

RFF reprend son baratin

Fin de la première phase de la concertation sur la LGV. Menée tambour battant, à coup de deux ou trois diaporamas indiscutables et indiscutés par séances ponctués par des « pas de remarque ? Validé ! »

A la fin de ces séances, on en sait moins qu'en 2006.

Où sera finalement implantée la gare de Bayonne ? A la gare actuelle ou déplacée vers St Bernard ?

Où sortiront les TGV de la voie nouvelle pour emprunter la voie existante pour s'arrêter à Bayonne : Saubion ? Bénesse, Labenne ?

Quelle garantie avons nous qu'ils ne seront pas remis entièrement sur les voies nouvelles en évitant Bayonne ?

Combien de TGV au Pays Basque ?

Combien de TER GV s'arrêteront à Bayonne (pas tous nous dit RFF à Dax, tous nous dit RFF le lendemain à Bayonne)

Quelle gestion pour ces TERGV : région en Aquitaine, privé pour le tronçon frontalier ?

Combien de trains de fret envisagés (155 sur la nouvelle ligne en 2006, 124 aujourd'hui), combien sur la voie existante ?

Quelle définition du fret TGV ? Où sera-t-il chargé, au milieu des voyageurs ?

Où se feront les raccords à la voie nouvelle après l'arrêt en gare de Bayonne ?

Où se fera le raccord de la zone de fret de Mouguerre ?

Quelle incidence du plan fret SNCF d'abandon des wagons isolés ?

Quelle capacité offre réellement l'Y basque et quel trafic est envisagé au Nord de la Bidassoa ?

Les incertitudes sont nombreuses mais le dossier avance...

Les vertueux :

Regardez-les comme ils sont fiers, dossiers sous le bras et caméra suiveuse pour que cela se sache, les voilà qui font un petit tour à Copenhague. Nos deux Alains se marquent à la culotte, plus vertueux qu'eux tu meurs.

« Le bilan Carbone de la LGV est incomparable par rapport à l'avion » nous dit le Rousset. Vrai ! disons nous. Mais le bilan carbone d'un train circulant moitié moins vite qu'un TGV sur les voies existantes est incomparable par rapport à la LGV. Pas de consommation multipliée par trois, pas de destruction de la biodiversité et de déforestation, pas de chantier démentiel.

Mais notre ami a oublié qu'il a d'abord fait passer en force l'autoroute A65, autoroute on rentable dont le péage aller retour Pau-Bordeaux avoisine les 40 euros et dont les garanties prévoient que les collectivités locales boucheront le trou en cas de pertes.

Notre ami Rousset, après les photos à Copenhague s'en ira passer un week-end en 4x4 sur les rhododendrons du parc national des Pyrénées.

« La LGV est indispensable » nous dit l'autre Alain (Juppé), et Darcos lui emboîte le pas. Eux aussi ont jugé indispensable l'A65. Sur le fret ferroviaire, voilà que le gouvernement qu'ils soutiennent liquide les wagons isolés (42% du trafic SNCF) en reportant ces marchandises sur 1,2 millions de poids lourds, le tout en supprimant 6000 emplois. C'est du report modal en sens inverse. Juppé ira de sa photo à Copenhague, puis il ira diner avec son compère Lamassoure qui au parlement européen s'emploie à éviter des mesures contraignantes aux poids lourds.

Ils sont mignons tout pleins nos vertueux du lundi, oui mais il reste le mardi, le mercredi, le jeudi etc....

La carpe et le lapin... (et les petits fours, le caviar, les ortolans.)

Le vendredi 13 novembre, le journal Sud-Ouest a publié un article sur les opposants aux LGV. Le succès de la manif du 17 octobre à Bayonne (12 000 personnes) a sans doute poussé le journal à parler de ceux qui résistent. En contre point, on pouvait lire une réaction du sénateur PS Carrère intitulée : « Chez eux on trouve la carpe et le lapin ».

A ce sujet, soyons clairs : cette expression traditionnelle qui condamne le mélange des genres en matière politique ne s'applique évidemment pas aux populations. Dans une population, on trouve diverses sensibilités politiques et c'était bien une population qui manifestait le 17 oct à Bayonne. Rien d'étonnant donc à ce que l'on retrouve là diverses sensibilités politiques.

Par contre cette expression s'applique entre formations politiques qui s'affrontent quotidiennement. En matière de dénonciation du mariage de la carpe et du lapin, M Carrère aurait bien fait de s'occuper de son président de région, le très PS Alain Rousset.

Dans le même journal Sud-Ouest, en page 16 de l'édition Pays Basque, on relate la visite de ce dernier à Bayonne. En présence des maires UMP de Bayonne, PS d'Anglet et centriste de Biarritz, il appelle à la mobilisation en faveur de la LGV en ajoutant : « les sensibilités politiques n'ont rien à voir. »

Et en page 17, le journaliste décrit : « *la complicité entre le socialiste Alain Rousset et l'UMP Jean Grenet, qui date de l'époque où ce dernier était élu conseiller régional. Toute la journée d'hier, ils n'ont cessé d'échanger compliments, plaisanteries... et propos très codés.* »

La carpe et le lapin M Carrère ?

Dans le Sud-Ouest du lendemain, page 15, rebelote : « *En fines gueules qu'ils sont, Jean Espilondo, Jean Grenet et Didier Borotra ont invité Alain Rousset à déjeuner au Cheval Blanc à Bayonne. Au menu copieux du repas (la conférence de presse qui suivait a démarré avec 30 mn de retard) les dossiers locaux et celui de la LGV.* »

La carpe et le lapin M Carrère ?

Si M Carrère a besoin d'une balayette pour balayer devant sa porte, on peut se cotiser !

Deux jours avant Noël...

Deux jours avant Noël, RFF publie un communiqué critiquant l'étude indépendante de la CITEC. Les experts de la CITEC, après ceux de SMA-PROTrans avaient conclu que la voie existante pouvait accueillir le trafic voulu par RFF (pourtant jugé surestimé par les premiers experts), ils ont été un poil plus loin en indiquant que les voies existantes ne seraient pas saturées pendant un demi siècle encore. En novembre, RFF avait avancé deux arguments principaux contre le rapport CITEC : le temps de succession des trains impossible en France et 320 trains par jours pour les riverains.

Une confrontation avait eu lieu entre RFF et les experts de la Citec en novembre. En décembre, exit la critique sur les temps de succession (entre temps RFF envisage 15 trains par heure au sud de Montparnasse). Exit la référence aux 320 trains car entretemps, on s'est rendu compte que si on annonçait 320 trains au Pays Basque il fallait en annoncer 400 à Talence. Tout en parlant de nombreux trains pour les riverains, RFF, prudemment ne chiffre plus car il s'est répandu en propos rassurant en Gironde (« deux allers-retours de l'autoroute ferroviaire, 20 à très long terme et encore si le système s'avérait pertinent, alors qu'au Pays Basque on

nous vend du 30 allers-retours). Le reste du discours nouvelle mouture a été contesté point par point par le CADE.

Aux riverains, sur cette question le CADE annonce : 18 TGV (9/sens), 30 TER (15/sens) soit +100%, 41 trains longs de marchandises à 800t nettes de moyenne (21/sens) soit 10 millions de t par an contre un peu plus de 2 aujourd'hui. Soit 20 trains par sens de plus qu'aujourd'hui. (Selon le dossier RFF du débat public, en plus de la nouvelle ligne, RFF prévoit sur la ligne existante : 119 trains (20 TGV, 50 TER soit +233% et 49 fret)

Essig le mercenaire du rail :

Ancien président de la SNCF, Philippe Essig, est venu à Mouguerre le 20 juin 2008. Il représentait la société Modalhor qui vend la douteuse méthode de l'autoroute ferroviaire mais surtout ses wagons spéciaux qui coûtent 5 fois plus que les wagons normaux. Il a parlé au nom des ministres Borloo, Bussereau et du président de région Alain Rousset (c'est lui qui l'écrit car il a aussi fait le compte rendu de la réunion). Au menu quel matériel choisir pour cette autoroute ferroviaire ? Le sien bien sûr. Autrement dit : le vendeur parle au nom des acheteurs (avec votre argent). A la réunion suivante, il est présent mais au nom du ministère de l'environnement. Nouvelle étape, la région Aquitaine vient officiellement de l'embaucher comme lobbyiste de la LGV Atlantique. Objectif, la faire passer avant les autres.

OIN OIN...

Nous n'avons cessé de le répéter, les LGV relient des grosses métropoles européennes entre elles et aspirent les emplois des villes petites et moyennes situées entre. Le rêve des promoteurs, maintes fois exprimé dans les colloques des villes TGV, c'est une cité du tertiaire dans la grande métropole.

Eh bien c'est parti. Sur 780 hectares à proximité de la gare de Bordeaux, on lance un OIN (Opération d'Intérêt National). 600 millions pour dépolluer et rendre constructible (100 millions de déficit annoncés). 30 000 m² de bureau par an pendant 15 ans alors que cette année le même marché est en baisse de 20%.

Salariés du tertiaire de Mont de Marsan, Dax, Bayonne, Agen, Montauban (via Toulouse), l'heure des concentrations va sonner, l'ère de l'ultra mobilité véhiculée par la LGV s'annonce. Fini le « vivre et travailler au pays ».

Comment c'était le slogan de la SNCF ? Ah oui : « le progrès ne vaut que s'il est partagé »

Victor Pachon