

Un été sur le front anti LGV :

Sur l'épineux dossier de la LGV, l'été aura été marqué par des annonces variées qui auront souligné encore l'incohérence du dossier. Nous sommes dans une phase où Réseau Ferré de France (RFF) est en train de redéfinir « les fonctionnalités » de la nouvelle ligne. Derrière l'élégant mot « fonctionnalité » il s'agit simplement de nourrir un projet qui s'est vidé de sa substance. Annoncé comme la solution au mur de camion sur l'autoroute avec près de 200 trains de fret (155 sur la voie nouvelle et 49 sur la voie existante), le projet voit s'écrouler, en même temps que ses estimations fantaisistes le trafic marchandise. Alors que le tableau de marche prévoyait pour 2009, 8 millions de tonnes à Hendaye nous venons de passer sous les 2 millions. Voici donc RFF inventant le fret rapide et les TER GV qui passeraient sur cette LGV.

Le fret rapide...

RFF mène une étude sur le sujet pour l'introduire entre Bordeaux et Dax. Les premières conclusions sont d'ailleurs de « continuer à étudier ». Et pour cause.

Aujourd'hui il n'existe qu'un seul projet de fret rapide (le projet carex). Il s'agit de relier de grands aéroports européens (Roissy, Lyon, Amsterdam, Londres et Liège), les passagers prendraient l'avion, les conteneurs des bagages prenant le train. On se demande pourquoi les passagers ne feraient de même mais passons, pourquoi gaspiller moins quand on peut gaspiller plus. Ces trains transporteraient 150 tonnes maximum. On aura très vite compris qu'il s'agit d'une niche infime parmi les niches infimes et que transposer un Roissy-Londres avec un Bordeaux-Dax relève de la méthode Coué. Mais cela alimente l'idée qu'un jour peut être... et qu'il faut donc construire cette ligne même si aujourd'hui on n'a pas grand-chose à mettre dessus.

Date de saturation...

Dans le même document intitulé « Etude de la pertinence et de la faisabilité de la mixité voyageurs/fret de la ligne nouvelle Bordeaux-Dax », on trouve un aveu de taille (et pour le coup, on le réécrit,) « **un aveu de taille !** ». En page 6, RFF envisage la date de saturation de la ligne existante Bordeaux-Dax dont les capacités sont moindres que celles d'Hendaye-Bayonne. Et RFF écrit: « ***Sur la base des hypothèses d'offre de sillons prises lors du débat public, de la saturation possible de la ligne actuelle même déchargée des circulations de TGV®, cet horizon se situe après 2040*** ».

Les TER GV...

L'étude qui est consacrée au SRGV (service régional grande vitesse) conclue elle aussi qu'il faut continuer d'étudier. Il s'agit ici de TER qui n'existent pas encore mais qui pourraient aller à 220, 250 ou 320 km/h. On fixe très vite la barre à 320 km/h évidemment et pour irriguer notre aquitaine on prévoit des gares vers Captieux, Tartas et St Geours de Marennes. A Langon on s'inquiète un peu et au Pays Basque personne ne s'inquiète. A Bayonne, M Grenet se félicite que l'on retienne sa gare existante comme gare LGV au détriment de Dax et quand on lit le document RFF intitulé « Etude des conditions de desserte de l'agglomération de Bayonne » on s'aperçoit (tableau page 14) que le TER GV **risque de ne pas s'arrêter**. Il passera donc de St Geours de Marennes à Astigaraga au Pays Basque Sud (à 220 Km/h). Pour prendre ce TER GV il faudra faire plus de 30 km sur l'autoroute.

Bureau d'étude...

L'an dernier, RFF a payé un bureau d'étude pour préparer la concertation. Ce bureau d'étude appelé Arènes et basé à Marseille nous a d'ailleurs rencontré. La synthèse de ce bureau est étonnante. Concernant nos arguments, elle dit : « *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* ».

Elle exprime également un point de vue proche du notre (voir notre introduction) : « *Sur Bordeaux-Espagne, l'absence de priorisation des fonctionnalités traduit les tensions sur la vision des services entre les territoires et des dissensus sur les perspectives de trafic. En effet, les tronçons additionnent les fonctions à défaut, selon les acteurs locaux, de faire des choix. Les acteurs expriment un besoin de maturation du projet. De fait, concernant le développement du fret, si un discours consensuel est maintenu sur sa nécessité, il n'apparaît plus comme une priorité dans les fonctionnalités attendues des projets ferrés.* »

Enfin sur la concertation elle avertit : « La concertation qui s'offre à RFF est en fait une opportunité de changer, d'initier une rupture dans les modalités de dialogue sur les infrastructures en Aquitaine. Persister dans la posture qui a été celle du débat public comporte aujourd'hui un double risque : risque de mal définir le projet par absence ou manque de concertation ; risque de générer une contestation dont l'ampleur a déjà mis à mal d'autres projets. »

Mal barrée...

Mal barrée la concertation. Le 25 juin, le CADE qui a été invité à chaque réunion de débat public est oublié. Son représentant, également membre de la SEPANSO Pays Basque est pourtant là à ce titre. Par contre un vieux monsieur représentant un comité de défense des Paysages de France intervient pour dire qu'il ne sait pas pourquoi il a été invité et qu'il prendra contact avec RFF à la fin de la réunion pour qu'on lui explique.

Comme le bureau d'étude préconisait « *La transparence qui apparaît comme le principal vecteur pour l'instauration d'une confiance entre tous les acteurs.* », nous demandons la communication des tonnages de fret international passant par Hendaye pour 2007 et 2008. Nous ferons d'ailleurs la demande dès notre retour par mail. Voici le coupé-collé de la réponse : « *A notre connaissance concernant 2008, la SNCF n'a pas encore communiqué les données ni à l'OTP ni à RFF.* »

Ahurissant ! Nous, association, nous avons donc fourni, en réponse à RFF, les chiffres de 2007 (2,578 millions de t).

La pétition...

Dans ce contexte, le conseil régional initie une pétition en ligne pour la LGV. Une semaine plus tard, alors que les pro LGV ont obtenu 800 signatures, les opposants lancent à leur tour une pétition en ligne contre les LGV. Au 30 août à midi, les pro LGV comptabilisent 1077 signatures et notre pétition contre, comptabilise 3645 signatures. Sans commentaire.

Le plan fret...

Un rapport catastrophique sur le fret SNCF est rendu, avec une perte de 300 millions cette année et une estimation de 600 millions l'an prochain. Les réformes attendues ne présagent rien de bon : suppression des wagons isolés, recentrage sur les trains massifs transportant une même marchandise (même les trains remplis mais transportant deux type de marchandises (chimie et autos par exemple sont considérés non-rentables). Ces mesures vont encore diminuer le nombre de trains de fret. Elles vont aussi porter un grand coup sur le front de l'emploi. Sur Bayonne-Hendaye on annonce la suppression de 65 emplois après les 20 du début d'année. Nous réaffirmons à cette occasion, notre attachement aux wagons isolés (A Labenne, Guyenne et Gascogne réclame sans succès 7 wagons par mois sur une voie qui relie l'entreprise au réseau, SNCF refuse, veut fermer la ligne et comme l'industriel veut la maintenir, lui réclame 7500 euros par an) et au transport combiné et même si au cours du débat nous avons annoncé des coupes sombres dans l'emploi avec ce projet ferroviaire, il nous est impossible de nous réjouir d'avoir raison. Nous continuons à réclamer la constitution des trains longs sur la plateforme Hendaye-Irun, sur les voies existantes, ce qui doit perpétuer la tradition ferroviaire d'Hendaye.

Ajoutons que la société privée Véolia cherche à vendre sa branche fret.

Locos sans wagons...

Sur la ligne Bayonne-Hendaye, on nous signale cet été un trafic important et inutile de locomotives sans wagons. Le but de ces allers-retours inutiles serait-il de les comptabiliser pour justifier une saturation de la ligne ?

Tensions...

Notons dans le Sud-Ouest du 7 juillet l'annonce de l'achat par la SNCF de TGV pouvant circuler avec des tensions différentes (ce qui résout la terrible nouvelle que M Maudet avait commencé à diffuser des tensions différentes entre l'état espagnol et l'état français soi-disant obstacle à l'utilisation des voies existantes).

Pan sur les doigts...

La CCI Béarn est comme le président de la CCI Pays Basque : « je raconte n'importe quoi pour obtenir satisfaction ». Ainsi la CCI avait annoncé Pau-Bordeaux en 35 mn. Un communiqué de RFF a tapé sur les doigts de la CCI en expliquant « le meilleur temps de parcours que l'on peut obtenir avec une ligne nouvelle circulée à 320 km/h pour un trajet le plus direct possible est de 54 minutes ». Et RFF d'ajouter : « Il faut 7 à 8 minutes (25 à 30 km) pour passer de 0 à 320 km/h ».

Ensuite, « les TGV doivent utiliser en partie les lignes existantes » en sortie de Pau et Bordeaux, « avant de rejoindre les nouvelles lignes ». Ces contraintes sont aussi valables dans les autres zones traversées que ce soit en Gironde, Landes ou Pays Basque et c'est d'ailleurs pour cela que les TGV s'arrêteront si peu dans les villes moyennes.

Commercy...

Cette commune de 7000 hts avait 5 allers-retours quotidiens de trains « corail » vers Paris. En 2008, on a remplacé ces 5 allers-retours par un seul TGV à 5 h 52 du matin. Et aujourd'hui la municipalité est vent debout car il est question de supprimer purement et simplement ce TGV.

Réunions le 27 août...

Le matin, les gares :

La gare cœur de ville à Bayonne a été choisie mais avec les raccordements suivants :

Au nord : Les TGV sortent de la nouvelle voie à Labenne et passent sur les voies existantes par Ondres-Tarnos-Boucau comme maintenant pour arriver à Bayonne. Puis, 9 par sens resteraient sur les voies existantes jusqu'à Hendaye et 3 reprendraient la voie nouvelle soit en passant par la ligne vers Pau soit en passant par la ligne vers Garazi.

L'après midi les fuseaux :

La voie nouvelle passe donc pour 3 TGV par sens

Sur les 3 tracés que nous avons imaginés dans les précédents périmètres, le tracé qui collait à l'autoroute serait abandonné.

Resteraient donc les passages par Mouguerre, l'Est de St Pierre d'Irube, deux possibilités par Villefranque (vers le transformateur ou vers l'ouest du village, Ustaritz, st Pée, Ascain.

La possibilité de traverser la Nivelle à St Pée et passer par les contreforts de la Rhune réapparaît.

La nouvelle ligne ne s'adresse qu'à 3 TGV par sens (et encore avec une parenthèse de voie existante de 15 à 20 km), le reste est consacré au fret (surestimé, divisé au moins par deux par les trains longs et encore diminué par les coupes sombres du plan SNCF qui prévoit de ne garder que les trains massifs).

La nouvelle ligne reste donc **inutile** pour nous !

Les voies existantes constituent toujours la meilleure des alternatives.

Traversée centre ouest...

On entend parler de plus en plus du côté de la mairie de Biriadou de traversée centrale des Pyrénées ou de la solution Becker pour le fret. Soyons clairs une fois de plus, il ne s'agit pas pour nous de refiler le bébé à d'autres zones. Les voies existantes ont la capacité pendant très longtemps à accueillir un fret plus important et c'est notre proposition. Quant à la solution Becker, rappelons qu'il s'agit d'une traversée « centre-ouest » dont un colloque tenu à Bayonne le vendredi 25 janvier 2002 évoquait : Peyrehorade, Mauléon et St Jean Pied de Port. « L'entrée du tunnel se situerait dans la plaine à 150 m sous le col d'Ibaneta ».