

Comme lors de l'Enquête publique, c'est toujours NON à la Ligne à Grande Vitesse Grand Projet du Sud Ouest



LGV du GPSO

Les habitants du territoire ont massivement rejeté ce projet car trop **coûteux** et impactant trop l'environnement. Les Commissaires enquêteurs ont conclu à un projet **inutile**.

et le Président de région, A.Rousset veut aujourd'hui en faire un projet **imposé!**

Quelle décision pour les Elus de l'Agglo du Marsan, interrogés par lui sur notre participation ?

40 millions d'€ du km, vous avez bien lu !

Avec cet argent-là, imaginez, en tenant compte des compétences de Marsan Agglo, du Département et de la Région, tout ce qui pourrait être réalisé en matière de logement, de transports de proximité en multimodal, d'Education, de Santé, d'Animation, de protection de l'Environnement...bref d'aménagement d'un territoire qui a bien besoin d'autre chose que de voir passer les trains à grande vitesse.

Les voir passer, oui, car avec une gare d'arrêt à Lucbardez, le temps et les moyens pour s'y rendre, le peu de dessertes prévisible, et le prix élevé du billet rendront inefficace l'intention de désenclavement. **Un train rapide est un train qui ne s'arrête pas.** (Aujourd'hui, des dessertes promises sur la Tours/Bordeaux sont supprimées car non rentables./ 15 km de ralentissement pour les Trains à Grande Vitesse si desserte...) Si gain de temps il y a, il sera minime (de 20mn à Dax, et le train ne s'arrêtera pas plusieurs fois entre Bordeaux et la frontière, donc pas forcément ici).

Mais quel est ce payeur généreux ?

Endettés pour la LGV Tours/Bordeaux, les contribuables de l'Agglo du Marsan devront payer plusieurs fois : pour la part Etat (40 %), pour celle éventuelle de la subvention européenne (20 %) et pour celle des Collectivités (40 %), que ce soit directement par l'impôt ou indirectement par le biais de taxes additionnelles sur le foncier notamment.

Quelle est la bonne option pour Marsan agglo ?

- Limiter les dépenses et les taxes, l'emprise environnementale et d'expropriation (la LGV du GPSO, c'est 4800 hectares dont 2870 h. de forêt!).
- Choisir l'option soutenable, celle qui peut autoriser une ligne rénovée sur le réseau existant et raccorder la gare actuelle au réseau de trains rapides: il faut électrifier la ligne vers Morcenx, rénover et adapter l'ensemble existant.

Monsieur Rousset, il faut cesser de mentir !

-Il n'y a pas de saturation de la ligne existante (La SNCF vient à nouveau de le confirmer sur une question de la CGT au CSE).

-Aucune LGV n'a, à ce jour, enlevé les camions des routes !

**Non à la LGV - Oui à l'amélioration des voies existantes !
- Oui à des mobilités qui aménagent le territoire !**