

## **24 RAISONS DE DIRE " NON "A UNE NOUVELLE LGV**

### **- 1 - Un projet inutile**

Le gain de temps est dérisoire (4 minutes entre Bordeaux et Bayonne) et les voies actuelles sont loin d'être saturées !

La modernisation du réseau ferroviaire actuel sans création de nouvelle ligne à grande vitesse répondrait parfaitement aux besoins. Cela est confirmé par deux études indépendantes dont l'étude Citec réalisée par des experts ferroviaires suisses dont la compétence est unanimement reconnue. Tout en assurant une meilleure desserte du territoire cette solution permettrait de rentabiliser à la fois les investissements et les infrastructures existantes d'une façon durable.

*C'est exactement ce que préconise le Ministère de l'Ecologie dans le Schéma National des Infrastructures de Transport : « optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures »*

### **- 2 - Un projet fondé sur un débat public biaisé**

Tout au long du débat public en 2006 les associations ont dénoncé les chiffres mensongers de RFF qui ont totalement faussé la vision des décideurs.

Le président du Débat Public a accepté une contre expertise indépendante demandée par les associations et réalisée par les cabinets SMA et Prograns.

Les conclusions sont sans appel :

- « 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 à l'horizon 2020 dans des conditions qualitatives acceptables.»

Les conclusions de cette étude sont arrivées tardivement et n'ont pas été prises en compte dans le rapport final !

### **- 3 - Un projet basé sur de fausses estimations de trafic fret et voyageurs**

Les chiffres annoncés pour justifier la ligne sont faux, les études le prouvent, mais le projet continue. La présentation de l'état existant ne reflète donc pas la réalité.

Ainsi les données du débat public de 2006 font état de la situation initiale de :

64 trains de voyageurs annoncés, contre 30 en réalité

40 trains de fret annoncés, contre 22 en réalité

Selon les projections présentées par RFF, lors du débat public, nous devons compter

8 millions de tonnes de fret à Hendaye en 2009, nous sommes à 1,7 millions de tonnes !

Pourtant RFF annonce un déferlement prochain du fret au Pays Basque: une multiplication par 10 du trafic en 10 ans !

Il est permis d'en douter tant le bilan fret de la SNCF parle en sa défaveur : 5 plans successifs en 9 ans, 4 à 5 milliards de subventions versées en pure perte, n'ont jamais permis d'enrayer le déclin du fret en France. Le budget 2010 de la SNCF prévoit 2 600 postes en moins au fret.

*De plus, 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 ».*

### **- 4 - Un projet poursuivi en falsifiant les données actuelles**

Dans un document confidentiel remis par RFF à la « médiatrice » : sur le trafic 2007 RFF compte 38 TER alors qu'il en passe 15 (8 dans un sens et 7 dans l'autre), et 32 trains de fret alors que dans le document du débat public RFF reconnaissait 22 trains (11 par sens) au sud de Bayonne.

L'audit promis par A. Rousset à Europe Ecologie lors des Régionales est commandé. Selon le cahier des charges, le prestataire de l'étude ne devra pas remettre en cause certains paramètres, devra prendre en compte la totalité de la ligne Bordeaux-Espagne, ce qui exclut la problématique spécifique du Pays basque. Enfin il est exclu d'envisager les performances des nouveaux systèmes de régulation de cadencement des trains dans le but non avoué de diminuer la capacité de la voie existante.

Cette contre étude est censée confirmer ou infirmer les hypothèses de RFF, or RFF est chargé de modéliser et de valider les hypothèses de l'audit avant les conclusions !

#### - **5 - Un projet incohérent avec l'Y basque**

Sur le tronçon Dax Vitoria, de nombreuses incohérences sont soulevées par Etienne Davignon, ancien coordonnateur européen du Projet :

- Il existe un *décalage significatif* dans la planification du projet en France et en Espagne.
- Des changements sont intervenus, de sorte que *les caractéristiques du projet et les conditions d'utilisation de la ligne pourraient en être affectées*. La cohérence des projets français et espagnols pourrait ne pas être assurée.
- Il ne semble pas y avoir, à ce jour, *une vision partagée de l'utilisation de l'infrastructure*, depuis Bordeaux jusqu'à Vitoria.

En effet, du côté français la ligne est officiellement justifiée par du fret, alors que du côté espagnol, cette même ligne est prévue pour des voyageurs !

#### - **6 - Un projet ruineux**

En supposant que la LGV Tours Bordeaux se termine en 2016, que le chantier au sud de Bordeaux commence en 2016 pour se terminer en 2020, que l'augmentation du coût des travaux est de 3 % par an, on arrive, *en euros courants*, aux chiffres suivants :

LGV Tours Bordeaux : 7,8 Md€

LGV Bordeaux Toulouse : 4,2 Md€

LGV Bordeaux Espagne : 5 Md€

*Soit 17 milliards d'euros !*

(A titre de comparaison : la charge de la dette représente entre 36 et 40 milliards d'euros par an pour l'Etat).

#### - **7 - Un projet non rentable**

La Cour des comptes en 2008 met en garde l'Etat sur la rentabilité des LGV : «Le lancement de nombreux projets dont la rentabilité socioéconomique est insuffisante est d'autant plus inquiétant 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. Les projets inscrits dans les contrats entre l'Etat et les régions ne font pas l'objet d'études préalables suffisantes et s'avèrent souvent eux aussi plus coûteux et moins rentables que prévus. »

#### - **8 - Un projet basé sur un partenariat public privé destiné aux profits du BTP**

La somme pharaonique de l'ensemble du projet ainsi que l'état des finances publiques, conduit l'Etat à développer un nouveau mode de financement, le partenariat public privé, qui

permet de masquer la hausse des déficits publics. Le risque financier lié au projet étant garanti par l'Etat pour que les majors du BTP puissent répondre aux appels d'offre.

Ainsi, le groupe Vinci va construire la LGV entre Tours et Bordeaux, sur les 7,8 milliards, 4 seront apportés par l'Etat et les collectivités locales et 3,8 par Vinci.

Vinci se rémunérera en percevant l'intégralité des péages et espère officiellement tirer 250 millions d'Euros annuels pendant 35 ans !

Pourtant un rapport du Conseil d'analyse économique met en garde sur l'utilisation des PPP : « Une utilisation inadaptée des contrats de partenariat pourrait conduire à :

- une croissance durable de la dépense publique par empilement des loyers liés aux contrats de partenariats successifs sans retour avéré pour la collectivité en termes socio-économiques;
- un transfert de risques assez limité et de coûts de portage au contraire très élevés pour la puissance publique sur le long terme. »

#### - **9 - Un projet qui endette durablement les collectivités territoriales.**

La participation de la Région s'élève désormais à 761 millions d'euros, celle du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques à 245 millions d'euros, de la Cabab à 83 millions d'euros et de la Communauté de communes du Sud Pays basque à 32 millions d'euros.

***Cela représente un endettement pour un contribuable du sud du Pays basque de 4880€ !***

Comment notre département peut décider de creuser sa dette pour financer un projet qui ne relève pas de sa compétence alors que de nombreuses demandes en matière d'infrastructures routières, de ramassage scolaire, d'aide aux personnes âgées ou en difficulté demeurent insatisfaites ?

#### - **10 - Un projet qui est une erreur économique**

Le rapport public annuel 2010 de la Cour des comptes, au vu de la situation financière du pays, préconise de « faire mieux avec moins ». La régénération des lignes existantes répond à cet objectif : « mieux » car elle permet le développement à la fois de la grande vitesse pour les TGV, les TER et pour le fret, « avec moins » car son coût n'a aucune comparaison en termes financier, environnemental ou humain par rapport à la création de nouvelles lignes.

#### - **11 - Un projet qui ne créera pas d'emplois au Pays basque**

Bordeaux sera peut être le seul bénéficiaire du projet et deviendra « l'aspirateur à emplois » de la région.

Bayonne et le Pays basque connaîtront le même sort que Reims désormais à 45 minutes de Paris avec le TGV. L'effet TGV escompté est plus que négligeable. Trois ans après, on attend toujours l'arrivée massive des entreprises axées sur le tertiaire et ce malgré une démarche agressive mettant en valeur l'intérêt de la ville. Le nouvel eldorado de l'emploi n'est pas au rendez vous. Des villes comme Rouen, Amiens ou Orléans (à une heure de Paris et sans TGV) restent des concurrentes directes de l'agglomération rémoise, lors des appels à candidatures.

#### - **12 - Un projet qui assèchera le Pays basque**

Le choix de la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires se fait au détriment des liaisons inter cités par des trains classiques. Ainsi après la construction de la LGV Est, les trains Corail ont été supprimés obligeant les habitants des villes moyennes à se rendre à Nancy pour prendre le TGV vers Paris. Les horaires des TER sont recalculés par rapport au passage des TGV, et non plus par rapport au besoin en déplacement.

Le temps gagné par « l'élite circulaire » entre les grosses métropoles est en fait « volé » aux usagers quotidiens. Cette situation est la même vers Lille, ou vers Brest.

C'est un véritable assèchement de la desserte des villes moyennes qui est programmé.

De plus les grandes lignes dédiées au fret grande capacité et grande vitesse vont participer à l'élimination du fret de proximité. La suppression du wagon isolé, type de fret qui correspond le plus à un maillage du réseau de petites et moyennes entreprises, remet en cause le drainage du territoire.

*Toutes les conditions seront alors réunies pour faire du Pays basque « le cul de sac de l'Europe »*

*Il faut rejeter cette idée simpliste qui veut que les infrastructures de transport contribuent à augmenter la compétitivité de l'économie, à satisfaire les besoins, à produire, à attirer les investisseurs et à dynamiser la croissance et l'emploi. La réalité des faits prouve le contraire au niveau des villes moyennes et des territoires traversés.*

- **13 - Un projet qui ne modifie pas l'attractivité de villes comme Bayonne**

Contrairement à ce que l'on affirme les infrastructures de transports comme la LGV n'apparaissent pas comme un facteur explicatif de l'installation de la population dans certaines villes. C'est ce que révèle une étude réalisée par des chercheurs de l'Université Paris Dauphine.

Les villes les plus attractives sur le plan résidentiel ne font pas partie des villes les plus dynamiques sur le plan de l'économie « productive »

Néanmoins, « la concurrence territoriale ne porte plus seulement sur l'économie « productive » (production de biens destinés à l'exportation), mais aussi sur l'économie « résidentielle » (production de services destinés aux habitants). Avec l'essor de l'économie résidentielle, il devient tout aussi important pour un territoire de capter des richesses que de les créer.

Ainsi des villes de taille moyenne drainent une partie de ces richesses en attirant les populations qui les possèdent et qui sont susceptibles de les dépenser sur place.

*Le groupe de tête est composé de Toulouse, Montpellier, Perpignan, Nice, Bayonne et Ajaccio.*

- **14 - Un projet du siècle dernier : relier les grandes métropoles pour une « élite circulatoire »**

Ce projet repose sur un concept du siècle dernier : la grande vitesse. Les mêmes raisons, comme au temps du Concorde sont avancées aujourd'hui : relier les grandes métropoles au nom d'une mobilité toujours plus rapide.

Pour quels bénéfices ? : un gain de temps de 50 à 60 minutes de Paris à Bordeaux et de 4 minutes de Bordeaux à Bayonne.

Pour quels bénéficiaires ? : une élite circulatoire qui représente moins de 10% de la population.

Autrement dit ce sont des contribuables de toutes conditions et de toute situation géographique qui permettront aux chefs d'entreprise, cadres... (les CSP+ en terme de marketing) et à quelques notables de multiplier leurs rencontres, à l'heure d'internet et des visioconférences.

Cela pose également un problème d'accès au transport pour tous : les TGV sont très chers par rapport aux trains Corail, et le prix du billet transforme le transport en train en transport de luxe.

- **15 - Un projet d'autoroute ferroviaire inadapté**

Faire monter les camions entiers sur des wagons spéciaux (Modalhor) à 400 000€ l'unité consiste à transporter du poids mort, gaspillant place et énergie et contraint de modifier les tunnels traversés. Les experts estiment le prix du transport entre 1€ et 1,20€ du km alors que le transport par caisse est tarifé à 0,60€ du km. Pour capter plus de camions l'autoroute

ferroviaire Perpignan/Bettembourg a dû opter pour une solution mixte et offrir des voyages à perte à 0,70 euros du km !

La meilleure solution, qui a la confiance des routiers, est le transport combiné par caisses par voie ferrée ou maritime. Le container devrait être l'unité commune au bateau, à la route et au rail. Contre toute logique ce choix n'a pas été retenu.

#### - **16 – Un projet non écologique**

Toutes les études (Per Kageson, en Suède, Mikhail Chester aux EU) concluent qu'on ne peut pas espérer que les investissements dans des voies à grande vitesse puissent beaucoup contribuer à l'atténuation du changement climatique. La Grande Vitesse ne peut pas se justifier par l'argument de diminution de gaz à effet de serre.

« La réduction des émissions de CO2 liée à la construction des lignes à grande vitesse (LGV) est minime et la construction de ces réseaux ne peut être considérée comme une politique environnementale réaliste ». C'est la conclusion d'une autre étude suédoise d'août 2009. En effet, rappelons que un million de tonnes de CO2 est généré par la construction de 150 Kms de nouvelles voies LGV.

Dans leurs affirmations nos politiques ne prennent jamais en compte les émissions de CO2 pendant toute la durée de construction d'une LGV.

#### - **17 - Un projet destructeur de l'environnement**

RFF a choisi délibérément de faire passer ses lignes nouvelles dans les derniers grands espaces encore préservés et non fragmentés d'Aquitaine en traversant parfois des zones Natura 2000. Ces tracés sont hautement destructeurs de notre environnement, non jumelés avec les autoroutes A65 et A62 et constituent une énorme balafre dans une région hautement touristique de surcroît. Ce tracé impacte de façon irréversible de nombreuses zones naturelles irremplaçables.

Et pourtant 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 ».

- **18 - Un projet destructeur des ceintures vertes agricoles autour des villes** où se pratique une agriculture paysanne respectueuse de l'environnement et du maintien de la qualité des produits.

- **19 - Un projet d'une ligne à ciel ouvert** dont 30 à 35% au mieux sont enterrés contre 60% annoncés.

*Si le Pays basque n'a pas vocation à devenir le cul de sac de l'Europe, il n'a pas non plus celle à devenir son couloir de passage obligé.*

#### - **20 - Un projet mené en fausse concertation avec les populations**

RFF se targue « d'avoir fait 100 réunions de concertation en 2009 » alors que ce sont des réunions d'informations. Des décisions sont annoncées avant la réunion de l'instance de concertation, par exemple, en janvier 2010, le choix du fuseau a été publié sur internet avant la réunion du COPIL, ce qui en dit long sur la « concertation ».

#### - **21 - Un projet qui ne respecte pas la convention Aarhus**

Cette convention prévoit en effet que les états signataires (dont la France) doivent favoriser la participation du public à la prise de décisions ayant des incidences sur l'environnement. Cette participation du public est sollicitée dès le début d'une procédure d'aménagement, « c'est à dire quand toutes les options et les solutions sont encore possibles et que le public peut

exercer une réelle influence ». Le résultat de sa participation doit être pris en compte dans la décision finale, laquelle doit faire également l'objet d'une information. Ces débats préalables doivent donc prendre en compte des contre expertises, et toutes les options et alternatives possibles avant décisions (optimisation et potentialisation de l'existant, réouverture de lignes abandonnées et autoroutes maritimes etc...).

- **22 - Un projet qui se désintéresse des riverains de la voie actuelle** qui subiront toutes les nuisances.

Dans l'aménagement des voies actuelles, aucune protection phonique n'est prévue pour les riverains qui subiront les passages de trains de fret.

De plus RFF qui a interrompu, sans raison, ses travaux se livre à un « sabotage » de la ligne actuelle dans le but de diminuer sa capacité. Ainsi deux voies de garage ont été démontées à Saint Jean de Luz pour empêcher les trains de se doubler, les « trains longs » seront constitués au sud de Dax et non à Hendaye pour augmenter la circulation dans le Pays basque. Enfin, la reconstruction du pont sur l'Adour est prévue à 2 voies et non à 3 pour créer un goulet d'étranglement !

- **23 - Un projet dont l'utilité publique reste à prouver.**

- **24 - Un projet rejeté par la population et les élus de terrain**

L'ampleur de la protestation se mesure aux 12000 manifestants qui ont défilé à Bayonne en octobre 2009 et aux 15000 opposants à Hendaye en janvier 2010.

Dans toutes ces manifestations, de nombreux élus locaux ont montré leur opposition au projet. Une pétition regroupe à ce jour près de 21000 signataires.

Enfin lors des référendums organisés par les associations dans 13 villages (35845 inscrits), le « Non à la LGV » l'a emporté à plus de 90% avec un taux de participation égal à celui des scrutins officiels organisés.

***Les raisons de rejeter ce projet néfaste sont multiples et nous ne cesserons de les marteler. Seule une mobilisation massive fera que la Raison finira par l'emporter.***