

La médiatrice rend son rapport...

12000 personnes à la manif du 17 octobre à Bayonne, 15000 le 23 janvier à Hendaye, 14 référendums dans les communes concernées avec une moyenne de 90% de « non à la LGV » et la seule réponse apportée par le gouvernement à ce rejet massif de la LGV par les populations, fut de nommer une « médiatrice » « pour mieux insérer la ligne nouvelle au Pays Basque ».

On voudrait déclencher des incidents qu'on ne s'y prendrait pas mieux.

Le mardi 4 mai la « médiatrice » donc rendait son rapport.

Là où RFF promettait 60% de lignes enterrées elle en propose désormais 35% et encore dans « lignes enterrées » convient-il de compter les tranchées qui détruisent tout d'abord puis que l'on recouvre et des passages aériens situés entre deux tunnels n'atteignant pas 500m. On retrouvera le passage Adour à 15m de hauteur (bien que le représentant RFF nous ait pris de très haut quand nous avons évoqué cette hauteur dans les réunions de l'an passé), le passage de la Nive à 22 m de hauteur et la Bidassoa à 37m avec en prime une découverte de taille : le Y basque en face, n'arrive pas à la même hauteur. Comme rectifier une hauteur entraîne des rectifications des tunnels et des ponts sur plusieurs km, la négociation avec l'état espagnol s'avère rugueuse.

Tout cela, c'est du foutage de gueule et les populations l'ont bien compris : l'heure est à nouveau à la mobilisation !

Et RFF en remet une couche sur les chiffres faux...

Dans un rapport confidentiel remis par RFF à la médiatrice, on découvre à nouveau les vieilles rengaines de Réseau Ferré de France. Quand les chiffres ne conviennent pas, on les invente. Ainsi, en page 3 de ce rapport, on peut lire un trafic actuel quotidien entre Bayonne et Hendaye de 38 TER, 14 GL et 32 trains de fret. Or nous avons en notre possession le document remis à Hendaye lors du débat public qui reconnaissait « 22 trains de fret au sud de Bayonne » (11 par sens) et qu'aujourd'hui nous en sommes à 7 par sens. De même, il suffit de taper SNCF.com et de chercher les trains de voyageurs entre les deux cités pour découvrir qu'il n'y a que 8 TER par sens et par jour.

Les prévisions sont du même acabit : en 2013, 58 TER et 50 trains de fret ; en 2016 : 72 TER et 64 trains de fret ; en 2020, 80 TER et 94 trains de fret. Remarquons toutefois que par rapport aux prévisions RFF de 2006 on corrige cependant le nombre de trains de marchandises (De 204 en 2006 on passe à 94 , mais pour continuer à justifier une nouvelle voie, on passe de 50 TER (Trains Express Régionaux à 80 ce qui constitue une estimation extravagante de 433% d'augmentation quant le Conseil Régional prévoit 50% pour l'ensemble de l'Aquitaine en 2020)

RFF pensait que ce rapport ne nous tomberait pas entre les mains. Or....

Temps gagné, temps perdu...

Dans les documents du débat public, quand on prend la peine de fouiller les CD fournis, on trouve deux schémas intéressants dans une étude nommée « Etude d'amélioration et de développement des services ferroviaires sur le corridor Atlantique. Situation de projet 2020 ». Le premier décrit « le scénario 1B d'aménagement de la ligne existante avec relèvement de vitesse entre Bordeaux et Bayonne ». On nous y explique : « Il consiste en une amélioration des caractéristiques techniques de la ligne actuelle permettant des gains de temps importants et une augmentation de la capacité, sans création de tronçons de ligne nouvelle (à l'exception

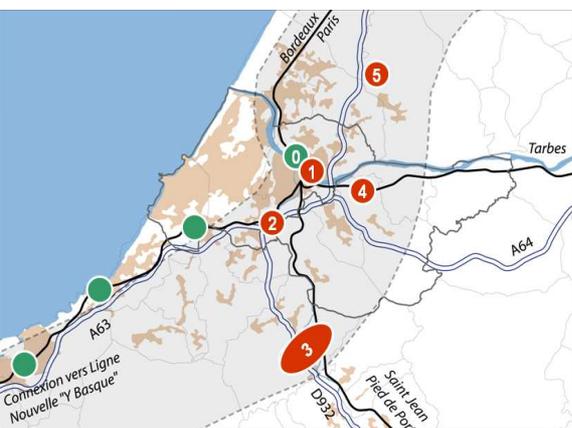
de la rectification de certaines courbes). ». Un tableau nous indique également que le gain de temps entre Bayonne et Bordeaux atteindrait 17 mn. Il indique également que le nombre d'arrêts des trains de grandes lignes serait de 8 par sens à Bayonne (comme maintenant) et de 11 par sens pour Dax (comme maintenant).

Plus loin, on trouve présenté de la même façon le scénario de voie nouvelle. Et là on gagne 21 mn. Différence 4mn. Plusieurs milliards d'euros pour ça ! 10 arrêts par sens pour Bayonne et plus que 3 par sens pour Dax.

Dans un autre rapport confidentiel (décidemment) remis par RFF à la médiatrice et tombé par hasard entre nos mains, on décompte le temps perdu par les TGV qui vont se détourner de la nouvelle ligne pour passer par Bayonne à travers la ligne existante et on peut lire que cela fera perdre 18mn. Reprenons : des milliards pour gagner 4mn et une fois dépensés on perd 18 mn. Etonnant non ! Une paille car l'ensemble des projets Atlantiques va couter près de 4800 euros en moyenne à chaque foyer fiscal et quand on aime c'est bien connu, on ne compte pas. Enfoirés !

Nombre d'arrêts...

Conséquence logique du paragraphe précédent : on nous prend pour des crétins et les trains qui vont perdre les 18 mn à passer par Bayonne, il n'y a que Grenet le maire, pour faire semblant de le croire. Ils ne se détourneront pas ou cela ne durera pas longtemps une fois la ligne construite. L'an dernier, au cours des fameuses réunions de « concertation » avec RFF, nous avons donc posé la question « combien de TGV s'arrêteront à Bayonne ? » TOUS ! avait dit Etienne (Etienne Pichet grand ponte de RFF). Le 4 mai dernier lors d'une réunion avec RFF organisée par la mairie de Bénesse, nous avons reposé la question à Etienne . Réponse (soigneusement enregistrée par l'association de Tarnos) : 66% à Bayonne et 50% à Dax. Soit 2 trains sur 3 à Bayonne et un sur deux à Dax. Grenet va beaucoup aimer... Et quelque chose nous dit que cela ne va pas s'arrêter là.



d'Intérêt National telle que menée sur Bordeaux autour de la prévoit la construction de 30 000m2 de bureaux par an pendant évidemment la confirmation d'un de nos arguments : La LGV européen au détriment des villes moyennes. Nous avons dénoncé seraient aspirés chez nous, à Dax, Mont de Marsan, Agen, a été constaté partout où les LGV ont été construites 7 mai complète parfaitement notre propos en annonçant que la 000 nouveaux habitants. Ainsi, oui nos emplois seront aspirés et Malvy président du Conseil régional de Midi Pyrénées, sollicité pour financer Tours-Bordeaux, s'inquiète de l'avance prise par Bordeaux par rapport à Toulouse et diffère sa signature au protocole financier en attendant des promesses plus rapides pour Bordeaux-Toulouse.

Et pendant ce temps en Espagne...

Dans l'état espagnol on découvre que la crise est là et qu'on vécu au-delà de ses moyens. Plan de rigueur concoctés par les responsables de la cata et faisant payer les non responsables de la cata, comme toujours. Dommage collatéral : la politique de construction des LGV est enfin de trafic des lignes sont les suivants

Les potentiels de trafic des lignes sont les suivants comme un modèle de développement insoutenable. Coupes

sombres au programme. Rousset, Juppé et RFF serrent les fesses en espérant échapper à la trainée de poudre.

Trainée de poudre qui gagne l'Europe réunie à Saragosse et qui tire la sonnette d'alarme : « Il est clair qu'un grand saut dans l'infrastructure n'est pas possible. Construire des voies ferrées, de routes, aéroports, ports est un travail énorme et prend beaucoup de temps et de ressources. Tous les systèmes de transport intelligents peuvent apporter des avantages plus grands et plus rapides » a dit le commissaire européen Kallas. Les systèmes intelligents comme « les systèmes de contrôle de trains » qui peuvent admettre des trains plus nombreux sur les voies existantes que le cabinet d'études Citec avait conseillées et que RFF avait taillé en pièce avant de se rétracter.

Fini les châteaux en Espagne, et ailleurs ?

Le TGV un modèle économique à revoir...

Ce n'est pas notre titre c'est celui de la très orthodoxe « Vie du rail » du 31 mars. On y parle de la première année de perte des TGV, du signe d'une rupture forte, de la surcapacité de trois TGV, de l'effet ciseau des péages et «selon certains responsables, la cassure du modèle TGV ».

Le 22 juin à Ustaritz : Près d'un millier contre la LGV

Le 22 juin à Ustaritz, les associations et les élus opposés à la LGV réinitiaient un cycle de mobilisation contre la LGV. La salle de la réunion publique était comble et c'est avec détermination qu'associations et élus se dirigent vers une manifestation d'ampleur en fin d'année.

