

La lutte contre les **LGV Bordeaux-Dax-Toulouse** est un véritable conflit de territoire qui questionne nos façons d'habiter et dénonce la facilité avec laquelle nos gouvernants imposent leurs projets capitalistes anachroniques par tout un arsenal économique, administratif et par la répression des contestataires.

De nombreux collectifs locaux se sont constitués tout le long du trajet. Il émerge une coordination plurielle et déterminée à ne pas laisser faire ce projet **LGV NON MERCI**.

COMMENT LUTTER ?



- 1 Rejoignez les collectifs tout au long du tracé ou créez votre collectif contre les LGV
- 2 Faites des actions de sensibilisation dans l'espace public (tractage, affichage, etc.)
- 3 Organisez des réunions d'informations
- 4 Aidez-nous à financer nos actions
- 5 Venez et/ou soyez bénévole dans nos mobilisations



**LGV
NON MERCI**

LGVNONMERCIFR



linktr.ee/byebyeLGV
contact@lgvnonmerci.fr

FAIRE DÉRAILLER LES

LGV... SUD-OUEST

**TOUT SAVOIR SUR LE GRAND PROJET FERROVIAIRE
DU SUD-OUEST ET COMMENT S'Y OPPOSER.**

MAIS C'EST QUOI LES LGV ET LE GPSO ?

«LIGNES À GRANDE VITESSE».

Les LGV sont des lignes ferroviaires dont le but est de connecter les grandes métropoles européennes entre elles, avec des trains à vitesse rapide tels que les Trains à Grande Vitesse (TGV).

«GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST»

Le GPSO est le nom du projet qui rassemble les 327 km de Lignes à Grande Vitesse, les nouvelles gares TGV ainsi que les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) et au Nord de Toulouse (AFNT) nécessaires à l'arrivée des TGV dans ces métropoles.

**LES LGV,
C'EST
PAS FAIT
NI ICI,
NI AILLEURS
NO PASARAIL
!!!**

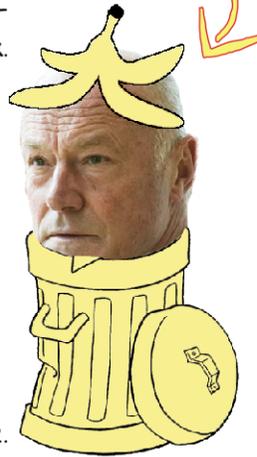
D'OÙ ÇA SORT CE PROJET ?

Il apparaît en 1991 dans le cadre du schéma directeur national des liaisons ferroviaires pour aménager le territoire. Abandonné sur plusieurs années, il est finalement relancé en 2021 par l'ex-premier ministre macroniste Jean Castex.

Alain Rousset, président de la Région Nouvelle-Aquitaine et de la société GPSO ainsi que Carole Delga, présidente de la Région Occitanie en sont les grandes défenseuses.

Le projet est réparti en 2 tronçons distincts, Bordeaux-Dax / Bordeaux-Toulouse pour la phase 1 et la phase 2 repoussée grâce à la résistance acharnée des basques se situerait de Dax jusqu'à l'Espagne.

ALAIN ROUSSET



POURQUOI ON EN VEUT PAS ?

D'après les promoteurs, ce projet viserait à encourager une mobilité plus durable grâce au report modal, améliorer les déplacements quotidiens et longues distances, renforcer le maillage aux niveaux local, national et européen.

«DURABLE» ?

4800 hectares de terres naturelles et agricoles détruits dont plus de la moitié de forêts, des zones humides, et de nombreux sites Natura 2000.

54 millions de m³ de matériaux de terrassement acheminés en camion.



400 constructions en béton avec 28 km cumulés de viaducs et tunnels. Une ressource en eau dégradée dû à l'extractivisme et à la construction de nouvelles lignes électriques.

Soit 21 Pyramides
de Khéops

Un chantier d'infrastructures fortement émetteur en CO₂, incompatible avec les trajectoires de réduction des émissions. Le prétexte pseudo-écologique d'un report miraculeux de l'avion et de la voiture est insuffisant et n'est aujourd'hui justifié par aucune étude de déplacement réelle !

«AMÉLIORE LES DÉPLACEMENTS» ?

6 % des trajets en train réalisés sur les Lignes à Grande Vitesse. 94 % sur des trajets du quotidien (TER, INTERCITÉS etc.).

Un mode de transport hors de prix avec un billet à 40 euros en moyenne.

Construction de nouvelles gares avec de nouveaux flux routiers, entraînant un engorgement automobile des villes et une augmentation du trafic.

166 millions d'euros d'argent public dépensés pour chaque minute gagnée entre Bordeaux et Toulouse avec un budget total de 14 milliards d'euros minimum pas encore financés.

«RENFORCE LE MAILLAGE DES TERRITOIRES» ?



Un train qui ne s'arrête que 3 fois sur 327 km dans un contexte de démembrement du réseau ferré avec la disparition de 40 000 lignes depuis 1920.

Favorise majoritairement les échanges marchands sur le corridor atlantique de grands groupes industriels européens.

Une politique ferroviaire qui mise sur la concurrence entre les métropoles, vante la course à la mobilité et l'exploit technologique.

Un racket de la population pendant 40 ans avec une «Taxe Spéciale d'Équipement».

Favorise une logique capitaliste justifiée par des objectifs mensongés et pseudo-écologiques aux conséquences sociales et environnementales désastreuses.

