

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°10



➤ 7 juillet : Interview de MAM dans « Sud Ouest » : « Une nouvelle voie LGV, c'est une aberration »

« J'ai retrouvé ma liberté de parole » nous avait-elle dit lors de la remise du livre « Les rails de la déraison »

Nous lui avons rétorqué : « Nous ne demandons qu'à vous entendre ». C'est chose faite !



Extrait de l'interview donnée à « Sud Ouest » :

Les opposants de la ligne à grande vitesse disent que vous êtes contre. Les partisans disent que vous êtes pour. Quelle est votre position sur le sujet ?

« Je n'ai pas changé d'avis depuis le début : je suis pour le TGV pour desservir la Côte basque. Je suis contre une ligne nouvelle. Je veux une juste utilisation des ressources publiques. C'est une question de logique et de respect vis-à-vis des citoyens. Le TGV doit s'arrêter à Bayonne et à la frontière. Entre l'utilisation de la ligne actuelle et une nouvelle ligne, on gagnera quelques secondes. Est-ce qu'il faut dépenser plus de 1,3 milliard d'euros, et probablement beaucoup plus, pour gagner quelques secondes ? C'est une véritable aberration. Aujourd'hui, je me réjouis de voir que le préfet de région considère qu'il faut attendre les études commandées par les élus avant de prendre des décisions. Alain Rousset souhaite une nouvelle ligne pour que Bordeaux soit à deux heures de Paris et à deux heures de Madrid. Ça voudrait dire que les trains ne s'arrêteraient pas à Bayonne. Ce n'est pas acceptable. »

=> [voir l'intégralité de l'interview](#)

➤ **Réponse d'Alain Rousset dès le lendemain par un communiqué de presse**



Alain Rousset dénonce « les 3 contre-vérités » de Michèle Alliot-Marie :

1 Sur les gains de temps rappelant que « raccourcir le trajet n'est pas le plus important dans cette affaire. La raison essentielle à la construction de la ligne nouvelle est que le trafic sur celle existante va être saturé dans quelques années. Tous les experts en conviennent. » avant d'ajouter : « Pour éviter l'asphyxie qui menace, il n'y a d'autre alternative que de construire une ligne nouvelle. »

2 - *Selon Mme Alliot-Marie, je souhaiterais « une ligne nouvelle pour que Bordeaux soit à deux heures de Paris et à deux heures de Madrid ».* Si Mme Alliot-Marie avait étudié de près le projet, elle saurait qu'une fois l'ensemble des lignes à grande vitesse réalisé, côté français comme côté espagnol, **Madrid sera - dans le meilleur des cas - à 4 h 30 de Bordeaux, et non à 2 heures.** Ce sera un progrès considérable dont je me satisfais volontiers.

3 - *Madame la députée avance aussi que la gare de Bayonne sera la grande perdante de la mise en service de la future ligne à grande vitesse.* Rien de plus faux. Qu'on en juge : Réseau Ferré de France (RFF) a retenu pour la desserte future 13 allers-retours (AR) quotidiens entre Paris et Bayonne - avec arrêt à Bordeaux - et autant entre Bayonne et Toulouse ; 19 AR entre Bayonne et Pau ; 43 AR entre Bayonne et Dax, et 38 AR entre Bayonne et Saint-Sébastien. Où est le déclin de la gare de Bayonne ?

Sa conclusion devrait nous aller directement au cœur tellement il se préoccupe de l'avenir du Pays basque :

« Au final, je suis convaincu que la LGV représente une opportunité pour les habitants du pays basque et le développement de leur territoire qui gagnera en attractivité. **Prétendre le contraire, c'est faire faire preuve de mauvaise foi.** »

⇒ [voir l'intégralité du communiqué de presse](#)

➤ 19 juillet : Alain Rousset récidive dans une tribune de « Sud Ouest »

Dans une tribune intitulé : « Ligne à grande vitesse : rétablir la vérité » Alain Rousset remet le couvert mais le menu reste le même. Il nous repasse les mêmes plats frelatés qui ne font plus illusion !



Ce qui reste savoureux c'est la réaction des « convives » à savoir des lecteurs de « Sud Ouest »

Quelques extraits :

« Monseigneur Rousset est plus préoccupé par ses promenades en C6 grand luxe que par l'intérêt des aquitains. Chasses dans les Pyrénées, luxe dans son palais régional à bordeaux, n'hésitez pas à visiter ces lieux que vos impôts payent ! »

« Une chose est certaine, c'est que monsieur Rousset n'est pas asthmatique. Il ne manque pas d'air. »

« Monsieur Rousset, allez voir ailleurs les conséquences du tout TGV. Il vaudrait mieux mettre l'argent pour moderniser et sécuriser les voies existantes et penser au développement économique local. »

« Rousset nous sert des arguments toujours aussi fallacieux ! Mur camions, pauvres riverains de la ligne actuelle, etc... Bref toujours du pipeau étayé par aucun chiffre. »

« Rousset n'a été réélu qu'avec 27% des électeurs et en ayant perdu 125 000 voix depuis les précédentes régionales. C'est très loin d'un plébiscite !!! »

« On attend toujours LA réunion publique...où M. Rousset viendra dialoguer en chair et en os à Bayonne sur son super projet. On l'attend ! »

=>[lire l'article](#)

➤ 22 juillet : Nivelle-Bidassoa s'invite dans le débat et répond

A son tour Nivelle Bidassoa a répondu aux contre-vérités mais de Mr Rousset cette fois-ci. Le Journal du Pays basque a publié l'intégralité de notre réponse et Sud Ouest l'essentiel.

Un extrait de la conclusion :

« Dans sa pathologie, Mr Rousset veut entraîner les Aquitains (avec la complicité de son adversaire Mr Juppé lui aussi intéressé) et leurs générations futures sur le chemin du surendettement. Il pourra ainsi présider aux destinées de Bordeaux (désormais Vincitown)

devenue une « mégalopole » (ville issue de la mégalomanie de son promoteur). Vincitown (Bordeaux) concentrera les activités et les emplois en Aquitaine (désormais Vinciland), Angoulême, Agen, Mont de Marsan, Dax et Bayonne seront des cités dortoirs ! Nous ne le suivrons pas dans son délire mais lui suggérons comme thérapie : la lecture d'un excellent ouvrage intitulé « les rails de la déraison » et comme thérapie de groupe : un débat sur ces projets au Pays Basque.

340 000 aquitains vivaient sous le seuil de pauvreté selon l'INSEE en 2004, 55 000 Bordelais (25%) en 2008. Comment Mr Rousset leur expliquera-t-il que la Région s'endette aussi lourdement dans des projets inutiles pour les profits de Vinci et d'une « élite circulatoire » ?

La Grande Vitesse (pour 7,8% des usagers du rail) avec un endettement de 50 ans à la clé, est-ce la priorité d'un président socialiste ?

Au lieu de communiquer par presse interposée que le Président de Région organise un vrai débat démocratique avec les opposants. Un débat toujours promis, jamais obtenu ! «

=> [Réponse intégrale dans le JPB du 22 juillet](#)

=> [article de Sud Ouest](#)

➤ **Un comité d'accueil anti LGV pour la visite d'A. Rousset à Bayonne le 22 juillet**



Le Cade et Nivelle Bidassoa ont décidé « d'animer » la visite d'Alain Rousset à Bayonne. Le matin, inauguration du centre nautique puis remise de diplômes à la prison de Bayonne, en compagnie de son « nouvel ami » Jean Grenet.

Nous l'attendions à 15H sur les bords de l'Adour où il devait embarquer sur un bateau pour une visite du port de Bayonne. A la place du Président de Région ce sont 25 gardes mobiles qui sont venus nous déloger manu militari de la délégation régionale du Port de Bayonne. Manifestement Mr Rousset a choisi de nous éviter. C'est chose habituelle lorsque « cet adepte du dialogue par médias interposés » rend visite au Pays basque.

Tout est bon, même la charge de CRS pour éviter ces « débiles » opposants !



« Le dialogue et la concertation lors des visites de Mr Rousset »

Pendant ce temps le Président « couard » embarquait tout prêt de là. Le temps pour nous de franchir l'Adour pour lui réserver un accueil « surprise » et bruyant à l'entrée des laminoirs Beltrame qu'il devait visiter à 16H15.

Brève altercation au cours de laquelle nous avons été félicité pour « notre accord avec Michèle Alliot-Marie » !



Bref un président qui n'est pas prêt de dialoguer avec les opposants. Il faut dire que pour dialoguer, il faut argumenter et dans ce domaine ce fervent pro-LGV est un peu court !
Dusse sa « grandeur » en souffrir !

Cette journée a été largement relatée par les médias :

- => [article eith](#)
- => [article sud ouest sur l'intervention à Bayonne](#)
- => [article Sud ouest sur le face à face à Tarnos](#)
- => [voir reportage télévisé de France 3 Euskal Herri](#)
- => [voir reportage sur FR3 Aquitaine](#)
- => [Voir la vidéo d'ACE Hendaye](#)

➤ Réponse d'Alain Rousset le 6 août dans le JPB

Nous avons sûrement bien fait de lui adresser la copie de notre réponse à ses contre-vérités et qui est parue dans le Journal du Pays basque du juillet (voir plus haut).

Le président de Région s'est cru obligé de nous répondre par presse interposée en publiant à son tour une Tribune libre dans le même quotidien. Sa grandeur a daigné s'abaisser pour répondre enfin aux « débiles » !

Nous ne résistons pas au plaisir de vous communiquer l'intégralité de sa réponse

L'opinion - Tribune Libre

Le Cade en rade ?

06/08/2011

Alain ROUSSET / Président du Conseil régional d'Aquitaine

Il s'installe parfois des dialogues de sourd quand certains confondent réalité des faits et convictions. Les grands projets Sud-Ouest de ligne à grande vitesse font partie de ces sujets qui, pour une minorité, sont source d'une polémique sans fin.

Nous sommes en démocratie et chacun peut s'exprimer librement. Je défends ardemment ce droit absolu, mais il faut respecter un devoir d'honnêteté dans la manière de présenter les choses.

Aussi, la réponse du Cade parue dans le journal Sud Ouest le 8 juillet appelle-t-elle une réaction de ma part tant elle surprend.

Des arguments simplistes !

Bien que les gains de temps ne soient pas l'unique justification, le Cade doit bien reconnaître que le TGV est la seule alternative crédible à l'avion.

En 2025, parcourir Bayonne-Paris en 3 heures avec GPSO au lieu de 4h35 à un coût maîtrisé serait-il inutile ? Vaut-il mieux laisser l'avion se développer à un prix qui ne fera qu'augmenter avec la raréfaction des énergies fossiles ?

Je pourrais tout aussi bien citer la liaison Bayonne-Madrid en 2h40 au lieu de 9 heures aujourd'hui ou Bayonne-Bilbao en 50 minutes au lieu de 6h40... Le Cade préfère-t-il que le Pays Basque se coupe de l'économie de la péninsule ibérique et demeure une enclave ferroviaire à l'ouest de l'Europe ?

Et je ne parle pas des liaisons intra-régionales qui permettront aux activités et aux hommes de ne pas se concentrer sur la métropole bordelaise. N'est-ce pas là un objectif du Cade ?

En outre, Monsieur Pachon fait une grave confusion en pensant que la ligne rénovée autorisant éventuellement une vitesse de 220 km/h suffira à répondre aux besoins croissants. Non seulement les trains de fret ne pourront jamais circuler à cette vitesse, mais de surcroît les circulations ferroviaires sont organisées à partir de la vitesse des trains les plus lents, soit 80 km/h. Ainsi, aucun gain de temps ne sera possible si doivent cohabiter sur une même ligne des trains de marchandises, des TER et des TGV.

Le bilan énergétique, parlons-en !

A bout d'arguments, le Cade en vient même à défendre les transports routiers. Un comble lorsque l'on sait que le transport de marchandise par le fer émet deux grammes de CO₂ par tonne transportée sur un kilomètre alors que la route en émet 103 !

Là encore, il faut rétablir la vérité des chiffres. Un train circulant à 320 km/h consomme 50 % d'énergie en plus (et pas trois fois plus) en comparaison à un train circulant à 220 km/h (étude de l'Union internationale des chemins de fer). De plus, une ligne nouvelle est globalement plus efficace grâce à des matériels plus légers, plus aérodynamiques, moins consommateurs d'énergie et grâce à des profils de vitesse homogènes permettant de réduire les accélérations et les freinages.

Le Cade oublie encore de dire que le projet impose de réaliser un bilan énergétique et d'utiliser des énergies renouvelables. RFF et Eolfi (spécialiste des énergies éoliennes et solaires) ont ainsi créé une société commune (Airefsol énergies), chargée de concevoir et développer des centrales de production d'électricité verte. RFF a conclu un partenariat avec Solarezo qui a repris les installations industrielles et une grande part des employés de l'usine Sony récemment fermée à Pontonx-sur-l'Adour pour l'alimentation électrique de la ligne

grande vitesse à partir de panneaux photovoltaïques. Des discussions ont également été engagées avec les constructeurs afin de réduire la consommation électrique des futurs TGV Atlantique remplacés dans les prochaines années.

Etude Citec : avec des “si”...

Nous savons avec certitude aujourd’hui que cette ligne va être saturée. La seule solution pour le report modal comme pour le développement des dessertes intra et infrarégionales, pour le désenclavement ferroviaire de l’Aquitaine et pour la lutte contre les gaz à effets de serre est de créer une ligne nouvelle.

Car contrairement à ce qu’avance le Cade, le nombre de poids lourds comptabilisé au péage de Biriadou est en constante augmentation. A l’horizon 2020, le nombre de véhicules atteindra le chiffre de 15 000 par jour.

De même, en se référant à l’étude Citec, le Cade se trompe car seuls 180 à 200 trains par jour pourront circuler au sud de Mousserolles (et non 320) sur la ligne actuelle modernisée compte tenu de la réglementation (sécurité entre deux trains), de la configuration de la ligne et de la diversité des trafics envisagés (règles de priorité aux trains les plus rapides).

D’ailleurs, Citec identifie des problèmes relatifs aux conditions d’exploitation de la ligne existante optimisée : 20 % du trafic fret passera la nuit (soit 48 trains la nuit et 192 trains le jour) avec des nuisances que les riverains apprécieront... et les besoins pour un tram-train de type RER dans l’eurocité basque n’ont pas été comptabilisés.

Gouverner, c’est prévoir

Au mois de juin, l’étude indépendante du CGEDD démontrait une saturation de la ligne entre 2025 et 2030 en tenant compte de prévisions de trafic omnibus stable, ce qui ne sera pas le cas. La mise en service en 2025 des deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne permettra donc d’éviter cette saturation, au moment où les lignes existantes ne répondront plus aux besoins en termes de capacité, de fiabilité et de performance.

Compte tenu de la complexité de mise en œuvre de ces projets, il est indispensable de travailler dès aujourd’hui à la réalisation de cette infrastructure qui utilise l’équivalent de la surface des terrains urbanisés en moins de neuf mois sur le littoral basque... Elle permettra pendant des centaines d’années de transporter des millions de voyageurs et de marchandises.

La lutte contre le changement climatique ne doit pas se doubler d’une lutte contre la mobilité. Le pire des immobilismes serait d’attendre la saturation avant d’agir. Il nous faut plutôt travailler ensemble pour trouver les meilleurs compromis, exiger les meilleurs aménagements et la meilleure insertion environnementale du projet. Il nous faut continuer à avancer dans l’intérêt général de notre région, de la France et des générations futures.

Le TGV pour tous :

Etude Logica Business Consulting et Ipsos 2011 pour les 30 ans du TGV :

- 83 % des Français ont déjà pris le TGV.
- 84 % considèrent qu'il favorise le rapprochement des familles et des amis.
- 78 % estiment qu'il change nos perceptions de l'espace et du temps et permet de pouvoir organiser sa vie autrement.
- 72 % veulent plus de destinations.

TER : les bons chiffres !

Contrairement à ce qu'affirme le Cade, il n'y a pas 19 TER et 40 passagers en moyenne par train. Actuellement, 12 TER circulent entre Bordeaux et Hendaye et 24 TER en moyenne par jour entre Bayonne et Hendaye (28 trains le vendredi entre Bayonne et Hendaye), affichant une moyenne annuelle de 80 personnes par train. Un chiffre auquel il faut ajouter les 6 TGV par jour qui, eux, sont remplis à 70 %.

=> [L'article dans le JPB](#)

➤ Le Cade et Nivelle Bidassoa adressent une réponse cinglante au Président de Région

Nous n'en resterons pas là, le Cade par la plume de Victor Pachon, nommément mis en cause par Alain Rousset, lui adresse une réponse cinglante par voie de presse. Celle-ci mérite une lecture intégrale.

Rousset décolle... complètement.

Victor Pachon / Président du CADE

Ainsi donc M le président de Conseil Régional consent à répondre à ceux qu'il qualifia il y a peu de « débilés » : les opposants à la LGV. Dans un article intitulé « Le CADE en rade », il nous donne la leçon. Il pense donc que nous sommes des attardés qui ne vont pas de l'avant. Lui va de l'avant, plus vite, plus fort, il décolle, vers où ? Droit vers le mur.

De la vitesse avant toute chose...

M Rousset explique que les gains de temps attendus doivent concurrencer l'avion. Comme nous sommes pour le mode ferroviaire, nous sommes favorables à un recul de l'avion bien plus polluant, cependant, nous savons que dans un rayon de 400 Km la concurrence du TGV est efficace, et bien moins dans un rayon de 800 km (graphique du rapport Martinand).

Bien qu'un peu débilés, il nous arrive de savoir lire et quand on prend le CD Rom du débat public et *l'étude d'amélioration et de développement des services ferroviaires dans le corridor atlantique, étude de marché et de trafic voyageurs situation projet 2020 page 8*, on peut lire que pour le scénario RFF dit « scénario d'aménagement de la ligne existante avec relèvement de vitesse entre Bordeaux et Bayonne » que le gain de temps serait de 17 mn entre Bordeaux et le Pays Basque. A la page 11 du même rapport le scénario retenu de voie nouvelle affiche un gain de temps de 21 mn pour le même tronçon. 4 minutes au prix de 5,6 milliards 2006 !

Ajoutons que dans la catégorie « débilés » qui pensent que l'aménagement des voies existantes suffit nous avons compté dans nos rangs, M Espilondo maire d'Anglet, Mme Péry, et même... et même... M Rousset (quand la région était tenue par la droite). Enfin pour en finir avec l'avion, nous les « débilés » on est pour la cohérence. Quand on voit que M Rousset finance (avec notre argent) les lignes aériennes à bas coût à Mérignac, que le maire de Biarritz fait de même avec un résultat remarquable de presque 50 000 voyageurs annuels en moins en gare de Biarritz en deux ans et qu'il caresse l'espoir de faire aussi bien sur Madrid-Biarritz on se dit que ces gens là sont trop intelligents.

M Rousset donne également des leçons sur la vitesse possible sur la ligne existante. Il lit peu nos productions car nous n'avons jamais dit que les trains passeraient à 220 km/h au Pays Basque. Nous savons que cela se fera à 100 km/h et que par contre, du Sud de Dax à Bordeaux les 220 km/h pourront être atteints. (C'est d'ailleurs ce que prévoient les conclusions du débat préalable Tours-Bordeaux-Dax des années 90. Encore des débilés ?)

Transports routiers...

M Rousset nous reproche de défendre les transports routiers. Là encore il nous lit peu et pour tout dire il est un peu gonflé. Le CADE a participé à la lutte contre la transnavarraise, il a aussi lutté contre l'élargissement de l'A63 et certains se souviendront de l'opération escargot sur l'autoroute avec barrières ouvertes à Biriadou, opposants à la LGV et opposants à l'A63 réunis (je n'ai pas souvenir qu'à l'époque ceux qui comme M Rousset agitent cet argument aient été à nos côtés). Le CADE a aussi participé aux luttes contre l'A65 cette autoroute ruineuse et non rentable (oui comme la LGV) et en face, dans les pro autoroutes, il y avait bien, en première ligne M Rousset non ?

Bilan énergétique...

Oui, nous maintenons qu'un TGV consomme quatre fois plus qu'un train classique à 160 km/h. Et nous disons simplement ceci : l'aménagement des voies existantes, sans déforestation massive, sans chantier pharaonique, sans viaducs et tunnels nouveaux, cela produit bien moins d'effet de serre que la LGV. Quant aux recherches sur l'origine de l'électricité nécessaire à cette LGV, disons que pour l'instant une seule chose est certaine : la construction d'une centrale thermique au gaz à Captieux : peut mieux faire.

Tout pour Bordeaux...

M Rousset a cru comprendre que les objectifs du CADE ne correspondent pas à une aspiration des emplois vers Bordeaux. Ce coup-ci il nous a lus un peu. Oui le projet Euratlantique autour de la gare de Bordeaux (30 000 m² de bureaux construits tous les ans pendant 15 ans) est conçu pour concentrer les entreprises du tertiaire à Bordeaux en vidant les villes moyennes d'Aquitaines. Cela est déjà en route et quand on apprend par le journal Sud-Ouest que « Bordeaux vise le million d'habitants », comme on se doute que les Bordelais ne se reproduisent pas plus vite que les autres, on comprend tout de suite que Bordeaux n'aspire pas que les emplois mais aussi les employés.

Pour parler court : M Rousset est pour l'hyper-mobilité de l'emploi et des employés et le CADE est pour vivre et travailler au Pays.

La ligne saturée...

« Nous savons avec certitude aujourd'hui que cette ligne va être saturée » nous assène l'amiral du Conseil régional. Voyons un peu, on nous l'a déjà servie cette phrase. En 2000 avec le rapport Becker « saturée à l'horizon 2010 si on ne fait rien » On n'a rien fait, le trafic a baissé. En 2006 au débat public « saturée d'ici 2020 », on n'a rien fait, le trafic a baissé. Et

maintenant le dernier rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable nous annonce la saturation vers 2035. En matière de « certitudes » on fait mieux.

Sur l'étude Citec, M Rousset s'emmêle un peu les pinces. Cette étude qui considère que la ligne ne sera pas saturée pendant au moins un demi-siècle, examine les possibilités de trafic. Elle parvient à un total possible de 320 trains par jour avec le contrôle européen des trains, système de signalisation que RFF a confié à Alstom pour qu'il équipe 2200 km de ligne d'ici 2018. Refuser de prendre en compte ce système en 2020 comme le font RFF et M Rousset est malhonnête. Mais dire qu'il pourrait passer 320 trains, ne veut pas dire qu'ils y seront. Aujourd'hui la capacité des lignes est de 264 trains par jour entre Bayonne et Hendaye (240 sur le pont de fer où un scénario RFF du débat public prévoyait 3 voies au lieu de deux) et il ne passe qu'une cinquantaine de trains. Personne n'annonce qu'il passe 264 trains. D'ailleurs, pour tout dire, l'étude Citec envisage, si les 320 trains étaient en service, 40 millions de tonnes de marchandise par an alors que nous en sommes en dessous de 2 millions.

Et pour être clairs : le CADE souhaite en 2020 : 41 trains de fret. (10 Mt/an et trains longs de 800t), 30 TER, 18 TGV. Soit **89 trains au total** (en comptant les 2 sens).

Gouverner c'est prévoir...

Gouverner c'est prévoir nous dit M Rousset. Mais monsieur Rousset n'a pas prévu que comme le Concorde, le TGV est en train de perdre ses plumes. Voilà que même chez nos détracteurs on annonce la fin du modèle TGV. Le bras droit de M Pépy président de la SNCF écrit dans la Vie du rail du 22 septembre 2010 : « *Le TGV a été l'argument d'un aveuglement collectif. Les yeux s'ouvrent aujourd'hui : la belle croissance s'est faite sur de l'endettement. Le système ferroviaire ne peut pas s'autofinancer. Plus on a fait de la grande vitesse, plus on fait de la dette* ». Et l'édito de la Vie du rail du 29 juin 2011 enfonce le clou : « *tout le modèle TGV est par terre et ce sont 150 rames TGV de trop qu'on dénombrerait dans le parc ferroviaire* » avec cette conclusion : « *Mais c'est tout de même stupéfiant de voir qu'au bout de trente ans la vache à lait se métamorphose en boulet* ». Gouverner et prévoir c'est aujourd'hui analyser la tendance qui fait qu'en Russie, en Pologne, au Brésil, en Grande Bretagne aux USA et ailleurs ce sont les voies existantes modernisées qui sont choisies au détriment d'anciens projets LGV.

Le TGV pour tous...

M Rousset nous dit que 83 % des français ont déjà pris le TGV. Oui moi aussi je le prends une fois par an environ et encore sur les voies existantes jusqu'à Tours. Mais dans les usagers réguliers des trains seuls 7,8% sont des usagers réguliers des TGV qui captent cependant la quasi-totalité des investissements ferroviaires. Les trains de banlieue et leurs millions de voyageurs restent encore des parents pauvres. M Rousset rêve d'un TGV pour tous mais l'annonce de prochaines augmentations des péages versés par la SNCF à RFF fait dire à M Pépy que Tours-Bordeaux aura des tarifs dissuasifs car les prix des billets suivront.

TER les bons chiffres :

Dans la même ligne M Rousset nous donne des leçons sur le trafic entre Hendaye et Bayonne et évidemment comme c'est RFF qui lui a fourgué les chiffres c'est un peu à la louche. On ne sait pas si les chiffres annoncés par M Rousset sont les deux sens confondus ou non et ils sont faux.

Pour les trains de marchandises, nous nous en tiendrons aux 22 (11 par sens) au sud de Bayonne fournis par RFF à Hendaye lors du débat public (depuis le trafic fret s'est effondré). Pour dire qu'il en passe 14 (7 par sens) et qu'il s'y ajoute 4 allers retours de trains en provenance de la ligne de Pau.

Pour les trains de voyageurs, M Rousset annonce 24 TER et 6 TGV. Nous avons consulté voyage-sncf.com et obtenu pour le 6 décembre 2011 par exemple : 11 TER par sens (auparavant il y en avait 8 mais 3 trains corail sont devenus TER) et 5 TGV par sens. Quant au remplissage des TER sur cette portion nous n'avons jamais pu obtenir les chiffres que la région publiait régulièrement autrefois. Les derniers chiffres publiés par le Conseil de Développement du Pays Basque font état de 300 voyageurs environ par sens et par jour.

Bref, par ces temps disgracieux où même les plus riches et les plus arrogants se font rattraper par la dette, nous attribuerons une notation de CCC à l'exercice de M Rousset qui réussit avec son compère Juppé, à refiler en concession pendant 50 ans au groupe Vinci, une LGV financée à 70% par notre argent.

=> [Lire la Tribune libre dans le JPB](#)

➤ **« Les Rails de la déraison », une lecture d'été pour les conseillers régionaux**

Afin qu'ils profitent de leurs vacances pour le lire, une cinquantaine d'exemplaires du livre ont été envoyés aux élus régionaux. Nous ne manquerons pas de solliciter leur avis sur notre argumentation. Ainsi nous verrons ceux qui l'ont lu !

➤ **« Les Rails de la déraison » au Salon du livre de Biarritz**

Les deux auteurs étaient présents les 6 et 7 août à cette manifestation sur le stand de la librairie « Jakin ». L'occasion pour eux de pouvoir échanger avec un public de lecteurs et surtout des journalistes...

➤ **Le nouveau compte rendu des garants de la concertation est arrivé !**

Dans le cadre des GPSO des observateurs de la « concertation » font le point de façon régulière. Voici quelques extraits « édifiants » de leur dernier compte-rendu :

❖ **« Le constat »**

L'Etat tarde à répondre aux attentes

« L'Etat ne s'implique pas suffisamment dans le GPSO. Il n'y a pas eu de réponse de l'Etat aux demandes de justification des lignes nouvelles. Il n'y a eu qu'une réponse dilatoire (5 mai 2011) à la lettre du Garant (24 janvier 2011) relayant les questions posées par les élus du Pays Basque sur les échéances auxquelles on pourra considérer que la ligne ferroviaire existante ne répondra plus aux besoins du trafic, sur le nombre de trains journaliers envisagés.

Des absences remarquées

L'insuffisante justification du GPSO a conduit à la suspension de la participation de la quasi-totalité des élus du Pays Basque aux groupes de travail et à la Commission Consultative du Département des Pyrénées-Atlantiques. Certains organismes en opposition au projet ont également suspendu leur participation (la SEPANSO notamment).

Les Garants de la Concertation constatent et regrettent l'absence de participation de la SNCF et des autres grands opérateurs de transport de fret (chargeurs, routiers, transport combiné). »

Des stratégies d'opposition affirmées

« On note le retrait de la procédure de concertation de la grande majorité des élus des Pyrénées-Atlantiques concernés par le fuseau de 1000 mètres, qui a conduit à la suspension des réunions dans ce département. Des manifestations ont eu lieu provoquant la suspension des sondages géotechniques dans les Pyrénées-Atlantiques. La mise en oeuvre de la consultation de proximité par RFF a fait naître une tribune nouvelle pour les opposants au GPSO, en incitant à répondre défavorablement à toute ligne ferroviaire nouvelle, les voies existantes étant jugées suffisantes pour répondre aux besoins du trafic estimé.

*Les conclusions du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable seront très vraisemblablement contestées à cause de la forme prise par cette demande. **En effet, ce qu'attendent les citoyens c'est moins une nouvelle expertise qu'une confrontation des résultats d'expertise en présence des auteurs et des commanditaires. Le public admet de moins en moins sans discussion les expertises.** En revanche, pour faire accepter les choix, il importe de confronter les raisonnements. »*

Des pratiques peu adaptées pour la bonne marche de la concertation

Lorsqu'il y a problème, il est courant pour l'Etat de désigner un médiateur ou une commission d'experts dont les conclusions éclairent souvent la position du décideur. Ainsi, alors que des garants de la concertation ont été désignés par RFF après accord de la Commission Nationale du Débat Public, chargés de trois missions (observation et analyse, facilitation des échanges, recours), l'Etat a néanmoins désigné une Médiatrice, à la demande des élus.

Est-il nécessaire de doubler les attributions du garant par celle d'un Médiateur ?

Ne serait-il pas nécessaire de mieux prendre en compte les missions des Garants de la concertation ?

❖ Les suggestions :

Répondre aux interrogations

L'Etat ne peut plus raisonnablement faire attendre davantage les élus et le public pour notamment clarifier les estimations contestées de trafic attendu pour les voyageurs et pour le fret à échéance de 10, 20 ans sur les lignes ferroviaires existantes et sur les lignes nouvelles. Pour le fret, il serait indispensable de préciser la place faite au passage par le côté atlantique compte tenu des autres options transfrontalières possibles dans les Pyrénées.

Développer l'offre ferroviaire régionale pour les voyageurs en Aquitaine et en Midi-Pyrénées

C'est le système ferroviaire de l'Aquitaine et de Midi- Pyrénées dans son ensemble qu'il importe de moderniser et de développer tant pour les voyageurs que pour le fret.

En parallèle à la procédure de concertation pour les projets de LGV, il importe de montrer comment l'Etat, les Régions, RFF, la SNCF et les autres opérateurs ferroviaires de transport vont dynamiser le territoire de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées en développant le réseau ferroviaire existant par la coordination des liaisons TGV/SR-GV/TER. »

Lire l'intégralité : => [le compte-rendu](#)

Vous voyez que l'on ne force pas le trait quand on parle de « pseudo concertation » !

➤ Les jeunes mobilisés contre la ligne nouvelle

Les jeunes organisent des rassemblements contre la LGV les 3 premiers vendredis du mois d'août à 20h ! Des tracts seront distribués aux passants. Premier rendez-vous vendredi 5 août place Louis XIV à Saint Jean de Luz.

Leur slogan : NON à la LGV !! Protégeons notre terre et notre environnement ! Venez nombreux les soutenir !

➤ **A lire**

Un excellent article du « Canard enchaîné » sur le scandale du financement des LGV par les Partenariats Public Privé (PPP). La presse nationale commence à s'emparer du sujet de la construction des LGV et dénonce leur financement, le coût démesuré pour le déplacement de quelques voyageurs (moins de 10% des usagers du train. En résumé tout ce que nous dénonçons depuis des années !

=> [lire l'article](#)

**La mobilisation continue plus que jamais !
Dites vous bien QUE RIEN N'EST JOUÉ !
Le PROJET BAT DE L'AILE !
ROUSSET LE SAIT BIEN, IL SE DÉMÈNE MÊME EN VACANCES !**

- **Attention les sondages risquent de reprendre à la rentrée**
Au moindre doute : contactez membres des comités de vigilance
(=> [leurs coordonnées](#))

**DONNEZ VOTRE NUMERO DE PORTABLE A NIVELLE BIDASSOA POUR
RECEVOIR LES SMS D'ALERTE => nivellebidassoa@gmail.com
A NOTRE APPEL SOYEZ PRÉSENT SUR LES POINTS DE SONDEGES**

- **Ralliez de nouvelles personnes à notre cause et faites les adhérer à Nivelles Bidassoa => [Bulletin d'adhésion](#)**
- Signez et faites signer à vos parents et amis. => [la pétition](#)
- Demandez nous banderoles et autocollants pour pavoiser vos maisons, vos propriétés, celles de vos voisins et vos voitures.

NIVELLE BIDASSOA
Association loi de 1901
w641001523 nivellebidassoa@gmail.com
Siège social chez M. Pantxo Tellier
770 chemin Kampobaïta
64122 URRUGNE

BULLETIN D'ADHESION

NOM : PRENOM :
ADRESSE :

CODE POSTAL : VILLE :

Adresse électronique :

.....

(Écrire lisiblement, merci d'avance)