

Débat sur l'extension des lignes LGV – Acteur n°1

Vous incarnez un membre du gouvernement favorable à un développement limité de la LGV en France. À l'aide des documents ci-dessous, construisez votre argumentaire.

Transports : vers une stratégie d'investissement dans les "mobilités du quotidien"

Le 1er février 2018, le président du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Philippe Duron, a remis son rapport à Mme Élisabeth Borne, ministre en charge des transports. Installé le 19 octobre 2017 dans le cadre des Assises de la mobilité, le COI a pour mission de proposer une stratégie au Gouvernement en matière d'investissements dans les infrastructures de transport.

Les priorités du Gouvernement

Le COI a été créé par le gouvernement après la décision du Président de la République, annoncée en juillet 2017, du gel de nombreux grands projets d'infrastructures de transport. Dans un cadre budgétaire "contraint", le fil conducteur de la nouvelle stratégie est au développement de la mobilité du quotidien et à la rénovation des réseaux existants de transport routier, ferroviaire et fluvial. Le gouvernement entend privilégier les mobilités douces, un désenclavement routier à 10 ans et la suppression des nœuds ferroviaires, ainsi que le développement de nouvelles "voies numériques".

vie-publique.fr, 8 février 2018

Le gouvernement valide la création de 5 lignes de trains à grande vitesse

La ministre des Transports [Elisabeth Borne] a détaillé les priorités du gouvernement pour la programmation d'investissements dans les infrastructures. Cinq lignes TGV ont été confirmées avec un fort étalement des travaux dans le temps. Au total, 13,4 milliards d'euros d'investissement seront engagés sur l'actuel quinquennat. Quels projets de transports bénéficieront du soutien financier du gouvernement? La ministre des Transports a rendu public ses arbitrages en la matière. Selon les chiffres livrés par le ministère, les 13,4 milliards d'euros programmés en matière d'infrastructure pour le quinquennat en cours représentent une augmentation de 40% par rapport au précédent quinquennat. "C'est une trajectoire financée", assure-t-on au ministère. Les choix de l'exécutif étaient très attendus, depuis le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) fin janvier 2018. Le COI avait proposé trois scénarios en fonction des moyens consentis par l'État: de 2,4 milliards d'euros par an (le maintien du niveau actuel) à 4 milliards (très volontariste) en passant par une voie médiane à 3 milliards, qui correspond plus à la feuille de route gouvernementale. La programmation présentée prévoit, comme c'était prévu, de "saucissonner" la réalisation des infrastructures retenues. Les travaux seront échelonnés dans le temps pour éviter d'engager de lourdes dépenses immédiatement, notamment en ce qui concerne les créations de nouvelles lignes ferroviaires.

Le gouvernement a confirmé 5 projets de lignes à grande vitesse:

- Pour l'axe **Bordeaux-Toulouse**, les deux gares des deux métropoles régionales seront agrandies en premier lieu pour accueillir plus de voyageurs et plus de trains.
- Pour la ligne **Montpellier-Perpignan**, le tronçon Montpellier-Béziers a été "défini" comme le premier du futur chantier de cette liaison.
- Pour la ligne **Marseille-Nice**, une première phase Marseille-Aubagne doit être lancée complétée par le tronçon entre Cannes et Nice.
- Pour la ligne **Paris-Le Havre**, l'agrandissement de la gare St Lazare est envisagé comme un chantier préalable suivi par les tronçons Paris-Mantes et Mantes-Rouen.
- Enfin, le tronçon **Roissy-Picardie** ouvrira au sud de la région Hauts-de-France un nouvel accès à l'Île-de-France. Les usagers pourront rejoindre sans correspondance la gare de Paris Aéroport Roissy-Charles de Gaulle depuis Chantilly, Creil, Pont-Sainte-Maxence, Clermont, Compiègne (Oise) et Amiens (Somme).

F. Bergé avec AFP, bfmtv.com, 11 septembre 2018

En 2018, le gouvernement expliquait qu'il avait d'autres priorités que les LGV et qu'il souhaitait donner la priorité aux « mobilités du quotidien : désenclavement, réduction des embouteillages, entretien des réseaux ».

Manuel scolaire Belin géographie seconde 2019



Débat sur l'extension des lignes LGV – Acteur n°2

Vous incarnez des acteurs locaux favorables à un développement de la LGV en France. À l'aide des documents ci-dessous, construisez votre argumentaire.

Italie : manifestation pour la LGV Lyon-Turin

Entre 30.000 et 40.000 personnes ont manifesté samedi dans le centre de Turin (nord) pour dire "oui" à la ligne à grande vitesse (LGV) Lyon-Turin, projet controversé vieux de plus de 20 ans, auquel s'opposent notamment des associations de défense de l'environnement.

Cette manifestation, la première de grande ampleur en faveur du "oui" selon ses promoteurs, fait suite à l'adoption le 29 septembre par la Ville de Turin (dirigée par le Mouvement 5 Etoiles) d'une motion demandant officiellement l'arrêt de la liaison Lyon-Turin.

Organisée à l'initiative d'un groupe de sept femmes entrepreneuses, la manifestation a réuni des citoyens, acteurs économiques, responsables syndicaux et politiques qui considèrent que la future LGV serait une source de croissance pour la région piémontaise et, au-delà, tout le nord de l'Italie.

A l'occasion de leur initiative, les organisatrices ont formé le comité "Sì, Torino va avanti" ("Oui, Turin va de l'avant") qui a réuni en quelques jours quelque 100.000 signatures en faveur du projet de LGV.

Le Lyon-Turin prévoit la construction d'un tunnel de 57,5 kilomètres entre la vallée de la Maurienne et le Val de Susse, afin d'accélérer les liaisons passagers (et mettre Turin à 2 heures de Lyon contre plus de 4 heures actuellement) et transférer le fret vers le rail, alors que les routes sont engorgées de camions. La liaison ferroviaire existante est sous-exploitée.

Lefigaro.fr, 10 novembre 2018

LGV Occitanie Oui sur toutes les lignes !

A l'autre bout de la France vivent près de 6 millions d'habitants dans la dernière grande région privée de liaisons ferroviaires à Grande Vitesse vers Paris, Lyon, Marseille et l'Europe. L'Occitanie attend les LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier Perpignan depuis 30 ans et leur avenir se joue dans les 3 prochains mois, au cours des Assises de la Mobilité lancées par le gouvernement. Alors que sont remises en cause leurs réalisations pourtant précédemment actées par l'État, il revient à tous, citoyens, usagers, salariés,



syndicalistes, entrepreneurs, élus de hausser la voix et de convaincre (une nouvelle fois). Cette page a pour vocation de nous y aider. Pour rappeler au Président de la République que la France des mobilités qui va être dessinée ne doit pas être celle des territoires oubliés.

Carole Delga,
Ancienne ministre
Présidente de la Région
Occitanie/Pyrénées-

Méditerranée

La Région Occitanie Pyrénées Méditerranée, laregion.fr

Campagne de la région
sur Twitter en faveur
de la LGV Occitanie.



Débat sur l'extension des lignes LGV – Acteur n°3

*Vous incarnez des acteurs locaux déçus par le développement de la LGV en France.
À l'aide des documents ci-dessous, construisez votre argumentaire.*

Au bord des rails, les riverains «oubliés» de la LGV

Maisons dépréciées, gîtes désertés, habitants dépressifs... Les riverains se vivent comme les grands «oubliés» des nouvelles lignes à grande vitesse (LGV), dont ils subissent le bruit strident et les vibrations, sans jamais en profiter. Danièle et Michel Jégou, 68 et 67 ans, sont venus s'installer dans la petite commune de La Cropte (Mayenne) en 1974 «parce qu'on aimait la nature», raconte-t-elle. Ils y ont rénové une jolie ferme en pierres, avec poules et chevaux, et ont planté un vaste verger. «On s'est privé de vacances pour bricoler dans notre maison. Notre objectif, c'était d'y passer des jours paisibles et heureux à la retraite», explique Danièle. Mais l'inauguration, en juillet 2017, de la LGV Le Mans-Rennes, qui passe à 200 mètres de chez eux, a brisé leur rêve. «On a l'impression d'être sur le tarmac d'un aéroport. On ne peut plus dormir comme avant. Ça nous arrive d'être obligés de partir parce qu'on ne supporte plus», décrit Danièle, qui ne prend jamais le train. Comme eux, ils sont des centaines sur cette ligne, comme sur celle qui relie Tours à Bordeaux, à se plaindre de nuisances sonores insupportables au quotidien. «C'est vraiment infernal», dit Jean-Luc Vasse, 63 ans, installé à Gauriaguet (Gironde), le long de la ligne Tours-Bordeaux. Inquiet pour les habitants «dépressifs» de sa commune, Michel Briffault (DVG), maire de Coulans-sur-Gée (Sarthe), a même fait «un signalement pour risque suicidaire» à l'Agence régionale de santé. «Si ça ne s'améliore pas, on n'a plus qu'à se suicider et faire un carnage avant. C'est plus possible d'encaisser tout ça», s'emporte Odile Picouleau, retraitée de 70 ans à La Bazoge (Sarthe), qui voit passer plus de 80 trains par jour devant chez elle. Sa fille trisomique, Anahid, 37 ans, «ne supporte plus: elle a les nerfs à fleur de peau et devient agressive», ajoute-t-elle. A Cesson-Sévigné, près de Rennes, «ma femme prend un casque anti-bruit pour ramasser les haricots», raconte aussi Edgard Blot, 70 ans. Merlons, murs anti-bruit, ligne enterrée... Annoncés lors de la présentation du projet, beaucoup d'ouvrages de protection contre les nuisances sonores n'ont finalement pas été réalisés, selon les riverains. «On nous avait dit: le train, vous ne le verrez pas, vous ne l'entendrez pas», se souvient Michel Jégou. «On nous a trompés, on nous a roulés dans la farine!»



Manifestation de riverains contre la ligne LGV entre Le Mans et Rennes, le 17 mars 2018 à Savigné-l'Évêque / AFP

«La population a un sentiment de trahison par rapport à une communication tronquée. On leur disait que ça ferait comme une machine à laver», remarque Jean-Pierre Vogel, sénateur (LR) de la Sarthe. «Ils leur ont

fait avaler n'importe quoi pour ne pas avoir de levée de boucliers.» Contacté, Eiffage Rail Express (ERE), gestionnaire de la LGV Le Mans-Rennes, n'a pas souhaité répondre aux questions de l'AFP. Face à la colère des riverains, ERE et Lisea (ligne Bordeaux-Tours), ont commandé une série de mesures acoustiques pour vérifier que la réglementation était bien respectée. Les résultats seront connus au printemps. Mais les habitants n'en attendent rien: la réglementation ne prend en effet pas en compte le bruit instantané d'un train, mais seulement une moyenne lissée sur la journée. Même avec une centaine de TGV par jour à 85 décibels chacun, la moyenne journalière serait ainsi conforme à la réglementation (moins de 60 décibels en journée), selon un document de SNCF Réseau. «Le bruit est brutal au moment du passage du train, ça génère des réactions qui ne sont pas illégitimes», reconnaît Patrick Leweurs, directeur du projet LGV Bretagne-Pays de la Loire chez SNCF Réseau. Courriers aux élus, réunions publiques, pétitions, manifestations: les «oubliés» de la LGV, comme ils s'appellent eux-mêmes, ne savent plus à quel saint se vouer. Beaucoup hésitent à se lancer dans une procédure judiciaire longue et coûteuse pour obtenir réparation.

La-croix.com, 18 mars 2018

Débat sur l'extension des lignes LGV – Acteur n°4

Vous incarnez un membre d'une association environnementale défavorable au développement de la LGV en France. À l'aide des documents ci-dessous, construisez votre argumentaire.

LGV : Dix raisons de dire NON à la LGV

1. Des gains de temps au détriment de la desserte des territoires

Les objectifs du modèle TGV des années 1970 étaient d'irriguer le territoire par un réseau ferré modernisé en alternative au développement du réseau aérien. Si pour certains grands élus la grande vitesse est regardée encore comme un des marqueurs incontournables de la modernité, « *il est souhaitable que nous sortions de cette logique du toujours plus vite* » (Rapport Auxiette).

2. Un « déménagement » du territoire et non un aménagement

La LGV renforce la métropolisation. Les grandes villes sont les seules gagnantes, toutes les études le prouvent. Elle ne désenclave pas, au contraire elle risque de désorganiser le territoire par « l'effet tunnel »*.

Effet-tunnel : un territoire traversé par un axe de transport sans être desservi par lui.

3. Une réponse inadéquate à la demande de mobilité

La priorité sociale est de permettre à tous de se déplacer au quotidien, à courte ou moyenne distance, avec des transports publics fiables, réguliers, de qualité et financièrement accessibles et non de construire une infrastructure pour 8% des usagers du train qui empruntent le TGV.

4. LGV et report modal

Le report modal est un enjeu majeur pour notre société. Les « effets de la grande vitesse » se manifestent entre 350 et 450 km avec des temps de parcours de 2 heures. Les TGV sur LGV font moins bien que des TER ou des Corail bien cadencés. Pour le fret : la part modale du ferroviaire chute, en France, depuis 1998. « *La relance du fret ne peut se produire que par une volonté affirmée des opérateurs ferroviaires [...] et d'une mobilisation efficace des acteurs économiques* » (Commission Mobilité 21).

5. Un impact économique illusoire pour les villes moyennes

C'est ce que révèlent les études *Delaplace* et *SETEC*. Une ville peut être attractive sans LGV (étude université Paris Dauphine).

6. La LGV créatrice d'emplois ?

La LGV ne dynamise pas l'emploi, il n'y a aucune corrélation entre le taux de chômage et le fait qu'une ville soit desservie ou non par une LGV. Pendant la phase de chantier, elle ne crée pas d'emplois pérennes mais des emplois souvent temporaires et peu qualifiés.

7. Un saccage environnemental, des nuisances acoustiques majeures

Une LGV détruit milieux naturels, terres agricoles et forêts. Elle cloisonne les milieux, perturbe l'hydrographie, pollue sols et eaux et génère des nuisances acoustiques majeures.

8. L'alibi du bilan carbone

Le bilan carbone n'est qu'un alibi, sujet à caution. « *La construction de ces réseaux ne peut être considérée comme une politique environnementale réaliste* » (Etude suédoise de l'université de Linköping).

9. Les LGV ne sont pas socio-économiquement rentables

Toutes les études et les rapports prouvent que les LGV ne sont pas socio-économiquement rentables. « *Les projets de LGV sont souvent extrêmement coûteux et d'une efficacité socio-économique controversée* » (Mobilité 21)

10. « Un casse-tête en matière de financement »

La commission Mobilité 21 considère, à juste titre, que par la charge financière qu'elles représentent pour la puissance publique, les lignes à grande vitesse « *soulèvent d'importantes difficultés de mise en œuvre* », car le coût « *excède largement le budget que la nation peut consacrer à ses infrastructures de transport* ». Même dans une situation normale, les LGV demeurent un « casse-tête » en matière de financement. « *Ce constat est aggravé par la situation économique et financière actuelle de la France* », conclut la commission.

Avec des alibis fallacieux, avec un entêtement qui confine à l'absurde, des technocrates et certains de nos politiques continuent envers et contre tout à promouvoir ces projets, au détriment d'un réseau existant pourtant adapté à l'aménagement équitable du territoire.

Cade-environnement.org

CADE : Collectif des Associations de Défense de l'Environnement du Pays Basque et du sud des Landes
