

MOTION CONTRE LA LGV

AHTren kontrako mozioa

Conseil communautaire du 7 décembre 2024

Le 17 juillet dernier, la Commission européenne publiait les résultats de l'appel à projets 2023 du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe. À la lecture de ce document, on constate que l'un des projets retenus (Projet 23-FR-TGGPSO-prep) est doté d'une enveloppe de 19 508 900 euros pour des études du tronçon de Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Dax et l'Espagne. Il y est littéralement indiqué que « le principal avantage du projet sera l'achèvement en temps voulu de la connexion ferroviaire transfrontalière entre la France (Bordeaux) et l'Espagne ».

La LGV impacte donc le Pays basque. Déjà en 1992 puis en 2006, une forte mobilisation citoyenne avait fait reculer ce projet. Les associations de défense de l'environnement ainsi qu'une large majorité d'élu.e.s se prononçaient pour la rénovation des voies existantes et dénonçaient les contrevérités proférées par les porteurs de projet, en démontrant notamment l'absence de saturation de la ligne actuelle. Aujourd'hui, les élu.e.s travaillent au report modal du Centre Européen de Fret par et pour le territoire ; il convient de privilégier cette voie à celle de la LGV.

Le coût de ce projet est pharaonique

Une estimation datant de 2022 avance le chiffre de 14 milliards d'euros, uniquement pour les liaisons Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ainsi que pour les aménagements ferroviaires en périphérie des deux métropoles régionales. Autrement dit, ce montant ne prend même pas en compte le segment « Dax-Espagne ». De plus, une Taxe Spéciale d'Équipement (TSE) a été adoptée dans la Loi de Finances 2023 pour financer le projet. En conséquence, la nouvelle ligne est payée par les habitant.e.s de nombreuses communes sur notre territoire qui pour la plupart n'en bénéficieront pas, bien au contraire, et qui devront la financer durant 40 ans !

L'atteinte à l'environnement de ce projet est catastrophique

Alors que la Loi climat et résilience nous guide vers une « zéro artificialisation nette des sols » à l'horizon 2050, le GPSO reste archaïque et incohérent. En effet, dans sa globalité, il entraînera l'artificialisation de 4 800 hectares de terres et l'acheminement par camion de 54 millions de m³ de matériaux de terrassement. La LGV traversera notamment la hêtraie de la vallée du Ciron, forêt vieille de 40 000 ans et véritable écrin de Biodiversité. En outre, le Conseil National de Protection de la Nature (CNP) a estimé que les mesures d'évitement et de compensation étaient « mal évaluées » et que des conclusions solides ne pouvaient en être tirées. En avril dernier, l'autorité environnementale recommandait « de démontrer l'équivalence fonctionnelle des mesures de compensation pour les atteintes aux zones humides et à la biodiversité ».

Au regard de tous ces éléments, nous, élu.e.s du Pays Basque, réaffirmons notre ferme opposition au GPSO, véritable aberration économique, écologique et sociale, dont l'ambition anachronique date d'un monde désormais révolu !