



Le 28 novembre 2024

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Des collectifs girondins membres de la coordination LGV NON MERCI demandent l'annulation du GPSO à l'ouverture du festival Néo Terra à Bordeaux

Jeudi 28 novembre, plusieurs associations et collectifs engagés contre le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) se sont rassemblés devant l'entrée du festival Néo Terra à Darwin pour des prises de parole et du tractage. Des membres des collectifs se sont également invités à la cérémonie d'ouverture où Alain Rousset faisait une allocution de bienvenue. La parole leur a été finalement donnée par les organisateurs au milieu de cette allocution. Les militant.es ont rappelé que ce projet n'est en rien écologique et, qu'au contraire, il accroît « l'empreinte écologique des transports » en Nouvelle Aquitaine. Iels ont dénoncé le prétexte du développement du fret ferroviaire pour réaliser ce projet. Iels ont également rappelé le contexte budgétaire national et régional, qui conduit à remettre en cause, plus que jamais, le GPSO, projet qui atteindra 20 milliards d'ici à sa réalisation.

Néo Terra se présente comme la stratégie pour « les transitions » en Nouvelle-Aquitaine. L'ambition affichée de Néo Terra pour les transports est de réduire leur empreinte écologique. Les collectifs opposés au GPSO se sont invités à Darwin pour rappeler des évidences. **L'empreinte écologique des transports n'est pas que l'empreinte climatique des transports, ou l'émission de gaz à effet des serres des transports. C'est aussi la destruction de la biodiversité lorsqu'on construit de nouvelles infrastructures via l'artificialisation des terres, l'impact de la consommation de ressources pour construire des nouvelles mobilités, etc.**

Les prises de parole des militant.es ont donc rappelé l'empreinte écologique démesurée du projet GPSO :

- **L'emprise du projet sur 4800 hectares de terres arables, de forêts et d'espaces naturels sensibles, dont 8 zones Natura 2000.** Ce chiffre n'est pas le chiffre des opposants comme affirmé par Alain Rousset et comme écrit dans certains journaux, ce chiffre est celui de SNCF Réseau dans le dossier de 2014 consultable en ligne (Lignes Nouvelles - DEUP - Rapport commission d'enquête - 27 mars 2015 <https://www.gpso.fr/documents/enquetes-publiques>). Alain Rousset réduit ce chiffre à moins de 800 hectares afin que ce projet puisse être intégré dans le décompte Zéro Artificialisation Nette nationale. Il ne s'agit donc pas de « l'opinion » des collectifs opposés au projet.
- **La mise en danger d'espèces locales dites patrimoniales** - le fadet des laïches, un papillon emblématique des landes humides du Sud-Ouest, le lézard vivipare, qui est un lézard également des zones humides et dont une sous-espèce est quasi-endémique dans notre région, le brochet aquitain, endémique du bassin Adour-Garonne et qui a besoin de zones de plaine inondables pour sa reproduction, le pélodyte ponctué, qui a besoin pour vivre de prairies humides, de bras morts de rivières, de mares temporaires.

- **Sans compter la menace pesant sur l'écosystème exceptionnel de la vallée du Ciron**, écosystème unique car abritant la plus vieille forêt d'Europe, qui a survécu aux époques glaciaires, la hêtraie du Ciron, vieille de 40 000 ans. Le projet de LGV impacterait fortement le milieu car les deux voies qui sont prévues Bordeaux - Toulouse et Bordeaux-Dax se croiseraient en un triangle au niveau de la vallée du Ciron, là où les enjeux écologiques sont les plus importants.
- Et sans compter non plus des émissions de gaz à effet de serre dans les 10 ans estimés entre 2.5 et 4.5 millions de tonnes eqCO2. **Le projet détruit le climat dans les 10 ans pour une décarbonation incertaine.**

L'ambition affichée du programme Néo Terra pour les transports est également de favoriser le fret ferroviaire. Et Alain Rousset, dans ses prises de parole, comme de nouveau lors de cette ouverture du festival Néo Terra, n'a de cesse d'expliquer **que le GPSO mettra fin au « mur de camions » de la rocade bordelaise.**

Or, les militant.es ont expliqué que GPSO est un projet qui ne permettra pas d'augmenter le fret ferroviaire. Là encore preuve par les faits. La France a construit plus de 2800 km de LGVs depuis les années 80, libérant par voie de conséquence les lignes existantes sur les mêmes trajets. Dans le même temps, le fret a-t-il augmenté ? non le fret ne cesse de diminuer et le gouvernement actuel est en train de lui porter le coup de grâce avec le démantèlement de Fret SNCF. Et **une des raisons est bien le surinvestissement dans les lignes LGVs comme souligné par Patricia Perennes économiste spécialisée dans le transport ferroviaire et consultante au sein de la société de conseil Trans-Missions dans un article du Monde du 21 novembre : « On a investi dans le TGV, c'était la grande priorité, tandis que des lignes classiques comme Clermont-Limoges-Toulouse ont été laissées de côté, et quand elles se dégradent pour les voyageurs, elles se dégradent aussi pour le fret ».** La construction de lignes LGV à près de 20 milliards amputera d'autant les finances pour la rénovation des lignes existantes, support des projections de transports par fret ferroviaire. Les caisses de l'Etat sont vides...

Aussi, **Richard Lavin, militant à LGV NiNa, a-t-il rappelé face à Alain Rousset la situation budgétaire nationale et régionale.** Le gouvernement de Michel Barnier entend supprimer 6.5 milliards sur le dos des régions, des départements et des communes. L'ensemble des collectivités seront touchées. Alors, dans ce contexte, continuer de soutenir le projet GPSO, au détriment de tout le reste, et au-delà de la non rénovation des lignes existantes, apparaît plus que jamais un choix hors sol, passiste et délétère pour l'intérêt général.

LGV NON MERCI

Mail : contact@lgvnonmerci.fr

Telegram : t.me/LGVNONMERCICI

Instagram : [@lgvnonmerci](https://www.instagram.com/lgvnonmerci)

Web : lgvnonmerci.fr