



Pourquoi contestons-nous et combattons-nous le projet de ligne LGV au sud de Bordeaux ?

Quelques éclaircissements et informations nécessaires pour mieux appréhender ce dossier LGV

1) ligne LGV pure, ligne LGV mixte, train SRGV, train pendulaire

Un TGV qui circule sur une ligne classique n'a rien d'un Train à Grande Vitesse : il doit s'insérer entre les trains de marchandises et de voyageurs (grandes lignes et TER) en respectant les mêmes vitesses plafond et les limitations dues au tracé.

Un TGV ne justifie son nom que lorsqu'il circule sur une LGV (Ligne à Grande Vitesse) qui est une nouvelle ligne construite en respectant les règles indispensables pour des vitesses élevées :

- aucun passage à niveau
- déclivité maximum à 35‰
- tracé avec des courbes de grand rayon (de 6 à 8 km, beaucoup plus dans les nouvelles lignes)
- voie (= rails) lourde, soudée (= sans joint de dilatation), sur une épaisse couche de ballast (40cm au lieu de 25)
- ouvrages d'art renforcés et calculés pour les charges dynamiques induites par les circulations à GV
- alimentation électrique en 25 kV 50 Hz adaptée à la puissance des TGV
- une signalisation transmettant directement les ordres en cabine (à GV, les panneaux au bord des voies ne sont plus visibles)
- une emprise au sol d'au moins 70 m (90 m en moyenne) de large clôturée et donc infranchissable
→ **uniquement des passages souterrains ou aériens pour traverser**

Une ligne nouvelle peut être soit uniquement dédiée à la GV (LGV pure) soit mixte acceptant TGV et trains de fret ; dans ce cas, les déclivités y sont limitées à 12‰ au lieu de 35‰, des installations de dépassement des trains lents par des trains rapides doivent être aménagées (problème de sécurité dû aux remous d'air lors des croisements) et des systèmes de signalisation pour tous types de machines sont nécessaires. De plus sa maintenance devient compliquée car c'est la nuit, moment habituellement dédié aux trains de fret, que se fait généralement l'entretien des voies LGV pures !

Pour toutes ces raisons, **une ligne mixte est donc beaucoup plus contraignante et beaucoup plus coûteuse** et d'ailleurs à ce jour nous n'en connaissons pas sauf sur des tronçons forts réduits (entrée ou sortie

des très grandes villes qui ont pu conserver leur gare originelle). **Or, une ligne mixte, c'est ce que l'on nous promet pour le projet au Sud de Bordeaux !**

Pour pouvoir rouler à 320 km/h (vitesse annoncée pour les nouvelles lignes) et tenir ses performances, on a bien compris qu'un TGV doit avoir la voie libre et s'arrêter le moins souvent possible, chaque arrêt étant pénalisant pour sa moyenne et aussi pour sa consommation. Ainsi, la nouvelle voie LGV EST, mise en service en juin 2007, ignore les capitales régionales que sont **REIMS, NANCY et METZ !!!** Nous, face à cela, nous avons il est vrai, **Mont de Marsan, Agen, Dax et Bayonne** qui vont être désenclavées !!!

Parlons maintenant des trains **SRGV** (Service Régional à Grande Vitesse). Pour ajouter un peu plus de trains sur une ligne (qui serait vide), RFF [voir 3)] nous annonce des trains régionaux, des TER (Train Express Régional) qui rouleraient à GV, à plus de 250 km/h ! Ce que ne dit pas RFF, c'est que ces rames, ces TER n'existent pas et qu'aucune étude n'a été faite sur le besoin, sur la demande des usagers, sur l'intérêt économique, sur la faisabilité d'un tel service TER GV. Le seul territoire où cela est expérimenté (depuis 2000) est la région NORD à très forte densité de population et à réseau TER très étoffé. Ajoutons que ce service ne peut se maintenir que par de fortes subventions de la région en charge des TER. D'autant que ce n'est pas ce que l'on attend d'un service de transport régional : les TER au lieu de n'avoir pour objectif que le déplacement à grande vitesse sur une seule ligne devraient au contraire assurer des liaisons et des dessertes en dehors de ces grands axes par **l'intermédiaire d'un maillage de lignes beaucoup plus développé**. La mise en place de SRGV sur la ligne LGV projetée ainsi que la création d'arrêts SRGV prévus à Captieux, Saint Geours de Maremne voire Tartas relève de la pure fantaisie, du bourrage de crâne !

Le **train pendulaire** maintenant. La pendulation est un procédé technique appliqué aux trains circulant sur des **lignes classiques** leur permettant de s'incliner dans les courbes pour vaincre la force centrifuge préservant ainsi le confort des passagers et pouvant circuler à 220/250 km/h. Avec beaucoup moins d'aménagements donc moins de dépenses et surtout sans saccager les territoires, on arrive à un gain de temps appréciable sur les parcours, gain dont ont su se contenter nos voisins européens (Italie, Allemagne, Portugal, Espagne, ...). **Il n'y a que la France qui a opté pour des vitesses TGV à 300km/h et plus alors que les voisins ont une GV à 250 km/h maxi ! Et à quel prix énergétique, environnemental, humain !**

2) Projets SEA et GPSO, projet POLT

Le projet **SEA** (Sud Europe Atlantique) désigne la portion de ligne LGV à construire entre TOURS et BORDEAUX plus le GPSO.

Le projet **GPSO** (Grands Projets du Sud Ouest) désigne la ligne LGV qui relierait BORDEAUX à TOULOUSE et BORDEAUX à la frontière espagnole, ces 2 lignes ayant un tronçon commun jusqu'à Captieux en Sud-Est Gironde. Le projet SEA à une ouverture prévue en 2013 et est actuellement en début de construction, **le projet GPSO, celui qui nous occupe** devrait ouvrir en 2020.

Le financement de tous ces projets pour la partie « Public » [voir plus bas 3) § 4)] est assuré depuis les années 90 par **l'Etat, l'Europe** pour certains tronçons (tronçon DAX/Espagne dit tronçon international et certains autres tronçons avec présence du Fret) et enfin par **les collectivités territoriales locales** à savoir les Régions, les Départements et les Communautés d'agglomérations. A noter l'injustice qui nous touche nous les plus au Sud vu que nous allons payer pour tout le tronçon TOURS/BORDEAUX/Espagne alors que les Nord-Bordelais ne paieront que pour Tours/ Bordeaux. Ainsi, une collectivité finance pour monter vers le Nord et ne finance pas pour descendre vers le Sud ! Et je ne vous parle pas du contribuable ariégeois (ou aveyronnais, tarnais ou lotois) qui lui ne verra aucun effet de la LGV et qui pourtant ira de

son écot dans tous ces projets et qui donc aura raison de protester... **mais est-il au courant, le lui a-t-on dit ?**

Le financement reste d'ailleurs un des points les plus sensibles de ces projets car les montants sont vertigineux et beaucoup de collectivités ont renâclé (renâclent encore) à s'endetter pour 50 ans, à geler des programmes prioritaires, à endetter les générations à venir. Pour effectuer le bouclage du SEA (qui conditionnait le GPSO plus au Sud), on a ainsi mis à contribution des régions non prévues au départ, l'exemple le plus frappant étant le Limousin qui s'est vu imposer une LGV POITIERS/ LIMOGES qu'il n'a jamais sollicitée et qu'il du reste combat en ce moment féroce. Idem pour Midi-Pyrénées dont les 8 départements sont rackettés pour 2 seulement traversés !

Le projet **POLT (Paris, Orléans, Limoges, Toulouse)** visait à mettre sur cette ligne existante des trains pendulaires donc à améliorer notablement les temps de trajet sans gros travaux puisque on restait sur la ligne en place. Les régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées traversées étaient à fond pour ce projet et avaient déjà contribué toutes les 3 pour l'étude technique du projet. Hélas, en 2004, Raffarin enterre ce projet. Les 3 régions crient au scandale avec raison (« le centre de la France est délaissé par le rail ») avec d'autant plus de hargne qu'elles ne vont pas revoir l'argent dégagé. Seule Midi-Pyrénées se calmera lorsqu'on la remboursera mais surtout lorsqu'on lui proposera la liaison TGV avec Bordeaux ! L'enterrement du POLT, est du reste aussi lié au refus de Poitou Charente de financer le SEA à hauteur de ce qu'il lui était demandé. Midi Pyrénées compense le manque de financement. De mauvaises langues parlent de cause à effet.

3) SNCF et RFF :

Jusqu'en 1997, la **SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français)** regroupait en une même société la propriété des infrastructures (voies, gares, dépôts, etc) **et** aussi l'exploitation commerciale de ces infrastructures.

En 1997, contrainte de se mettre en accord avec la législation européenne qui lui imposait une séparation comptable « propriétaire infrastructures/exploitation infrastructures » exigée par la future mise en concurrence, **la SNCF se scindait en 2 entités : SNCF et RFF (Réseau Ferré de France)**. RFF devient le propriétaire des infrastructures et il est aussi chargé de l'entretien des voies, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur des voies ferrées françaises. La SNCF se charge elle de l'exploitation commerciale mais **elle garde tout le personnel**, le personnel pour l'exploitation **et aussi** le personnel pour l'entretien. Ainsi, avec tout ce patrimoine d'infrastructures (29 000 km de lignes en service, 108 000 ha sur plus de 10 000 communes) **RFF compte à peine 800 salariés !** Hubert Du Mesnil en est le président alors que pour la SNCF, nous avons Guillaume PEPY.

Lors de ce « découpage », le grand gagnant, si l'on peut dire, est la SNCF qui refile à RFF sa dette de quelques 27 Mds (Milliards) € (dette due en grande partie à la création des 1ères LGV !). Pour pouvoir utiliser les voies qui appartiennent maintenant à RFF, la SNCF paie à ce dernier un droit de circulation, un péage, au montant réactualisé chaque année par le Gouvernement (2,3 Md € en 2006). De son côté, RFF chargé de l'entretien des voies, est obligé de faire appel aux personnels d'entretien restés à la SNCF et donc de payer à la SNCF une facture de 2,8 Mds € en 2006 : entre ses recettes et ses dépenses, RFF aggrave sa dette !

Afin d'amortir cette dette monstrueuse qui l'accable de plus en plus chaque année (voir plus haut différentiel recettes/dépenses), RFF qui voit la SNCF dégager des bénéfices (en progression de 2000 à 2007) voudrait augmenter le montant des péages ce qui semblerait normal. Mais depuis 2008, les bénéfices de la

SNCF ont considérablement chuté et les divergences graves d'appréciation du prix de l'usage des voies (versé à RFF) et de celui de leur entretien (versé par RFF à la SNCF) font que ces 2 sociétés sont en situation de litige permanent !

RFF est chargé aussi du développement des voies ferrées françaises, les LGV entre autres (c'est le maître d'ouvrage). L'état se désengageant de ses responsabilités, avec un tel endettement, RFF est obligée de faire appel au Privé (mise en concession) et de passer par un **Partenariat Public Privé (PPP)** c'est-à-dire de faire appel à des entreprises privées du BTP tels EIFFAGE, BOUYGUES, VINCI (ce seront les maîtres d'œuvre). C'est ce qui est prévu pour le GPSO. Avec un tel endettement, on comprendra vite que RFF essaiera par tous les moyens de faire diminuer sa part dans ces montages financiers en faisant « cracher » le plus possible les collectivités et d'en mettre le plus grand nombre possible à contribution.

4) le fret et les voyageurs :

Précisons d'abord qu'en vertu des directives européennes de 1991 relatives à la mise en concurrence des moyens de transport ferroviaire, le fret (transport de marchandises) est ouvert à la concurrence depuis 2003, le transport des voyageurs l'est depuis le 1^{er} janvier 2010.

Le bilan financier de la SNCF, nous l'avons signalé plus haut, est depuis 2 ans de moins en moins bon. Le fret en est la principale cause : cela dure depuis longtemps et cela s'accroît d'année en année. Le trafic voyageurs qui, à cause des premiers TGV, était très rentable s'est « tassé » et les bénéfices ont fondu année après année. Voyons ces 2 constats de plus près.

Le fret ferroviaire est de moins en moins concurrentiel face aux autres modes de transport, le bateau et surtout le camion (songez que le Grenelle de l'environnement envisage d'amener le **fret ferroviaire et fluvial** de 12% actuellement à 20% en 2020). Faute d'entretien, une très grande partie du réseau est délaissée ou doit être utilisée avec restrictions (vitesse réduite, charge réduite) ce que ne peut accepter aucun chargeur. Pour aggraver les choses, depuis 2009, le **système wagon isolé** est abandonné par la SNCF ce qui veut dire que les trains devront désormais transporter **une unique marchandise** (même moitié voitures/moitié citernes ne sera plus accepté). La SNCF argue de plateformes de triage désuètes et de présence humaine (cheminots) trop importante (à rapprocher des 3500 suppressions d'emplois en 2010 principalement dans le fret !). Dans le projet GPSO, RFF nous parle aussi de **l'autoroute ferroviaire** : dans cette technique, c'est le **camion et son chargement** qui sont embarqués sur des wagons spéciaux surbaissés (à cause des caténaires). La hauteur des wagons impliquant une restructuration totale des tunnels sur les lignes existantes explique pourquoi en France nous ne trouvons cette technique que sur l'Eurotunnel sous la Manche et sur la ligne BETTEMBOURG (Luxembourg)/LE BOULOU (Espagne) construite de toute pièces avec notre argent, ligne dont la rentabilité est très désastreuse en raison d'une désaffection complète des chargeurs (pour cause de prix très supérieurs à la route). A noter aussi que la SNCF, polarisée sur le secteur « voyageurs » qui marchait bien, n'a jamais voulu envisager la **solution combinée** (= containers qui passent par exemple du bateau au train puis au camion) qui nous paraît fort mieux appropriée et que nos voisins suisses et allemands utilisent bien plus. Autre solution complètement écartée chez nous, **les trains longs** : pourquoi les trains qui quittent Rotterdam emportent 5400 tonnes en moyenne pour 3500 en France ? Pourquoi tous ces manques de volonté, pourquoi cet abandon d'un moyen de transport les moins polluants ?

- à cause des lobbies des transporteurs routiers ? Sans aucun doute !
- à cause de la démission de l'Etat, des Régions, des Départements qui ne savent refuser le lobbying du « tout camion » et qui donc lui construisent les infrastructures routières demandées (nous sommes bien placés ici avec la A65 et la mise à 2 X 3 voies de la RN 10 sous peu) ? Sans aucun doute !
- à cause de la politique de la SNCF (et de RFF) qui a délibérément sacrifié le fret au profit des voyageurs ? Sans aucun doute !

- à cause de l'inefficacité de la mise en concurrence du fret qui s'est opérée principalement sur les (peu nombreux) tronçons « rentables en 2003, accélérant par là la désaffectation des autres lignes fret ? Sans aucun doute.

Voici maintenant un autre argument de RFF auquel il faut tordre le cou : il s'agit du fret en provenance ou en direction de la péninsule ibérique (Espagne et Portugal). RFF nous dit que la mise en service de la LGV va permettre un accroissement sensible du fret ferroviaire libérant ainsi le mur de camions composé, c'est vrai, par de nombreux Poids Lourds de ces 2 pays. Nous disons nous, que cette idée est complètement erronée ainsi que l'a soulignée le commissaire européen Etienne DAVIGNON dans son rapport : à cause d'un relief montagneux et difficile entraînant une main mise historique du camion sur le transport du fret mais surtout à cause d'un réseau ferré à écartement non-européen (seuls les tronçons pour les TGV/TAV sont ou seront à écartement européen), **la future LGV n'intéresse en rien les Espagnols (et donc les Portugais) pour le fret.** Seule **une liaison rapide Voyageurs** Madrid/Paris ou Madrid/ Bilbao par l'Y basque compte pour eux. Outre tout cela, ajoutons qu'avec la délocalisation en Europe de l'Est des usines automobiles de la Péninsule, une très grande partie du fret ferroviaire en provenance d'Espagne n'existe plus !

Le trafic «voyageurs» a fait les beaux jours (et les bénéfices !) de la SNCF dès l'ouverture de la 1^{ère} ligne LGV Paris Lyon en 1981 dont la construction avait été entièrement prise en charge par l'Etat. Le transport aérien classique de l'époque y a laissé des plumes. Depuis les choses ont évolué peu à peu et pas dans le bon sens : **au fur et à mesure des créations des nouvelles lignes LGV, on voit qu'elles sont non rentables car les plus gros gisements de clientèle sont épuisés . A ce jour aucune des lignes LGV n'est rentable, et la ligne EST en est l'archétype hormis Paris Lyon.** Sans compter que les lignes aériennes low-cost sont de plus en plus présentes sur le territoire (même si là aussi il faut dénoncer le racket scandaleux qu'elles imposent aux collectivités). Moins de clients entraîne donc la SNCF à augmenter le prix de ses billets pour amortir les péages de plus en plus élevés que RFF lui réclame. Mais cette augmentation a pour effet de faire réfléchir les clients à 2 fois : à 2 personnes la voiture s'avère moins chère que le TGV sur un même parcours ! Et l'ouverture à la concurrence depuis ce début 2010 va venir noircir le tableau financier de la SNCF : elle sera obligée de revoir ses tarifs à la baisse car les compagnies étrangères ne vont s'engouffrer (et donc louer à RFF) que sur les tronçons les plus fréquentés donc les plus rentables.

Retenons bien que RFF justifie la nécessité d'une nouvelle ligne LGV par une saturation des lignes existantes dues à l'augmentation du trafic Voyageurs et Fret. C'est même un de ses principaux arguments. Nous venons de voir ci-dessus ce qu'il en est et ce qu'il en sera !!!...et pour appuyer notre démonstration sur l'inutilité d'une nouvelle ligne, nous avons 2 enquêtes menées sur le terrain en 2006 et 2009.

5) les enquêtes suisses de SMA/PROGTRANS (2006) et CITEC (2009)

En 2006 lors du débat public organisé au 2^{ème} semestre par la CPDP (Commission Particulière du Débat Public), les Aquitains devaient réfléchir sur les 3 scénarios qu'envisageait RFF pour la future LGV Bordeaux- Espagne. Rappelons-les rapidement :

- doublement de la voie existante
- construction d'une nouvelle ligne LGV à l'ouest de la ligne actuelle (scénario Ouest)
- construction d'une nouvelle ligne LGV passant par le Sud-est Gironde et l'Est des Landes (scénario Est).

Lors du débat, afin de trancher dans le désaccord profond sur la capacité de la ligne existante à l'horizon 2020 entre RFF et les anti-LGV, une enquête est confiée aux cabinets suisses SMA/PROGTRANS. Le 5 décembre 2006, à DAX, les Suisses rendent leur verdict : **même avec l'augmentation surréaliste du nombre de trains** que prévoyait RFF pour 2020, la ligne existante avec des aménagements mineurs ferait

bel et bien l'affaire pour de nombreuses années. Cela fit l'effet d'une bombe dans la salle du Casino : RFF se voyait désavoué !!! Attac LCS avec l'aide des Amis de la Terre organisait 3 jours après, le 9 décembre, à Saint Paul une réunion pour tenter d'expliquer l'importance des conclusions de l'enquête suisse. Tous les « figurés » du département (députés, sénateurs, maires et conseillers généraux, syndicats) avaient été invités à ce débat. Seuls Mr DARMAILLACQ, maire UMP d'Amou et Mr LARRAT du PC de Mont de Marsan se déplacèrent !

En mars 2007, RFF rendait son verdict en retenant le scénario Est. On peut penser que les jeux étaient déjà faits parce que « **tous les Grands Elus** » aquitains étaient pour ce projet et sans doute aussi parce que Toulouse, retrouvant ainsi sa liaison TGV (abandon du POLT vue plus haut) était hautement demandeur ; il apportait surtout une part importante du financement avec les 8 départements de Midi –Pyrénées ce qui arrangeait fortement les finances de RFF. **Ainsi, le rendu de l'expertise suisse n'avait servi à rien !**

Dans les 2 ans qui ont suivi, la résistance à cette LGV décidée s'est organisée. C'est au Pays Basque surtout, sous l'impulsion du CADE (Collectif d'Associations de Défense de l'Environnement) dont Attac LCS fait partie, dans le Sud-est Gironde et maintenant aussi en Albret (47) que la contestation s'organise. Les Landes, hélas, jusqu'à il y a quelques semaines, ont été étrangement absentes !

Au Pays Basque, une véritable solidarité des communes se tisse : même celles qui ne sont pas touchées disent NON à la LGV : «*Ni ici ni Ailleurs !* ». Elles financent même début 2009, une 2^{ème} expertise confiée au cabinet suisse CITEC portant toujours sur la capacité de la voie existante. Et de nouveau, victoire éclatante des anti-LGV : **le cabinet CITEC déclare que, même si l'on prend en compte le nombre de trains (très surestimé rappelons-le) prévu par RFF, la ligne existante ne sera pas saturée en 2050 !!!**

A travers, entre autres, 2 énormes manifestations récentes, celle de Bayonne le 17 octobre 2009 avec 12000 personnes et la dernière à Hendaye le 23 Janvier 2010 avec 15000 personnes, les anti-LGV ont démontré de façon magistrale leur grande organisation et **leur grande connaissance de ce dossier LGV.**

Et qu'on ne vienne pas ergoter sur la compétence et le sérieux des cabinets suisses en question de 2006 et 2009 puisque de nombreux pays européens ainsi que la SNCF et même la région Aquitaine les ont utilisés et continuent de les utiliser dans leurs études.

Nous pourrions nous demander aussi comment ont été relayées et diffusées toutes ces péripéties, études et contre études depuis 2006.

6) Sud Ouest, FR3 et le traitement de la LGV Aquitaine.

Le journal Sud Ouest constitue pour la plupart de nos concitoyens aquitains le principal mode d'informations locales. Sa pénétration est sans concurrence dans le 33, 40 et 24 juste un peu rognée dans le 64 Béarn par *l'Eclair des Pyrénées* et un peu plus dans le 47 par la *Dépêche du Midi*. Je ne parle ici que de la version papier.

Le traitement du dossier LGV dans le journal Sud Ouest est depuis le début (juillet 2006) est largement pro LGV. 3 exemples évidents parmi tant d'autres si vous le voulez bien :

- le compte rendu de la réunion décisive du 5/12/2006 à Dax [5] § 2] où est rendue la conclusion de

la 1^{ère} expertise suisse paraît le mercredi 6/12 avec le titre suivant : « *Il faudra faire un saut* » ; et ce n'est pas seulement le titre qui donnait à penser que RFF avait tout bon puisque tout le contenu de l'article est un non-sens complet, à croire que le journaliste, Serge AIROLDI, n'avait pas assisté à la réunion et avait écrit sous la dictée de RFF. Article de 3 colonnes quand même. Cela avait dû chauffer chez Sud Ouest (au téléphone et sur Internet) au point que dès le lendemain, le jeudi 7/12, « *une précision sur l'expertise complémentaire* » en accord là, avec le rendu d'expertise apparaissait en page 7 dans la petite colonne régionale « *Echos du Sud Ouest* ». Vous aurez remarqué la différence de traitement entre les 2 articles !

- les 10, 11 et 12 mai 2009, Sud Ouest fait paraître une double page chaque jour sur le dossier LGV. Ces 6 pages donc, sont toutes à la gloire du TGV : les promoteurs, les décideurs, les Elus, les CCI louent à l'envi les bienfaits du TGV, sa vitesse, sa capacité à dynamiser les régions ; ils ne manquent pas au passage de dénoncer ces irresponsables qui s'y opposent, ces anti-Progrès qui eux trouvent fort peu de place dans ces 6 pages pour avancer leur analyse qui bien sûr est tout à fait différente. Une véritable insulte à l'expression de l'opinion sur un projet de 15 Mds €, excusez du peu ! Là aussi, les téléphones et les réactions sur le net ont dû bouillir puisque le samedi 21 mai, Patrick BERTHOMEAU, le médiateur de Sud Ouest occupait entièrement sa chronique hebdomadaire en revenant sur ces 6 pages et en avouant les regrets, les excuses de la rédaction pour une prise de position trop partielle... Mais là aussi, ce sont 6 pages pleines contre un ¼ de page !!!
- lundi 8 février 2010, Sud Ouest titre **en très gros à la une** : « **La LGV « facteur de croissance** » en bien plus petit, dessous ce titre, on peut lire : « *Transports, entretien avec Hubert DU MESNIL, président de RFF...* ». Le mal est fait si l'on peut dire : pourquoi avoir choisi ce titre en très gros et surtout à la une si ce n'est pour frapper les esprits des lecteurs peu regardants qui n'auront même pas lu dessous qui disait cela (et ignorant sans doute qui est RFF). N'aurait-il pas été plus professionnel de titrer « *entretien avec le président de RFF, maître d'ouvrage de la LGV* ». Ainsi, il ne nous faudra pas compter avec la ligne éditoriale de notre quotidien dans notre combat mais, cependant, reconnaissons que certains journalistes de **rédactions locales** sont plus attachés à leur principe d'éthique professionnelle.

La chaîne publique FR3 rend aussi bien compte des avancées, des luttes que génère ce dossier LGV. Les constats de partialité de la rédaction de la chaîne sont bien sûr beaucoup plus difficile à exposer (il faudrait noter les reportages ou interventions de chaque camp, en nombre et en durée). Sachons tout de même que sur les plateaux de FR3 la parole est beaucoup plus souvent donnée aux Grands Elus aquitains qu'aux représentants des associations.

Signalons aussi que sur Internet, chaque article publié sur ce projet LGV provoque énormément de réactions et que sur 10 réactions, au maximum 2 sont pro-LGV, 8 anti-LGV ! Et il faut voir la teneur des réactions des pro-TGV : les anti-LGV y sont souvent traités d'irresponsables qui n'ont pas compris qu'il faut absolument remettre le fret sur le rail, beaucoup moins polluant, qui s'opposent à toute idée de Progrès (?), qui ne pensent pas à l'avenir des générations à venir, qui veulent revenir à l'âge de la charrette ! Le ton y est souvent hautain, parfois méprisant (par exemple Mr BERKSMAN, président de la CCI de Bayonne dans sa lettre après la manif d'Hendaye du 23/01/2010)

Et nos élus dans cette affaire ?

7) Nos élus et le projet LGV

Pour la région Aquitaine, le président Alain ROUSSET (PS) est un fervent défenseur de ce projet à tel point qu'il a promis que la Région financerait provisoirement tout refus de financement d'une collectivité, refus qui viendrait compromettre l'échéancier du GPSO. Le sénateur landais Jean Louis CARRERE, vice président du Conseil Régional en charge des structures de transport, a été dès le départ un farouche porteur de ce projet et a ferrailé dur avec les opposants jusqu'il y a quelques mois mais, depuis

son annonce de ne pas se représenter aux Régionales de mars 2010, c'est silence radio de sa part...
Le conseil Régional d'Aquitaine, toutes tendances confondues, à l'exception des Verts (mais pas de tous) a voté en juin 2009 la décision de financer le projet. Martin Malvy (PS) pour Midi-Pyrénées a aussi de son côté obtenu la même décision pour ses 8 départements.

Les 5 départements d'Aquitaine ont tous entériné ce projet dès le départ. Même si Henri Emmanuelli réclame encore des garanties pour signer définitivement le financement, il faut dire que dès juin 2006, **le Conseil Général des Landes votait à l'unanimité pour le scénario LGV « EST des Landes » sans rien connaître des 2 autres scénarios qui ne seront dévoilés que 2 mois plus tard lors du débat du CPDP !** Donc dans les Landes, ne comptez pas trop sur les 3 députés ni sur les conseillers généraux pour rejoindre le combat anti-LGV. Quant aux maires, à part Jacques FORTE, l'ex-maire de DAX, qui, en 2006, pour des raisons purement « dacquoises », était favorable au scénario « lignes existantes », on les sent frileux (je ne parle que de ceux impactés par le projet de fuseau, les autres ne se sentant même pas concernés !) à ne pas dire comme « en/ haut », à s'engager dans la contestation et à appuyer les citoyens de leur commune qui regimbent (la subvention promise pour la salle de Sports de la commune pourrait être retardée, diminuée... voire remise en cause !)

Si ce n'est en Pays Basque où, à l'exception des 3 maires du BAB (Bayonne, Anglet, Biarritz), Conseillers Généraux, maires et citoyens organisent un combat magnifique, digne et responsable, il faut donc en Aquitaine ne pas compter sur nos élus décideurs pour revenir sur leur choix.

Le succès des pétitions en ligne signées par des milliers de citoyens, le succès des manifestations récentes anti-LGV couronnées par la signature de la Charte d'HENDAYE, véritable plate-forme internationale de combat unissant toutes les régions en lutte contre les LGV, charte qui sera présentée au Parlement Européen, tout cela ne semble pas faire réfléchir nos Grands Elus.

Nos Grands Décideurs Politiques Régionaux seraient-ils sourds et aveugles ? Y aurait-il un **EFFET PIGEON** qui leur ferait croire que l'énorme investissement financier d'une telle réalisation pharaonique est d'une part indispensable et d'autre part sera largement compensée par les retombées socio- économiques induites... effets économiques jusqu'à présent jamais réellement constatés dans les régions « élues » par le miracle LGV ?



Aux rapports connus de la Cour des Comptes et du Conseil Economique et Social mettant en garde sur la création forcenée de lignes LGV, nous ajouterons le texte du Sénat ci-dessous :

« Pour des raisons évidentes, les liaisons TGV qui sont d'ores et déjà réalisées ou qui sont en cours de travaux étaient celles qui étaient les plus rentables et les préoccupations liées à l'aménagement du territoire n'étaient pas prépondérantes dans la décision de leur réalisation. En effet, elles relient des pôles économiques de première importance pour lesquels il est difficile d'évaluer l'impact de la liaison TGV en terme d'accroissement du développement local.

Par ailleurs, dans l'hypothèse de la construction d'une ligne fondée essentiellement sur des préoccupations liées à l'aménagement du territoire, la seule réalisation de l'infrastructure ne peut suffir à induire de nouvelles activités économiques. Comme le soulignait les conclusions de la commission " Réseaux et territoires " précédemment citée, " une autoroute ou une gare de TGV ne contribueront véritablement au développement d'une ville moyenne que si elles s'accompagnent de la création d'un ensemble de services technologiques, financiers, universitaires qui contribuent à l'implantation d'activités nouvelles ". Elles indiquaient également que " dans certains cas, l'amélioration des infrastructures de transport entre des régions de niveaux économiques trop disparates pouvait même conduire à une relative dévitalisation de certaines agglomérations ".

Enfin, force est de constater qu'au-delà des contestations liées aux dommages environnementaux causés par la construction de lignes nouvelles, la création d'une liaison TGV peut pénaliser au fur et à mesure de sa réalisation les régions en situation intermédiaire, sans qu'elles puissent bénéficier en contrepartie de compensations (gares nouvelles, maintien d'une desserte classique performante). Il s'agit là d'un phénomène qualifié par certains d'" effet tunnel ". Ce dernier s'étend plus particulièrement aux sections des lignes classiques empruntées par les TGV pour les dessertes terminales sur lesquelles de nombreux arrêts sont supprimés par rapport aux dessertes antérieures. »

Ainsi, nos paisibles et modérés sénateurs notent eux aussi, tiens donc, 2 effets notables des LGV sur les territoires traversés :

- **l'effet tunnel** qui tend à assécher et désertifier les zones rurales traversées, dont les villes intermédiaires entre les grands pôles urbains desservis
- **l'effet banlieue** qui tend à aspirer l'emploi vers les grands pôles urbains transformant ainsi les villes moyennes intermédiaires desservies en lieu de résidence le plus souvent secondaire (WE et congés).

En conclusion, nous serons tous d'accord pour dire que, à l'instar de l'Economie qui devrait être au service de l'Homme, **les transports devraient**

être au service des Territoires et des populations qui y vivent alors qu'en fait, de tels projets mettent les territoires et les hommes qui y ont vécu, qui y vivent et qui y vivront au service des transports et d'une infime élite circulatoire

Pour aller plus loin, suivre l'actualité LGV, voici les sites qu'il convient de consulter souvent :

<http://www.vigilance-lgv.fr> → (on y signera la pétition en ligne)

Février 2010

Bernard LACOMME Attac Landes Côte SUD