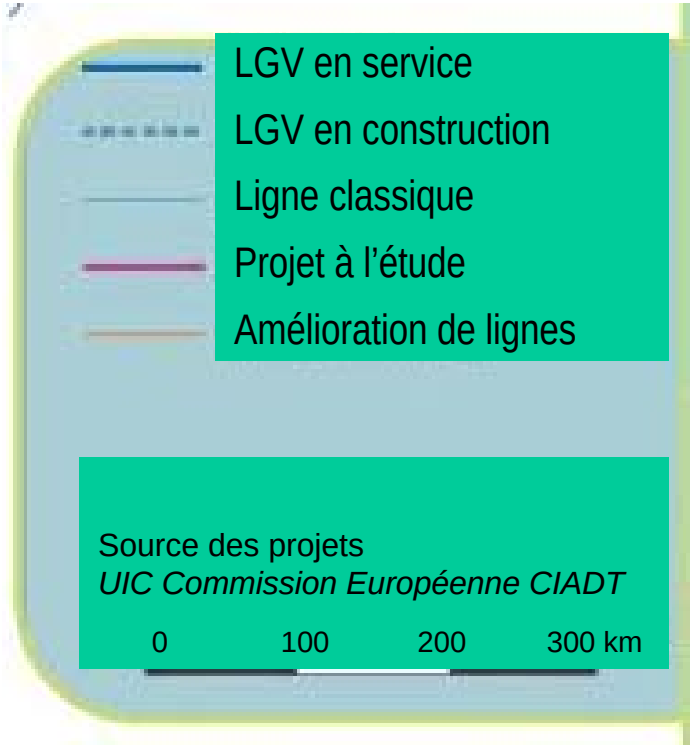
Entre deux débats publics:

LGV Bordeaux-Toulouse
Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

29 juin 2006 – Saint-Médard d'Eyrans
Coordination des associations Vigilance LGV

Le maillage LGV de la France

Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne sont des tronçons de ce maillage





Chaque tronçon est garant de la rentabilité de l'ensemble

Caractéristiques d'une LGV

- Grande vitesse (320 Km/h)
  (TGV en site propre)
- Relier les grandes métropoles
  (qui, seules, fourniraient une clientèle suffisante)
- Peu ou pas d'arrêts intermédiaires
- Rectitude des trajectoires

Raisons commerciales

« Maximiser les gains de temps de parcours et donc de parts de marché ferroviaire »

Abandon d'une logique de « service public » destinée à des **usagers**

Au profit d'une logique d'entreprise commerciale destinée à des **clients**

- LGV-TGV : moyen de locomotion rapide

mais

- Des coûts de mise en œuvre considérables
- Des infrastructures très préjudiciables pour les espaces traversés
- Des nuisances pour les populations riveraines

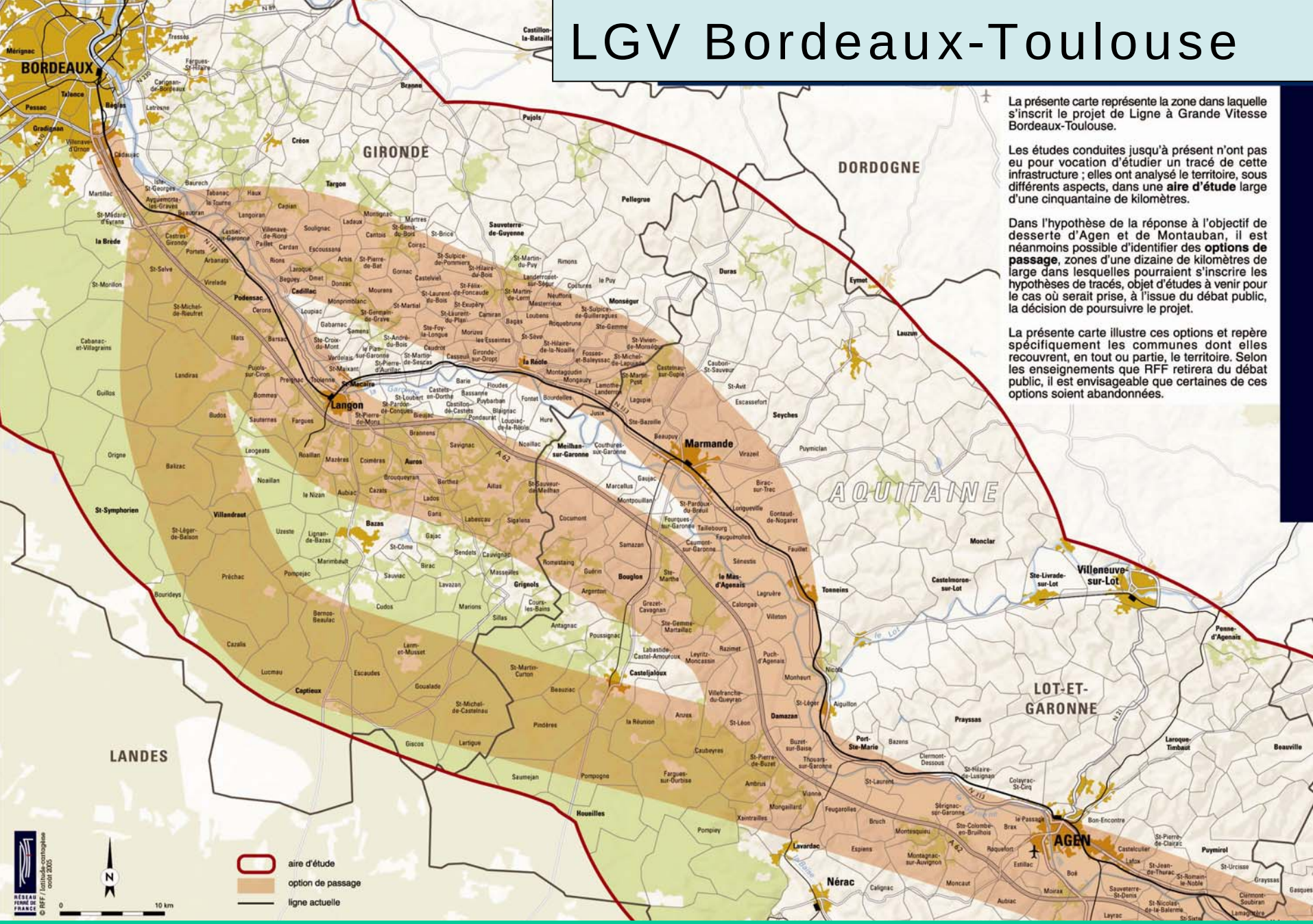
Coûts

- *LGV Méditerranée* : projet terminé en 2001 à **3,8 milliards** d'euros (pour 250 Kms)
- *LGV Tours-Bordeaux* : **6,5 milliards** d'euros (estimation 2004 : 4,6 milliards d'euros)
- *LGV est-européen* : coût prévisionnel **3,125 milliards** d'euros (val. 1997)
- *LGV PACA :* **entre 5 et 7,5 milliards** d'euros
- *LGV Bordeaux-Toulouse* : **2,9 milliards** d'euros
- *Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne* : **4,2 milliards** d'euros (option est - la moins chère)

Nuisances et préjudices

- Bruit et vibrations
- Dévalorisation générale des biens
- Dégradation paysagère
- « Coupure » et enclavement du tissu rural
  - Désorganisation des unités agricoles et forestières
  - En cas d'incendie : accessibilité restreinte, dangerosité accrue
  - Perturbation des territoires de chasse
  - Incidences néfastes sur l'environnement naturel
- Risque, pour notre région, d'une exploitation massive des granulats
- Implantation d'aires techniques, engins et matériaux (tous les 50 Kms environ) ainsi que de postes de transformation et de lignes d'amenée d'électricité (pour TGV PACA : 4 pour 200 Kms)

LGV Bordeaux-Toulouse


BORDEAUX
GIRONDE
DORDOGNE
LANDES
LOT-ET-GARONNE
AQUITAINE
Langon
Marmande
Villeneuve-sur-Lot
AGEN
Nérac
Casteljaloux
Podensac
Cadillac
la Réole
Meilhan-sur-Garonne
Bazas
Auros
Grignols
Duras
Monségur
Pellegrue
Sauveterre-de-Guyenne
Targon
Créon
Branne
Castillon-la-Bataille
Pujols
Eymet
Lauzun
Seyches
Monclar
Tonneins
le Mas-d'Agenais
Damazan
Prayssas
Port-Ste-Marie
Laroque-Timbaut
Beauville
Ponne-d'Agenais
Puymirol
Houeilles
Lavardac
Caudrot
Saint-Macaire
Villandraut
Captieux
Saint-Symphorien
la Brède
Castres-Gironde
Cabanac-et-Villagrains
Guillos
Origne
Balizac
Bourideys
Cazalis
Lucmau
Budos
Illats
Virelade
St-Selve
St-Morillon
Martillac
Arbanats
Portets
Beautiran
Saint-Médard-d'Eyrans
Ayguemorte-les-Graves
Isle-St-Georges
Baurech
Cadaujac
Villenave-d'Ornon
Gradignan
Pessac
Talence
Bègles
Mérignac
Le Haillan
Blanquefort
Eysines
Le Taillan-Médoc
Ludon-Médoc
Macau
Arsac
Labarde
Cantenac
Margaux
Soussans
Avensan
Castelnau-de-Médoc
Listrac-Médoc
Moulis-en-Médoc
Saint-Julien-Beychevelle
Saint-Laurent-Médoc
Saint-Yzans-de-Médoc
Saint-Christoly-Médoc
Saint-Vivien-de-Médoc
Vendays-Montalivet
Le Verdon-sur-Mer
Soulac-sur-Mer
Hourtin
Carcans
Lacanau
Le Porge
Salaunes
Le Barp
Belin-Béliet
Pissos
Sabres
Mimizan
Parentis-en-Born
Biscarrosse
Sanguinet
Arcachon
La Teste-de-Buch
Gujan-Mestras
Le Teich
Audenge
Lanton
Andernos-les-Bains
Arès
Lège-Cap-Ferret
Biganos
Marcheprime
Le Barp
Saint-Jean-d'Illac
Martignas-sur-Jalle
Saint-Médard-en-Jalles
Le Haillan
Eysines
Blanquefort
Parempuyre
Ambarès-et-Lagrave
Bassens
Carbon-Blanc
Artigues-près-Bordeaux
Bruges
Le Bouscat
Floirac
Cenon
Lormont
Bègles
Talence
Pessac
Gradignan
Villenave-d'Ornon
Canéjan
Cestas
Salles
Belin-Béliet

LGV Bordeaux-Toulouse

Bilan (bref) du débat public

- **Débat public clos de 25 novembre 2005**
- **Mobilisation très forte des citoyens, des élus, des associations**
- **En Gironde, projet perçu comme inopportun ; priorité non à la LGV mais au fret ferroviaire (problème du mur de camions)**
- **CR du débat rendu par la CNDP le 19-01-06**
- **C'est sur la base de ce rapport que RFF devait prendre sa décision de poursuivre ou d'abandonner les études du projet**

Communiqué des trois présidents de région (le 9 février 2006)

- **« Démarrage dès 2007 des travaux entre Tours et Bordeaux »**
- **« Ouverture du chantier Toulouse- Bordeaux dès l'achèvement des études lourdes pour une mise en service dès 2016 »**
- **« Ouverture du chantier de Bordeaux vers l'Espagne avant 2012 »**

Financement Tours-Bordeaux

- **Concessions**
- **Collectivités territoriales**
- **Europe**

Financement Tours-Bordeaux
Concessions

- **Concessions à hauteur de 45 à 55 %**

  La section Tours-Bordeaux serait assortie d'une délégation de service comme une simple autoroute.

  L'incidence sur le billet Bordeaux-Paris pourrait être de 10 €.

Financement Tours-Bordeaux

- **Concessions**
- **Collectivités territoriales**
- **Europe**

Financement Tours-Bordeaux

Collectivités territoriales

Pour Tours-Bordeaux, la part des collectivités territoriales serait de 1,6 milliard €

Alain Rousset,
président du Conseil Régional d'Aquitaine

« Le défi que doit relever l'Aquitaine suppose un effort financier colossal»

J.-J. Lasserre,
président du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques

« C'est le projet d'une génération »

Jean-Louis Carrère,
vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine

"Il faut un accord pour le financement avec les régions, les conseils généraux, les communautés urbaines et d'agglomération"

Financement Tours-Bordeaux

- **Concessions**
- **Collectivités territoriales**
- **Europe**

Financement Tours-Bordeaux

Europe

Alain Lamassourre, député européen, :

- **« *Sur Tours-Bordeaux il n'y a pas de financement européen a priori* ».**
- **« *La seule part de financement européen acquise dans son principe –et elle ne peut pas être remise en cause- correspond au tronçon Dax-Vittoria* ».**
- **« *Nous devons également être attentif à ce qu'il y ait suffisamment de fonds disponibles dans le budget européen 2007-2013 pour financer ces réseaux. Ce n'est pas le cas avec l'accord intervenu en décembre dernier* ».**

Gilles Savary,
vice-président de la commission régions et transports au Parlement européen
(Sud-Ouest, 3 février 2006)

« Il est dommage que l'on demande aux collectivités locales d'exercer des missions de service public de proximité et de payer, par ailleurs, pour le compte de l'Etat. Le TGV est une infrastructure nationale et internationale ; on ne devrait pas y engager les collectivités territoriales »