

# **De l'impérieuse nécessité d'une LGV ou une série de mauvais arguments pour une ligne inutile.**

RFF (Réseaux ferrés de France) et L'état nous proposent la construction d'une infrastructure ferroviaire pour TGV. Les principaux arguments avancés sont les suivants :

- Désenclavement de Mont de Marsan et des Landes
- Gagner du temps sur les parcours
- Transfert du fret de la route vers le ferroviaire
- Transfert des voyageurs de la voiture et l'avion vers le ferroviaire
- Saturation de la ligne existante en 2020
- Améliorer l'impact des transport sur l'environnement, réduire le mur de camions

## **Désenclavement de Mont de Marsan et des Landes**

**C'est Faux.** Un TGV c'est fait pour relier des métropoles de taille Européenne. Il ne s'arrête pas entre ces villes. MdM aurait 4 à 5 A/R vers Paris. Dax (la deuxième gare d'Aquitaine avec 1 million de passagers) passerait de 10 A/R Grandes lignes à 3 ou 5. Les études, sur les parcours existant montrent qu'un TGV accélère la croissance des grandes métropoles aux dépens du tissu local.

## **Gagner du temps sur les parcours**

**C'est Faux.** Sur la liaison Bordeaux Dax, on gagne 7 min, sur un parcours de 50 min, en passant par MdM (70 km de plus). Si le TGV s'arrête à MdM le temps de parcours est identique.

Pour Mont de Marsan Bordeaux les 30 min de gain sont ramenées à rien si la liaison via Morcenx est directe, et si on tient compte du temps d'accès à la nouvelle gare.

## **Transfert du fret de la route vers le ferroviaire**

**C'est plus que douteux.** Le fret ne semble pas la priorité de la SNCF, et de RFF. 2/3 des voies seront fermées d'ici 10ans. Suppression de la technique des wagons isolés. L'objectif affiché de 20 % du fret terrestre en ferroviaire est une vue de l'esprit (actuellement < 4%). Son affirmation procède d'un autre objectif : la saturation virtuelle de la ligne existante

## **Transfert des voyageurs de la voiture et l'avion vers le ferroviaire**

**Objectif louable.** Possible pour l'avion, mais irréaliste actuellement pour la voiture.

## **Saturation de la ligne existante en 2020**

**C'est Faux.** Deux expertises Suisse pendant le débat public et demandées par les élus Basques ont montré que la ligne ne serait pas saturée. De plus pour atteindre ces objectifs, RFF avance des taux de croissance du PIB moyen annuel entre 3,2 et 6% en entre 2004 et 2020. Ils ne tiennent pas compte du rattrapage de la péninsule Ibérique, de l'augmentation des coûts liée à la raréfaction du pétrole. RFF reconnaît que la date de saturation de la ligne actuelle ne serait plus 2020 mais au delà de 2040.

## **Améliorer l'impact des transport sur l'environnement, réduire le mur de camions**

**Mauvaise solution, c'est Faux.** Ce sont les transports qu'il faut réduire en relocalisant et en appliquant la théorie du locavore. Pour RFF, il y aura plus de camions sur la N10 à la fin du projet.

## **FINANCEMENT**

Constamment éludée cette partie de ces projets en est un autre point faible. C'est un financement PPP. Environ 25% de la construction sera apportée par les collectivités locales, au nord de Bordeaux, et 50 % par le privé. Mais celui ci n'apportera plus que 15 % au sud, et les collectivités locales pourront aller jusqu'à plus de 40%, à parité avec l'état, sur la LGV. Les montants sont disproportionnés en regard des budgets disponibles. Les collectivités sont priées de s'endetter pour plus de 50 ans. A ces sommes, il convient d'ajouter environ 25 à 30% supplémentaire à cause de la sous évaluation chronique des projets. A cela, il faut ajouter l'application de la théorie de la privatisation des bénéfiques et de la socialisation des pertes du financement privé. Dans le cas où le projet serait déficitaire, une clause de garantie non encore connue définira le dédommagement versé par les collectivités publiques au privé.

## **Propositions des Amis de la Terre Landes, et d'Attac Landes Côte Sud**

L'utilisation de la ligne existante modernisée comme il est prévu est largement suffisante. Les alternatives aux transports routiers et aériens par le maritime et le ferroviaire doivent être facilitées, et s'inscrire dans un schéma global cohérent d'intermodalité. Il faut appliquer la théorie du locavore, relocaliser les productions. Il convient d'appliquer une taxation carbone sur tous les transports polluants. Plus généralement, les transports doivent participer aux justes coûts des infrastructures. Dans le même ordre d'idée, La N10 et de la A 63 ne doivent pas passer à 2\*3 voies. Il faut donner la priorité aux dessertes locales, aux transports en commun de proximité. Les transports internationaux ne doivent être utilisés qu'avec parcimonie.