

Enquête **P**ublique sur l'**I**nutilité de **N**ouveaux **E**quipements La LGV en Pays Basque

1 - Présentation Générale

A la demande des citoyens et contribuables et conformément à l'approbation ministérielle signée par un haut fonctionnaire et non par un ministre, le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux Espagne est mis à l'enquête publique selon les modalités ci-dessous :

Une information détaillée sur les éléments qui démontrent l'inutilité du projet est mise à disposition du public dans toutes les mairies.

Ces informations sont classées par chapitre en regard desquels chacun est invité à formuler ses appréciations.

Le présent registre offre à chacun la possibilité de consigner ses observations et comprend 7 chapitres détaillant le bien-fondé de la démarche mise à l'enquête.

Ces remarques peuvent aussi être adressées au :

Commissaire **A**gréé, **D**irection de l'**E**nquête

ou par Internet, à l'adresse suivante : nivellebidasoa@gmail.com

1 - Présentation générale

1 - 1) Préambulep 5

1 - 2) Historique des décisionsp 7

1 - 3) Présentation du projetp 9

1 - 4) Justification du projetp 12

1 - 4.1) Ce projet est fondé sur un débat public biaisé.....p 13

1 - 4.2) Ce projet ne respecte pas les préconisations de la Cour des comptes, du Conseil d'analyse économique, du Grenelle de l'environnement et des Assises du ferroviairep 16

2 - Le Contexte socio-économique.....p 19

2 - 1) Démographie et organisation urbainep 19

2-1.1) Etat des lieux.....p 19

2-1.2) L'impact d'une LGV.....p 20

2 - 2) Rentabilité socio économiquep 23

2 - 3) Emploi et perspectives de Développement économique p 25

2-3.1) Un projet qui ne créera pas d'emplois au Pays basquep 25

2-3.2) Des perspectives de développement économique illusoire.....p 28

2 - 4) L'impact environnementalp 31

2-4.1) Un saccage environnemental.....p 31

2-4.2) L'alibi du bilan Carbone.....p 33

2 - 5) L'évolution des PIBp 36

3 - Le Contexte Transportp 42

3 - 1) Les Infrastructures de transportp 42

3 - 1.1) En Espagnep 43

3 - 1.1a) En Euskadi	p 44
3 - 1.2) En France	p 45
3 - 1.2a) En Aquitaine	p 46
3 - 2) Le Transport voyageurs	p 47
3 - 2.1) En Espagne	p 47
3 - 2.1a) En Euskadi	p 51
3 - 2.2) En France	p 52
3 - 2.2a) En Aquitaine	p 52
3 - 3) Le Transport Marchandises	p 54
3 - 3.1) En Espagne	p 55
3 - 3.1a) Transpyrénéen	p 55
3 - 3.1b) Captable par le fer	p 59
3 - 3.2) En Euskadi	p 61
3 - 3.3) En France/ En Aquitaine	p 61
3 - 4) Conclusions	P 62
4 - Les projets de transports et les prévisions de trafic	p 63
4 - 1) Trafic Ferroviaire	p 63
4 - 1.1) En Espagne	p 63
4 - 1.1a) Marchandises- Les corridors	p 63
4 - 1.1b) Voyageurs	p 65
4 - 1.2) En Euskadi	p 66
4 - 1.3) En Aquitaine	p 71
4 - 1.3a) Une LGV pour des gains de temps dérisoires	P 71
4 - 1.3b) Des aménagements des voies existantes augmentant leur capacité	p 75

4 - 1.3c) TER	p 80
4 - 2) Trafic Maritime	p 83
5- Les capacités des réseaux.....	p 89
5 - 1) En Euskadi	p 89
5 - 2) En Aquitaine	p 92
6 - La Concertation.....	p 93
6 - 1) Observations du cabinet Arenes	p 95
6 - 2) Les référendums	p 96
6 - 3) Les Consultations RFF	p 99
7 - Le Financement.....	p 101
7 - 1) Un coût exorbitant	p 102
7 - 2) Un financement qui endette durablement les collectivités territoriales	p 102
7 - 3) Un financement basé sur un partenariat public privé, un montage hautement toxique	p 103
 CONCLUSIONS	p 107
LISTE DES ANNEXES	p 109

1 - 1) Préambule

Cette enquête met en lumière l'inutilité du projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Hendaye mais aussi la manière dont les études sont poursuivies. Celles-ci ont perdu tout crédit car élaborées sur des données avérées fausses et jamais remises à jour ou en question. Une expertise indépendante réalisée à la demande de la Commission Nationale du Débat Public conseillait des hypothèses de trafic « plus prudentes » et concluait que la ligne existante était en mesure d'absorber le trafic « optimiste » prévu par RFF à l'horizon 2020. Les décideurs n'en ont pas tenu compte.

Le projet de ligne nouvelle Bordeaux-Hendaye a suscité bien avant sa présentation, lors du débat public en 2006, de nombreuses interrogations notamment sur les données prises en compte par ses promoteurs pour son élaboration. La Commission Nationale du Débat Public a du faire appel, en fin de débat, à un cabinet indépendant¹ dont les conclusions tardives n'ont pas permis, loin s'en faut, de lever le doute.

« 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.

La capacité rendue disponible par 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 »

Autrement dit, la ligne existante est en mesure d'absorber le trafic « optimiste » prévu par RFF à l'horizon 2020.

Les bases de calcul utilisées demeurent d'actualité et n'ont subi ni correction ni mise à jour de la part de RFF malgré les bouleversements et les crises qui se succèdent.

L'enquête ci-jointe met en lumière les errements qui ont conduit à l'élaboration du projet et démontre la nécessité de mettre en place un moratoire et ce, sans délai.

En effet, à ce jour, il n'existe aucun critère objectif qui permette d'affirmer que la ligne existante sera saturée à moyen ou à long terme.

La ligne nouvelle (mixte jusqu'à Dax) serait construite afin d'assurer la liaison ferroviaire de la Péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe. Au Nord de Dax seuls les trains de voyageurs à grande vitesse emprunteraient la ligne nouvelle, le fret basculant sur la ligne existante.

La capacité ainsi libérée permettrait le développement du transport régional.

Un nouveau réseau mixte (voyageurs et marchandises) compatible avec le réseau européen et dédié essentiellement au transport voyageur (régional et longue distance) est en cours de construction au Pays Basque Sud. Ce réseau reliera la capitale espagnole via une nouvelle ligne dont une partie (Madrid-Valladolid), déjà construite, est exclusivement à très grande vitesse (>300Km/h) et dédiée aux seuls voyageurs.

Le tronçon Valladolid-Vitoria/Gazteiz serait lui aussi à très grande vitesse jusqu'à Miranda de Ebro puis mixte jusqu'à Vitoria/Gazteiz, à l'instar du Y Basque auquel il se connectera et qui n'autorisera qu'une vitesse maximale de 220Km/h pour les voyageurs et 120Km/h pour les marchandises.

Le Y Basque assurera dans un premier temps sa connexion avec le réseau français et européen en empruntant la voie existante mise aux normes UIC depuis Astigarraga jusqu'à Irun -Hendaye, par l'ajout d'un 3ème rail. De plus, le matériel de traction devra être compatible avec trois sortes de courants (3000volts CC, 25 000volts CA et 1500 volts CC) et avec trois systèmes de contrôle et de sécurité différents (block automatique lumineux (BAL) et contrôle de vitesse par balises sur le réseau ferroviaire français, systèmes ERTMS niveau 1 et ERTMS niveau 2 sur le Y Basque et système AFSA sur le réseau classique espagnol). Cette connexion prévue à Hendaye en 2017 serait complétée par une variante marchandises Astigarraga-Irun afin d'éviter que celles-ci ne circulent dans les zones fortement urbanisées

¹ Cabinet SMA Prograns : « Expertise indépendante concernant le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne »
http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/document/deuxieme_expertise/rapport_1ereexpertise_Bordeaux_-_Espagne.pdf

entre Donosti/San Sebastian et Irun. Cette variante accueillera également les trains de marchandises qui circulent sur le réseau conventionnel et sont incompatibles avec le Y.

Lorsque tous les problèmes techniques (RFF ne parle que du troisième rail !) auront été résolus, les contraintes capacitaires des 2 réseaux espagnols feront que le réseau existant en France permettra de recevoir l'intégralité du trafic possible (essentiellement fret) avec la péninsule Ibérique.

La demande insensée de 80 trains TER destinée à saturer la ligne « sur le papier » ne permettra pas non plus de justifier ce projet, car le trafic régional (22 allers-retours journaliers) actuel malgré un meilleur cadencement et l'ajout de 4 trains journaliers supplémentaires en 2009, n'attire pas plus de 40 voyageurs en moyenne par train entre Bordeaux et Hendaye soit environ 300 000 passagers annuels.

Tous ces projets qui affectent notre environnement nécessitent un consensus des populations impactées comme le prévoient les lois et conventions signées par l'Etat. Or les processus de concertations mis en place sont remis en question par les propres consultants des promoteurs du projet (le cabinet Arenes). Les nombreux sondages ou consultations aboutissent aux mêmes résultats : un rejet de la part des populations.

Pourtant le processus suit son cours avec un gaspillage de fonds publics intolérable.

Les coûts exorbitants de ces projets pharaoniques ne sont plus à la portée d'un Etat exsangue qui a trouvé comme palliatif le Partenariat Public Privé. Nos grands élus, qui il y a peu, faisaient l'éloge de cette formule à laquelle ils ont adhéré sans concessions (et qui en réalité s'avère être une arnaque pour le contribuable) dénoncent aujourd'hui ce qu'ils encensaient hier.

L'objet de la présente enquête est donc d'apporter un éclairage sur la réalité d'un projet contesté, manquant de transparence et de permettre à chacun d'apporter sa contribution afin d'établir que l'intérêt général n'est pas l'élément qui a conduit à son élaboration.

1 - 2) Historique des décisions

Sont rappelées les dates-clés du projet GPSO depuis son inscription en 1992 au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse jusqu'à l'approbation ministérielle du 30 mars 2012 par le Directeur général des infrastructures des transports et de la mer.

« Une fois retenu le principe de la réalisation de la ligne Tours-Bordeaux (Sud-Europe-Atlantique), la question s'est posée de savoir comment en assurer la continuité au-delà de Bordeaux :

- vers Toulouse et le bassin méditerranéen
- vers l'Espagne et le nouveau réseau ferré espagnol « Y Basque »

« Le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse du 1er avril 1992 inscrivait déjà les projets de lignes nouvelles vers Toulouse et vers l'Espagne. »

La même année, le Pays Basque découvre ce projet inséré dans celui de la création de l'Eurocité Bayonne-Donosti/Saint Sébastien apparu sans aucune consultation des populations concernées.

« Le Comité Interministériel pour l'Aménagement et le Développement des Territoires du 18 décembre 2003 a acté le lancement des études de ces deux lignes nouvelles en vue de la réalisation de deux débats publics. »

« Ces deux lignes nouvelles du projet ont donc figuré avant 2005 et 2006 - années des débats publics - dans les documents de planification nationaux et européens (programme de financement européen du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ; corridor de fret ferroviaire Atlantique, etc.). »

« Pour la ligne Bordeaux -Toulouse, le débat public de 2005 a permis l'examen de quatre scénarios de desserte des agglomérations et l'étude de trois options de passages entre Bordeaux et Agen.

Les réunions publiques ont permis de confirmer le grand intérêt porté par la région Midi-Pyrénées à l'égard du projet et de façon générale, la faible contestation de son opportunité. »

« Pour la ligne Bordeaux Espagne, lors du débat public de 2006, trois scénarii fonctionnels (mise à 4 voies de la ligne existante, ligne nouvelle grande vitesse, ligne mixte) et trois options de passage ont été débattus.

Le débat public Bordeaux - Espagne a été plus ouvert et moins institutionnel que celui relatif au projet Bordeaux-Toulouse.

Dès le début, des associations, notamment en Sud-Gironde et au Pays Basque, ont remis en question les prévisions de trafics avancées par RFF et la justification même d'une ligne nouvelle. Elles ont demandé une contre-expertise. »

Sur la base des conclusions des deux débats publics et des bilans publiés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), le conseil d'administration de RFF a pris deux décisions : en avril 2006 de poursuivre les études pour la création de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse ; en mars 2007 de poursuivre les études pour la création de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne et l'aménagement des lignes existantes. ²

1er août 2005 : création du Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) Sud Europe Atlantique Vitoria- Dax par RFF et son homologue espagnol, l'ADIF.

13 avril 2006 : décision de RFF de poursuivre les études du projet de LGV Bordeaux-Toulouse suite au débat public.

² Dossier de présentation du grand projet ferroviaire du Sud Ouest
http://www.gpso.fr/pdf/Flipbooks/dp_etape2_gpso/dp_etape2_gpso/HTML/index.html

25 janvier 2007 : déclaration d'intention entre le Ministre chargé des transports, les Présidents des Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et RFF sur l'engagement des études des projets Bordeaux-Toulouse et Bordeaux- Espagne.

8 mars 2007 : décision de RFF de poursuivre les études du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne suite au débat public.

26 décembre 2007 : signature du protocole-cadre entre État, Régions et RFF pour formaliser l'organisation et les modalités de réalisation et de financement des études GPSO

10 janvier 2008 : création de la Commission Intergouvernementale Vitoria - Dax après signature d'un accord franco-espagnol entre les deux gouvernements.

11 janvier 2008 : mise en place du comité de pilotage du GPSO.

16 juin 2008 : approbation par le comité de pilotage du cadre général d'organisation des études et de la concertation, présenté par RFF.

De 2009 à mai 2010 les études se poursuivent pour proposer un fuseau de passage de 1 000 mètres environ.

Le fuseau de passage et le programme fonctionnel des deux lignes nouvelles sont retenus par les Comités de Pilotage des 11 janvier et 31 mai 2010, sur la base des résultats des études menées par RFF

L'approbation ministérielle du 27 septembre 2010 a fixé les orientations pour la poursuite des études.

Septembre 2009 : publication de l'étude CITEC réalisée à la demande des élus sur la capacité de la ligne Bayonne-Hendaye. Cette étude conclut que la ligne actuelle « n'est pas saturée et moyennant un certain nombre d'aménagements, elle pourra techniquement supporter l'ensemble du trafic prévu durant près d'un demi-siècle »

21 juin 2011 : Présentation à la sous préfecture de Bayonne du rapport du CGEDD réalisé à la demande du ministre de l'Ecologie et des transports. Ce rapport conclut à un risque de saturation de la ligne actuelle Bordeaux-Espagne aux alentours de 2030-2035

De l'automne 2010 à l'automne 2011 : sélection des hypothèses de tracés et proposition par RFF d'un tracé de référence aux instances de gouvernance du GPSO.

14 novembre 2011 Installation de « l'Observatoire des trafics et des évolutions économiques transfrontaliers » créé par le ministère de l'Ecologie et des transports pour répondre à la vive opposition que rencontre ce projet. Sa mission : « alimenter les réflexions et l'information de tous sur les prévisions de trafics transfrontaliers »

15 décembre 2011 : Publication des conclusions des assises du ferroviaire. Celles-ci préconisent un moratoire et une « évaluation socio-économique » pour les projets non encore engagés c'est à dire « en cours de travaux ou de passation de contrat » (précisions de Madame Nathalie Kosciusko-Morizet)

Le COPIL du 9 janvier 2012 retient le tracé pour les deux lignes nouvelles qui est soumis au ministre des transports pour approbation et préparation de la mise en enquête d'utilité publique

7 mars 2012 Présentation à l'Observatoire des trafics de l'étude CITEC « Ligne à grande vitesse au Pays basque- Analyse des temps de parcours et comparaison des projets de part et d'autre de la frontière »

Le 30 mars 2012 le Directeur général des infrastructures des transports et de la mer au ministère des transports permettant la mise à l'enquête d'utilité publique, pour une déclaration d'utilité publique attendue fin 2014.

1 - 3) Présentation du projet GPSO

L'Union européenne considèrerait « comme un objectif prioritaire la réalisation d'un axe ferroviaire performant entre la péninsule Ibérique et le nord du continent par l'arc atlantique.

Sont successivement présentés : le tronçon central Tours-Bordeaux, les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

En 2003, les pouvoirs publics confirment la « nécessité » d'améliorer les liaisons ferroviaires entre Bordeaux et l'Espagne. Pourquoi? Parce que l'Union européenne considèrerait « comme un objectif prioritaire la réalisation d'un axe ferroviaire performant entre la péninsule Ibérique et le nord du continent par l'arc atlantique. » Ces infrastructures font finalement partie des 2 000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020, inscrits dans la loi dite « Grenelle 1 ».

Le sud-ouest de la France se voit donc imposer, bon gré mal gré, de grands projets d'infrastructures ferroviaires pour le transport des voyageurs et des marchandises (le fret), regroupés sous l'appellation « Grands Projets du Sud-Ouest » (GPSO), projets qui comprennent :

- la réalisation d'une ligne nouvelle de 200 km reliant Bordeaux à Toulouse ;
- la construction d'une ligne nouvelle de 260 km entre Bordeaux et la frontière espagnole, avec un tronç commun entre ces deux lignes (la « LGV Aquitaine ») ;
- l'aménagement des infrastructures ferroviaires existantes Bordeaux-Hendaye ;
- des projets complémentaires, dont l'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre.

Les GPSO font partie du complexe global « LGV Sud Europe Atlantique » (LGV SEA) défini, depuis la déclaration d'intention du 25 janvier 2007, comme un ensemble composé de trois branches : Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, auquel vient s'ajouter la branche Poitiers-Limoges (avec une voie unique !).

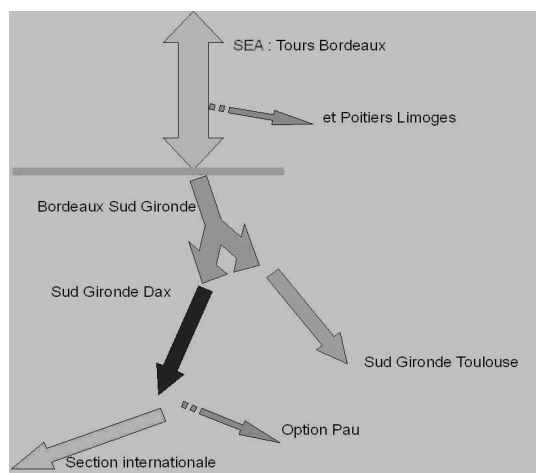


Schéma des GPSO

● Le tronçon central Tours-Bordeaux

C'est le prolongement jusqu'à Bordeaux de la ligne à grande vitesse actuelle entre Paris et Tours : 302 km de voies et des raccordements au réseau existant, pour un coût de 7,8 milliards d'Euros. La section comprise entre Angoulême et Bordeaux est déclarée d'utilité publique le 18 juillet 2006 ; la section comprise entre Tours et Angoulême, le 10 juin 2009. Cet ensemble sera réalisé sous la forme d'une concession portant sur le financement, la conception, la construction, la maintenance, le renouvellement et l'exploitation de la nouvelle infrastructure. Réseau Ferré de France (RFF) a lancé, le 14 février 2008, l'appel

d'offres pour la mise en concession du tronçon central Tours-Bordeaux avec une entrée en service à l'horizon 2016. Le second tour de l'appel d'offres est engagé le 31 juillet 2009 et la concession attribuée, le 30 mars 2010, pour 50 ans à LISEA, (filiale des groupes Vinci AXA et CDC). RFF adopte le projet de contrat de concession le 22 octobre suivant.

Sur les 57 collectivités locales appelées, toutes n'ont pas signé le protocole de financement ; certaines ont même suspendu provisoirement leur participation. La Région Poitou-Charentes avait proposé de financer sa part que sous la forme d'une avance remboursable par l'État. Le Département des Landes découvre que RFF tente de se désendetter sur le dos des collectivités locales en exagérant les provisions pour risques.

CG : Landes	35 030 163€	CG : Dordogne	14 785 212€
CC Sud pays Basque	9 271 818€	CA Grand Tarbes	7 250 66€
CA Bassin d'Arcachon Sud	9 413 066€	CA Grand Rodez	735575€
CA Bassin d'Arcachon Nord	8 366 912€	CA Grand Cahors	420 328€
CA Agen	9 958 435€	CA de l'Albigeois	735 575€
CG Hautes-Pyrénées	17 023 300€	CA Castres Mazamet	735575€
CG Tarn et Garonne	6 935 418€	CC du Pays de Foix	52 541€
CG Aveyron	1 996 560€	CR Poitou-Charentes	103 021 845€
CG Lot	2 732 135€	CG Deux-Sèvres	21 024 866€
CG Ariège	1 155 903€	CA de Niort	8 611 765€
CG Tarn	2 416 888€	CC du Pays Santon	1 916 015€
CA Sicoval Sud-Est Toulousain	6 094 762€	CG Indre etLoire	16 125 346€
CA Muret	3 782 956€	CA Tours Plus	12 049 709€

CR : Conseil régional ; CG : Conseil général ; CC : communauté de communes CA : Communauté d'agglomération
Collectivités territoriales ayant refusé de financer la LGV Tours-Bordeaux

Les 300 millions manquants seront versés par l'Etat qui voit ainsi sa participation augmenter de 10% pour un total de 3,3 milliards d'euros.

Le 16 juin 2011, après une très longue négociation avec les banques et les collectivités locales, le contrat de concession entre Vinci et Réseau ferré de France a été signé. Les travaux ont débuté 1^{er} semestre 2012 pour une livraison de la ligne en juillet 2007.

- *Les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne*

À la suite du débat public de 2005, RFF confirme l'« opportunité » du projet Bordeaux-Toulouse et la poursuite des études, avec une desserte des villes d'Agen et de Montauban. La branche Bordeaux-Toulouse serait l'amorce d'une liaison à grande vitesse de l'axe Atlantique-Méditerranée.

La ligne Bordeaux-Espagne aurait un tronc commun avec la précédente jusque dans le sud de la Gironde, avant de bifurquer pour desservir Mont-de-Marsan puis Dax. Cette inflexion vers l'est pour desservir la préfecture des Landes rallongerait le tracé de 70 km par rapport à la ligne actuelle en service. À partir de Dax, la ligne deviendrait mixte (voyageurs-fret) et la vitesse serait limitée à 220 km/h. Bayonne ne se trouve pas sur le tracé de la nouvelle ligne. Cependant son député-maire, Jean Grenet, a négocié la participation financière de la communauté d'agglomération contre l'obtention d'une desserte de Bayonne et l'aménagement de la gare actuelle.

Comment se ferait le raccordement à la gare centrale³ ? Les trains quitteraient la nouvelle ligne à hauteur du marais d'Orx⁴ (propriété du Conservatoire du littoral) par une voie unique

³ Réunion organisée par RFF le 9 février 2010 à Bayonne. Il est à noter qu'au cours de la réunion du 4 février précédent, RFF annonçait un raccordement à 2 voies.

⁴ Dans le sud-ouest du département des Landes, le Marais d'Orx constitue la dernière grande zone humide protégée du littoral Aquitain. Au regard de son fort intérêt ornithologique, cette vaste propriété du Conservatoire du Littoral de près de 1000 ha est classée en Réserve Naturelle Nationale sur 774 ha en 1995 et intégrée au réseau européen Natura 2000 au titre des Directives Habitats et Oiseaux.

pour se raccorder à la ligne actuelle. Les trains ayant desservi Bayonne emprunteraient la ligne en provenance de Pau ou de Saint Jean Pied de Port et à hauteur de Mouguerre circuleraient sur *une voie unique* sur 7 km, pour rejoindre la nouvelle ligne. Etonnant aménagement...

De fait, il n'est plus envisagé de faire ce raccordement par deux voies, comme il se doit pour toute LGV, et tel qu'indiqué dans toutes les versions précédentes d'hypothèses de tracé, mais bien par une seule voie. Cette connexion engendrerait donc un « cisaillement » de la nouvelle ligne et conduira certainement à une baisse de trafic potentiel.

De plus, le centre international de fret de Mouguerre ne sera plus raccordé à la LGV. Lorsque les associations s'en étonnent, RFF répond avec un certain cynisme : « Le projet était abondant, maintenant nous l'affinons !⁵ »

La gare de Bayonne sera donc desservie (tout comme aujourd'hui) par les TGV nationaux jusqu'à Hendaye. Ils marqueront un arrêt à Biarritz et à Saint Jean-de-Luz (la voie actuelle étant en continuité avec le réseau espagnol à Irún). En revanche, la nouvelle ligne à grande vitesse sera raccordée à la frontière à Biriattou (et non à Hendaye), là où pourrait déboucher, dans un deuxième temps, le réseau ibérique « à haute prestation » (220 km/h) dénommé « Y basque » (en fait, le réseau ibérique aboutit à ce stade à Irún qui voit sa gare totalement modernisée).



La ligne actuelle en Aquitaine (à l'ouest) et la nouvelle ligne (à l'est)

L'Y basque est conçu pour couvrir *d'abord* les besoins importants de mobilité de la population de la Communauté autonome basque en Espagne (CAPV), qui sont sans commune mesure avec ceux du Pays Basque français. Ces besoins ont été quantifiés dans une « Etude de la mobilité au sein de la CAPV » en 2003. Dans cette étude, il est bien précisé que l'Y basque assurera essentiellement le transport de voyageurs et que « seule la capacité résiduelle sera affectée aux marchandises ».

⁵ Déclaration faite lors d'une réunion dite « de concertation » qui s'est tenue mi février 2011 à la sous-préfecture de Bayonne.



L'Y basque

Ainsi seront reliées les trois villes principales de la communauté basque : Bilbao, Vitoria et Saint Sébastien. Ces trois villes seront dotées de gares TGV. Pour raccorder la LGV Sud Europe Atlantique à l'Y basque, il serait nécessaire de construire une liaison du nord Astigarraga (dans la banlieue de Saint Sébastien) à Biriadou, *au sud* de l'autoroute A63.

En fait, cet « Y » aura la particularité de recevoir une quatrième branche en direction d'Irún qui devient officiellement « gare TGV internationale et plateforme multimodale ». Comme la continuité de l'axe Paris-Madrid passant par Irún existe déjà, *c'est la ligne actuelle*.

Passée la Bidassoa, la ligne fait un détour en forme de large boucle vers le nord, puis bifurque au sud vers Vitoria pour rejoindre Madrid, via Valladolid. Sur la partie internationale du tracé de Dax à Vitoria, les trains ne circulent pas à très grande vitesse mais à 220 km/h maximum.

1 - 4) Justification du projet

Pour RFF le projet GPSO « vise à améliorer la vie quotidienne pour les habitants de 2 régions, 6 départements et de plusieurs centaines de communes. Les lignes nouvelles s'insèrent dans le réseau ferroviaire européen à grande vitesse et vont faciliter ainsi les échanges entre la France et la péninsule ibérique et entre l'Atlantique et la Méditerranée. »

En fait, ce projet est fondé sur un débat public biaisé, la réalité des trafics a été falsifiée et les prévisions surestimées.

La mixité de la ligne se justifierait par un « déferlement du fret ferroviaire » en provenance d'Espagne du fait de la suppression de la rupture de charge à la frontière par la mise aux normes UIC du réseau ibérique.

Lors du débat public de 2006, RFF prédit une multiplication par 10 du trafic fret en 14 ans.

La contre-expertise indépendante SMA et Prograns réalisée à la demande de la commission nationale du débat public souligne « des prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 optimistes » conseille « un scénario

prévoyant des hypothèses plus prudentes » et conclut que « la capacité rendue disponible grâce à des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF ».

Les prévisions de RFF sont systématiquement surévaluées depuis 25 ans, au point d'être jugées par la Cour des Comptes « fragiles, coûteuses et peu cohérentes ».

Ce projet ne respecte pas les préconisations de la Cour des comptes, du Conseil d'analyse économique, du Grenelle de l'environnement et des Assises du ferroviaire. L'Etat a été mis en garde par ces instances, à plusieurs reprises, sur la rentabilité socio-économique insuffisante des différents projets LGV mais sans succès semble-t-il.

RFF justifie le projet en ces termes : « Au-delà de l'amélioration des trajets longue distance, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest vise à améliorer la vie quotidienne pour les habitants de 2 régions, 6 départements et de plusieurs centaines de communes.

Les lignes nouvelles s'insèrent dans le réseau ferroviaire européen à grande vitesse et vont faciliter ainsi les échanges entre la France et la péninsule ibérique et entre l'Atlantique et la Méditerranée. Elles rendront plus accessibles nombre de villes et de territoires de Midi-Pyrénées et d'Aquitaine (Montauban, Toulouse, Agen, Mont-de-Marsan, Dax, Bayonne et le Pays Basque), ainsi que des territoires ou départements limitrophes des projets (comme le Béarn, la Bigorre ou le Gers). Elles rendront l'Aquitaine et Midi-Pyrénées plus visibles sur la scène européenne et participeront à leurs compétitivité et attractivité. Elles dégageront des possibilités supplémentaires de transport du fret par chemin de fer et permettront le développement des transports ferroviaires régionaux. »

La mixité de la ligne se justifierait par un « déferlement du fret ferroviaire » en provenance d'Espagne du fait de la suppression de la rupture de charge à la frontière par la mise aux normes UIC du réseau ibérique. En effet il existe une différence d'écartement des rails entre l'Espagne et la France qui doit disparaître avec la mise en service de l'Y basque et l'adjonction d'un 3^{ème} rail sur le réseau conventionnel ibérique.

En fait que constate-t-on ?

1-4.1) Ce projet est fondé sur un débat public biaisé, la réalité des trafics a été falsifiée et les prévisions surestimées.

Au cours du débat public en 2006, les associations dénoncent les chiffres mensongers de RFF qui ont totalement faussé la vision des décideurs. À leur demande, le président du « débat public » accepte une contre-expertise indépendante⁶ réalisée par les cabinets SMA et Progtrans. Les conclusions de ces cabinets ne font que renforcer l'opinion des opposants. En effet, elles reprennent ce qu'ils n'ont cessé de dire tout au long du débat :

□ « Globalement les prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 sont jugées optimistes et un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes serait souhaitable ;

□ La capacité rendue disponible grâce à des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF ».

Cette étude arrivée il est vrai tardivement n'est jamais mentionnée ni a fortiori reprise en compte dans le rapport du débat public diffusé par RFF.

Le tableau ci-dessous met en regard les prévisions de RFF et celles de la SNCF :

Le « Scénario 3 » est le scénario retenu, passant par l'est des Landes, où apparaît un gain de 1,23 millions de voyageurs entre Bordeaux et Hendaye avec la ligne nouvelle.

⁶ Référence internet :

http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/document/deuxieme_expertise/rapport_1ereexpertise_Bordeaux_-_Espagne.pdf

<i>Evolution comparée</i>		<i>Base 2003</i>	<i>Prévision 2020</i>	<i>2020 Scén. 3</i>
National	SNCF	2,42	3,91	4,77
	RFF	2,4	4,8	6,55
International	SNCF	0,34	0,61	0,98
	RFF	0,6	1,1	1,55
TOTAL	SNCF	2,76	4,52	5,75
	RFF	3	5,9	8,1

Prévisions de trafic selon RFF et la SNCF

La présentation de l'état existant, en 2006, ne reflète pas la réalité : 64 trains de voyageurs annoncés, contre 30 en réalité, 40 trains de fret alors qu'il en circule à peine 20. Le tableau ci-dessous schématise l'« étude transporteur grandes lignes » effectuée par l'opérateur historique (SNCF) :

	<i>Base 2003</i>	<i>Prévision 2020</i>	<i>2020 Scénario 3</i>
Aq Nord □ Aq Sud	0,44	0,55	0,71
Aq Sud □ Aq Sud	0,14	0,16	0,20
Aq Sud □ Centre	0,06	0,10	0,10
Aq Sud □ Est	0,02	0,07	0,07
Aq Sud □ I de Fran	1,28	2,26	2,83
Aq Sud □ Int reg	0,05	0,07	0,08
Aq Sud □ Mi-Py	0,08	0,12	0,16
Aq Sud □ Nord	0,06	0,09	0,10
Aq Sud □ N-Est	0,04	0,10	0,10
Aq Sud □ N-Ouest	0,02	0,04	0,04
Aq Sud □ PACA	0,09	0,13	0,14
Aq Sud □ Poit-Char	0,08	0,12	0,14
Aq Sud □ Rh-Alp	0,06	0,10	0,10
International	0,34	0,61	0,98
TOTAL	2,76	4,52	5,75

Étude transporteur grandes lignes

RFF justifie ainsi les écarts lors du débat public : « Ces écarts reposent en grande partie sur une appréciation différente du développement du marché des liaisons internationales avec la péninsule Ibérique dans un contexte qui peut fortement évoluer d'ici à 15 ans ».

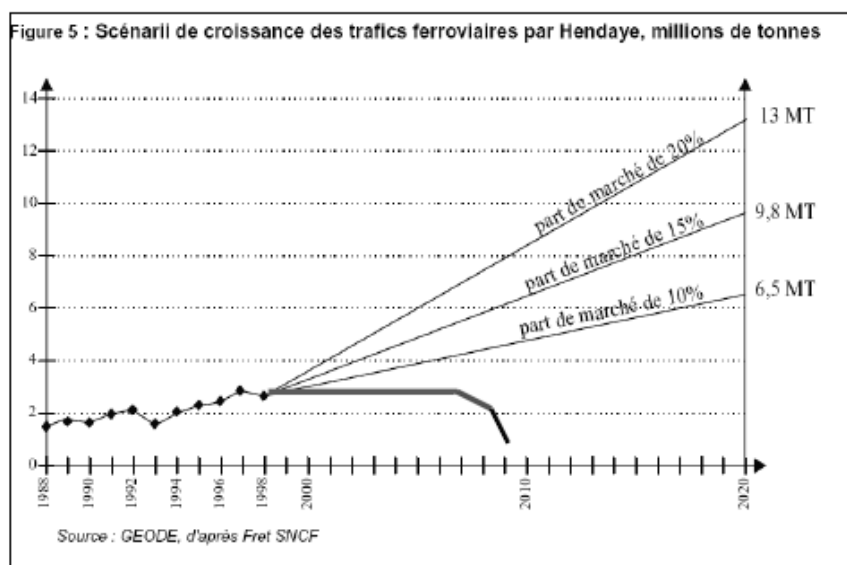
Il est vrai que la SNCF n'est pas la moins bien placée pour évaluer la situation à l'international qu'elle assure déjà avec le reste de l'Europe et dont elle est la seule à connaître les données !

RFF s'est souvent plaint de ne pas se voir communiquer ces données par la SNCF qui se réfugierait derrière la confidentialité commerciale. Cela n'empêche pas RFF de rectifier les prévisions de l'opérateur historique en avançant des prévisions... 40% supérieures !

Au cours de ce débat public, les opposants au projet affirment qu'il ne passe que 20 trains de fret quotidiens, deux sens confondus, d'Hendaye à Bayonne tandis que la SNCF en

annonce 43, chiffre repris par le représentant de l'Équipement régional. Puis soudain, lors d'une réunion à Hendaye, RFF diffuse inopinément une plaquette indiquant 22 trains (soit 11 par sens) ! Cela ne modifie pas cependant ses conclusions.

Selon les projections présentées par RFF, nous devrions compter 8 millions de tonnes de fret à Hendaye en 2015. En 2010, le trafic atteint une baisse historique avec 1,1 million de tonnes pour la SNCF et 0,55 pour le privé.



**Prévisions de fret selon RFF complétées par les chiffres réels de 1998 à 2009
(Document de base extrait du débat public de 2006)**

Ce graphique est bâti avec des prévisions de croissance du fret comprises entre 3,2% et 6% par an. Or, pour les 12 dernières années (1998-2007), le taux de croissance moyen du PIB des pays de l'Euro n'est que de 1,9%.

Concomitamment, le « débat public » sur les transports dans l'arc languedocien et la vallée du Rhône a lieu de mars à juillet 2006. Il y est annoncé une multiplication par 2,78 du tonnage de fret, à l'horizon 2020.

Transport de marchandises- comparaison des évolutions 1996-2020 des tonnes-kilomètres

Type de transport	Schémas de service		Couloirs	
	C*	MV	C*	C* & transferts
Routier	1,790	1,432	2,026	1,385
Ferroviaire	1,319	3,106	1,319	2,783
Fluvial	1,368	2,281	1,368	20,464
Total	4,477	6,769	4,713	1,877

On s'aperçoit ainsi que le triplement des GT km ferroviaires est quasiment atteint dans la vallée du Rhône et le couloir languedocien : on obtient un coefficient multiplicateur de 2,78 en hypothèse médiane.

Ceci s'explique notamment par le choix de scénarios légèrement trop restrictifs (notamment le choix de

Extrait du débat public 2006 sur les transports dans l'arc languedocien et la vallée du Rhône

RFF prédit un déferlement du fret au Pays Basque, avec une multiplication par 10 du trafic en 14 ans ! Le « gestionnaire » fixe ainsi de sa propre initiative à 2020 la date de saturation de la ligne existante, s'appuyant sur des prévisions qui se sont avérées déjà complètement fausses. Les chiffres de 155 trains de fret quotidiens sur la ligne nouvelle et de 49 sur la ligne existante sont avancés, mais aucune étude de trafic au sein de la Communauté autonome basque (CAV) ne vient étayer ces données. En revanche une étude de la CAV datant de 2008 démentira ces prévisions.

D'ailleurs, le débat public s'est déroulé sans prendre en compte le projet de l'Y Basque auquel la LGV SEA est censée se connecter. Quelques années plus tard, après intervention des associations, RFF admettra que seule la capacité résiduelle de cette infrastructure est

dévolue au fret. Toutes les prévisions de transport de marchandises seront alors revues à la baisse. C'est dire le peu de sérieux avec lequel sont menées les études concernant le trafic.

Les prévisions de RFF sont systématiquement surévaluées depuis 25 ans, au point d'être jugées par la Cour des Comptes « fragiles, coûteuses et peu cohérentes »⁷.

1-4.2) Ce projet ne respecte pas les préconisations de la Cour des comptes, du Conseil d'analyse économique, du Grenelle de l'environnement et des Assises du ferroviaire.

- Au vu de la situation financière de la France, le rapport 2010 de la Cour des Comptes, préconise de « faire mieux avec moins ». La régénération des lignes existantes répond à cet objectif : « mieux » car elle permet le développement à la fois d'une vitesse raisonnable (220 km/h est le standard européen) pour les TGV, les TER et le fret, « avec moins » car son coût n'est aucunement comparable en termes financier, environnemental ou humain à la construction de nouvelles lignes.

- En 2007, le Conseil d'analyse économique⁸ met en garde l'État sur les projets de nouvelles infrastructures ferroviaires :

« Des hypothèses excessivement volontaristes pour l'avenir reproduiront les erreurs passées : l'expérience des projets passés révèle presque systématiquement un optimisme initial excessif.

Cet optimisme initial conduit à dégrader fortement, *ex post*, l'intérêt :

- socio-économique des projets (taux de rentabilité économique final de 12% pour la LGV Atlantique, contre 24% au moment de la décision, de 5% pour la LGV Nord contre une hypothèse de 20%) ;

- financier pour les maîtres d'ouvrage publics, qui investissent en fonds propres (RFF et SNCF), et *in fine* pour l'État qui est amené à prendre à sa charge la couverture de leur dette non remboursable par l'utilisateur.

En moyenne, le taux de rentabilité interne socio-économique se dégrade, au fil des phases d'études du projet, de plus de 10% entre les études préliminaires et la mise en service. »

Enfin, on peut lire dans ce même rapport :

« À titre d'illustration, la participation de l'État pour les projets ferroviaires pourrait connaître deux pics sur la période 2008-2012 et 2015-2019 si les projets qui sont aujourd'hui mis en avant sont *in fine* décidés. Ce profil de dépenses n'est pas compatible avec la stratégie de retour à l'équilibre des finances publiques. »

- En 2008, dans son rapport annuel, la Cour des comptes met de nouveau en garde l'État sur la rentabilité des LGV :

« 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'État et les régions ne font pas

⁷ Rapport thématique de la Cour des comptes : « Le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine ». 15 avril 2008

⁸ Rapports du Conseil d'Analyse Economique, n° 69, 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 » (p. 179.) Référence internet : <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/074000501/0000.pdf>

l'objet d'études préalables suffisantes et s'avèrent souvent eux aussi plus coûteux et moins rentables que prévus.

La Cour formule en conséquence les recommandations suivantes :

1) Pour l'État :

Consolider le financement à long terme du plan de rénovation du réseau.

Ne pas autoriser d'investissements dont la rentabilité socioéconomique est insuffisante, sauf à en expliciter précisément les raisons, etc. ».⁹

Enfin, citons pour mémoire que, dans une étude¹⁰, Per Kageson mentionne un rapport de la Commission européenne de 2008 précisant : « Dans des circonstances exceptionnelles (combinaison d'un faible coût de construction et d'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 an 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** ».

● En juillet 2012, dans un rapport intitulé « La situation et les perspectives des finances publiques »¹¹, la Cour des comptes s'inquiète (p152 et suivantes) :

- du financement et de la rentabilité des investissements dans les grandes infrastructures.

« (...) les projets adoptés dans des lois ou inscrits dans des schémas nationaux (Grenelle de l'environnement, investissements d'avenir, Grand Paris...) pourraient se traduire par une forte croissance des investissements publics dans les prochaines années qui ne paraît pas compatible avec la situation financière du pays. Pour être lancés, ces investissements doivent d'abord être rentables dans une acception large, dite socio-économique, englobant toutes leurs retombées et tous leurs coûts (...) Une vigilance particulière est nécessaire sur l'effet des partenariats public privé qui reportent la charge de l'investissement sur les dépenses de fonctionnement et sur de longues durées en rigidifiant ainsi les budgets concernés sans que leur soutenabilité pour les finances publiques ait toujours été examinée sur cette période. »

- des méthodes d'évaluation socio-économique et financière.

« Pour autant les méthodes pratiquées dans ces domaines, outre qu'elles sont insuffisamment transparentes, ne guident pas toujours efficacement les décisions. Les évaluations a priori sont trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante (...) La Cour a montré dans plusieurs rapports, par exemple sur le réseau ferroviaire en 2008, que la rentabilité socio-économique de beaucoup d'infrastructures s'avère a posteriori nettement inférieure aux estimations a priori.

Il ne s'agit pas pour autant d'abandonner ces évaluations, mais de les soumettre à une contre expertise indépendante (...)

Aujourd'hui, les évaluations des maîtres d'ouvrage, éventuellement de leurs ministères de tutelle, ne sont souvent examinées par les autres administrations concernées, financières notamment, qu'une fois le processus de prise de décision trop avancé pour arrêter les projets.

Pour les investissements publics à venir, il serait donc souhaitable qu'une instance puisse définir les méthodes d'évaluation et veiller à une contre-expertise des

⁹ Référence internet :

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

¹⁰ Per Kageson, "Environmental aspects of inter-city passenger transport", Stockholm, 18th International Transport Research Symposium, Discussion Paper No. 2009-28 (novembre 2009). L'étude est consultable sur internet :

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

¹¹ <http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Situation-et-perspectives-des-finances-publiques-2012>

principaux projets indépendante des maîtres d'ouvrage. Elle devrait s'assurer du suivi du financement et de la mise en œuvre du projet. »

- de la mise en œuvre du SNIT

« En matière ferroviaire, le programme privilégie l'extension du réseau à grande vitesse avec 14 nouvelles lignes (2 000 km) à construire d'ici 2020 et 2 500 km mis à l'étude. Les opérations déjà lancées ne concernent que trois des 14 lignes prévues. D'autres projets très coûteux sont en passe d'être engagés comme les liaisons Lyon Turin (dont le coût global pour la seule partie française est supérieur à 11 Md€)

(...) Certes, le recours aux contrats de concession et de partenariat devrait contribuer à étaler dans le temps la charge financière pour l'Etat, mais avec les effets pervers mentionnés supra (...)

En outre, l'existence de cofinancements entre l'Etat et les collectivités territoriales peut conduire, en cas de rentabilité insuffisante, l'ensemble des partenaires à devoir augmenter encore leurs contributions respectives. » (...)

Par ailleurs, l'absence de hiérarchisation des projets a conduit la Cour, dans une communication de 2011 sur l'impact budgétaire et fiscal du Grenelle de l'environnement, à recommander de procéder à des arbitrages tenant compte de la situation des finances publiques. Elle s'est plus particulièrement interrogée sur l'ampleur des créations, envisagées dans le schéma national des infrastructures de transport, de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse qui ne sont pas budgétairement soutenables et dont ni la rentabilité financière, ni la rentabilité socio-économique, ni l'intérêt environnemental ne sont établis. Elle a rappelé qu'il était nécessaire d'accorder la priorité à la modernisation et à l'entretien du réseau ferroviaire existant. »

● **Le Grenelle de l'Environnement** fait obligation de « *prendre en compte une décision alternative à la décision publique si elle apporte des réponses plus respectueuses de l'environnement* » Or, nous l'avons vu la modernisation et la rénovation de la ligne existante exploitée actuellement au tiers de sa capacité est susceptible d'absorber toutes les prévisions de trafic pendant 50 ans (étude CITEC).

● En 2011 se sont tenues **les Assises du ferroviaire**. Voici un extrait du rapport de la commission N° 3 « L'Economie ferroviaire »¹² :

« Les engagements du Grenelle de l'environnement, repris dans une loi de programmation votée par la représentation nationale en 2009, prévoient le lancement de 2.000 km de nouvelles LGV d'ici 2020.

La commission s'interroge sur le caractère réaliste de ces objectifs, alors que les quatre projets de LGV¹³ en cours (15 Md€ d'investissements) mobilisent déjà d'importants financements de la part de l'Etat et des collectivités locales associées (8 Md€ d'engagements financiers). La quinzaine de projets à réaliser dans le calendrier prévu par le Grenelle de l'Environnement supposerait d'ajouter environ 100 Md€ d'investissements supplémentaires dont le coût, faute de rentabilité suffisante, devrait être supporté presque exclusivement par les collectivités publiques. L'impossibilité à mener de front la remise en état du réseau existant et la poursuite du développement du réseau à grande vitesse au rythme prévu par le Grenelle de l'Environnement oblige à faire des choix dans le programme de réalisation des nouvelles LGV (...) En ne prenant en compte que les trois projets en cours de réalisation, la dette de RFF augmenterait déjà de 28 à 38 Md€ d'ici 2014.

La commission juge qu'il serait souhaitable de mettre en oeuvre un moratoire sur tous les autres projets ferroviaires du Grenelle de l'environnement (y compris l'arrêt de nouvelles études), dans l'attente de la réalisation d'une programmation qui garantisse au préalable le financement de la remise à niveau et de la modernisation du réseau actuel (de 2 à 2,5 Md€ par an pour entreprendre le rajeunissement du réseau). La rénovation prioritaire du réseau doit ainsi se traduire par une réorientation des financements consacrés

¹² Réf. Internet : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AF-rapport_com3.pdf

¹³ LGV Bretagne, LGV Est, LGV Tours-Bordeaux, contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier

aujourd'hui au développement, sous réserve naturellement des opérations déjà décidées (...)

La définition des priorités de développement relève de la responsabilité conjointe du gouvernement et du parlement. **Elle pourrait s'appuyer sur une meilleure prise en compte de l'évaluation socioéconomique des projets, à confier à une expertise tierce au porteur de projet.** »

Une évaluation socio-économique jamais réalisée sur le projet GPSO.

Ces préconisations ont été prises en compte par Madame Nathalie Kosciusko-Morizet qui a déclaré dans le discours de clôture des assises :

« Donner la priorité à l'entretien et à la rénovation du réseau classique. Cela veut dire poursuivre l'effort sans précédent de rénovation, pour placer les trains du quotidien au coeur de la politique de qualité de service. C'est une orientation qui aura forcément des conséquences sur le développement des lignes à grande vitesse (LGV). Au-delà des quatre lignes en cours de travaux ou de passation de contrat, je dis bien au delà, j'approuve l'idée d'une évaluation externe et indépendante des grands projets qui figurent au schéma national des infrastructures de transports (SNIT).¹⁴ »

• Dans son référé¹⁵ du 3 novembre 2011 intitulé « L'impact budgétaire et fiscal du Grenelle de l'environnement », la Cour des comptes intervient de nouveau sur les LGV (page 5) :

« En ce qui concerne les lignes ferroviaires à grande vitesse, les ressources actuellement prévues (2 Md€ par an) sont insuffisantes pour financer la mise en oeuvre des 14 lignes qui avaient été envisagées. Le programme d'investissement devrait donc être adapté, en tenant compte tant de la situation des finances publiques que de la nécessité de moderniser et de mieux entretenir le réseau existant. »

2 - Le Contexte socio-économique

2 - 1) Démographie et organisation urbaine

L'étalement urbain en Pays Basque est important non maîtrisé, dans un contexte de crise foncière et d'absence de politique urbaine cohérente. Il induit des déplacements, hors service public, au sein d'un habitat diffus. Une LGV repose sur des circulations rapides entre grandes métropoles, distantes de 200-400km, comme (Bordeaux, Tours, Toulouse, Bilbao...) Quelle place pour le Pays Basque dans ces flux ?

On ne peut que redouter les impacts négatifs : l'effet « pompe aspirante » ou « déménagement du territoire », l'effet rupture entre différents espaces. La LGV peut aussi constituer un risque économique pour le territoire, accroître la résidentialisation du Pays Basque et la pression foncière.

La grande vitesse ferroviaire accentue les dynamiques et les disparités territoriales, elle accompagne et renforce la métropolisation, en concentrant hommes et activités dans les plus grands centres urbains. Elle peut ainsi participer à un décrochage relatif des territoires les plus éloignés des grandes villes (par « effet-tunnel » par exemple). »

Enfin, en excluant certaines populations de l'accès aux services publics, les LGV ont un impact social inéquitable.

Dans de telles conditions, une LGV présente-t-elle réellement un caractère d'intérêt général ?

2-1.1) Etat des lieux

Le Pays Basque présente une densité de 150,2 habitants au km², supérieure aux 116 de l'Union Européenne mais 70% de la population vit dans les agglomérations urbaines des

¹⁴ Page 7 et 8 du discours de clôture : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2011-12-15_Conclusions_Assises_du_ferroviaire-2.pdf

¹⁵ http://www.ccomptes.fr/fr/CC/documents/Syntheses/Synthese_grenelle_environnement.pdf