

**COLLECTIF des ELUS des TERRITOIRES SUD-GIRONDINS, DE MONTESQUIEU ET SOLIDAIRES**  
**Pour les trains du quotidien et la rénovation du réseau ferroviaire,**  
**Opposés à la création des LGV GPSO (Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Dax)**

COMMISSION EUROPÉENNE  
DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ ET DES  
TRANSPORTS  
1049 Bruxelles,  
BELGIQUE

Objet : Financement de projets nuisibles.

A Landiras, le 19 septembre 2022

Madame, Monsieur,

A l'heure où des incendies dramatiques sont venus rappeler cruellement aux girondins l'urgence climatique en dévorant plus de 30.000 hectares de leur forêt, à l'heure où se profile en Europe et en France une pénurie énergétique inquiétante pour l'hiver et les années à venir, vous allez être ou êtes déjà sollicités par la SNCF pour l'attribution d'une aide européenne au financement d'un grand chantier climaticide et énergivore, de Lignes à Grande Vitesse dit GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest), présenté comme vital par ses promoteurs car devant permettre aux voyageurs pressés de gagner quelques minutes lors des déplacements en train entre Toulouse et Paris via Bordeaux et entre Bordeaux et Dax (ville non frontalière, située à plus de 80 km de la frontière espagnole par voie ferrée).

Nous, élus des territoires Girondins réunis en collectif et soutenus par nos administrés, tenons à vous informer de la souffrance infligée à nos populations à la perspective de la poursuite de ce chantier titanesque à la fois nuisible au climat, à la biodiversité et aux territoires sacrifiés.

Il convient de rappeler que le projet a déjà fait l'objet d'un rejet massif de la part des populations, des élus locaux et des acteurs du territoire tout au long de son élaboration et notamment lors des deux débats publics de 2005 et 2006 (Débat public sur un projet de LGV Bordeaux Toulouse en 2005 puis, un an plus tard, débat public sur un projet de LGV Bordeaux-Hendaye).

Après que le maître d'ouvrage eut décidé de poursuivre son projet en réunissant les deux projets de LGV distincts en un seul à trois branches vers Bordeaux, Toulouse et Dax, dénommé GPSO, un simulacre de concertation stérile a été mis en place, ignorant certains acteurs de la vie locale et ne tenant aucun cas des avis défavorables au projet pourtant majoritaires. Des modifications du tracé ont été alors décidées, notamment **le positionnement d'un triangle ferroviaire au pire endroit imaginable, sur le site Natura 2000 de la vallée du Ciron...**

Le rejet populaire s'est encore accentué à l'occasion de l'enquête d'utilité publique portant sur le Grand Projet du Sud-Ouest (Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax) qui s'est déroulée du 14 octobre au 8 décembre 2014. Cette enquête marquée par une très forte participation du public et des acteurs socio-économiques du territoire (plus de 14.000 contributions dont 93% n'étaient pas favorables au projet) s'est logiquement conclue par un avis défavorable et parfaitement argumenté de la commission d'enquête publique composée de 21 membres.

Nous ne saurions que vous recommander la lecture éclairante des conclusions de cette enquête rassemblées dans un document de 41 pages.

[http://sup.ups-tlse.fr/uvéd/infrastructures-transport/acb/res/Conclusions\\_DUP\\_GPSO\\_Lignes\\_nouvelles.pdf](http://sup.ups-tlse.fr/uvéd/infrastructures-transport/acb/res/Conclusions_DUP_GPSO_Lignes_nouvelles.pdf)

Malgré le rejet des populations, les conclusions défavorables de l'enquête publique et la publication pendant l'enquête, d'un rapport de la Cour des Comptes intitulé « *LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE, UN MODELE PORTE AU-DELA DE SA PERTINENCE* », le gouvernement français, manifestement plus sensible aux intérêts des grands groupes du secteur des travaux publics et de l'industrie ferroviaire qu'à la préservation de l'environnement et du climat a signé une déclaration d'Utilité Publique en juin 2016. Il est intéressant de souligner que les quelques grands élus, hors sol, favorables aux LGV ont été les mêmes que ceux qui étaient favorables à la création d'une autoroute Langon Pau (déserte mais destructrice) et ceux qui ont soutenu le développement des aéroports régionaux...

Outre les atteintes portées au cadre de vie et aux activités économiques des territoires impactés (sylviculture, viticulture, agriculture, tourisme), ce projet est caractérisé par le fait qu'il se substituerait à des lignes ferroviaires existantes parfaitement fonctionnelles - quoiqu'assez mal entretenues par la SNCF- et parfaitement insérées dans leur environnement depuis de nombreuses années.

Bien que **la course à la vitesse nous semble totalement déraisonnable en raison de son coût énergétique et des incidences sur les émissions de CO<sub>2</sub>**, il suffirait de rehausser la vitesse d'exploitation à 220 km/h sur la ligne existante Bordeaux-Dax par des aménagements modestes, pour offrir les mêmes temps de parcours qu'avec la LGV plus longue de 30 km... En roulant moins vite sur un tracé plus court, les TGV consommeraient ainsi 2,5 fois moins d'énergie pour des temps de trajet comparables.

**La jonction avec le réseau Espagnol pourrait alors être achevée dans des délais bien plus brefs et à moindre coût que par la construction ex nihilo de lignes nouvelles qui, de plus, n'apporteraient rien en matière de fret puisque les capacités « fret » actuelles sont largement sous-utilisées et ne nécessitent pas de nouvelles voies.**

A l'heure où l'érosion de la biodiversité, la lutte contre le réchauffement climatique et l'approvisionnement énergétique devraient être pour tous des sujets de préoccupation majeurs, il nous semble totalement anachronique de dépenser des milliards (14,3 Milliards d'euros, estimation 2021 à réactualiser) pour réaliser une balafre de 327 km de lignes nouvelles sur plus de 4800 hectares d'emprise à travers forêts, terres agricoles et espaces naturels (y compris plusieurs sites Natura 2000 et zones humides). Ceci, pour faire circuler des trains plus vite (avec une consommation électrique augmentée d'un facteur 4 entre 160 km/h et 320 km/h) sur des distances rallongées (+ 30 km entre Bordeaux et Dax et presque + 150 km entre Paris et Toulouse par Bordeaux au lieu de la ligne (historique) Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, alors qu'il existe déjà des lignes desservant les mêmes destinations pouvant être modernisées pour un coût économique et environnemental largement inférieur.

Il est important de souligner que le choix politique de faire passer les trains Paris Toulouse par Bordeaux est hautement consommateur d'énergie car non seulement le trajet est alors rallongé de près de cent cinquante kilomètres par rapport à la ligne POLT (Paris - Orléans -

Limoges – Toulouse), mais surtout, pour un même train, l'augmentation de la vitesse implique une hausse exponentielle, proportionnelle au carré de la vitesse, de la consommation électrique et des émissions de CO2 afférentes. Ainsi un passager voyageant de Toulouse à Paris par Bordeaux à 320 km/h consommerait près de 5 fois plus d'énergie que s'il faisait le trajet plus court par Limoges à une vitesse de 160 km/h dans une rame similaire. Cet indicateur certes peu préoccupant dans les années 90, prend tout son sens aujourd'hui en période de réchauffement climatique. S'il devait voir le jour, **un tel projet serait totalement incongru et grotesque en 2035, année de son éventuelle mise en service !**

Nous noterons également que le report modal de l'avion au train qui sert de prétexte aux projets de LGV désirés par l'industrie du béton, ne saurait compenser dans un délai acceptable les émissions massives de plusieurs millions de tonnes de CO2 dues aux chantiers. En effet non seulement les durées de parcours avancées par SNCF Réseau resteront toujours supérieures à 3h, même sans arrêt à Bordeaux, mais à l'heure où les visio-conférences et le télétravail ont pris énormément de clientèle professionnelle à l'avion et au TGV, l'hypothétique report modal à venir ne pourra jamais compenser les émissions passées. De plus, l'allongement des distances de déplacement en voiture, donc des émissions de CO2, pour les riverains ne rentre jamais dans les calculs, pas plus que l'allongement des trajets centre-ville - gares externalisées.

**C'est pourquoi, au vu de tout ce qui précède et qui pourrait être encore largement complété, dans l'intérêt général des citoyens, des contribuables et des acteurs socio-économiques des territoires que nous représentons, nous, collectif des élus des territoires girondins, vous demandons de ne pas soutenir financièrement ce projet issu d'un modèle socio-économique en fin de vie qui va à l'encontre de tous les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique, de préservation de la biodiversité et de sobriété énergétique de demain.**

Il nous semble en revanche, tout à fait judicieux d'aider à la modernisation des lignes existantes Bordeaux / Toulouse et Bordeaux / Dax qui, faute des moyens dépensés ailleurs, répondent aujourd'hui avec difficulté à un besoin vital quotidien pour des dizaines de milliers de nos concitoyens.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à notre démarche et restant à votre disposition pour vous fournir tout renseignement complémentaire, veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Pour le collectif de élus :

Jacqueline LARTIGUE  
Maire de Bernos-Beaulac  
Co-Présidente

Christian TAMARELLE  
Maire de Saint Médard d'Eyrans  
Co-Président

Jean-Marc PELLETAN  
Maire de Landiras  
Trésorier