

## **12000 dans la rue contre la LGV ! Chronique d'automne...**

On en était resté le 27 août. Oui c'est bien cela, et RFF venait de rendre public un nouveau périmètre qui impactait le massif de la Rhune pour enterrer au maximum. Et cela a mis le feu aux poudres.

### **Le feu aux poudres :**

De St Pée à Ascain les populations trahies se sont révoltées. Quel tremblement de terre ! Création du collectif Larrun à Ascain adhérent au Collectif des Associations de Défense de l'Environnement, inscription géante dans les fougères de la Rhune et une réunion publique de 500 personnes à St Pée.

### **L'étude Citec :**

Et voilà enfin le résultat de l'étude Citec qui tombe. Déjà les premiers experts suisses avaient démontré que les prévisions de RFF étaient surestimées et que, même surestimées, elles passaient sur les voies existantes avec des aménagements mineurs. Quel courroux en 2006 contre ces experts traités de nuls par la Région et RFF ! Aujourd'hui, ces nuls sont très souvent payés par la région et RFF car ils font autorité notamment en cadencement des TER. A l'époque RFF et la Région avaient fini par dire que d'accord ça passait en 2020 mais pas beaucoup plus loin et que donc on continuait à envisager les voies nouvelles. La deuxième expertise commandée par les trois communautés de communes traversées (29 communes en tout) était donc appelée à dire jusqu'à quand cela passait. Le bureau d'étude Citec avait d'ailleurs déjà mené une étude ferroviaire pour l'eurocité Bayonne-San Sebastien en mars 2007 à la demande de M Lamassourre (proLGV notoire), cela lui donnait d'avance une autorité difficilement contestable.

Que nous dit cette étude (en ligne sur le site [www.voiesnouvellestgv.webou.net](http://www.voiesnouvellestgv.webou.net))?

Elle nous dit que la ligne existante peut recevoir le trafic demandé par RFF et bien plus pendant *encore au moins un demi-siècle !*

**A l'horizon 2015-2020**, avec les seules modernisations enfin mises en route par RFF qui procède actuellement à ces travaux, 120 trains de fret et 70 trains de voyageurs (20 TGV et 50 TER souhaités par RFF) pourront passer tranquillement (bien que 120 trains de fret soit la demande surestimée de RFF qui sous entendait 20 millions de tonnes à Bordeaux dont 13 à Hendaye et que sur le tableau de marche prévu, pour arriver à ces 13 millions de t à Hendaye nous devrions en être à 8 millions aujourd'hui alors que nous n'en sommes qu'à 2,2 millions de t),(quant aux 50 TER cela constitue une augmentation de 240% en 2020 quand la région prévoit pour cette date une augmentation volontariste de 50% pour l'Aquitaine)

**A l'horizon 2030-2060:** L'étude indique qu'il pourrait passer 240 trains( 120 par sens) de fret et 80 trains de voyageurs (40 par sens), moyennant deux aménagements : le Terminus central en gare de Bayonne et l'ESTC (système européen de contrôle des trains). Ici aussi il convient de comprendre qu'il s'agit de déterminer une capacité maximum mais que nous ne parviendrons jamais à cela. Ainsi avec 240 trains de fret l'étude indique que cela pourrait permettre de passer 40 millions de tonnes de marchandises quand RFF n'en prévoit que 20 et que cela a été jugé trop optimiste. Il convient pour avoir une idée réelle de diviser donc par 4 ce chiffre soit une soixantaine de trains de fret (30 par sens).

Expliquons le terminus central : En gare de Bayonne, certains trains rebroussement chemin, qu'il s'agisse du terminus pour les trains venant de Garazi ou que venant d'Hendaye ils repartent pour Pau. Ce faisant ces trains stationnés sur les quais latéraux cisaillaient deux fois la ligne et occupaient le pont sur l'Adour 12 mn chacun. En les laissant sur les quais centraux et en faisant stationner sur les quais latéraux les trains qui ne rebroussement pas chemin, on gagne énormément de sillons (en cas qu'on me cherche des noises avec aussi quelques diagonales sur les deux voies centrales). C'est assez simple mais RFF juge cela « lourd et compliqué » alors qu'ils s'appêtent à faire de très gros travaux sur la gare et qu'ils envisagent même de la déplacer ultérieurement.

Expliquons le système européen de contrôle des trains. Ce type de signal n'est plus un signal latéral observé par le conducteur mais des renseignements émis par une boîte installée sur les rails et envoyés en cabine. Ce nouveau système permet ainsi beaucoup plus de sécurité et ainsi les trains

pourront se suivre à une distance plus courte, avec un temps de succession de 3 mn. RFF indiquera que cela est impossible en France où les trains se suivent à 6 mn. Nous ferons alors remarquer que cet aménagement est prévu par l'étude en 2030, que la circulaire européenne du 4 juillet 2005 appelait au déploiement de ce système en Europe et que RFF y avait adhéré. D'ailleurs, le 29 septembre tombait la dépêche suivante : « A l'issue d'un appel d'offres européen, Réseau Ferré de France a attribué à Alstom Transport le marché d'une première mise en œuvre du système européen de signalisation ETCS/ERTMS niveau 1 sur des lignes classiques du réseau ferré national.... Au programme : développer le système et l'installer sur deux sites pilotes, en vue de son homologation, puis **équiper 2 200 km de lignes à l'horizon 2018.** » Il devenait évident **que ce système serait donc bien en vigueur en 2030**, alors RFF expliqua que les trains s'arrêtant en gare, les trains suivant à 3mn devraient aussi s'arrêter. On découvrirait donc le concept de l'embouteillage de trains. Or, si vous passez sur le pont de la Négresse à Biarritz ou du côté de St Jean de Luz, vous vous apercevrez qu'il n'y a pas seulement deux voies mais quatre ou cinq (il se trouve que bizarrement RFF a démonté 2 lignes d'évitement en gare de St Jean de Luz et ne les a pas remontées. Serait-on en train de créer les conditions de l'embouteillage ?). Ce qui permet aux trains de se doubler et, même là où il n'y a que deux voies le système d'IPCS (Indication Permanente de Contre Sens) permet de doubler en toute sécurité (le système dit de banalisation des voies aussi mais est utilisé le plus souvent pour les travaux). Ceci dit le temps de succession des trains de 3mn risque de s'appliquer à fort peu de trains dans la mesure où il y aura vraisemblablement 140 trains (70 par sens) plutôt que 320.

#### **Et pendant ce temps, la concertation saucée RFF se poursuit :**

Les associations non invitées s'invitent de force devant les caméras : sourires figés, promesses d'invitation (oubliée à nouveau pour la SEPANSO à Bayonne). A marche forcée, RFF avance en balayant d'un revers de main la possibilité de passer par les voies existantes.

#### **Bilan carbone :**

Au bon moment, RFF rend public un bilan carbone de la LGV faisant apparaître un bilan carbone ramené à zéro au bout de 12 ans et même positif après.

Prenons cela par le bon bout :

Le train a-t-il un meilleur bilan carbone que la route et l'avion ?

La réponse est oui !

(remarquons que le proTGV maire de Biarritz est un fervent promoteur des lignes aériennes à bas coût, les proTGV sont aussi pro-avion !)

Dans la solution train examinons cela de plus près. :

52% des émissions sont dus à la traction, donc à l'énergie consommée.

Un TGV à 400 km/h (qui est l'objectif de la deuxième génération des TGV) consommerait 16 000 kw/h et 8700 Kw/h à 300 km/h.

Dans le même temps, les trains des grandes lignes roulant à 160 km/h consommeraient 3100 Kw/h. En incluant la capacité de transport et considérant qu'un TGV transporte 350 voyageurs et un train de grande ligne 640, mais que le TGV parcourt plus rapidement les distances, on obtient le calcul suivant:

Un TGV à 300 km/h consomme 83 w/h par voyageur.

Un train grande ligne à 160 km/h consomme 30w/h par voyageur.

Ce bilan fait donc apparaître que le TGV consomme 3 fois plus qu'un train de grande ligne actuel.

Il convient de faire remarquer ici que le TGV est le seul train qui continue à consommer et à faire du bruit à l'arrêt car le système de ventilation maintenu de 22h à 7h du matin dans les gares de dépôt, émet un sifflement perceptible à 500 m.

La surconsommation des TGV n'est pas neutre car cela signifie pour l'état français une production issue à plus de 75% de centrales nucléaires (dont le prix de revient ne prend pas en compte les milliards d'années de surveillance des déchets) et thermiques (plus de CO2) aux heures de pointe.

Ainsi, un train de grande ligne à 160 km produira trois fois moins de CO2 issu de la traction et en plus comme le train grande ligne circule sur les voies existantes, il n'a pas de production de CO2 due à la déforestation et au chantier.

La logique voudrait donc qu'on choisisse des trains qui vont moins vite roulant sur les voies existantes : **exactement ce que nous demandons !**

Un rapport suédois en écho estimera : « Trains à grande vitesse – une politique climatique erronée »

### **Le plan fret :**

Le plan fret présenté fait des choux gras des milliards accordés au fret sur plusieurs années et notamment une aide à ce que nous considérons comme la pire des solutions marchandises : l'autoroute ferroviaire.

Dans un premier temps on liquide les wagons isolés qui constituent 42% de l'activité fret et on supprime 6000 emplois. Ainsi, ceux qui voulaient en finir avec le mur de camions envoient 2 millions de poids lourds supplémentaires sur les routes.

Ensuite, on aide les autoroutes ferroviaires (camions sur les wagons) en gaspillant de la place, de l'énergie, en retouchant tous les tunnels (130 millions d'euros de la Bidassoa à Brétigny) alors que nous considérons que l'unité de transport de demain c'est le conteneur (qui peut aller sur les bateaux, le train et le camion) sur les wagons normaux (combiné) qui passent partout et qui sont déjà amortis (les wagons Modalhor de l'autoroute ferroviaire coûtent 400 000 euros pièce et leur promoteur n'est autre que M Essig ancien président de la SNCF et membre du staff de Borloo) . Quant au prix, parlons-en. Le combiné coûte 60 cts du km pour le camionneur, l'autoroute ferroviaire coûte 90 cts d'euros et Lorry Rail, a perdu 2 millions d'euros en 2008. Désormais cette dernière entreprise a un taux de remplissage de 66% nous dit triomphalement RFF. C'est vrai qu'elle tournait plutôt à 30% jusqu'ici. Comment le miracle s'est-il accompli ? D'abord en mettant la moitié d'un train en combiné classique ce qui est déjà un aveu de faiblesse pour l'autoroute ferroviaire, puis pour l'autre train, on a baissé les prix (interrogés par nos soins, RFF admet 75 cts du km soit une perte d'au moins 15 cts par km). Ainsi sur Perpignan-Luxembourg : 1050 km, chaque fois qu'un camion monte sur les wagons Modalhor, la société perd 150 euros. Sur les 100 camions journaliers cela fait donc 15000 euros perdus par jour et sur 300 jours ouvrables : 4 500 000 euros par an. Ce n'est pas trop grave car Lorry Rail société privée luxembourgeoise compte 42 % de son capital issu de la caisse des dépôts de consignation, que ses emprunts sont garantis par l'état français et que finalement la SNCF va l'acheter (sans doute que si on perd trop d'argent, on supprimera encore des emplois)

### **Et enfin, pour la fin : LA MANIF**

Et oui, pendant ce temps là on n'est pas resté sans rien faire. De nombreuses réunions ont eu lieu, à St Pée, à Lahonce, à Ustaritz, à Ciboure, à Hendaye. Nous avons envisagé une manif dans la première quinzaine de novembre, les élus des trois communautés de communes ont appelé pour le 17 octobre. Va pour le 17 octobre avons-nous dit. Et ce jour là nous étions 12 000 (9600 selon la police). Ce fut une immense démonstration de force, une démonstration de l'exaspération des populations qui rejettent massivement toute voie nouvelle. Il y avait des délégations du sud Gironde, du Pays Basque sud, les élus et derrière le CADE, toutes les associations de villages de St Martin de Seignanx jusqu'à Biriadou, avec Leia, BLE, les Amis de la Terre et la Sepanso et les syndicats LAB et ELB. Un point culminant d'une mobilisation grandissante perceptible à travers la fréquentation de notre site (700 connexions par jour). Il faisait beau dehors et sur les visages tandis que la tête de manif arrivait devant la sous préfecture, les derniers rangs constitués par les partis politiques démarraient. (le mouvement Bizi, Batasuna, Abertzaleen Batasunak, les Verts, le NPA, le Parti de gauche, Debout la République, **EAJ-PNB**, Le collectif Oldartu, Lutter Ensemble - Collectif pour la Convergence des luttes, Herri Bizi Dadin groupe municipal d'opposition à USTARITZ, Groupe d'opposition unis à gauche USTARITZ, Eliane Pibouleau-Blain, Conseillère Municipale à Bayonne et membre de l'ANECR (Association Nationale des Elus Communistes et Républicains), Eusko Alkartasuna. (eh oui, exercice périlleux, on en met quelques uns puis on se dit qu'on va vexer les autres, alors on les met tous et puis à tous les coups on en oublie un qui va nous en vouloir pendant longtemps).

Et d'ores et déjà la prochaine manif de janvier, les nouveaux référendums de mars et le mot d'ordre des élections régionales : « Pas une voix pour les partisans de la LGV » étaient sur toutes les lèvres.