

Mont de Marsan, le 07 décembre 2021

Mesdames et Messieurs les élus,

Dans un communiqué du 01 décembre 2021, Le Président du Conseil Départemental des Landes et les députés socialistes ont signé un appel en faveur de la réalisation de la LGV. Vendredi 10 décembre 2021, les élus départementaux vont se prononcer sur les conditions de la participation du Département au financement de la LGV au sud de Bordeaux.

Nous répondons ci dessous aux éléments de langage qui ne résistent pas à l'épreuve des faits.

Stop aux égoïsmes et au repli sur soi ! Oui au train et à la mobilité pour tous !

Du sud de Bordeaux jusqu'à la frontière espagnole, dans ce quart sud-ouest de la France dont on vante à juste titre la qualité de vie et l'attractivité, le train est aujourd'hui le grand oublié de l'aménagement du territoire

Faux : 135 millions d'euros ont été investis sur la ligne historique BDX HENDAYE, en 2019. Ces rénovations rendent la ligne utilisable à 220 km/h entre BDX et DAX. Dès lors, pourquoi les temps de transports ont-ils été rallongés depuis 2002 ? Ils sont passés de 1h04 à 1h17 aujourd'hui. La suppression des 6 passages à niveau encore existant entre Bordeaux et Dax permettrait d'améliorer la situation.

Nous avons avec la relance du projet GPSO l'occasion de rapprocher Paris et l'international des familles landaises, des travailleurs et de nos jeunes.

Faux : Seule une minorité utilise les LGV (8 %) des utilisateurs du train, alors que 24 % utilisent les TER dont certaines lignes sont en mauvais état en Nouvelle Aquitaine. Se « rapprocher de Paris » ? Est ce le besoin de la majorité des Landais ?

L'occasion aussi de rapprocher le bassin toulousain des Landes et du Pays Basque et de mettre en réseau les villes moyennes du grand sud-ouest.

Faux : Une LGV n'a pas vocation à desservir les territoires ni les villes moyennes, sa pertinence, c'est la liaison entre grandes métropoles : Historiquement, Mont de Marsan était desservie par un vaste réseau ferroviaire en étoile qui a été progressivement abandonné et fermé. Comment une LGV, promise pour nous relier à l'Espagne permettrait-elle ce miracle ? Au mieux nous aurions 2 arrêts A/R pour Mont de Marsan, 2 arrêts A/R pour Dax contre 6 et 7 aujourd'hui à Dax

C'est une occasion unique de développer les trains du quotidien, freinés par une ligne vieillissante qui sera bientôt saturée et dégradée malgré les efforts d'investissement de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Faux : Lorsque les finances des collectivités territoriales auront été aspirées par la construction de ces LGV, les financements manqueront pour les autres trains. Il ne faut pas confondre les infrastructures des trains du quotidiens et les fonctions des LGV. La région a pris en charge une structure TER en piteux état, elle en est maintenant responsable. Elle n'a pas de compétence pour les LGV

Faux : Encore pour la saturation des lignes : La ligne BDX DAX HENDAYE est utilisée au tiers de sa capacité, tous types de trains confondus et tous sens confondus (99 trains/jour à l'endroit le plus contraint à facture pour 264 trains/jour possibles). 50 trains / jour dont 14 de fret entre Fature et Dax pour 264 trains possibles.

C'est l'occasion inespérée de mettre sur les rails les 10 000 camions qui tous les jours franchissent la frontière espagnole, se déversent sur nos routes, traversent nos villages et libèrent des tonnes de CO2.

Faux : Aucune LGV n'a permis d'accroître le fret ferroviaire. Bien au contraire, en France le fret ferroviaire ne cesse de décliner contrairement à la Suisse, à l'Allemagne... Le manque d'investissement en est une cause dénoncée par de nombreux rapports. Quant à mettre des camions sur les trains : Ce sont les containers qu'il faut mettre sur les trains, pas les camions ! D'ailleurs, lors de l'enquête publique sur l'autoroute ferroviaire Tarnos Dourges, il était prévu de transporter.....240 camions/jour sur un potentiel de 8000

Il y a autant de particules fines entre Hendaye et Bordeaux que sur

le périphérique parisien !

Affirmation gratuite, donnez vos sources.

Faux : Pour Bordeaux le trafic camions international est très minoritaire face aux divers trafics locaux voitures, PL...

Quelle sera l'alternative si nos divisions, notre manque d'enthousiasme et de solidarité à l'échelle régionale avaient finalement raison de ce projet d'utilité publique ?

La solidarité comme sur Tours Bordeaux, sans doute ? Où seules les collectivités du sud ont financé l'infrastructure, et où Vinci, participant privé minoritaire au financement en récupère les péages ?

La solidarité encore, quand les collectivités du nord de la région Nouvelle Aquitaine ne sont pas appelées à financer le Sud ?

La solidarité toujours, lorsque l'on demande aux collectivités du sud de la Nouvelle Aquitaine de financer BDX TLSE ?

Et dernier point, le racket fiscal des habitants à 1 heure en voiture d'une gare LGV ?

Si cette infrastructure est vantée comme INDISPENSABLE, pourquoi l'état et l'Europe ne la financent-ils pas en totalité ?

Quand à l'utilité publique elle n'est que politique, n'oublions pas l'avis défavorable pour 2 des 3 enquêtes publique dont la LGV. Rappelons également que 5 502 contributions à l'enquête publique sur la LGV ont été faites et seules 342 soit 6 % étaient favorables au GPSO.

Autre rappel salutaire : L'autoroute ferroviaire Tarnos Dourges était aussi d'utilité publique, mais un ministre landais a fini par annuler le projet.

Il est facile quand on est à deux heures de la capitale d'affirmer que le reste de la population n'a pas besoin de s'en rapprocher.

Ah Paris ! Est-ce l'alpha et l'oméga des besoins de la majorité des Landais en matière de ferroviaire ? Les députés, sénateurs, ou rares ministres locaux ne sont pas la population !

Il est illusoire de penser qu'il suffira de rénover la ligne existante pour améliorer la desserte ferroviaire quand les investissements promis en 2017 par le gouvernement pour les « besoins du quotidien » ne sont toujours pas au rendez-vous.

Faux : La ligne a été pour partie rénovée et peu reste à faire. Les besoins du quotidien sont de la compétence de la région

Il est irresponsable à l'heure de la transition écologique de ne pas

choisir le développement du train sous toutes ses formes et de garder la route et le transport aérien comme seuls moyens de désenclavement.

A l'heure de la transition écologique, c'est la destruction de milliers d'hectares, et la coupure des territoires pour gagner quelques minutes qui est irresponsable.

Ah, le désenclavement : Nous ne pouvons que vous conseiller de regarder une carte routière ou ferroviaire ! Et c'est étrange, si nous nous rappelons bien, cet argument « fallacieux » du désenclavement a déjà servi pour la réalisation de l'autoroute A65 ! Cette autoroute a-t-elle tenue les promesses que vous lui avez imposées, absolument pas. Son trafic est à la moitié du prévisionnel, et ce, malgré l'obligation pour les camions de l'emprunter. Nul doute que dans quelques années, vous utiliserez cet argument pour promouvoir l'arrivée de « l'hyperloop », ce concept magnifique de train circulant dans un tuyau à 1000 km/h !

Nous sommes à présent devant un choix historique :

C'est vrai soit nous restons dans les trente glorieuses, le productivisme, le passé, soit nous nous engageons résolument dans le monde nouveau qui s'annonce.

Parce que nous croyons à l'intérêt de GPSO au sud de Bordeaux, parce que nous voulons un avenir durable pour les Landes et que notre territoire continue d'être attractif, nous appelons à faire le choix d'un accès à la mobilité pour tous, le choix de la LGV.

Faux : L'attractivité d'un territoire n'est pas en corrélation avec une LGV. D'ailleurs, Toulouse, 4ème ville de France n'a pas de LGV, et pourtant c'est une métropole très attractive ! La mobilité de tous, ce n'est pas la LGV ! le choix de la LGV c'est le choix du Concorde, c'est le choix du passé. La mobilité pour 8 % des usagers du train, n'est pas la mobilité pour tous.

Mesdames et Messieurs les élus,

- Vous le savez, aujourd'hui, c'est le financement des Aménagements ferroviaires (au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse), et celui de la ligne nouvelle BDX TLSE qui est en jeu.
- Ce projet est parait-il indispensable et structurant, mais l'état ne le finance qu'à 40 %, Pourquoi ?
- **La participation de l'Europe au financement n'est plus « attendue », mais est devenue une hypothèse.**
- Avez vous été élus pour nous endetter pour les 40 ans à venir et pour financer des infrastructures ferroviaires qui ne sont pas de votre compétence ?
- Des collectivités territoriales ont déjà annoncé qu'elles ne financeraient pas : Qui va combler la différence ? Le nouvel impôt Lgv ?
- Quelques minutes gagnées et 2 arrêts TGV à Lucbardez et à Dax justifient-ils le saccage annoncé ?

Nous sommes favorables à des transports ferroviaires de qualité pour tous.

Les 4 milliards promis par Mr Castex doivent servir à l'amélioration et à la rénovation ambitieuse des lignes existantes, à la réouverture des lignes structurantes pour notre Département.

Nous refusons l'impôt LGV !

Nous refusons le gaspillage d'argent public, et tout particulièrement local pour réaliser une infrastructure qui ne tiendra aucune des promesses aujourd'hui assénées, mais détruira nos territoires.

Signataires : LES AMIS DE LA TERRE DES LANDES, SEPANSO LANDES, CADE, ATTAC , INDECOSA CGT, EELV LANDES, LFI

