

Total	216 Voyag : 68 March : 148	216 Voyag : 140 March : 76	228 Voyageurs : 162 March : 66 + 110 Ast-Irun
--------------	---	---	--

AF : Autoroute ferroviaire ; TC : Transport combiné

Cette dernière étude capacitaire permet d'augmenter légèrement le trafic fret, uniquement sur le réseau conventionnel (il passerait de 92 trains journaliers prévus initialement à 110) et l'ensemble de ce trafic basculerait sur la « variante » à l'étude Astigarraga- Irun puis à terme vers la nouvelle voie au nord de la Bidassoa ? Si l'on conserve les 34 trains pour Pasaia et Gaintzurizketa ce seront donc **142 trains susceptibles de traverser la Bidassoa, 2 sens confondus, au lieu de 124.**

5.2) en Aquitaine

La capacité maximale de l'Y basque et du réseau conventionnel (avec le matériel RENFE) mis aux normes UIC permettra le franchissement de la Bidassoa à 124 trains de fret (54 autoroute ferroviaire + 70 Transport Combiné), dans les 2 sens.

Il faut préciser que les trains de fret combiné sont des trains courts issus du réseau conventionnel espagnol non circulables sur le Y et recomposables afin de diminuer leur nombre. Actuellement ils sont au nombre de 22 avec une tendance forte à la baisse pour le fret ferroviaire dans son ensemble des 2 côtés de la Bidassoa.

Rappelons que la **capacité de la ligne existante est de 264 à 320 en saturation.**

- Si le pont sur l'Adour est mis à 3 voies et non à 2, les 27 trains Bayonne Pau et les 9 trains Bayonne St Jean Pied de Port libèrent autant de sillons sur la ligne Bordeaux Hendaye.

Une autre alternative pourrait être envisagée : la non destruction et réhabilitation du « Pont Eiffel » actuel pour qu'il puisse accueillir le trafic limité de Bayonne-Pau et Bayonne-St Jean Pied de Port, l'option 3 voies n'ayant pas été retenue et ce sans aucune explication !

Circuleraient alors sur cette ligne :

- 44 trains de voyageurs actuels (15 TGV, 21 TER, 5 intercités, 3 Lunéa en cours de suppression)
 - 124 trains de fret courts (capacité maximum des réseaux Y basque et Renfe)
- **Soit 168 trains**

Rappelons l'objectif de l'Espagne :

« 8%. El objetivo, una vez adaptadas las vias, consistiría en pasar del actual 4% de peso del transporte de mercancías por ferrocarril en el estado al 8% (Francia y Alemania superan el 10% »⁶⁴»

“8%. L'objectif, une fois les voies mises aux normes, consisterait à passer des 4% actuels (en net déclin) du transport de marchandises dans l'Etat espagnol à 8% (La France et l'Allemagne dépassent les 10%).

- Si le pont sur l'Adour est mis à 2 voies, les 36 trains (Bayonne Pau et Bayonne St Jean Pied de Port) viennent interférer sur la ligne.
- Ce seront alors **204 trains** qui circuleront.

⁶⁴ <http://www.diariovasco.com/v/20101214/al-dia-sociedad/euskadi-aquitania-lideran-lobby-20101214.html>

- Si la région réclame 80 TER ce sont 59 trains supplémentaires selon la définition que l'on donne aux TER. La fréquentation de la ligne sera alors de 263 trains. On s'approche ainsi de la saturation ce qui explique cette demande insensée de la part de la Région.

6 - La Concertation

Dès le début du débat public, RFF a attiré la suspicion en sous-estimant les coûts et en surestimant les trafics dans les études préliminaires. Les objections, les suggestions et les propositions diverses faites par les élus de terrain, la population, les ONG ont été traitées avec le plus grand mépris.

En 2009, une centaine de réunions dites « de concertation » ont été organisées mais elles sont restées de simples réunions d'information. Le projet de LGV Aquitaine a été élaboré sans respecter la convention Aarhus signée par la France en 1998. Cette convention prévoit la participation du public à la prise de décisions ayant des incidences sur l'environnement.

Face à la fronde des opposants, RFF a commandé une étude au cabinet de conseil Arenes.

Le constat est sans concession : « les acteurs locaux ont le sentiment d'avoir été floués, trompés par un débat « caution » où tout était joué d'avance. Au final ils se sont sentis méprisés, victimes des « manipulations » du maître d'ouvrage. »

La voix citoyenne s'est exprimée dans des référendums populaires organisés dans les villes du tracé. Avec des taux de participation très proches de ceux des élections « officielles » les populations ont répondu « Non à la LGV » à 90,47% ! Une pétition contre la LGV recueille plus de 22 700 signatures.

12 000 personnes descendent dans la rue, à Bayonne en 2009, elles sont 15 000 en 2010 à Hendaye puis à Bayonne avec 130 tracteurs.

Ce rejet s'est manifesté aussi lors des différentes « consultations du public » organisées par RFF : plus de 87% des personnes interrogées étaient opposées au projet.

Un projet de développement durable s'appuie nécessairement sur un mode de concertation plus abouti entre la collectivité et ses élus. Il repose en fait sur une nouvelle forme de gouvernance, où la mobilisation et la participation de tous les acteurs de la société civile aux processus de décision doivent prendre le pas sur l'octroi d'informations parcellaires par une administration. Il entend promouvoir la démocratie participative et rénover l'approche citoyenne. La réussite d'une politique d'aménagement durable passe ainsi par le respect d'exigences de transparence et de participation des citoyens.

Dans l'élaboration du projet LGV « le déficit démocratique » est patent.

RFF ne cesse de communiquer sur la concertation qu'il organise et s'en fait une très haute idée, il suffit de consulter son site internet⁶⁵. Qu'y lit-on ? « Réseau Ferré de France place la concertation au cœur de ses relations avec les autres acteurs concernés, en s'appuyant sur une logique participative (...) En outre, le droit à l'information et à la participation du public concernant les projets qui affectent leur cadre de vie prend une place croissante dans la réglementation. Les pratiques des maîtres d'ouvrages accompagnent ces évolutions et les processus de décision se démocratisent (...) La concertation alimente, modifie, améliore la vision de la problématique, la vision du besoin, la vision du projet de RFF. »

La réalité est toute autre.

Dès le début du débat public, RFF a attiré la suspicion en sous-estimant les coûts et en surestimant les trafics dans les études préliminaires. Les objections, les suggestions et les propositions diverses faites par les élus de terrain, la population, les ONG ont été traitées avec le plus grand mépris. Cette attitude autoritaire, « autiste » même, et passablement

⁶⁵ Référence internet :

http://www.rff.fr/?page=gtext&id_article=308&lang=fr

arrogante, est dénoncée régulièrement par les associations et les élus qui sont en droit d'exiger, au lieu d'une simple information incomplète et tardive, une réelle concertation.

Depuis, rien n'a changé chez RFF.

En 2009, une centaine de réunions dites « de concertation » ont été organisées mais elles sont restées de simples réunions d'information. L'avis des participants aux groupes de travail n'est pratiquement jamais pris en compte. Des documents sont demandés à plusieurs reprises par les associations, RFF en prend bonne note et ne les communique jamais.

Ainsi, il a été demandé que soient étudiés les raccordements du Centre Européen de Fret de Mouguerre à la ligne nouvelle, et que cette fonctionnalité soit qualifiée d'*indispensable* dans le programme des GPSO. En février 2011, lors d'une réunion, en présence du CADE, RFF fait part de sa décision de ne pas raccorder le centre de fret : « *Les prévisions de trafic ne le justifient pas, le projet est passé d'une phase abondante en 2006 à un affinement en 2010* » ! Etrange position alors qu'une des raisons de la construction de la ligne est la soi-disant explosion future du trafic marchandises.

Le 11 janvier 2010, Dominique Schmitt, préfet coordonnateur, réunit le comité de pilotage des GPSO à Bordeaux. Sont également présents à cette réunion Alain Rousset et Martin Malvy, présidents des Région Aquitaine et Midi Pyrénées. Le comité doit se prononcer sur un fuseau de 1000 mètres de large à partir des périmètres d'étude arrêtés au cours des réunions précédentes. À mi-journée, le fuseau retenu pour les deux lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, et proposé au ministre, est divulgué « officiellement » à la presse. Pour les associations, ce n'est pas une surprise, car ce fuseau était consultable sur Internet depuis trois jours ! Ainsi, les décisions sont annoncées par RFF sur son site avant même la réunion de l'instance de concertation qui est censée les prendre.

Autre exemple : les élus de trois communautés de communes de la côte basque ont commandé au cabinet suisse Citec une étude capacitaire de la ligne actuelle entre Bayonne et la frontière. Les conclusions sont sans surprise : la ligne est capable d'accueillir les prévisions de trafic pendant au moins 50 ans moyennant quelques aménagements mineurs. Elles sont rendues fin août 2010 et communiquées aussitôt à RFF.

À l'initiative des trois intercommunalités, une confrontation des études est organisée le 6 novembre 2010 avec les techniciens de Citec et de RFF. Michel Hiriart, l'un des présidents des communautés de communes, l'atteste : « *RFF s'est montré incapable d'apporter la contradiction au terme d'une réunion de trois heures.* » Le 23 décembre, RFF rend officielle, par voie de presse⁶⁶, sa fin de non-recevoir sur la contre-étude Citec. C'est ce communiqué de presse que le président de la région Aquitaine qualifiera de « *réponse technique argumentée* ».

Devant l'hostilité grandissante des populations, RFF en vient à vouloir gagner la bataille de l'opinion par des opérations de pure propagande. Selon un sondage IFOP⁶⁷ commandé par RFF, les nouvelles LGV recueilleraient l'adhésion de 89% des habitants du Sud-Ouest.

Dans un communiqué de presse, relayé par la Région Aquitaine, RFF se félicite d'y voir « *l'appréciation très majoritairement positive des habitants du Sud-Ouest* ». Mais en fait, ce sondage porte sur... l'opinion des sans - opinion : 64% des personnes interrogées déclarent ne pas savoir en quoi consiste le projet et 46% des personnes interrogées pensent qu'il s'agit de « moderniser les voies existantes » !

À plusieurs reprises, les maires des trois intercommunalités ont tenté de rencontrer les ministres en charge du dossier : François Fillon, chef du gouvernement, Jean-Louis Borloo, ministre de l'Écologie et du Développement durable ou Dominique Bussereau, ministre des Transports. Ils n'ont jamais été reçus que par des conseillers techniques ou un directeur de cabinet.

Pour dénouer la situation, les élus demandent au gouvernement la nomination d'un médiateur afin de rapprocher les points de vue entre ceux qui prônent la construction d'une ligne nouvelle et ceux qui réclament l'aménagement de la ligne actuelle.

⁶⁶ Référence internet :

http://www.gpsso.fr/communiqu%C3%A9_presse_22dec09.pdf

⁶⁷ Référence internet : http://www.gpsso.fr/rapport_sondage_ifop_2010.pdf

Le 1^{er} février 2010, le Premier ministre nomme finalement Mme Marie-Line Meaux inspectrice générale de l'administration et du développement durable. Sa mission est de « définir, en lien étroit avec les élus locaux, les associations et les populations, la meilleure insertion possible de la nouvelle ligne ferroviaire » !

Ainsi, ce projet de LGV Aquitaine est élaboré sans respecter la convention Aarhus⁶⁸ pourtant signée par la France en 1998. Cette convention prévoit la participation du public à la prise de décisions ayant des incidences sur l'environnement. Les citoyens sont incités à intervenir dès le début d'une procédure d'aménagement, « *c'est-à-dire quand toutes les options et les solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence* ». Le résultat de cette participation doit être pris en compte dans la décision finale, laquelle doit faire également l'objet d'une information.

En somme, les débats préalables devraient prendre en compte les contre-expertises et toutes les options ou alternatives possibles avant toute décision. On en est si loin !

Une politique des transports doit se fonder sur des choix rationnels et non sur des solutions technologiques. La population est favorable aux transports ferroviaires, mais la construction d'une ligne à grande vitesse est une option *a priori* qu'elle refuse avec la plus grande énergie, parce qu'elle ne répond pas aux besoins quotidiens de mobilité des citoyens et qu'elle s'adresse à une frange très minoritaire d'entre eux.

Pour faire aboutir les GPSO, RFF et la Région Aquitaine mobilisent tous les moyens de communication à leur disposition et se livrent à un matraquage médiatique qui ressemble à de la propagande de bas étage. À la place des faux-semblants, des pseudo-concertations et des médiations biaisées, il nous semble qu'un vrai débat contradictoire aurait dû s'instaurer, laissant un espace d'expression aux associations opposées au projet. Lors de ce débat, les associations auraient formulé de meilleures solutions que celles retenues *a priori*.

6 - 1) Observations du cabinet Arenes⁶⁹

Face à la fronde des opposants, RFF a commandé une étude au cabinet de conseil Arenes. Celle-ci « propose une stratégie de concertation et des recommandations pratiques pour la mettre en œuvre. »

● Le constat est sans concession :

« En Aquitaine, l'Etat et des grandes collectivités ont subi plusieurs échecs de projets de grandes infrastructures liés aux conflictualités qu'ils ont générées (...) Pour chacun de ces projets, l'Etat ou des grands élus ont avant tout usé de leur légitimité politique pour justifier ces réalisations. **La conflictualité s'est accrue au fur et à mesure que la justification technique apparaissait défailante** (...) »

Sur l'ensemble des projets d'infrastructures qui ont été élaborés sur le territoire concerné par l'étude, la place de la concertation demeure relativement faible. Globalement, la question de l'opportunité n'est pas abordée et la concertation est davantage envisagée et pratiquée comme un outil au service de la négociation du passage ou de la réalisation de l'infrastructure en question. A cela se rajoute l'effet néfaste d'une légitimité construite à travers le soutien politique au projet, celle d'un intérêt général dicté par le haut (...)

L'histoire de la discussion publique du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne fait écho à cette description historique. Projet justifié à partir des prévisions de trafics et de la nécessité de répondre à une urgence capacitaire, il n'a pas résisté à l'identification par ses opposants de failles argumentaires. Dévoilée aux yeux de tous lors du débat public, cette victoire argumentaire a fait d'autant plus apparaître arbitraire la décision de poursuivre le projet prise par RFF (...)

La configuration des rapports entre RFF et les acteurs est fortement teintée de méfiance et de suspicion réciproque. Aujourd'hui, la controverse ouverte pendant le débat public, et jamais refermée, est présente chez de nombreux acteurs. Le choix de réaliser la ligne nouvelle à l'est est perçu par les opposants aquitains comme une provocation. Une partie des élus locaux

⁶⁸ Référence internet de la convention d'Aarhus :

<http://www.unece.org/env/pp/documents/cep43f.pdf>

⁶⁹ Référence internet :

<http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/document/arenegpso.pdf>

impactés se sentent démunis face à une justification défailante et controversée (...) Par ailleurs, en connaissance des attentes des acteurs, les services attendus des **GPSO apparaissent encore largement indéfinis**, notamment sur le tronçon Bordeaux-Espagne (...) L'absence de priorisation des fonctionnalités traduit les tensions sur la vision des services entre les territoires et des dissensus sur les perspectives de trafic (...) De fait, concernant le développement du fret, si un discours consensuel est maintenu sur sa nécessité, il n'apparaît plus comme une priorité dans les fonctionnalités attendues des projets ferrés (...) Les acteurs ont également montré qu'ils étaient prêts à discuter des fonctionnalités et de l'aménagement de la ligne existante. La concertation aurait donc tout intérêt à travailler la question des fonctionnalités, et en priorité sur celles de la ligne existante, puisque c'est celle qui recevra en premier les travaux d'aménagement.

Nous voulons ici cibler tout particulièrement les futures discussions sur la définition des travaux sur la ligne existante Bordeaux-Hendaye. Elles peuvent être l'occasion de donner des objectifs quantitatifs et qualitatifs à la ligne actuelle (vitesse des trains voyageurs et augmentations des sillons), et dans le même temps de regarder si elle peut répondre aux objectifs globaux que le COPIL assigne au tronçon Bordeaux-Espagne. »

• La conclusion est sans appel : *« Le principal enseignement du recueil des attentes des acteurs vis-à-vis de la concertation tient dans le fait que les acteurs locaux ont le sentiment d'avoir été floués, trompés par un débat « caution » où tout était joué d'avance. Au final ils se sont sentis méprisés, victimes des « manipulations » du maître d'ouvrage. Etant donné le climat de tension que cela a généré, rien ne serait pire pour RFF que de reproduire ou même, de donner l'impression de reproduire, ce genre de pratiques. Il est primordial que les acteurs aient le sentiment que les choses ne se jouent pas ailleurs, que cette concertation n'est pas un « alibi », auquel cas non seulement RFF ne gagnera pas en légitimité dans la conduite de la concertation mais la concertation va produire de la contestation. »*

Observations ou pas, RFF a continué comme par le passé...

6 - 2) Les référendums la pétition, les manifestations

La contestation a pu se mesurer lors des nombreuses **réunions d'information** tenues conjointement par les associations et les élus sur les villes du tracé : Mouguerre, Villefranque, Saint Pierre d'Irube, Lahonce, Ustaritz, Bassussarry, Arbonne, Ascain, Ciboure, Urrugne. Mais la mobilisation dépasse les limites des communes impactées par le fuseau : des réunions se tiennent aussi à Bayonne, Biarritz, Sare, Saint Palais, Mauléon...Les témoignages de cette mobilisation sont présents au quotidien et font désormais partie du paysage : tags sur les chaussées, banderoles sur les clôtures et le long des routes, vignettes autocollantes sur les voitures, etc.

La voix citoyenne s'exprime aussi dans les urnes. Lors des dernières **élections régionales** le CADE donne, pour le premier tour, une recommandation : « Pas de voix aux pro-LGV », et liberté de vote au second tour. Ces recommandations, visant à sanctionner les listes UMP, PS et FN, sont particulièrement suivies dans les villes du tracé, avec des résultats inhabituels pour Europe Ecologie et les partis nationalistes basques. Les résultats du deuxième tour des Régionales au Pays basque, et même sur Bayonne, Anglet et Biarritz, font apparaître une forte perte de voix et de pourcentage au détriment du président sortant. L'observation attentive des résultats permet de mesurer combien l'affirmation, selon laquelle « les Aquitains ont tranché pour la LGV », est erronée.

Lors du premier tour de cette consultation, sont organisés des « **référendums populaires** » dans neuf villes du tracé, cinq autres villes s'étant déjà prononcées lors des scrutins des municipales de 2008 et des européennes de 2009. Les résultats se passent de tout commentaire, avec des taux de participation très proches de ceux des élections « officielles ». Les populations concernées ont autant exprimé leur volonté d'être consultées que leur opposition massive aux LGV. Au total, 15 412 personnes ont répondu « Non à la LGV » soit 90,47% !

Villes	Inscrits	Votants	Blancs- Nuls	Exprimés	OUI	NON
Biriatou	764	327	3	324	12	312
Urrugne	6584	2865	24	2841	238	2633
Ascaïn	3178	1280	14	1266	82	1184
St Pée s/ Nivelle	4052	1364	18	1346	105	1241
Ahetze	1178	535	8	527	44	483
Arbonne	1408	569	6	563	79	484
Arcangues	2579	781	9	772	60	712
Bassussarry	1185	755	4	751	90	661
St Martin de Seignanx	3643	1299	31	1268	275	993
Lahonce (1)	1711	613	8	605	104	501
St Pierre d'Irube (1)	3531	1184	9	1175	86	1089
Villefranque (1)	1676	729	9	720	44	676
Mouguerre (2)	3644	2300	25	2275	198	2077
Ustaritz (2)	4355	2622	30	2592	206	2386
TOTAL	38784	17233 43,92%	198	17035	1623 9,52%	15412 90,47%

(1) Scrutin en mars 2008 : élections municipales

(2) Scrutin en juin 2009 : élections européennes

Résultats du « référendum » sur la LGV au Pays basque

L'ampleur de ce rejet se mesure avec une **pétition**⁷⁰ en ligne sur internet qui recueille à ce jour plus de 22 800 signatures.

Il s'apprécie aussi à travers les manifestations. Plusieurs **grands rassemblements** se sont succédés sur la Côte basque, toujours avec la présence des élus de terrain. Citons celui de Bayonne, le 17 octobre 2009, où 12 000 personnes descendent dans la rue pour dire : « Non à la LGV Oui à l'aménagement des voies existantes » et celui d'Hendaye, le 23 janvier 2010 qui réunit 15 000 participants, avec des délégations d'autres régions de France, d'Espagne, d'Italie. À Hendaye, le monde paysan est représenté par 77 tracteurs en tête de cortège. Ce rassemblement transfrontalier du 23 janvier 2010 est tout un symbole car, c'est ce même jour qu'est élaborée et signée la « **Charte d'Hendaye** ». Cette charte a été ratifiée et signée par plus de 120 associations et collectifs⁷¹.

⁷⁰ Texte de la pétition :

« Comme les 6729 personnes qui se sont exprimées au Pays Basque lors des référendums de Lahonce, Mouguerre, St Pierre d'Irube, Ustaritz et Villefranque (soit 91,34% du total des votants) nous disons non à une nouvelle LGV et oui à l'aménagement des voies existantes. Ce projet a été jugé non rentable par des experts indépendants lors du débat public, il a également été infirmé par le rapport de l'école de Lausanne, le rapport du conseil d'analyse sociale et par la Cour des Comptes qui préconisent la modernisation des voies existantes.

Il n'apporte rien ni en service public ni en temps gagné.

Il défigure l'ensemble des communes traversées.

Il est donc inacceptable.

C'est pourquoi, massivement nous devons dire NON à la nouvelle LGV. La seule solution c'est l'aménagement des voies existantes ! »

Site internet :

http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/repertoirepetition/phppetition/index.php?petition=1/&pour_voir=oui

⁷¹ <http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/document/Charte/signatairescharte.pdf>

Déclaration commune du 23 janvier 2010 dite Charte d'Hendaye

Cette déclaration a été élaborée par des associations et mouvements de différents Etats membres de l'Union Européenne (France, Espagne, Italie) qui luttent contre la construction de nouvelles lignes ferroviaires LGV (Lignes à Grande Vitesse) et de Lignes dédiées fret rapide à grande capacité, et qui se rassemblent aujourd'hui pour unir leurs forces et mieux faire entendre leurs voix, les problématiques étant partout les mêmes. L'opposition dépassera donc désormais le cadre local pour devenir européenne.

Nous, citoyens et citoyennes, associations et mouvements de différents états (Italie, France, Espagne) en lutte contre les projets de LGV et de Lignes dédiées fret rapide à grande capacité

Nous constatons tous que :

- ces projets constituent pour les territoires traversés un désastre écologique socio-économique et humain : destruction de zones naturelles et de terres agricoles, nouveaux couloirs de nuisances et dégradation de l'environnement avec impacts négatifs importants pour les riverains,

- ces projets sont incapables de se traduire en une participation de la population dans les prises de décision. Nous dénonçons l'opacité avec laquelle agissent les gouvernements et les administrations face au profond désaccord social qu'ils suscitent, et leurs mépris des arguments et des propositions des citoyens,

- la justification officielle de la construction de ces nouvelles lignes se fait

systématiquement sur des hypothèses de trafics et de rentabilités socio-économiques fausses ainsi qu'une sous-estimation des coûts de réalisation pour mieux « vendre » un projet dont l'utilité réelle n'est pas démontrée ; de nombreuses études ont mis en évidence au contraire la non pertinence de ces projets en termes économiques et sociaux (Rapports Essig en Bretagne, Bermejo au Pays Basque Sud, Citec au Pays Basque Nord, Brossard 1998 et Ponts et Chaussées 2003 en Rhône-Alpes, Cahiers de l'Observatoire Technique de la Lyon - Turin en Italie - organisme italien), ainsi que les rapports des Cours des Comptes française et italienne,

- la priorité octroyée aux LGV se fait, avec un coût colossal, au détriment du trafic de proximité et de la priorité au maintien et au développement des réseaux ferroviaires existants, qui ne sont ni entretenus ni optimisés pour développer un transport de fret permettant d'irriguer les territoires et un service public de transport en commun accessible à tous,

- la construction des LGV s'inscrit dans une recherche perpétuelle de création de grandes infrastructures (autoroutes, agrandissement des aéroports, super ports...) et est contraire à la notion de développement durable. Nous contestons l'expansion aberrante des transports déchaînée par le capitalisme globalisé qui ne permet pas un développement local uniforme, mais au contraire favorise la concentration anormale des trafics et des productions et la délocalisation sauvage.

Nous demandons tous :

- à la Commission Européenne et au Parlement Européen en tant que moteurs des politiques des transports à moyenne et longue distance au niveau de l'Union Européenne, l'ouverture d'une réflexion sur l'absurdité et la non nécessité des grandes infrastructures (LGV, autoroutes, agrandissement des aéroports, super ports...) et une révision profonde de la stratégie de l'UE relative aux transports européens (TEN-T Trans European Network - Transports).

- aux Gouvernements de la France, de l'Italie et de l'Espagne l'arrêt immédiat des travaux et projets de LGV pour entamer un véritable débat public uniforme à niveau

européen sur le modèle de transport, d'aménagement du territoire et de société sous-jacent à ce développement effréné des LGV.

Nous affirmons que des solutions sont à chercher dans :

- la régénération, l'entretien et l'optimisation des voies existantes, qui est la solution alternative la plus acceptable d'un point de vue environnemental, et à un coût financier bien moindre

que la construction de nouvelles lignes, et qui correspond à la mise en œuvre en France de l'article 1 de la loi Grenelle Environnement du 3 août 2009 (solution préconisée aussi par le « Livre Blanc de Delors »).

- la décroissance des transports, liée à une transformation profonde du modèle économique et social, en faisant notamment de la proximité et relocalisation de l'économie une priorité,

- la restitution en dernier recours de la capacité de décision aux populations directement concernées, fondement d'une authentique démocratie et autonomie locale face à un modèle de développement imposé.

Le 11 décembre 2010, plus de 15 000 opposants précédés de 130 tracteurs se rassemblent à nouveau à Bayonne avec un slogan commun : « Non aux LGV et au gaspillage, Oui à la rénovation de l'existant ! » Cette manifestation se déroule dans le cadre d'une « Journée européenne contre les projets inutiles⁷² » organisée par des dizaines d'associations anti-LGV, dans plusieurs régions de France, d'Allemagne et d'Italie.

6 - 3) Les Consultations RFF

Ce rejet s'est manifesté lors des différentes « consultations du public » organisées par RFF : plus de 87% des personnes interrogées étaient opposées au projet.

- Une première consultation s'est déroulée du lundi 4 au samedi 30 octobre 2010. Les habitants des communes concernées par le fuseau de 1 000 mètres sont invités à donner leur avis... sur le dispositif de consultation mis en place par RFF, et à faire des suggestions et des propositions afin de l'améliorer. Les résultats sont décevants : à peine 250 avis exprimés.

- Pour le 2^{ème} temps de consultation, RFF renforce massivement son dispositif. Qu'on en juge : 300 000 exemplaires de la lettre d'information GPSO N°7⁷³ sont distribuées, des encarts sont publiés dans la presse locale, des affichettes d'information sont placardées dans les lieux publics (mairies, commerces..).

Les associations opposées à la nouvelle ligne y participent en répondant à l'unisson : « *Un seul tracé, l'aménagement des voies existantes* ». Pour les seules Pyrénées Atlantiques, ce sont 700 contributions papier et un millier de réponses par internet qui sont envoyées. RFF titre triomphalement dans sa lettre d'information de janvier 2011⁷⁴ : « 3 581 avis reçus ». Le résultat est édifiant : 62,4 % des interrogés répondent que « *La seule hypothèse de tracé qui convienne est l'aménagement des voies existantes* » ; 96 % estiment que la liste des enjeux proposée est insuffisante et 97 % déclarent que la liste des objectifs n'est pas non plus suffisante.

- **Lors de la troisième consultation**, 6 601 avis enregistrés. 5 789 soit 87,7% sont contre « l'opportunité » d'une voie nouvelle.

⁷² Actions menées ce jour-là :

<http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/document/manif11122010/autresactionsfrançaises.pdf>

⁷³ Référence internet : http://www.gpsso.fr/lettre_numero_7.pdf

⁷⁴ Référence internet : http://www.gpsso.fr/lettre_numero_8.pdf

Sur les 6 601 avis enregistrés par RFF, 812 portaient sur l'objet de la consultation, 5 789 sur l'opportunité du projet.

Les avis exprimés sur l'opportunité du projet proposent en particulier la modernisation des lignes existantes comme alternative à la réalisation des lignes nouvelles. Ils ont pour la plupart été rédigés de la façon suivante, sur la base d'une réponse pré-établie proposée par des associations :

- *Etes-vous d'accord avec l'analyse de RFF ?* Non.
- *Pour vous, quelle est l'hypothèse de tracé la plus favorable ?* La modernisation des lignes existantes.
- *Pour quelles raisons ?* Environnementales, fonctionnelles, technico-économiques.
- Copie de ma réponse fournie aux associations.

Extrait du bilan du 3^e temps de la consultation du public (9 au 21 mai 2011)⁷⁵

« Parmi eux, 800 participants nous ont fait part de remarques constructives, qui vont permettre d'enrichir de manière efficace les études sur le tracé :

- 23% des participants sont d'accord avec l'analyse de RFF et avec sa préconisation d'hypothèse de tracé à approfondir
- 77% des participants ont fait des remarques et propositions sur l'hypothèse de tracé préconisée par RFF :
 - 33% proposent des ajustements de l'hypothèse de tracé préconisée par RFF ou préfèrent une autre hypothèse de tracé étudiée mais non préconisée par RFF
 - 67% remettent en question l'hypothèse de tracé préconisée par RFF (les mesures d'insertion en particulier) ou font de nouvelles propositions (longer les infrastructures existantes...).

● Réalisée en octobre-novembre 2011, la 4^e consultation de RFF a livré ses résultats en mai 2012. Bien tardivement ! A plusieurs reprises, nous avons réclamé la publication de ceux-ci auprès du garant. Cette consultation n'a pas été prise en compte ni par le COPIL ni par l'approbation ministérielle.

Pour le tracé optimisé proposé, **sur 5 629 avis retenus** (dont 3 551 du Pays Basque), **5 472 (97,2%) se prononcent contre le projet** et sont donc écartés de l'analyse et seulement 157 avis examinés (2,8%) se disent favorables.

A l'issue de ces « consultations du public » les populations concernées confirment qu'elles sont massivement contre le projet.

Devant le mur d'indifférence, d'arrogance et d'incompréhension qui se dresse devant elles, les populations se sentent méprisées. Il est à craindre qu'à force de ne pas vouloir les écouter, les pouvoirs publics transforment une protestation légitime en colère véritable.

● **Le compte rendu des garants de la concertation** pour la période juillet-décembre 2011⁷⁶ est particulièrement éloquent. En voici quelques extraits :

Concernant **le fonctionnement des instances de concertation** « *En termes de participation des acteurs, les appréciations sont mitigées. Quantitativement, elle a été variable selon les groupes de travail. Qualitativement, nous devons encore souligner, l'absence d'opérateurs essentiels (notamment la SNCF, les chargeurs, les opérateurs ferroviaires de proximité, de transport combiné, d'autoroute ferroviaire, de transport routier).* »

Effectivement c'est gênant car cela prouve que bien peu de personnes veulent participer à la réalisation d'un projet inutile ou alors que ce projet ne mérite pas qu'on s'y intéresse tellement il est « plombé ».

Les garants relèvent ensuite « **Les ambiguïtés de la consultation du public** »

⁷⁵ http://www.gpso.fr/bilan_consultation_temps_3.pdf

⁷⁶ http://www.gpso.fr/CR_garants_6_decembre_2011.pdf

« Au regard des moyens déployés, les résultats peuvent être jugés, au premier abord, ambivalents et, en seconde analyse, décevants.(...) La consultation, telle qu'envisagée et conçue par RFF, a été détournée de son esprit et de son objet. Elle a été l'occasion d'une manifestation, orchestrée par l'utilisation de la capacité de sensibilisation et de mobilisation qu'offrent les réseaux sociaux, d'hostilité au projet de réalisation d'une ligne nouvelle et de revendication d'une utilisation des lignes existantes rénovées. »

*« Ce processus de détournement et de retournement de la consultation, hautement prévisible, marque toutes les limites de l'exercice et de la méthode développée »
C'était bien là notre objectif !*

Enfin ils soulignent qu' *« au Pays Basque, des questions toujours en attente de réponse »*
« Parmi les oppositions, celle du Pays Basque au sud de Bayonne reste toujours très présente avec un questionnement permanent sur la nécessité d'une ligne nouvelle (...) les questions "de bon sens" sur les trafics ferroviaires observés et attendus restent encore des éléments majeurs de blocage (...) Les opposants à la ligne nouvelle pour la partie de l'itinéraire au sud de Bayonne avancent des arguments auxquels il importe de répondre tout particulièrement en définissant très concrètement les objectifs visés par la construction d'une ligne nouvelle au sud de Bayonne. »

Et s'interrogent :

« N'est-il pas compréhensible que l'on puisse s'interroger :

- sur le réalisme d'une perspective de tonnage de fret ferroviaire qui passerait de 1,5 million de tonnes par an aujourd'hui à plus de 20 millions de tonnes d'ici une vingtaine d'années ? Sauf à le justifier par des projets de transfert modal de la route vers le rail élaborés avec des opérateurs de transport de fret (chargeurs, opérateurs ferroviaires de proximité, opérateurs de transport combiné, autoroute ferroviaire, opérateurs de transport routier ...).

- sur le réalisme de l'ambition annoncée de 40 à 50 sillons par jour et par sens pour le transport régional de voyageurs à échéance de 2020 ? Sauf à démontrer la planification financière d'un tel programme. »

7 - Le Financement

5,7 milliards pour Bordeaux-Toulouse, 7,8 milliards pour la Bordeaux-Espagne (valeurs 2010). Des coûts qui ne cessent d'évoluer. Ainsi entre 1997 et 2009, la LGV Tours Bordeaux a vu son coût multiplié par 2,8 !

En finançant de tels projets les collectivités territoriales s'endettent durablement. Pour la seule LGV Tours-Bordeaux, la part de la Région Aquitaine est de 306 millions d'Euros (valeur 2009) celle du conseil général des Pyrénées atlantiques de 80 millions d'euros et l'ACBA de 25 millions d'euros.

Pour un habitant du Pays basque Il en coûtera au minimum 4 880 Euros par foyer fiscal, dont 2 690 Euros d'intérêts.

Une étude réalisée par le Cercle des transports sur le poids budgétaire du transport préconise de « différer tous les investissements de développement du réseau ferré national qui ne sont pas déjà engagés façon irréversible ». La conclusion est sans appel :

« Si rien n'est fait pour limiter cette « dérive déficitaire », c'est à l'horizon 2030 un montant cumulé de 130 milliards d'euros supplémentaires qui alourdirait le montant de la dette publique ou nécessiterait autant de prélèvements fiscaux supplémentaires ».

L'Etat a recours à des subterfuges de type PPP (Partenariat Public Privé), des montages hautement toxiques aux conséquences financières imprévisibles dénoncées par la Cour des comptes en 2008 : « les PPP des surcoûts très importants pour l'État ».

L'État, RFF et les collectivités locales, co-financeurs, ne perçoivent aucune redevance (les péages ferroviaires). Le partenaire privé récupère sans aucun risque 100% des produits de la concession. « On nationalise les coûts et on privatise les recettes... »