

**Remise de la Charte d'Hendaye
Delivery of the Charter of Hendaye**

**aux Membres du Parlement Européen
to the Members of the European Parliament**

18 mai 2010 - the 18th of May 2010

Strasbourg

**Contribution de la délégation des signataires de la
France**

**Contribution of the delegation of signatories
from France**

**Ce document est téléchargeable sur le site :
You can download this document on :**

www.voiesnouvellestgv.webou.net

Version française

<u>Introduction : La forte opposition des populations</u>	<u>p.3</u>
<u>Partie 1 : L'opacité des décisions et les justifications erronées.....</u>	<u>p.5</u>
A: Extraits du Rapport de la Cour des Comptes (2008).....	p.5
B . Quelques exemples	p.6
C. Les sur-estimations du trafic et des prévisions d'évolution.....	p.7
D. Les coûts sous estimés et le problème des modes de financement.....	p.9
E. La convention d'Aarhus	p.10
<u>Partie 2 : Les dégâts des Lignes à Grande Vitesse et fret grande capacité.....</u>	<u>p.12</u>
A . Les effets de la Grande Vitesse sur l'assèchement des territoires.....	p.12
La disparition des trains entre villes moyennes.....	p.12
La disparition du fret de proximité.....	p.13
B. Les dégâts environnementaux.....	p.14
C Le bilan Carbone.....	p.17
<u>Conclusion</u>	<u>p.18</u>

English version

<u>Introduction : the strong opposition of the population.....</u>	<u>p.19</u>
<u>Part 1 : The decisions are not clear and the arguments to justify the HSR are wrong.....</u>	<u>p.20</u>
A.Report by the French Cour des Comptes (General Accounting Office) in 2008.....	p.20
B. A few examples :	p.22
C Railroad traffic and evolution forecast are overestimated :.....	p.23
D Underestimated costs and the problem of financing.....	p.25
E. The Aarhus convention	p.26
<u>Part 2 : The damages caused by the HSRs and the lines dedicated to fast freight.....</u>	<u>p.28</u>
A. Highspeed trains lead to depletion of communications inside the regions.....	p.28
Trains disappear between midsize cities.....	p.28
Close proximity freight will disappear :.....	p.29
B. Environmental damage	p.30
C . Environmental assessment.....	p.33
<u>Conclusion.....</u>	<u>p.34</u>

–La Charte d'Hendaye

–Charter of Hendaye

–Liste des signataires de la Charte

List of the signatories of the Charter

Introduction : La forte opposition des populations

La Charte d'Hendaye, conçue par un premier groupe d'associations en janvier 2010, a été signée en quelques semaines à peine par de très nombreuses associations.

Elle correspond en effet, sur chaque projet Ligne à Grande Vitesse (LGV) ou Ligne dédiée fret grande capacité, au même vécu des citoyens et des associations, pour des raisons que nous allons vous expliquer. Cette concordance de tant de points communs, sur des projets où chaque région pouvait croire qu'elle faisait face à un phénomène unique a créé une nouvelle dynamique entre les différentes régions touchées par des projets LGV.

Comme il est donc dit en introduction de la Charte, notre opposition restera toujours locale, car c'est de là que vient sa légitimité, dans la représentation des citoyens concernés, mais elle prend une dimension plus globale. Notre présence à Strasbourg est pour nous une étape importante, pour nous permettre de dénoncer à la fois les projets eux mêmes dont l'impact environnemental et socio-économique nous paraît désastreux, mais également les modes de décisions.

Nous remercions donc les députés présents d'être venus nous écouter. Nous espérons qu'à l'avenir, de plus en plus de citoyens et de représentants des citoyens, sur le sujet de la Grande Vitesse ferroviaire, seront suffisamment informés afin de sortir des slogans simplistes que les décideurs pro LGV ont tendance à utiliser.

Les projets LGV et fret grande capacité soulèvent de fortes protestations dans de nombreuses régions, et le risque est important que la frustration des populations ne se transforme en véritable colère.

Rappelons en quelques chiffres, et de manière non exhaustive, l'ampleur de la protestation. Dans le Sud Ouest de la France où le projet LGV en est à sa phase de définition de fuseau, le 23 janvier 2010, jour de la signature de la Charte d'Hendaye, une manifestation a réuni plus de 15000 opposants dans les rues d'Hendaye et d'Irun. Dans le même temps se déroulait en Italie dans la vallée de Suse, une manifestation regroupant plus de 30000 personnes.

Dans le Var et les Bouches du Rhône, à la même étape du projet, de grosses manifestations ont eu lieu également.

Dans toutes ces manifestations, de nombreux élus locaux ont montré leur opposition au projet.

En plus des manifestations, et de pétitions regroupant de nombreuses signatures, les associations ont organisé des référendums, notamment dans le Sud Ouest le même jour que des élections officielles, mais également dans l'Ain.

Dans l'Ain, à Bény, un référendum prévu le même jour que les élections régionales de mars 2010 a été annulé à la dernière minute par le préfet, ce que nous dénonçons. Ce référendum interdit a été réorganisé rapidement, en dehors de toute autre élection officielle. Outre le très fort taux d'opposition à la LGV (plus de 98 %), il est tout à fait remarquable de constater que le taux de participation a été largement supérieur à celui des élections régionales (73 %).

Ce phénomène a également été constaté dans le Pays Basque, où dans certains villages le taux de participation du référendum a été supérieur à celui des élections régionales se déroulant le même jour.

Le « Non à la LGV » l'emporte au Pays Basque à plus de 90 % (référendums organisés dans des 13 villages, soit sur 35 845 votants). En Gironde, sur les 3 villages consultés, le « Non à la LGV » l'emporte à 92,5 %

A noter également que dans ces mêmes villages consultés, les listes affichant leur opposition à la LGV obtiennent des scores très largement supérieurs aux scores obtenus dans des zones où les associations opposées à la LGV n'ont pas pu faire connaître leurs arguments, et inversement pour les listes ouvertement pro LGV qui ont été largement sanctionnées.

Dans les mois à venir, la diffusion des nombreux arguments contre la LGV va se poursuivre, et nous pensons que le débat sur la LGV va prendre de plus en plus d'ampleur dans la vie publique.

L'opposition dépasse en effet largement les personnes directement impactées par le tracé de la LGV. Les fuseaux annoncés par RFF ont été modifiés, mais les villages entiers, même dans des quartiers non concernés, continuent à se mobiliser de la même façon, ce qui est très visible à la lecture des résultats des référendums. Pourquoi ?

–L'exaspération vient du mode de décision : les chiffres annoncés pour justifier la ligne sont faux, les études le prouvent, mais le projet continue.

–Les dégâts environnementaux et socio-économiques sur toutes les régions sont énormes.

Partie 1 : L'opacité des décisions et les justifications erronées

A. Il n'y a pas que les opposants qui le disent ! Extraits du rapport de la Cour des Comptes (2008)

Référence internet du rapport de la Cour des Comptes :

<http://www.ccomptes.fr/fr/CC/documents/RPT/RPT-reseauFerroviaire.pdf>

Ce rapport s'intitule : « UN RÉSEAU INÉGALEMENT ENTRETENU ET DES INVESTISSEMENTS DISCUTABLES »

Le titre de ce rapport, qui fait 178 pages, est à lui tout seul un véritable désaveu de la manière dont le réseau français est géré.

Extrait (page 33) :

« La Cour avait noté, dans une insertion au rapport public de janvier 2004 sur le TGV Méditerranée, le manque de transparence des outils et méthodes utilisés par la SNCF. La situation n'a pas changé. »

« La SNCF invoque le secret commercial pour refuser de fournir une description précise de son modèle et les données adéquates sur ses tarifs. »

« Il est toutefois fort possible que la documentation sur le modèle de prévision de la SNCF se limite aux documents transmis à la Cour et que ses propriétés soient seulement connues des quelques personnes qui l'ont conçu il y a déjà quelques années, ce qui pose un sérieux problème de contrôle interne. »

Extrait (page 84) :

Le lancement de nombreux projets dont la rentabilité socioéconomique est insuffisante est d'autant plus inquiétant, même si ce constat n'est pas spécifique à la France, 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 d'une surestimation du trafic assez systématiques. Le coût de construction de la LGV Est Européenne est ainsi 25 % plus élevé que prévu. 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.

Pour nous, ces phrases ne sont pas un « simple » rapport, mais nous avons vécu ces situations qui génèrent un fort sentiment de frustration et de colère. Car la justification de projets vient du fait qu'on nous annonce des lignes saturées, et des coûts de construction sous-estimés. Or, tout le monde peut constater que les chiffres de trafic sont faux. En ce qui concerne le trafic de fret en pays

basque, nous avons même passé des jours et des nuits entières à compter le nombre de trains de fret, la SNCF ne donnant pas ces informations.

Nous allons illustrer par quelques exemples ces extraits de rapport, et revenir plus longuement les sur-estimations de trafic et les sous-estimations de coûts.

B . Quelques exemples :

- La définition des tracés changent en cours de route

Sur la Branche Rhin Rhône Sud, le débat public qui a eu lieu en 2000 portait sur un fuseau qui est maintenant abandonné et qui a été reporté à une dizaine de kilomètres à l'Est. Pour nous, la validité de ce débat public est donc caduque puisqu'il ne concerne pas le territoire actuellement impacté.

- Des décisions sont annoncées avant la réunion de l'instance de concertation

Par exemple le choix du fuseau des projets GPSO a été publié sur internet avant la tenue de la réunion du COPIL, qui devait choisir le fuseau, ce qui en dit long sur la « concertation ».

- De grandes incohérences entre les tronçons contigus apparaissent.

Sur le tronçon Dax Vitoria, ces incohérences sont soulevées par Etienne Davignon, coordonnateur européen du Projet Prioritaire n°3 du RTE – T

Extrait du rapport page 5 (juillet 2008)

Points à retenir concernant la branche Atlantique.

1 – il existe un **décalage significatif** dans la planification du projet en France et en Espagne.

2 – des changements sont intervenus (ou pourraient intervenir) dans la définition de certains tronçons composant cette branche, de sorte que **les caractéristiques du projet et les conditions d'utilisation de la ligne pourraient en être affectées**. La cohérence des projets français avec ceux espagnols pourrait ne pas être assurée.

3- il ne semble pas y avoir – à ce jour – **une vision partagée de l'utilisation de l'infrastructure**, depuis Bordeaux jusqu'à Vitoria.

4- en ce qui concerne le tronçon transfrontalier **Irun-Dax**, même si celui-ci fait partie du périmètre du GEIE Vitoria-Dax, **il n'existe pas de structure commune**, à l'instar de ce qui existe pour le projet Lyon-Turin avec LTF9 ou pour le projet Perpignan-Figueras avec TP Ferro, qui **ait l'entière responsabilité de réaliser ou de superviser les études relatives à cette section transfrontalière**. Ces études continuent d'être réalisées par l'ADIF pour les tronçons situés en Espagne et RFF pour les tronçons en France. En termes d'efficacité et de cohérence du projet, cette situation n'apparaît pas comme optimale.

Ce qui veut dire concrètement que, du côté français la ligne est officiellement justifiée par du fret (nous verrons plus loin comment), alors que du côté espagnol, cette même ligne qui est dans la continuité directe de la ligne française, est prévue pour des voyageurs !

C. Les sur-estimations du trafic et des prévisions d'évolution

RFF veut construire des nouvelles lignes, et tout se passe comme si pour justifier cette création, ils établissent le trafic qui leur convient. La présentation de l'état existant ne reflète donc pas la réalité.

Exemple sur le projet GPSO :

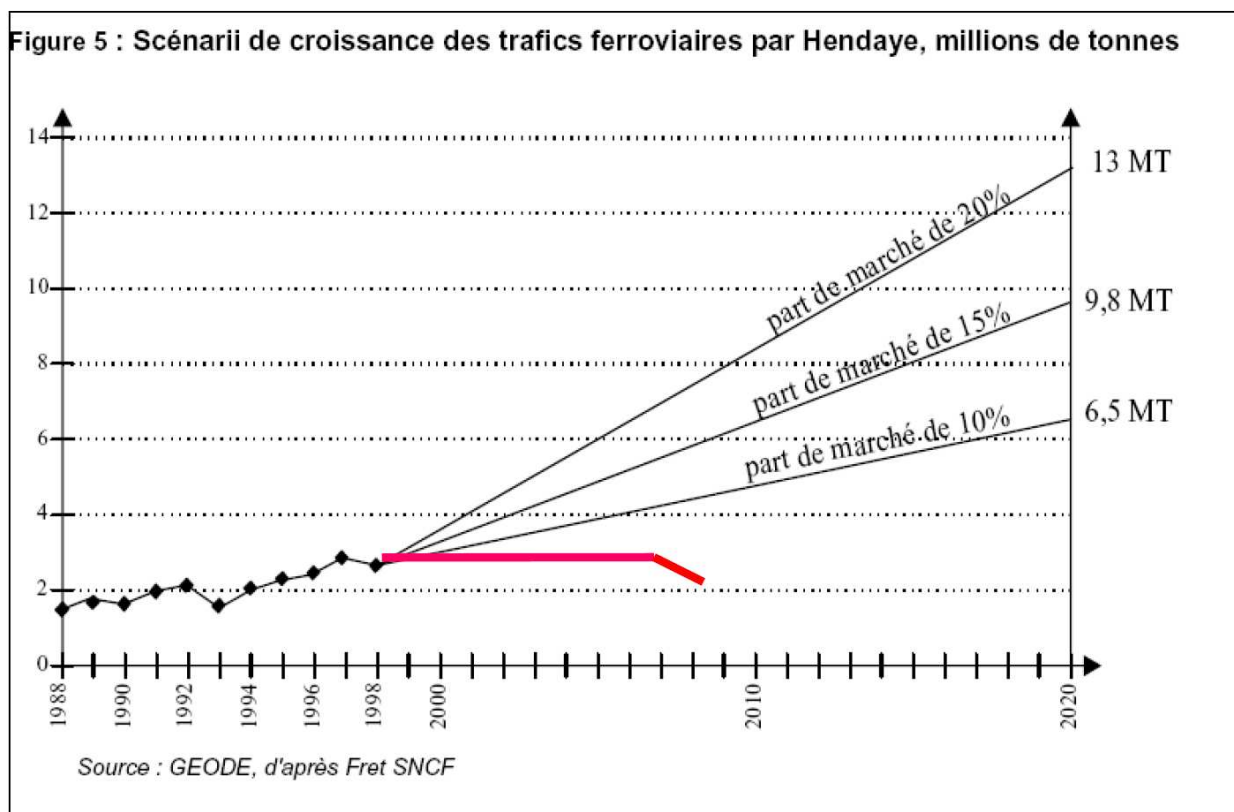
Les données du débat public font état de la situation initiale (au moment du débat) de :

64 trains de voyageurs annoncés, contre 30 en réalité

40 trains de fret annoncés, contre 22 en réalité

C'est à dire, du simple au double.

Graphique de l'évolution des trafics prévus :



Ce document est issu du débat public GPSO. Nous y avons juste rajouté l'évolution depuis 1998 du fret. Il faut aussi voir que les chiffres de fret donnés s'arrêtaient en 1998, alors que le débat public a eu lieu en 2006 !

On peut rajouter à cela le fait que RFF prévoyait de faire circuler des trains « courts » pour le fret, alors que les directives du Grenelle de l'environnement prévoient des trains longs ce qui diminuerait de moitié le nombre de trains, et donc la perspective d'une éventuelle saturation de la ligne.

Ces éléments ont totalement faussé la vision des décideurs qui faisaient a priori confiance à RFF. Les associations ont tout le long du débat public dénoncé ces chiffres mensongers. Le nombre de trains de voyageurs circulant était facilement vérifiable sur internet, en simulant des réservations ! Le président du Débat Public a finalement fait cette démarche, et a également accepté la demande de contre expertise indépendante demandée par les associations. Cette contre-expertise a été faite par les cabinets SMA et Prograns.

Voici donc les conclusions de l'étude indépendante :

- 1) « Globalement les prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 sont donc jugées optimistes et un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes serait souhaitable. »
- 2) « La capacité rendue disponible grâce à des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF à l'horizon 2020 dans des conditions qualitatives acceptables. »

Cette expertise constatait une surestimation de fret mais n'évaluait pas sa correction. Elle considérait qu'avec des aménagements mineurs, les voies existantes pouvaient accueillir la demande en trafic retenue par RFF **même avec le fret surestimé.**

Les conclusions de cette étude sont arrivées tardivement dans le débat public, et n'ont pas été prises en compte dans le rapport final !

Depuis, une autre étude indépendante (cabinet CITEC), commanditée par les élus locaux, a reconfirmé que la ligne existante était largement suffisante pour absorber le trafic, **même sur-dimensionné.**

Exemple de la Branche Sud de la LGV Rhin-Rhône

Le principe fondamental de la branche sud de la LGV Rhin-Rhône repose la mixité fret-voyageur (et non pas voyageur-fret). L'un des deux postulats de cette nouvelle ligne repose sur la prévision d'un doublement du trafic fret sur la période 2010-2015 et en supposant la saturation des lignes de fret existantes (source : cahier des charges de 2003). Dans les faits, les chiffres donnés sur l'évolution du volume du trafic fret ne justifie en aucun cas cette prévision. En outre, les lignes existantes pouvant accueillir du fret sont actuellement sous-exploitées dans cette région (document de travail diffusé aux conseillers généraux de l'Ain, mars 2008). Face à ces éléments, RFF se justifie en repoussant l'échéance de ces mêmes prévisions à l'horizon 2040-2050, ce qui est totalement invérifiable.

Plus généralement concernant le calcul des capacités ferroviaires, une étude du cabinet TTK (financée par le Syndicat mixte Bourg Bresse Revermont) fait ressortir la conclusion suivante :

"Les études à disposition de TTK n'ont pas développé les méthodes de calcul, ni fourni de résultats clairs sur les calculs de capacité ferroviaire et des temps de parcours. Un certain nombre de points restent ainsi imprécis et/ou non justifiés, qui proviennent essentiellement du manque de transparence sur la jonction des projets CFAL et LGV Rhin-Rhône branche sud".

Référence internet de l'étude complète :

[http://docs.google.com/fileview?](http://docs.google.com/fileview?id=0B1cHFfZte6fyNWI0ZTEzZWEtOGU0ZS00M2Y5LTgzNDItYmExYmY2MThjOWE5&hl=fr)

[id=0B1cHFfZte6fyNWI0ZTEzZWEtOGU0ZS00M2Y5LTgzNDItYmExYmY2MThjOWE5&hl=fr](http://docs.google.com/fileview?id=0B1cHFfZte6fyNWI0ZTEzZWEtOGU0ZS00M2Y5LTgzNDItYmExYmY2MThjOWE5&hl=fr)

D Les coûts sous estimés et le problème des modes de financement

D'après le rapport public annuel 2010 de la Cour des Comptes¹, le déficit structurel de la France (donc hors effet conjoncturel) s'aggrave durablement.

Fin 2009, la dette atteindrait ainsi 77 % du Produit Intérieur Brut, 90% à la fin 2012 pour atteindre 95% en 2013 et un déficit de 7% du PIB. On est loin des critères de Maastricht qui interdit une dette durable supérieure à 60% du PIB et un déficit supérieur à 3% du PIB. Le niveau de la dette publique en Italie est quant à elle de 105,8% du PIB en 2008 !

Le rapport 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 tant en terme financier qu'en terme environnemental ou humain par rapport à la création de nouvelles lignes.

Le coût annoncé de l'ensemble des projets LGV (France – Italie) s'élève à plus 56,86 Milliards d'euros². Sachant que les coûts sont sous estimés à hauteur de 45%, selon la Cour des Comptes, nous pouvons évaluer ces coûts à 82,5 milliards d'euros.

La somme pharaonique de l'ensemble de ces projets ainsi que l'état des finances publiques, conduit les autorités à développer un nouveau mode de financement, le partenariat public privé.

Cette nouvelle forme de financement, créée et développée au départ au Royaume-Uni et dont les effets négatifs commencent à se faire sentir³, permet de masquer la hausse des déficits publics. Mais c'est un leurre : le risque financier lié au projet étant garanti par l'Etat pour que les majors du BTP puissent répondre aux appels d'offre lancés pour des projets dont la rentabilité est plus que contestée (cf projet LGV Bretagne Pays de la Loire, où l'appel d'offre a été modifié faute de candidat, en éliminant le risque financier).

Le rapport du conseil d'analyse économique⁴, dans le Complément A « *La nécessaire cohérence entre les choix faits en matière d'infrastructures de transport et la trajectoire de retour à l'équilibre des finances publiques* » met en garde sur l'utilisation des PPP :

« Une utilisation inadaptée des contrats de partenariat pourrait conduire à :

- une croissance durable de la dépense publique par empilement des loyers liés aux contrats de partenariats successifs sans retour avéré pour la collectivité en termes socio-économiques ;
- un transfert de risques assez limité et de coûts de portage au contraire très élevés pour la puissance publique sur le long terme. »

11 « Finances publiques : au-delà de la crise, l'aggravation du déficit structurel »

21 Coûts des projets annoncés par le ministère : Lyon – Turin (13,4 M€), Tours-Bordeaux (7,2M€), Bordeaux-Toulouse (3,5M€), Bordeaux-Espagne(3,5M€), PoitiersLimoges (1,3M€), LGV Est 2ème phase (2,01M€), Bretagne (3,4M€), PACA (10M€), Rhin Rhône branche Est (2,31M€) branche Ouest, Branche Sud, Perpignan-Figueras (0,944M€), Montpellier-Perpignan, Paris Amiens Cahis, Contournement Nîmes et Montpellier (1M€), Paris – Normandie (9M€)

31 « L'endettement caché de la France, par Denis Dessus », Le Monde du 27 avril 2010.

41 « Infrastructures de transport, mobilité et croissance », Michel Didier et Rémy Prud'homme

E La convention d'Aarhus

Il apparaît donc clairement que les coûts sont largement sous estimés au démarrage des études, et que les trafics sont eux largement sur estimés. Ce sont pourtant les paramètres important dans la décision de construire de nouvelles infrastructures. Surtout que les coûts sont colossaux !

Et malgré tout les projets continuent... Les citoyens sont bernés. Ils passent par plusieurs stades : l'étonnement, l'incrédulité, puis l'écœurement et la colère. L'attitude de RFF et des porteurs des projets est perçue comme autiste, arrogante ou dictatoriale. Le cabinet d'études ARENES a établi pour RFF un rapport, dans lequel, il est dit :

Premier extrait :

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.

Deuxième extrait :

Conclusion

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.

Ce changement de positionnement nécessite un partage des principes et modalités de concertation au plus haut niveau. Dès lors, c'est à travers ses pratiques de concertation que RFF sera directement jugé et pourra mener un processus à la fois intéressant pour l'élaboration du projet et permettant une discussion avec les acteurs. La concertation doit donc relever le double défi.

Le rapport dans son entier est consultable ici :

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

Face à toutes ces incohérences et ces imprécisions, il nous semble indispensable que soit mise en œuvre une meilleure forme de démocratie européenne par rapport à l'élaboration des grands projets d'infrastructures ferroviaires, que ce soit LGV ou Lignes dédiées fret à grande capacité. Il serait bon que soient établis pour des projets européens des débats publics européens pour éviter les ambitions régionales partisans et la pression des lobbies.

Nous demandons notamment la tenue d'un débat préalable tel qu'il est stipulé par la convention d'Aarhus. Cette convention prévoit en effet que les états signataires (dont la France) doivent favoriser la participation du public à la prise de décisions ayant des incidences sur l'environnement.

Il est notamment prévu d'encourager la participation du public 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 sa participation doit être pris en compte dans la décision finale, laquelle doit faire également l'objet d'une information.

Ces débats préalables doivent donc prendre en compte des contre expertises, et toutes les options et alternatives possibles avant décisions (optimisation et potentialisation de l'existant, réouverture de lignes abandonnées et autoroutes maritimes etc...).

La convention d'Aarhus a été signée par la Communauté européenne et ses états membre en 1998.

Référence internet de la note de synthèse européenne :

http://europa.eu/legislation_summaries/environment/general_provisions/128056_fr.htm

Référence internet de la convention d'Aarhus :

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

Outre l'opacité des décisions et les justifications des dossiers qui sont erronées, ainsi que l'absence de la mise en place de la convention d'Aarhus, nous dénonçons également les dégâts provoqués par ces nouvelles infrastructures, que ce soit sur le plan environnemental ou sur celui des incidences socio-économiques.

Partie 2 : Les dégâts des Lignes à Grande Vitesse et fret grande capacité

A . Les effets de la Grande Vitesse sur l'assèchement des territoires

La disparition des trains entre villes moyennes

Le choix de la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires se fait au détriment des liaisons inter-cités par des trains classiques (« Corail »). Cela se voit bien sur la mise en route de la LGV Est : les trains corail ont été supprimés totalement, obligeant les habitants des villes moyennes (Commercy, Toul, Longwy, Neufchâteau, Verdun) à se rendre à Nancy pour prendre le TGV vers Paris, alors qu'auparavant le train Corail desservait toutes ces villes.

Les horaires des TER sont recalculés par rapport au passage des TGV, et non plus par rapport au besoin en déplacement : par exemple, les TER utilisés par les collégiens et les lycéens ne sont plus à des horaires adaptés pour eux...

Le temps gagné par quelques uns entre les grosses métropoles est en fait « volé » à de nombreux utilisateurs quotidiens, qui se rabattent, quand ils le peuvent, sur la voiture. Cette situation est la même vers Lille, ou vers Brest.

Cela pose également un problème d'accès au transport pour tous : les TGV sont très chers par rapport aux trains Corail, et le prix du billet transforme le transport en train en transport de luxe.

Un scénario d'assèchement à grande échelle est également en prévision : sur la construction de la LGV Tours Bordeaux, afin de capter le financement des collectivités locales vont se raccorder des LGV transversales :

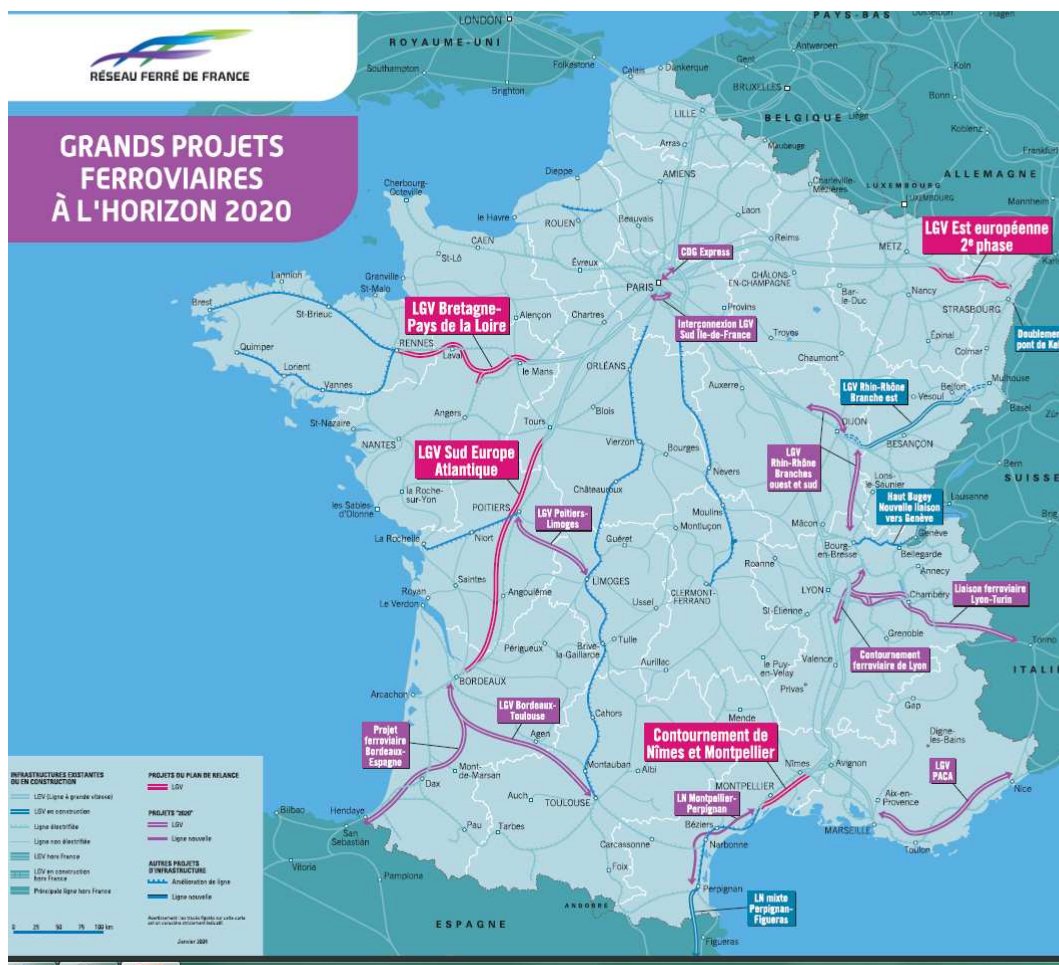
–LGV Poitiers Limoges

–LGV Bordeaux Toulouse

La région de Limoges (et Brive) et la région de Toulouse sont donc mises à contribution pour payer le tronçon entre Tours et Bordeaux. Or actuellement, pour aller à Limoges et à Toulouse, il existe déjà une ligne historique qui va en ligne droite, dénommée POLT (Paris, Orléans, Limoges, Toulouse) : c'est cette ligne, qui avec son train « Le Capitole » va être sacrifiée, pour remplir de voyageurs la ligne Paris - Bordeaux. Ce sont les villes moyennes qui sont sacrifiées, pour ne favoriser que les grosses métropoles.

Et tout cela pour des gains de temps dérisoires, d'autant que les distances sont beaucoup rallongées.

C'est donc un véritable assèchement de la desserte des villes moyennes qui est programmé.



La disparition du fret de proximité

Le même phénomène se produit pour le fret.

Les grandes lignes dédiées fret-grande capacité et grande vitesse vont participer à l'élimination du fret de proximité.

La suppression de la politique du wagon isolé a pour conséquence de remettre 1,2 millions de camions sur les routes et de supprimer 11 gares de triage. Ceci remet en cause le drainage du territoire, et pose la question d'une politique cohérente d'aménagement des territoires.

Le wagon isolé est le type de fret qui correspond le plus à un maillage du réseau de Petites et Moyennes entreprises.

Sur de plus longues distances, excepté pour le franchissement d'un obstacle particulier (tunnel sous la manche), **le concept d'autoroute ferroviaire nous paraît être le moins adapté.**

En faisant monter les camions entiers ou les remorques sur des wagons spéciaux et très coûteux (Modalhor) on transporte du poids mort, gaspillant ainsi de la place et de l'énergie. Les wagons Modalhor sont certes surbaissés mais ils imposent tout de même des travaux sur tous les tunnels traversés. Enfin, les experts suisses SMA ProTrans soulignent que l'autoroute la plus rentable d'Europe (Bâle) offre des tarifs de 0,9 euros du km. Ils estiment sur l'autoroute ferroviaire SEA la nécessité de fixer des prix entre 1 euro et 1,20 euros. De fait sur l'autoroute ferroviaire Perpignan-

Bettembourg, la première année, seuls 8 camions par train sont montés. Pour capter plus de camions, on est passé à une solution mixte (moitié wagon Modalhor et moitié combiné par caisses) pour finalement offrir des voyages à perte à 0,70 euros du km. C'est évidemment une solution qui n'est pas viable.

Nous affirmons que sur de longues distances, la meilleure solution est le transport combiné par caisses et nous souhaitons que l'on se dirige vers une uniformisation des caisses vers le container unité commune au bateau, la route et le rail. Avec cette méthode, pas de wagons onéreux, pas de travaux sur les tunnels, tonnages plus importants et tarifs à 0,60 euros du km. Détail non négligeable, la fédération Nationale des transports routiers a publié, à l'occasion du premier anniversaire de la mise en route de l'autoroute ferroviaire Perpignan Bettembourg, un communiqué condamnant l'autoroute ferroviaire et affirmant leur confiance dans le transport combiné. En matière de report modal, la confiance des transporteurs routiers est un élément très important. Nous dénonçons également ici le lobbying très actif de la société Modalhor pour imposer les autoroutes ferroviaires et son matériel.

Nous regrettons que la SNCF arrête son fret par wagons isolés, qui correspondait à 40 % de son activité.

B. Les dégâts environnementaux



Photo prise sur le chantier de construction de la LGV Rhin Rhône

Nous dénonçons les percées faites dans des milieux naturels encore intacts. De très nombreuses zones Natura 2000 sont traversées. N'y a-t-il pas une antinomie manifeste entre le fait de dégrader d'un côté ce que l'on prétend vouloir protéger de l'autre ?

A titre d'exemple, nous prenons l'exemple du chantier sur la LGV Rhin Rhône. L'impact environnemental en Franche Comté touche :

- les forêts :

Sur la carte des études préliminaires (2^{ème} semestre 2009) les forêts ne sont pas représentées. Cela évite de parler des coupures. On ne parle pas des forêts de Flammerans, de Champvans, de Rahon, de Villers les Bois, de Villers Robert qui seront amputées.

- les zones Natura 2000, ZICO, ZPS ..

Dans le Jura, comme dans les autres régions, la liste des atteintes et des mutilations est grande :

-Coupure de 2,5 km entre les massifs de Foucherans et de Champvans identifiés dans le SCOT du Grand Dole.

-Perturbations hydrauliques possibles en amont de Réserve Nationale Naturelle du Girard ainsi que sur la renaturation de la confluence Doubs-Loue qui est un projet d'envergure européenne.

-Coupure sur 5 km du site Natura 2000 et ZICO en basse vallée du Doubs.

-Coupure sur 7 km du site Natura 2000 en Bresse jurassienne, zone humide de première importance. C'est un secteur d'étangs très sensible sur le plan écologique et hydraulique avec de nombreux habitats d'intérêt communautaire. De plus c'est une zone à très forte densité piscicole : il y aura donc des atteintes prévisibles à l'emploi.

-Destruction des ZNIEFF 1 et 2 dans la vallée de l'Orain, rivière déjà mutilée par l'A 39. Dans ce secteur se trouvent les derniers courlis cendrés avec d'autres espèces en déclin comme la pie grièche, l'alouette lulu, la chevêche, l'effraie, le héron pourpré, la sarcelle d'hiver, la bécassine...

- faune.

Sur ce secteur, nichent cent espèces d'oiseaux, dont 36 figurent sur la liste rouge des oiseaux de Franche Comté. Pour les mammifères, ce secteur abrite également 3 espèces qui sont sur la liste rouge de Franche Comté, comme le castor d'Europe. Toutes ces espèces sont directement menacées. Ceci est en contradiction avec les lois sur la biodiversité.

A noter également qu' une voie ferrée normale est franchissable par la faune. Pas une LGV...

Cette liste macabre établie en Franche-Comté se répète dans toutes les régions traversées par de telles infrastructures.

Nous reprenons ci dessous un extrait du document « la position de la SEPANSO (France Nature Environnement) sur les LGV GPSO (mars 2010).

Référence internet du document :

<http://www.sepanso.org/dossiers/gpso/gpso.php>

La grande vitesse à la française (300 km/h et plus) exige la construction ex nihilo de lignes nouvelles dédiées. Ceci s'accompagne de la recherche de nouveaux tracés, qui sont choisis, la plupart du temps, non en fonction de la géométrie et des contraintes physiques des territoires, mais en fonction du coût des acquisitions foncières à effectuer et de la densité de population impactée, synonyme de capacité d'opposition.

C'est ainsi que plutôt que chercher à suivre les corridors existants, plus courts, RFF a choisi délibérément de faire passer ses lignes nouvelles du projet GPSO dans les derniers grands espaces encore préservés et non fragmentés d'Aquitaine, suivant en cela le très mauvais exemple donné par les constructeurs d'autoroutes. C'est d'autant plus inadmissible que ces espaces présentent la double caractéristique d'être forestiers, donc de participer à la capture du CO₂ atmosphérique, de préserver la qualité de la ressource en eau, et d'être encore préservés et riches en biodiversité floristique, faunistique et d'habitats.

Dans ce contexte, ces tracés hautement destructeurs qui ont la préférence de RFF et des décideurs sont totalement inacceptables. La SEPANSO s'est largement expliquée là-dessus. On soulignera que pour des raisons techniques, ces lignes ne sont même pas susceptibles d'être jumelées avec les autoroutes A62 ou A65 et constitueraient une seconde saignée quasi parallèle.

Ce n'est pas la parodie de consultation de RFF, dans le cadre des GPSO, qui a pu faire illusion. Et ces choix, sacrifiant des milliers d'hectares de forêt et ***impactant de façon irréversible de nombreuses zones naturelles irremplaçables***, dont plusieurs sites Natura 2000, ont laissé un goût amer aux populations concernées, qui ont pu constater à quel point leurs souhaits étaient comptés pour du beurre.

De là la montée de la colère dans la région, les assistances de plus en plus nombreuses lors des manifestations d'opposition ; de là la « ***Charte d'Hendaye*** » et la participation, en nombre de plus en plus sensible, d'élus locaux à l'écoute des populations. Cette révolte n'est pas le fruit d'un quelconque travail de sape des ONG mais la conséquence du mépris scandaleux avec lequel RFF a traité les objections, suggestions et propositions diverses qu'ont apportées, de façon parfaitement constructive, au cours des débats publics, lesdites ONG, les élus de terrain et les populations concernées.

Mais comme on sait, il est plus facile d'accuser son chien d'avoir la rage que de chercher à comprendre pourquoi il grogne.

Ajoutons, et c'est une situation à propos de laquelle les associations interpellent Bruxelles, que ***le programme initial de l'UE, dit TEN-T2, prévoyait en clair que les tracés des nouvelles LGV devaient se situer « au plus près de l'existant »***, sans ouverture de nouveaux corridors. C'est ce que les associations n'ont cessé de réclamer à propos de la LGV-SEA, rappelant que la voie directe vers l'Espagne avait vu s'y établir de nombreux records de vitesse de la SNCF, qu'elle est plus courte de près de 60 km que le tracé arrêté, et que de plus, le « ***recyclage de l'existant*** » aurait permis de desservir la zone d'habitat dense du Bassin d'Arcachon et le secteur d'Orthez. Le même « recyclage » aurait permis, sans difficultés majeures, un tracé du projet Bordeaux-Toulouse à un coût moindre, et avec une moindre atteinte à la biodiversité.

De tout cela, après les arbitrages de RFF, il ne reste rien qu'un immense gâchis dans le pan le plus intact de la forêt landaise et la mémoire d'un arbitraire méprisant, qui soulève désormais la colère à peu près partout. La « ***Charte d'Hendaye*** », c'est cela.

C. Le bilan Carbone

Dans le contexte du défi climatique exprimé par le Protocole de Kyoto, et dont la Communauté Européenne a été parmi les premiers signataires, les trains à grande vitesse ont été, d'emblée, considérés comme l'alternative compatible au plan environnemental à l'automobile et à l'avion, ces derniers étant considérés comme étant les plus grands producteurs de gaz à effet de serre. Des premières études avaient ajouté un point d'interrogation à cette affirmation (voir par exemple « Transport energy consumption, A discussion paper from Roger Kemp, Lancaster University 10 September 2004 »).

Mais des études plus récentes montrent et démontrent que cette affirmation n'est pas du tout évidente.

Dans le cadre du projet de développement de la « Götalandsbanan », une ligne à grande vitesse entre Stockholm et Göteborg *via* Skavsta, Jönköping and Landvetter, une étude réalisée par un groupe d'experts dépendant du Ministère des Finances du Gouvernement suédois conclut que ce projet n'est pas socialement efficace, ne représente pas une politique environnementale réaliste et que le montant à investir pour cette ligne équivaut à plusieurs dizaines d'années de droits d'émissions de CO2 dans le cadre du système communautaire d'échange de quotas d'émission, ce que n'économise pas la construction de la « Götalandsbanan » (Höghastighetsjärnvägar -ett klimatpolitiskt stickspår *Jan-Eric Nilsson, Roger Pyddoke; Rapport till Expertgruppen för miljöstudier 2009:3*).

D'une manière plus prospective l'étude présentée par Per KAGESON, au symposium OCDE, Forum sur les transports à Madrid en novembre 2009, afin d'analyser les avantages réciproques d'un train de vitesse classique, d'une voiture, d'un avion, d'un bus et d'un train à grande vitesse, (*Environmental aspects of inter-city passenger transport by Per KAGESON Nature Associates Stockholm Sweden, Discussion Paper No. 2009-28 November 2009 18th International Transport Research Symposium*), se place en 2025, date d'opération probable d'une ligne à construire, afin de tenir compte des développements technologiques qui seront disponibles chez les constructeurs automobiles et intègre les taux de remplissage des différents modes de transport. Cette étude permet de conclure qu'on ne peut pas espérer que les investissements dans des voies à grande vitesse puissent beaucoup contribuer à l'atténuation du changement climatique. L'investissement en trains rapides classiques peut être d'une manière significative plus bénéfique.

Dans cette étude, Mr Per Kageson mentionne un rapport d'une Commission européenne qui dit : « Dans seules des circonstances exceptionnelles (combinaison d'un faible coût de construction et un gain de temps important) une nouvelle ligne à grande vitesse peut être justifiée, avec un niveau d'occupation au-dessous de 6 millions de passagers par annuité durant la première année d'exploitation, en tenant compte de conditions standard de coût de construction et de gain de temps, un minimum de 9 millions de passagers par annuité est probablement nécessaire ».

L'étude est consultable sur internet :

<http://istep2009.cedex.es/downloads/5-Kageson.pdf>

L'étude réalisée par Mikhail Chester and Arpad Horvath en janvier 2010 (Life-cycle assessment of high-speed rail: the case of California, Mikhail Chester¹ and Arpad Horvath, Department of Civil and Environmental Engineering, University of California, Berkeley) dans le cadre du projet de développement d'un train à grande vitesse entre San Diego, Los Angeles, San Francisco, et

Sacramento, arrive à une conclusion similaire en tenant compte de tous les stades du cycle de vie des véhicules, de leur fabrication à leurs opération et maintenance, ainsi qu'à tous les stades de transformation de l'énergie, des sources à la distribution. De plus cette étude met en avant une production jusqu'alors ignorée de gaz polluant par les trains à grande vitesse : le SO2.

Référence internet de l'étude:

<http://iopscience.iop.org/1748-9326/4/2/024008>

Ces études montrent que le développement de trains à grande vitesse ne peut être concevable au plan environnemental que dans le cas d'infrastructures ferroviaires existantes mais que dans le cas de développement de nouvelles infrastructures cela ne représente pas une démarche « durable ».

La Grande Vitesse ne peut pas se justifier par l'argument de diminution de Gaz à effet de serre. C'est pourtant un des arguments très fréquemment utilisé par les promoteurs de LGV.

Ce qui est respectueux de l'environnement, c'est de rouler à des vitesses raisonnables, sur les voies existantes correctement aménagées et entretenues, et de permettre les transports quotidiens du plus grand nombre, en assurant un maillage du territoire.

Conclusion

Comme dit le slogan de nos amis italiens « A sara dura », c'est à dire ça va être dur ! Nous le savons, car nous savons que la prise de conscience de nombreux élus doit se faire contre la ligne politique de nombreux partis.

Nous avons conscience que les intérêts de lobbys très forts qui espèrent capter les marchés de construction, et de vente de matériel roulant spécifique à la Grande Vitesse sont colossaux.

Tous les manifestants, les citoyens qui ont signé nos pétitions, et qui ont voté le savent aussi . Ca va être dur, mais notre détermination est profonde. Elle est profonde car nous sommes attachés à nos territoires et à la vie dans nos régions, qui ont besoin d'un service de transport adapté à des distances courtes entre nos villes moyennes et nos métropoles régionales.

Nous sommes attachés à nos territoires et à la préservation de la nature et de notre environnement. Notre détermination est profonde, car c'est également la vie de nos enfants, et de nos petits enfants qui va se dégrader, et c'est eux qui vont devoir payer la dette publique que nous laissons et qui ne va faire que s'aggraver en finançant des travaux pharaoniques.

Ca va être dur, mais nous sommes là, et nous espérons que vous nous aiderez. Ca va être dur, mais nous ne lâcherons pas !

Introduction: The strong opposition of the population

The Hendaye Charter was put together by an early group of associations in January 2010 and it took only a few weeks for many other associations to add their signatures to it. The reason for it is that the Charter corresponds- for each of the HSR branches or great capacity lines dedicated to fast freight planned - to the same experience the local people and the association have gone through and which we are going to describe. The fact that so many points are similar as regards the projects, which each region might have thought different and might have believed that it was confronted with a specific phenomenon has created a new dynamic process between the various régions when an HSR line is being planned.

As the introduction to the Charter affirms, our opposition will always be a local one because its local character give it its legitimacy, in so far as it represents the people concerned by those plans, but it moves to a more global dimension. Our presence in Strasbourg is an important step for us. It allows us to expose not only those plans- whose environmental and socioeconomic impact we deem disastrous- but also the decision making process.

We wish to thank you for having come to listen to us and we hope that, after this meeting whose aim is to inform you, you will make it a point to investigate the domain of High Speed Trains so as to move away from the simplistic slogans usually concocted by decisions makers.

Today, HSR projects and fast freight lines projects give birth to strong protests in many regions and there is a substantial risk that the people's frustration turns into real anger.

Let us use a few figures to quickly evoke this importance of the protest in South Western France where the HSR project is in its initial phase (the gage of the track). On January 23, 2010, the day when the Hendaye Charter was signed, a demonstration involving more than 15 000 protesters took place in the Streets of Hendaye and Irun. At the same time, in Italy, in the valley of Suse, took place another demonstration involving more than 30 000 persons.

In the Var and in the Bouches du Rhone départements, when the project had reached the same stage, there were important demonstrations too.

In all those demonstrations, numerous elected officials opposed the HSR.

On top of those demonstrations and petitions, the associations have organized referendums, particularly in the South West of France, and in the Ain département. In the Ain département, in the village of Bény, the referendum which was to take place on the same day as the Regional elections, in March 2010, was cancelled by the local Préfet, at the last minute, against which we strongly protest. This forbidden referendum was quickly organized again out of election time. Besides the very high rate of votes opposed to HSR (over 98%), it must be noticed that the rate of voters was much higher than the one observed for the Regional elections (73%).

The same happened in the Basque Country, where in some villages the rate of voters was higher than the one of the Regional elections taking place on the same day.

In the Basque Country, the "No HSR" won by 90%, (referendums were organised in 13 villages, 35 845 voters were involved), in the Gironde department (referendums were organised in three villages) , the "No HSR" won by 92.5%.

You must also notice that in the villages where referendums were organised , the lists of candidates opposed to HSR got a much higher number of votes than the ones in areas where the associations opposed to HSR couldn't let people know their arguments, on the contrary the lists in favour of HSR were heavily rejected.

In the months to come, we will go on telling people about our arguments against HSR and we think that the debate on HSR is going to increase more and more in public life.

The opposition to HSR goes far beyond the people who will directly bear the impact of the line because some of the tracks which Réseau Ferré de France (RFF) had planned have been modified, but entire villages, even in districts which are not involved, go on joining the opposition all the same, which can be noticed when you read the referendums results. Why ?

–the exasperation is created by the decision – making process: the figures produced to justify the construction of the line are wrong, as studies show, but the planning continues all the same.

–the environmental and socio-economic damage on all the regions concerned are enormous.

Part 1 : The decisions are not clear and the arguments to justify the HSR are wrong.

A.The opponents are not the only ones to say so. : See report by the French Cour des Comptes (General Accounting Office) in 2008.

Internet link : of the report of the French Cour de Comptes :
<http://www.ccomptes.fr/fr/CC/documents/RPT/RPT-reseauFerroviaire.pdf>

The report is called : « A network with inadequate maintenance and questionable investments ».

The name of this 178 pages report is in itself an indictment of the way the French railroad network is managed.

Excerpt page 33 :

" In its January 2004 report, the court had noted that as regards TGV Méditerranée the SNCF used means and methods that were far from clear. The situation remains unchanged."

"The SNCF argues that business confidentiality compels it to refuse to supply a precise description of its model, and adequate data concerning its fares".

"However, it is very likely that the documents concerning the forecasting model of SNCF are limited only to the documents that were made available to the Court and that their feature are known only to the persons who put them together a few years back, and this raises serious questions about internal control."

Excerpt. Page 84 :

Numerous projects were launched whose economic profitability is inadequate and this is all the more disturbing – even though this the type of situation is not particular to France as the post facto assessments of high speed lines show a profitability far inferior to what had been estimated because of systematic underestimation of the costs and an overestimation of traffic. The constructions cost of TGV Est is thus 25% higher than the initial forecast. The projects that are featured in the contracts between the State and the Regions do not involve adequate preliminary studies and also prove to be more expensive and less profitable than estimated at first.

For us, these sentences do not belong to just another report. We have experienced situations that generate strong feelings of frustrations and anger. Those projects are justified by the official statements concerning saturated railroad lines and underestimated operational costs. But, as everyone can see, this is not true. In the Basque Country, as regards freight trains, we spent days and nights counting the numbers of such trains because SNCF would not give us the figures.

Let us give a few examples to illustrate the excerpts of this report.

B. A few examples :

- The definitions of layouts are changed as time passes.

The debate concerning the Southern Section of the Rhin-Rhône HSR which took place in 2000 was focussed on a projected railroad line which has now been abandoned and moved another 10 km to the east. As far as we are concerned, the value of the public debate is now worthless because it does not concern the land area presently involved.

- Decisions made public before the meeting of the consultative board

For example the choice of the tracks concerning the GPSO were made public on internet before the meeting of COPIL - which was to determine the route of track. This speaks volumes about « concertation ».

- Substantial inconsistencies can be noticed between contiguous sections of the same track.

On the section between Dax and Vitoria, these inconsistencies were reported by Etienne Davignon, the European Coordinator for Priority Project n°3, TEN-T
See :

http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/tran20081103_rapp07-08davignon_fr/TRAN20081103_Rapp07-08Davignon_fr.pdf

Excerpt from the report, page 5, July 2008 :

1. - There is a **substantial gap** between France and Spain as regards the planning of the project.
2. Changes have taken place –or might take place- in the way some sections of the project are defined. **This might have an impact on the main features of the project and on way the line would operate.** It might have a negative impact on the coordination between the French and the Spanish projects.
3. As things stand for the time being, there seems to be **no common vision as to how the infrastructure** between Bordeaux and Vitoria will be utilized.
4. As regards the cross-border section between **Irun and Dax**, there is **no common structure** -even though this section belongs to the GEIE Vitoria -Dax perimeter. Such a common structure exists as regards the Lyon-Turin LTF9 project or the Perpignan-Figueiras project TP Ferro. **Indeed there is no common project in charge of carrying out and supervising the surveys concerning this crossborder section** . As regards the Spanish section, the surveys are carried out by ADIF, as regards the French section RFF is in charge. Not the best way to have an efficient and coherent project, as we see it !

In concrete terms, this means that, on the French side, freight is the official reason to justify the line whereas on the Spanish side, « passengers » is the name of the game - and both lines are one and the same.

C Railroad traffic and evolution forecast are overestimated :

RFF wants to build new lines and it seems that, in order to justify such new lines it dreams up a traffic to suit its wishes, not a traffic that mirrors reality. The presentation of the existing state of affairs does not mirror reality.

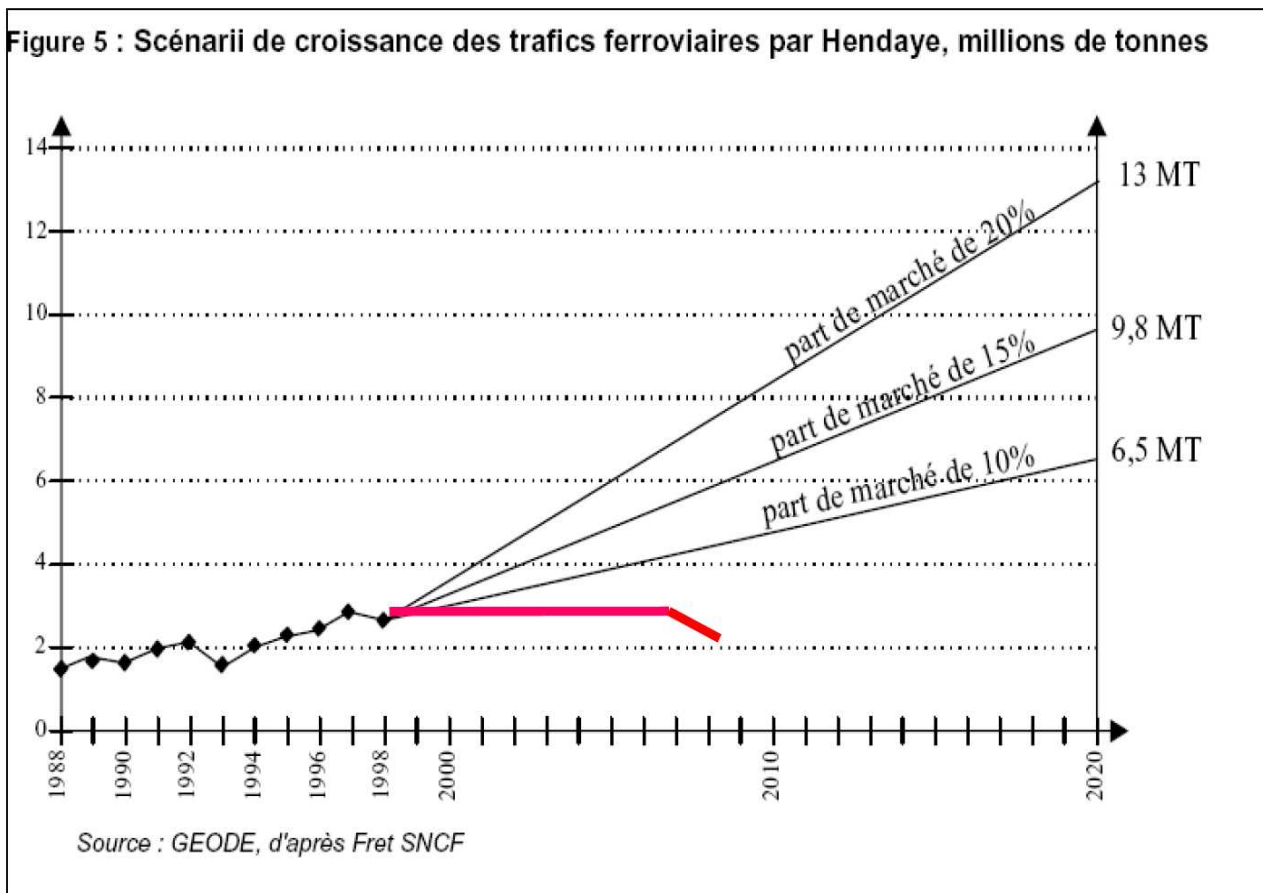
An example as regards the GPSO project :

Data concerning the public debate (at the time when the debate took place) is as follow :

- 64 passengers trains according to RFF, 30 passenge trains counted
- 40 freight trains according to RFF, 22 counted.

So we have a one to two margin !

Chart concerning the evolution of traffic as forecast : projected growth of railroad traffic going through Hendaye, in millions of metric tons



This documents originates from a public debate GPSO. We just added the changes as regards freight since 1998. One also has to consider that the figures concerning freight went as far as 1998, the public debate itself took place in 2006.

We can add that RFF planned to run « short trains » for freight - whereas « Grenelle de l'environnement » directives plan « long trains », which cuts the number of trains by half.

This data completely distorted the way the decision makers saw the issue. In the beginning, they trusted the figures supplied by RFF. Throughout the public debate, the Citizen groups repeated that the figures were false. The number of passengers trains circulating was easy to verify on internet by simulating reservations.. The President of the public debate finally took this step and approved the request of an independent second assessment by the SMA and PROGTRANS firms.

Here are their conclusions :

1. As regards 2020, the general freight transportation forecast appears to be optimistic. It would be advisable to build a scenario with more prudent hypotheses.
2. Minor adjustments to the existence railroad line would allow a positive answer to the RFF forecast as regards 2020 – and this with an acceptable service quality.

This second assessment noticed that the volume of freight was overestimated, but did not indicate how it should be corrected. It also considered that with minor adjustments, the existing tracks would be able to bear the traffic increase corresponding to the RFF forecast, **including the overestimation of freight traffic.**

The conclusions of this second assessment came late during the public debate and were not included in the public debate.

Ever since then, another independent assessment (CITEC associates) requested by local elected officials has restated that the existing track was amply adequate to absorb the existing traffic, **even an overestimated one.**

An example : the Southern Section of the Rhin Rhône HSR

The fundamental principle of the Southern Section of the Rhin-Rhône HSR rests on the mixing of freight and passengers (and not passenger-freight). One of the two postulates on which the new line rests is that freight traffic will double between 2010 and 2015, this presupposes that the existing freight lines will be saturated (see : Specifications for 2003). But in fact, the figures supplied as regards the increase in volume of freight traffic no where justify this forecast.

More over the existing lines able to receive freight are currently under-used in that particular region (see document submitted to the ‘Conseillers Généraux’ of the Ain departement in 2008). RFF moves the deadline forward to 2040-2050, a time period when no verification is possible.

The following conclusion is offered by the TTK lawfirm (financed by the Bourg en Bresse Revermont Association) :

« The studies made available to TTK have not developed computing methods nor supplied clear results on the railroad capacity and travel times. A number of points lack clarity and or are not justified. They mostly come from the absence of clarity as regards the convergence of the plans of CFAL and HSR Rhin- Rhône branche Sud »

See complete document on Internet :

<http://docs.google.com/fileview?>

[id=0B1cHFfZte6fyNWI0ZTEzZWEtOGU0ZS00M2Y5LTgzNDItYmExYmY2MThjOWE5&hl=fr](http://docs.google.com/fileview?id=0B1cHFfZte6fyNWI0ZTEzZWEtOGU0ZS00M2Y5LTgzNDItYmExYmY2MThjOWE5&hl=fr)

D Underestimated costs and the problem of financing :

According to the annual report 2010 of the Cour des Comptes (French General Accounting Office) ¹, the structural deficit of France (cyclical deficit not included) is getting worse. At the end of 2009, the debt would be of 77 % of the Gross Domestic Product (GDP), of 90 % at the end of 2012 and reach 95 % in 2013, that is a deficit of 7 % of the GDP. Thus we would be far from Maastricht standards that forbid a lasting debt higher than 60 % of GDP and a deficit higher than 3 % of GDP. The level of the public debt in Italy was 105,8 % of GDP in 2008!

The report recommends « to do better with less ». The renovation of existing lines meets this intention: even better as it allows development of the HSR, of the TER and the freight and the cost is much lower from financial, environmental and human points of view, than would be the building of new railways.

The predicted cost of the whole project (HSR in France and Italy) comes to 56,86 billions €². And we know that the construction costs are overestimated by 45 % according to the Cour des Comptes so these costs can be assessed to 82,5 billions of Euros.

The extravagant sum of the whole project and the state of the national finances have led authorities to find a new way of financing the public-private partnership (PPP). This new type of financing, initially created and developed in the United Kingdom and whose negative effects are appearing ³, is used to hide the rise of public deficits. But it is wrong: the financial risk associated with the project is borne by the gouvernement so as the major buildings and public works can respond to the invitation to tenders made for projects whose profitability is rather controversial (for example The project HSR Bretagne Pays de Loire where the call for tender has been modified through lack of candidates, thus eliminating any financial risk).

The report of the Conseil d'analyse économique (Council of Economical Analysis) ⁴ in counterpart A « The necessary consistency between the choices made for transport infrastructures and the return to balance of public finance » warns against the use of PPP:

- « The inadequate use of partnership contracts could lead to:
- A long-lasting growth of public expenditure by piling of interests linked to successive partnership contracts with no consequence for the community in socio-economical terms;
 - A quite limited transfer of risks and on the contrary, very high costs of carry for the public authority in the long term. »

¹ « Public finance: beyond the crisis, the worsening of structural deficit »

² Costs of the projects predicted by the Ministry: Lyon – Turin (13,4 million €), Tours-Bordeaux (7,2 millions €), Bordeaux -Toulouse (3,5 millions €), Bordeaux – Espagne (3,5 millions €), Poitiers-Limoges (1,3 millions €), East HSR 2nd phase (2,01 million €), Bretagne (3,4 millions €), PACA (10 millions €), Rhin Rhône East branch (2 312 millions €) West branch, South branch, Perpignan-Figueras (0,944 millions €), Montpellier-Perpignan, Paris Amiens Calais, Bypass of Nimes and Montpellier (1 millions €), Paris – Normandie (9 millions €)

³ « L'endettement caché de la France » by Denis Dessus, Le Monde from 27th April 2010

⁴ « Infrastructure de transport, mobilité et croissance » by Michel Didier and Rémy Prud'homme

E. The Aarhus convention :

It is clearly visible that the costs were substantially underestimated as the surveys started even through a correct estimation is an important parameter when it comes to building new infrastructures. All the more as the costs involved are colossal !

And in spite of everything those plans are being carried out.

The people are fooled : first they are surprised, then become incredulous, finally become disgusted and angry. They see the posture of RFF and of those in charge of the projects as autistic, arrogant and fascistic. The consulting firm ARENES wrote a report for RFF where they state that :

« The story of the public exchanges as regards the Bordeaux Spain railroad line project echoes that historic description. In the beginning, the project was justified by the forecast concerning an increase in traffic and the necessity to confront an emergency in term of volume. But, the opponents soon showed the weak points of these arguments. These weak points came to the attention of the public during the general debate. The decision of RFF to persist with the project when the arguments were against it was perceived as all the more arbitrary. »

Conclusion :

« The main message one can draw from this concertation is that the local people feel that they have been fooled and misled. That the dialogue was in fact just a face – saving device with a foregone conclusion. They were held in contempt, manipulated by the main contractor. This episode created such tension that it would be disastrous for RFF to repeat, or to lead people to think that it is repeating, this type of behaviour. The people involved must feel that ‘decisions are not made somewhere’ also, that public discussion is not just an ‘alibi’. If so, the legitimacy of RFF will suffer and concertation will turn to protest.

Such a change of posture requires a sharing of the principles and modes of operation at the highest level. It is therefore by practicing concertation that RFF will be judged directly, that it will be able to implement a process that will benefit the working out of the project and allow an exchange with the persons involved. Concertation must meet this double challenge »

You can consult the report in its entirety on

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

To confront all these incoherences and inaccuracies, it seems to us that a better sort of European democracy should be implemented as regards the planning of the main railroad infrastructure, whether it be the HSR or lines dedicated to high capacity freight. It would be a good thing to set up European public debates for European projects. This would prevent the rise of regional or partisan ambitions and the pressure of lobbies.

Among others, we ask for a preliminary debate to take place, as stipulated by the Aarhus Convention.

The convention stipulates that the signatory states (and France, among them) must favor the participation of the public when it comes to decisions having an impact on the environment. Among other things, this convention stipulates that public participation should be encouraged right from the start of procedures involving development. « that is to say when all options and solutions are still possible and when the public can have a real input ». The input of public participation must be taken into account in the final decision, and this decision must be made public.

These preliminary debates must take into account second assessments as well as all possible options and alternatives before a decision is made (such optimizing and maximizing the potential of existing infrastructures, reactivating deactivated railway line and maritime seaways).

You can find the Aarhus Convention on Internet :

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

The Aarhus convention has been signed by the European Community in 1998.

European internet reference about the Aarhus convention:

http://europa.eu/legislation_summaries/environment/general_provisions/l28056_fr.htm

We denounce the lack of clarity of the decisions and of the justifications of erroneous dossiers. We also denounce the damage caused by these new infrastructures either on the environment or in the socio-economic domain.

Part 2 : The damages caused by the HSRs and the lines dedicated to fast freight

A. Highspeed trains lead to depletion of communications inside the regions

Trains disappear between midsize cities

The decision to build new railroad infrastructures leads to a decrease of inter-city connections by ordinary trains (trains Corail, in France). Thus when the HSR-East was started, it led to the cancellation of trains Corail, and the people living in mid-size cities such as Commercy, Toul, Longwy, Neufchâteau, Verdun were compelled to go to Nancy to catch an HSR for Paris, whereas in earlier days, all these cities had a train Corail service. The T.E.R. schedules are determined in order to fit with those of the HSR, they are not determined according to the needs of the people. Thus the TERs used by school childrens and students have a schedule that is no longer suitable to those young people.

The time gained by a few people to go from one large city to another is in fact stolen to many daily users who have to turn to their automobiles. The same goes for the cities like Lille and Brest.

This also raises the issue of the availability of public transports for all. TGVs are very expensive when compared with trains Corail. Transportation by train become a luxury because the fares are so high.

A large scale depletion is also planned : as regards the construction of the HSR line between Tours and Bordeaux, in order to secure the financing, local cities will collect with East-West HSR lines

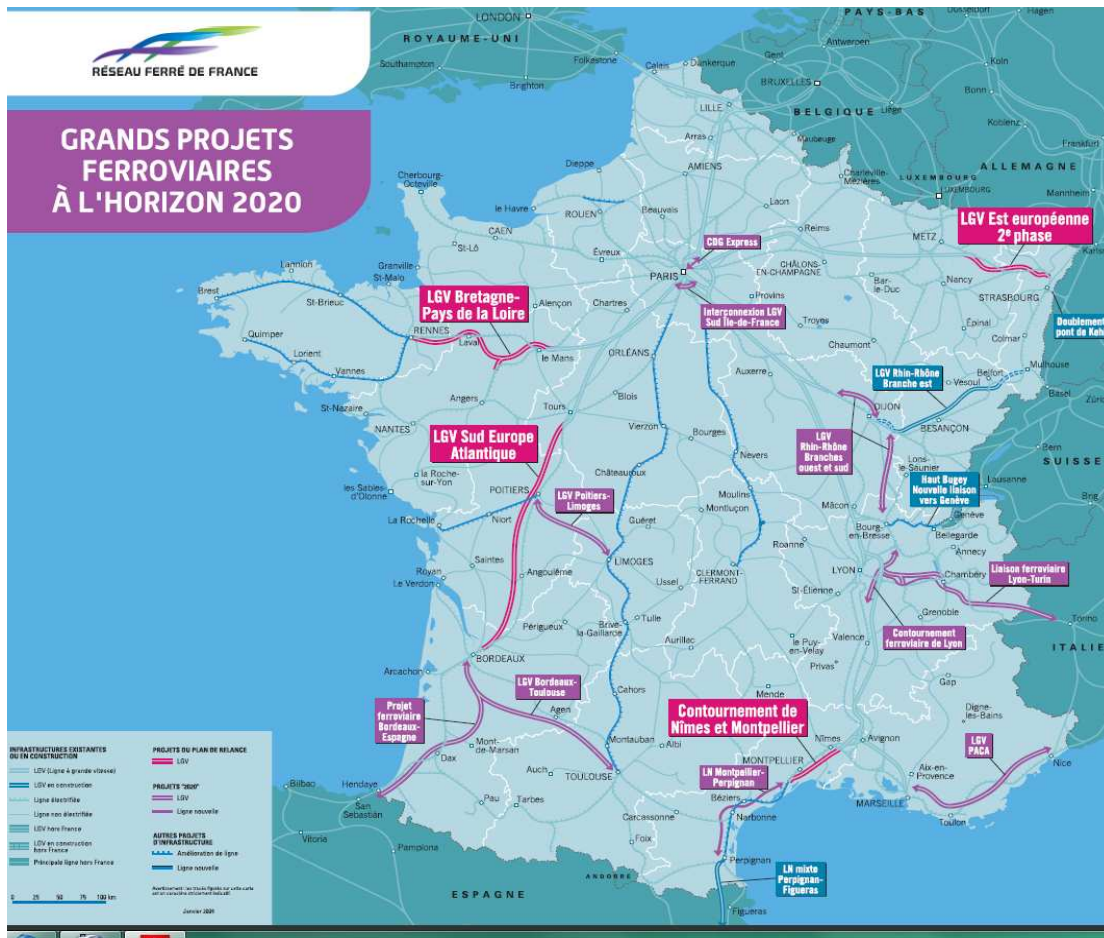
- Poitiers-Limoges
- Bordeaux-Toulouse.

The Limoges (and Brive) and Bordeaux regions are thus asked to contribute financially to the construction of the chunks between Tours and Bordeaux.

And yet, there exists a historic railroad line to go from Limoges to Toulouse, it goes in a straight line and is called POLT (Paris, Orléans, Limoges, Toulouse). This line, with its famous train called « Capitole » is going to be ditched, so as to transfer its users to the Paris-Bordeaux trains. Once again, mid-sized cities lose to large ones.

This is all in the name of gaining time – but these gains are laughable – all the more so since distances grow much longer.

We are thus confronted with a planned depletion of mid-size cities railroad service.



Close proximity freight will disappear :

The main lines dedicated to large capacity freight and high-speed eliminate proximity freight, as we see it.

As an example, single freight cars have been removed from trains. As a result, another 1,2 millions trucks are now using the roads. The removal of 11 marshalling yards calls into question a coherent policy as regards regional development.

High traffic freight lines have been called into question to the benefit of railroads transportation which is more suitable to a multimodal transportation system.

The isolated freight car is the type of means of transportation that corresponds best to small and medium businesses. Over longer distances, except to cross a particular obstacle, the Channel Tunnel for example, the concept of a railroad highway seems to answer to the requirements. Getting complete trucks or trailers on special freight cars is very expensive (Modalhor), one has to transport deadweight and that waste room and energy. The Modalhor cars have a lowered chassis but still demand that the tunnels they receive special modifications. Finally, Swiss experts SMA ProTrans stress that the most profitable motorway in Europe (Basel) charges 0,9 euro per kilometer. Their estimate is that on the railroad highway SEA, it is necessary to charge fares between one euro and one euro twenty. In fact, on the Perpignan-Bettembourg railroad highway, in the first year, only 8

trucks are loaded per train. In order to have more trucks one has moved to a mixed solution : half Modalhor car, half crate -carrying ears- and finally then offered rates of 0,7 euro per km, which meant a loss of money. Of course this solution has no future.

We are convinced that over long distances, the best solution is combined transport with crates and we hope that there will be a move to standardize the crates and make them suitable for ship, road and rail transportation . It is worth noticing that the National Federation of Road Transport has published a communiqué rejecting the railroad highway and supporting mixed transportation systems. This was on the occasion of the first anniversary of the Perpignan-Bettembourg railroad highway. When it comes to modal transportation, the trust of road transport companies is extremely important. We wish to expose the very active lobbying activities of the Modalhor company which is trying to impose the concept of railroad highways, as well as its equipment.

We regret that SNCF discontinues its freight shipment by isolated cars. It corresponded to 40% of its activity. As a result, millions more trucks are going to be on the roads.

B. Environmental damage :



See photograph of an RFF railroad construction site HSR Rhin-Rhône.

Our organization protests against the gaps opened in natural environments that are still intact.

As an example, we list examples of environmental impact of the HSR in Franche Comté (Southern branch of the Rhin Rhône HSR)

-Forests :

Forests do not appear on the map concerning preliminary studies. One thus avoids mentioning cuts in those forests. There is no mention of the forests of Flammerans, Champvans, Rahon, Villiers les Bois, Villiers-Robert : all of them will suffer from cuts.

-Natura 2000, ZICO, ZPS...

In the Jura area, there have been numerous damage :

- A 2,5 km cut between the Foucherans and Champvans mountains, as identified in the Grand Dole S.C.O.T..
- There might be disturbances in the hydraulic systems, upstream of Réserve Nationale Naturelle du Girard as well on the reforestation of the confluent of the Doubs and done rivers. This reforestation is a European project.
- A 5 km cut on the Natura 2000 site and ZICO one in the lower valley of the Doubs river.
- A 7 km cut of Natura 2000 site in Bresse Jurassienne, a first class wet area. This is an area with swamps. Its ecology and is hydraulic suestem are very fragile and it is the refuge of many living creatures whose future interests the community. It is also an area where fish farming is practised on a large scale. There might be jobs lost.
- Destruction of ZNIEFF 1 and 2 in the Orain valley. The river also suffers from the A39 motorway. This is the last area with curlews (courlis cendrés) together with other species on the decline such as the magpie (pie grièche) the lark (alouette lulu) the little owl, the barn owl, the purple heron, the winter teal and the snipe.

-Faune :

This area sees one hundred species of birds nesting, 36 of which are on the red list of Franche-Comté birds. As regards mammals, the area included 3 species which are on the red list of Franche-Comté, including the European beaver. All these species are threatened directly. Such a threat contravenes the laws on biodiversity.

A traditional railroad can be crossed by animals, not an HSR.

As an other example, we take an excerpt from a statement SEPANSO (France Nature Environnement) on HSR lines, dated March 2010 :***The respect of the biodiversity and the LGB lines***

See the whole document :

<http://www.sepanso.org/dossiers/gpso/gpso.php>

« French style high speed (300km/h and more) requires the construction exnihilo of new railroad lines for that purpose. This goes together with the quest for new routes chosen most of the time not because of the physical features or the physical constraint of the land, but because of the Financial cost of the property that need to be bought and of density of the population, bearing in mind the population's ability to resist.

So, instead of looking for existing corridors, shorter ones, RFF has chosen to run this new lines of the GPSO project through the last, intact, natural preserves of Aquitaine. It simply follows the very bad example set by the builders of motorways. This is all the more intolerable since such spaces are forested, and thus able to catch carbon dioxyde in the air, to preserve water resources and to offer a rich biodiversity in terms of flower, fauna and habitat. »

In this context, these highly destructive lines which RFF as well as the decision makers favor are totally unacceptable. SEPANSO was abundantly clear about that. Let us stress that, for technical reasons, these lines will not be twinned with motorways A69 or A65. They would constitute a second, almost parallel trench.

Let us not fooled by the so-called « consultation » led by RFF within the Framework of GPSO. Their choices, sacrificing thousands of acres of forest ***and having an irreversible negative impact on numerous unique natural zones*** – including several Natura 2000 sites – have left a bitter taste among the people who were involved and would could see for themselves that their wishes were just peanuts.

This explain the rising anger in the region and the crowds joining demonstrations against those projects. So was born the ***Hendaye Charter*** and so the attendance in greater numbers of local elected officials who pay attention to their constituents. This revolt did not originate in some sabotage concocted by NGOs, but resulted from the scandalous way in which RFF responded to the objections, the suggestions and the proposals, all perfectly constructive brought during public debates by the said NGOs, the local officials and the local people concerned.

We all know that it is easier to say the dog has gone mad than to find out why he did go mad.

Let us add that ***initial program of the E. U., so called TENT2, showed clearly that the lines of the news HSR would be located as close as possible to existing ones, without new corridors being opened.***

The associations will raise this issue with Brussels. The associations have been fighting for this as regards HSR-SEA, reminding people that the direct line to Spain had seen many SNCF speed records, that it is shorter by about 60 km than the projected line and, moreover, that

« ***recycling what exists*** » would have allowed a service to the densely populated area of Bassin d'Arcachon and Orthez. The same recycling approach would have allowed- without major difficulty- to draw a projected line between Bordeaux and Toulouse , and that at a lower cost and doing less damage to biodiversity.

After the arbitration by RFF, all that remains is an enormous sense of waste concerning the most intact part of the Landes forest and the memory of contemptuous arbitrary decision. Such an attitudes provokes anger practically everywhere.

Hence the birth of ***the Hendaye Charter.***

C . Environmental assessment of High Speed Railways

In the background of the climate challenge, expressed by the Kyoto Protocol and which European Community was among the first promoters, the high speed railways (HSR) were, from the outset, stated as the environmentally compatible alternative to the automobile and the airplane, these vehicles being considered as the biggest greenhouse gases emitters.

Some early studies added an interrogation point to that assertion (see for example « Transport energy consumption, a discussion paper from Roger Kemp, Lancaster University 10 September 2004 »).

More recent studies show and demonstrate that the assertion is not at all clear.

Within the scope of the “Götalandsbanan” project, an HSR between Stockholm and Goteborg via Skavsta, Jonkoping and Landvetter, a study, made by an expert group mandated by the Ministry of Finance of the Swedish Government, concludes that the project is not socially efficient, it does not represent a realistic climate policy and the total investment for this HSR is equivalent to several tens of years of CO2 emission rights within the European greenhouse gas emission allowance trading system, amount that cannot be saved by the “Götalandsbanan” construction (Höghastighetsjärnvägar -ett klimatpolitiskt stickspår *Jan-Eric Nilsson, Roger Pyddoke; Rapport till Expertgruppen för miljöstudier 2009:3*).

A more prospective study, presented by Per Kågeson at the OECD, International Transport Forum, 18th International Transport Symposium at Madrid, November 2009, in order to analyze the mutual benefits of transport passenger between a fast train, a passenger car, a coach, an HSR and an aircraft (*Environmental aspects of inter-city passenger transport by Per KAGESON Nature Associates Stockholm Sweden, Discussion Paper No. 2009-28 November 2009, 18th International Transport Research Symposium*) uses a template located in 2025, probable date of operation of a new line to be developed, takes into account the technological developments which will be available from the car manufacturers as well as the load factor of the different transport means. The study concludes that one cannot expect that investments in HSR can significantly contribute to mitigating climate change. The investment in classical fast train can be significantly more beneficial.

In this study Mr. Per Kageson refers a 2008 European Commission report that states “Only under exceptional circumstances (a combination of low construction costs plus high time savings) could a new HSR line be justified with a level of patronage below 6 million passengers per annum in the opening year; with typical construction costs and timer savings, a minimum figure of 9 million passengers per annum is likely to be needed”.

The whole study is on internet :

<http://istep2009.cedex.es/downloads/5-Kageson.pdf>

The study made by Mikhail Chester and Arpad Horvath in January 2010 (Life-cycle assessment of high-speed rail: the case of California, Mikhail Chester¹ and Arpad Horvath, Department of Civil and Environmental Engineering, University of California, Berkeley) in the scope of the San Diego, Los Angeles, San Francisco and Sacramento HSR project, reaches a similar conclusion, aggregating all the life cycle steps of the vehicles, from manufacturing to operation and maintenance, as well as all the steps of the energy transformation, from well to distribution. More over this study highlights a previously ignored production by the HSR of a polluting gas: SO₂.

Internet reference:

<http://iopscience.iop.org/1748-9326/4/2/024008>)

These studies show that the development of HSR, from the sustainability respect, can only be conceivable where existing infrastructures are, otherwise it would not fulfill the environmental ethics promoted by the European Community.

Conclusion:

Our Italian friends have a slogan « A sara dura » namely « It's going to be tough ». This we know because we know that making local elected official aware of the problems often means going against the line of the party to which they belong. We are aware that there are lobbies whose interest in the attribution of construction contracts, then in the sale of rolling stock for high speed trains is colossal. The people who took part in demonstrations and who signed our pétitions know this, too. It's going to be tough, but we are determined, indeed !

Our determination is intense because we love the regions where we live and know that they need a transportation system suitable for short distances between mid-size towns. We want the preservation of nature and of our environment. Our determination is intense because we do not want the lives of our children and grand children to be damaged. We do not want them to shoulder the burden of the enormous debt born from those extravagant projects, if they ever come to life.

It's going to be tough but we have taken our stand, and hope that you will help us. It's going to be tough, but we won't let go !