

24 RAISONS DE DIRE "NON "A UNE NOUVELLE LGV



1 - UN PROJET INUTILE

Le gain de temps est dérisoire (4 minutes entre Bordeaux et Bayonne) et les voies actuelles sont loin d'être saturées!

La modernisation du réseau ferroviaire actuel, sans création de nouvelle ligne à grande vitesse, répondrait parfaitement aux besoins. Cela est confirmé par deux études indépendantes.

C'est exactement ce que préconise le Ministère de l'Écologie dans le Schéma National des Infrastructures de Transport :

« Optimiser le système de transport existant pour limiter la construction de nouvelles infrastructures »



2 –UN PROJET BASÉ SUR UN DÉBAT PUBLIC BIAISÉ

Lors du débat public de 2006, RFF a fourni des chiffres faux et des prévisions "fantaisistes" qui ont totalement faussé la vision des décideurs.

Une contre – expertise conclut à des prévisions de transports de marchandises optimistes et une capacité de la ligne existante aménagée suffisante pour répondre à la demande globale de RFF.

Ces conclusions arrivées tardivement n'ont pas été prises en compte par RFF !



3 – UN PROJET BASÉ SUR DE FAUSSES ESTIMATIONS DE TRAFIC FRET ET VOYAGEURS

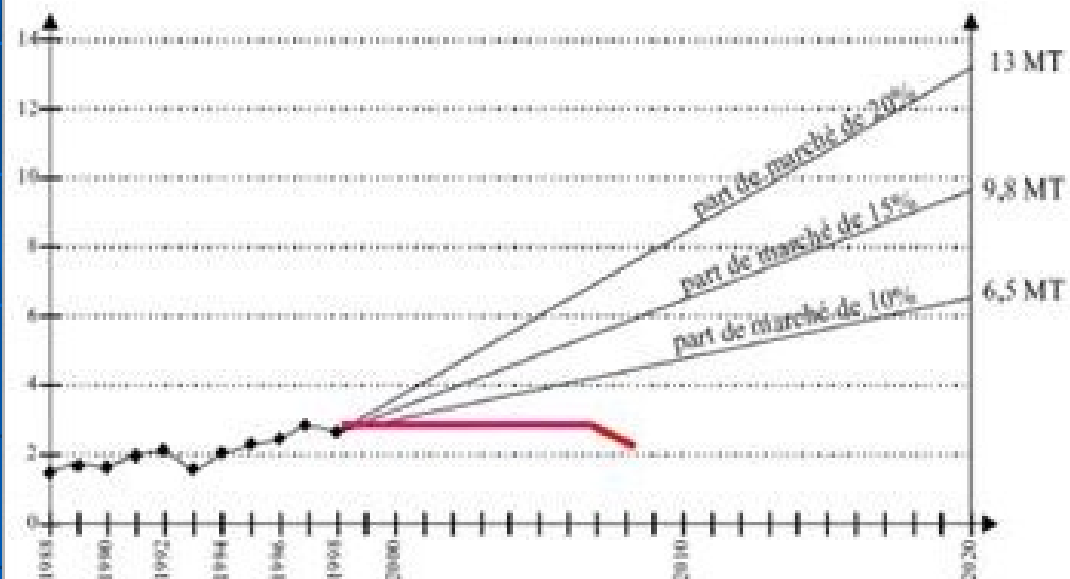
Les chiffres annoncés pour justifier la ligne sont falsifiés.

Selon les projections présentés par RFF, lors du débat public, nous devons compter **8 millions de tonnes** de fret à Hendaye en 2009, nous sommes à **1,8 millions de tonnes** !

Le fret ferroviaire ne fonctionne pas, la SNCF est le 1er transporteur roucier !

Les prévisions de RFF sont systématiquement surévaluées depuis 25 ans, au point d'être jugées par la Cour des Comptes "*fragiles, coûteuses et peu cohérentes*".

Figure 5 : Scénarii de croissance des trafics ferroviaires par Hendaye, millions de tonnes




Source : GEODE, d'après Fret SNCF

4 – UN PROJET POURSUIVI EN FALSIFIANT LES DONNÉES ACTUELLES

Dans un document confidentiel remis par RFF à la "médiatrice" sur le trafic 2007, RFF compte 38 TER alors qu'il en passe 15 et 32 trains de fret pour 22 en réalité.

L'audit promis par A. Rousset à Europe Ecologie lors des Régionales est commandé. Cette étude est censée confirmer ou infirmer les prévisions de RFF, or RFF est chargé de modéliser et de valider les hypothèses de l'audit avant les conclusions ! Cet audit a été refusé par Europe Ecologie qui juge cette étude « non sincère et partielle ».


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Mission des Grands Projets du Sud-Ouest

Mission de médiation au Pays Basque

Trafics pris en compte pour établir le programme d'aménagement capacitaire de l'axe avant réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne

	2007				2013				2016				2020			
	TER	GL	Fret	Total	TER	GL	Fret	Total	TER	GL	Fret	Total	TER	GL	Fret	Total
Bordeaux St-Jean	88	16	68	172	106	20	76	202	130	22	96	248	136	24	130	290
Bifurcation de la Médoquine	68	16	58	142	82	20	66	168	102	22	86	210	104	24	120	248
Lamothe	24	14	56	94	30	18	64	112	34	20	84	138	36	22	118	176
Morcenx	10	14	50	74	14	18	60	92	16	20	80	116	18	22	114	154
Dax	20	14	48	82	36	18	58	112	44	20	78	142	52	22	112	186
Bayonne	38	14	32	84	56	18	50	124	72	20	64	156	80	22	94	196
Hendaye																

15 → 38 22 → 32

5 – UN PROJET INCOHÉRENT AVEC L'Y BASQUE

Sur le tronçon Dax-Vitoria, de nombreuses incohérences sont relevées par Etienne Davignon, ancien coordonnateur européen du projet.

En effet du côté français la ligne est officiellement justifiée par du fret, alors que du côté espagnol cette même ligne est prévue pour des voyageurs !



6 – UN PROJET RUINEUX

LGV Tours-Bordeaux : 7,8 milliards d'euros
LGV Bordeaux-Toulouse : 4,2 milliards d'euros
LGV Bordeaux-Espagne : 5 milliards d'euros

Soit 17 Milliards d'euros

(A titre de comparaison : la charge de la dette représente entre 36 et 40 milliards d'euros par an pour l'Etat)



7 – UN PROJET NON RENTABLE

La Cour des Comptes en 2008 met en garde l'Etat sur la rentabilité des LGV :

"Le lancement de nombreux projets dont la rentabilité socioéconomique est insuffisante est d'autant plus inquiétant que les bilans a posteriori des lignes à grande vitesse mettent en évidence une rentabilité en général bien plus faible qu'espérée initialement en raison d'une sous-estimation des coûts et une surestimation du trafic assez systématiques. Les projets inscrits dans les contrats entre l'Etat et les régions ne font pas l'objet d'études préalables suffisantes et s'avèrent souvent eux aussi plus coûteux et moins rentables que prévus".



8 – UN PROJET BASÉ SUR UN PARTENARIAT PUBLIC PRIVÉ (PPP) DESTINÉ AUX PROFITS DU BTP

Le groupe Vinci va construire la LGV entre Tours et Bordeaux, sur les 7,8 milliards d'euros, 4 seront apportés par l'Etat et les collectivités locales et 3,8 par Vinci.

Vinci se rémunérera en percevant l'intégralité des péages et espère officiellement tirer 250 millions d'euros annuels pendant 35 ans ! Ainsi nos impôts vont permettre à des groupes privés de s'assurer de confortables revenus !

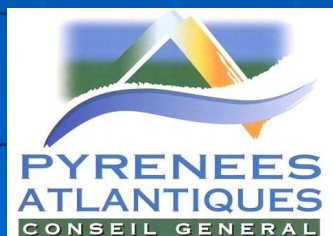
Pourtant un rapport du Conseil d'analyse économique met en garde sur l'utilisation des PPP dénonçant
"une croissance durable de la dette publique sans retour avéré pour la collectivité".



9 – UN PROJET QUI ENDETTE DURABLEMENT LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

La participation de la Région Aquitaine s'élève désormais à **761 millions d'euros**, celle du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques à **245 millions d'euros**, de la Cabas à **83 millions d'euros** et de la Communauté de communes du Sud Pays basque à **32 millions d'euros**.
Ce financement se fait au détriment d'autres investissements ou aides sociales.

Cela représente un endettement pour un contribuable du sud de la Côte basque de 4880 euros !



10 – UN PROJET QUI EST UNE ERREUR ÉCONOMIQUE

La Cour des Comptes en 2010, au vu de la situation financière du pays, préconise de **"faire mieux avec moins"**.

La régénération des lignes existantes répond à cet objectif : **"mieux"** car elle permet le développement à la fois de la grande vitesse pour les TGV, les TER et pour le fret **"avec moins"** car son coût n'a aucune comparaison en termes financier, environnemental ou humain par rapport à la création de nouvelles lignes.



11 – UN PROJET QUI NE CRÉERA PAS D'ACTIVITÉS ET D'EMPLOIS AU PAYS BASQUE

Bordeaux sera peut être le seul bénéficiaire du projet et deviendra "l'aspirateur d'emplois" de la région.

Bayonne et le Pays basque connaîtront sûrement le même sort que Reims désormais à 45 minutes de Paris avec la grande vitesse et où l'effet TGV escompté est négligeable malgré une politique volontariste.

Il faut rejeter cette idée simpliste qui veut que les infrastructures de transport contribuent à augmenter la compétitivité de l'économie, à satisfaire les besoins, à produire, à attirer les investisseurs et à dynamiser la croissance et l'emploi. La réalité des faits prouve le contraire au niveau des villes moyennes et des territoires traversés.



12- UN PROJET QUI ASSÈCHERA LE PAYS BASQUE

C'est un véritable assèchement des villes moyennes qui est programmé.

Le choix de la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires se fait au détriment des liaisons inter-cités par des trains classiques. Ainsi après la construction de la LGV Est, les trains Corail à destination des métropoles et de Paris ont été supprimés.

De plus, les grandes lignes dédiées au fret grande capacité et grande vitesse vont participer à l'élimination du fret de proximité. La suppression du wagon isolé, type de fret qui correspond le plus à un maillage du réseau de petites et moyennes entreprises, remet en cause le drainage du territoire.

Toutes les conditions seront alors réunies pour faire du Pays basque "le cul de sac de l'Europe" selon l'expression d'Alain Rousset.



13 – UN PROJET QUI NE MODIFIE PAS L'ATTRACTIVITÉ DE VILLES COMME BAYONNE

Une étude de l'Université Paris Dauphine montre que les infrastructures de transports comme la LGV ne sont pas un facteur explicatif de l'installation de la population dans certaines villes.

Les villes les plus attractives sur le plan résidentiel ne font pas partie des villes les plus dynamiques sur le plan de l'économie "productive" mais développe une économie "résidentielle" tout aussi bénéfique.

Le groupe de tête est composé de Toulouse, Montpellier, Perpignan, Nice, Bayonne et Ajaccio.



14 – UN PROJET DU SIÈCLE DERNIER

Ce projet repose sur un concept du siècle dernier : la grande vitesse.
Les mêmes raisons qu'au temps de Concorde sont avancées aujourd'hui : relier les grandes métropoles
au nom d'une mobilité accrue et toujours plus rapide.
Mais pour qui ? Pour une "élite circulatoire" qui représente moins de 10% de la population.



15 – UN PROJET D' AUTOROUTE FERROVIAIRE INADAPTÉ

Faire monter des camions entiers sur des wagons spéciaux (Modhalor) à 400 000 euros l'unité, c'est l'option retenue alors que la meilleure solution, qui a la confiance des routiers, est le transport combiné par caisses par voie ferrée ou maritime.

Le container devrait être l'unité commune au bateau, à la route et au rail. Contre toute logique ce choix n'a pas été validé.



16 – UN PROJET NON ÉCOLOGIQUE

« La réduction des émissions de CO2 liée à la construction des lignes à grande vitesse (LGV) est minime et la construction de ces réseaux ne peut être considérée comme une politique environnementale réaliste ».

C'est la conclusion d'une étude suédoise d'août 2009.

En effet, un million de tonnes de CO2 est généré par la construction de 150 Kms de nouvelles voies LGV.



17 – UN PROJET DESTRUCTEUR DE L'ENVIRONNEMENT

RFF a choisi délibérément de faire passer ses lignes nouvelles dans les derniers grands espaces encore préservés et non fragmentés d'Aquitaine en traversant parfois des zones Natura 2000.

Pourtant le Grenelle de l'environnement fait obligation de « **prendre en compte une décision alternative à la décision publique si elle apporte des réponses plus respectueuses de l'environnement** ».



18 – UN PROJET DESTRUCTEUR DES CEINTURES VERTES AGRICOLES AUTOUR DES VILLES

De petites exploitations agricoles pratiquant une agriculture paysanne respectueuse de l'environnement et du maintien de la qualité des produits seront détruites.



19 - UN PROJET DE LIGNE À CIEL OUVERT

Ce n'est pas un passage en souterrain...
30 à 35% au mieux sont enterrés contre 60% annoncés.

Si le Pays basque n'a pas vocation à devenir le cul de sac de l'Europe, il n'a pas non plus celle à devenir son couloir de passage obligé.



20 – UN PROJET MENÉ EN FAUSSE CONCERTATION AVEC LES POPULATIONS

RFF se targue « d'avoir fait 100 réunions de concertation en 2009 » alors que ce sont des réunions d'informations.

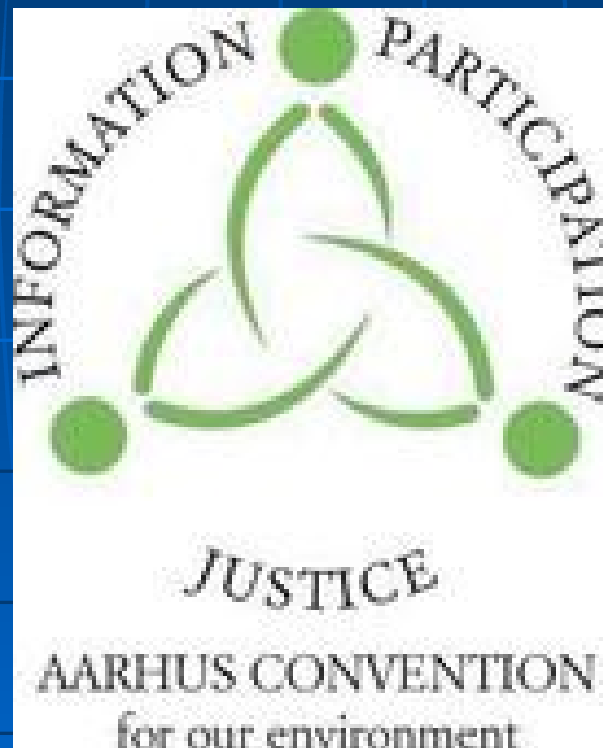
Des décisions sont annoncées avant la réunion de l'instance de concertation, par exemple, en janvier 2010, le choix du fuseau a été publié sur internet avant la réunion du comité de pilotage,

ce qui en dit long sur la « concertation ».



21 - UN PROJET QUI NE RESPECTE PAS LA CONVENTION AARHUS SIGNÉE PAR LA FRANCE

Cette convention prévoit que les états signataires doivent favoriser la participation du public à la prise de décisions ayant des incidences sur l'environnement, dès le début d'une procédure d'aménagement, en tenant compte des contre expertises, et toutes les options et alternatives.
Le résultat de la participation du public doit être pris en compte dans la décision finale.



22 - UN PROJET QUI SE DÉSINTÉRESSE DES RIVERAINS DES VOIES ACTUELLES

L'aménagement des voies actuelles, ne prévoit aucune protection phonique pour les riverains qui subiront les passages de trains de fret. RFF se livre à un « sabotage » de la ligne pour diminuer sa capacité. Ainsi deux voies de garage ont été démontées à Saint Jean de Luz pour empêcher les trains de se doubler, les « trains longs » seront constitués au sud de Dax et non à Hendaye pour augmenter artificiellement la circulation dans le Pays basque. Enfin, la reconstruction du pont sur l'Adour est prévue à 2 voies et non à 3 pour créer un goulet d'étranglement !



23 – UN PROJET DONT L'UTILITÉ PUBLIQUE RESTE À PROUVER



D'UN CÔTÉ UN PROJET PHARAONIQUE, RUINEUX, INCOHÉRENT ET DÉVASTATEUR



DE L'AUTRE, UNE LIGNE LOIN D'ÊTRE SATURÉE, RÉPONDANT AUX BESOINS FUTURS MOYENNANT DES AMÉNAGEMENTS MINEURS

24 – UN PROJET REJETÉ PAR LA POPULATION ET LES ÉLUS DE TERRAIN

12000 manifestants à Bayonne, 15000 à Hendaye.

21000 signataires d'une pétition demandant l'aménagement des voies actuelles.

Des référendums dans 13 villages (35845 inscrits) : le « Non à la LGV » l'a emporté à plus de 90% avec un taux de participation égal à celui des scrutins officiels organisés.



24 – UN PROJET REJETÉ PAR LA POPULATION ET LES ÉLUS DE TERRAIN

12000 manifestants à Bayonne, 15000 à Hendaye.

21000 signataires d'une pétition demandant l'aménagement des voies actuelles.

Des référendums dans 13 villages (35845 inscrits) : le « Non à la LGV » l'a emporté à plus de 90% avec un taux de participation égal à celui des scrutins officiels organisés.



AMÉNAGER LES VOIES EXISTANTES : UNE SOLUTION TECHNIQUEMENT VALABLE

Aménager la voie existante c'est:

- **Rentabiliser à la fois les investissements et les infrastructures d'une façon durable.**

Aménager la voie existante c'est :

- **Accueillir le projet RFF pour au moins 50 ans, l'étude Citec l'a confirmé**

- **Reconstruire le pont sur l'Adour à 3 voies et non à 2 voies pour éviter un bouchon ferroviaire.**

- **Aménager les quais de la gare de Bayonne.**



- **Rétablir les voies de garage à Saint Jean de Luz pour faciliter le dépassement des trains.**



Aménager la voie existante ce n'est pas la « saboter » comme le fait actuellement RFF pour diminuer sa capacité.