



Association de Coordination des Citoyens et
Riverains Landais
Chez Monsieur Pédespan Jean-Pierre
3967, avenue des Lacs 40990
SAINT PAUL LES DAX



**Les Amis
de la Terre**
Les Amis de la Terre Landes
24, boulevard de Candau
40000 MONT DE MARSAN

Mont de Marsan, le 28 janvier 2013

à

Madame Eva SAAS
Députée Europe Ecologie Les Verts
Membre de la commission mobilité 21

LGV : GRANDS PROJETS DU SUD OUEST : LA CONTRIBUTION DES ASSOCIATIONS LANDAISES

Madame,

Nous souhaitons vous adresser dans ce document, un résumé des faits et arguments qui nous confortent dans notre rejet de ce Grand Projet Inutile et Imposé qu'est le GPSO. Cela fait déjà plusieurs années que nous le dénonçons ; il est pour nous, emblématique de la dérive technocratique de nos institutions, ainsi que du mépris dans lequel sont cantonnés les citoyens. Nous y incluons également le barreau de Pau, ardemment souhaité par certains élus locaux.

Il nous semble également utile de préciser que nous ne sommes pas des adeptes du retour à la diligence comme le martèlent les porteurs de ce projet ! Nous sommes favorables à des transports ferroviaires modernes et adaptés à leur époque, et nous demandons que la priorité soit donnée à la modernisation, la rénovation des lignes existantes ainsi qu'à la protection des riverains.

Pour se faire une idée de la branche BORDEAUX – HENDAYE du GPSO, il faut commencer par un peu d'histoire : En annexe, voici trois cartes du réseau ferré Aquitain de 1920 à nos jours, riches d'enseignements, notamment sur les raisons de « l'enclavement » supposé de Mont de Marsan.

Dans les Landes, la problématique du TGV est assez particulière : En effet ce département est traversé par une ligne ferroviaire qui a servi aux essais grande vitesse des TGV dans les années 80 et sur laquelle a été battu le record de vitesse (335 km/h) en 1955. Et voilà qu'aujourd'hui, les porteurs du projet nous assènent qu'il faut absolument construire une nouvelle ligne, aux motifs que la voie actuelle serait saturée, et inadaptée. De plus, chaque strate politique de la Région Aquitaine appelle de ses vœux la construction de la LGV, avec une gare bien sur, pour désenclaver, développer, irriguer son territoire. Mais les faits sont têtus, et il y a loin du rêve à la réalité.

La politique du tout TGV (sur des lignes dédiées) pendant 30 ans a eu pour conséquence le délabrement du réseau existant, l'abandon des trains du quotidien, et la perte à terme du maillage des territoires. Rappelons que la clientèle TGV transporte moins de 10 % de la clientèle ferroviaire, mais représente 70 % du budget.

Le GPSO d'une longueur de 417 km dont 260 km pour la liaison BORDEAUX – HENDAYE est destructeur de l'environnement car il conduira au gaspillage de 4200 ha de terres pour la plupart agricoles ou sylvicoles (1 km de lignes nouvelle gaspille 10ha).

Selon une étude du Ministère de l'Agriculture, la France perd tous les ans 70 000 ha détruits au profit de l'urbanisme ou des infrastructures. En 10 ans, nous avons perdu en terres agricoles l'équivalent d'un département.

La pertinence socio économique du GPSO, a été construite entre autres sur la saturation supposée des lignes existantes ainsi que sur le dogme de la grande vitesse ferroviaire.

Celle-ci découle de prévisions délirantes de trafic fret et passagers réalisées lors du débat public (2005-2006) par le maître d'ouvrage du projet, RFF.

En mai 2011, dans son rapport sur le développement des trafics liés au GPSO, le CGEDD précise :

« *Le taux de croissance est le facteur majeur qui conditionne l'évolution de la demande de transport* » et il souligne que *la saturation des lignes existantes est conditionnée par « la poursuite de la croissance économique de la partie occidentale de la péninsule ibérique à un rythme soutenu »*. Celle-ci n'étant pas au rendez-vous, la saturation éventuelle des lignes est désormais repoussée aux années 2030 2035 selon RFF et 2050 selon nos experts.

Au Pays Basque, compte tenu de la vive opposition à ce projet, un observatoire des trafics (associant des institutionnels et des associations) a été mis en place en novembre 2011. Ses conclusions ne seront pas connues avant plusieurs années, mais RFF poursuit son projet et prévoit la déclaration d'utilité publique pour fin 2014. Cet observatoire ne serait-il que de la poudre aux yeux ?

Parallèlement à ces prévisions de trafic, RFF a systématiquement minoré les coûts de construction des infrastructures, ce qui a été dénoncé dans le rapport 2008 de la Cour des Comptes (*) A ce jour, les projets des deux lignes du GPSO (Bordeaux Espagne, et Bordeaux Toulouse) se chiffrent entre 16 et 18 milliards d'euros, tout cela pour permettre un gain de temps de 5 à 15 mn au mieux.

Alors que nous ne cessons de dénoncer l'envolée des coûts, Guillaume PEPY, président de la SNCF et futur patron de RFF selon la nouvelle organisation, a précisé récemment que le montant de la construction de la LGV TOURS BORDEAUX allait passer de 7 à 10 milliards d'euros, soit une augmentation de plus de 40 % !

Malgré un subventionnement annuel de 13 milliards d'euros, le ferroviaire génère 1 milliard à 1,5 milliards d'euros de dette tous les ans, et dans le contexte de crise que traverse notre pays, la dette du ferroviaire (RFF, SNCF et ex SAAD) est d'environ 45 milliards d'euros (dont 32 pour RFF.) Cette dette devrait atteindre 60 milliards d'euros dans les années 2020, sans tenir compte de la réalisation de nouveaux projets de LGV. (Chiffres extraits du rapport de la commission n°3 des assises du ferroviaire)

D'autre part, les lignes LGV susceptibles d'être rentables sont déjà construites, et l'ouverture vers d'autres opérateurs entraînera une concurrence exacerbée sur les lignes les plus rentables et une diminution significative de l'offre sur les lignes déficitaires.

Quand à la concurrence avec l'avion, argument souvent avancé pour justifier la construction de LGV, le point de bascule peut être évalué à une distance de 800/900 km, favorable au TGV/LGV en deçà et à l'avion au-delà. Prenons l'exemple de Paris/Madrid : Même avec un TGV/LGV, le temps de trajet A/R serait de 11 heures, alors que l'avion met moins de 4 heures.

Enfin, il ne faut pas oublier l'arrivée de la fibre optique et de l'internet très haut débit, qui permettra d'éviter des déplacements professionnels par le biais de vidéo conférences de meilleure qualité.

Depuis plusieurs années, une succession de démentis cinglants a été apportée aux promoteurs de ce projet : rapport parlementaire de la Commission des Finances du député Mariton, études indépendantes(*), (CITEC au Pays Basque, CLARACO dans le Lot Et Garonne), les Assises du Ferroviaire en décembre 2011. Toutes ces publications ont démontré que la pertinence du GPSO était loin d'être acquise, que la priorité absolue devait porter sur la modernisation et la rénovation des 30000 km de lignes ferroviaires existantes.

La commission dont vous êtes membre n'a pas encore rendu ses conclusions, mais cela n'a pas empêché le Conseil Régional d'Aquitaine de voter une délibération de 5,5 millions d'euros le 08 octobre 2012 pour permettre à RFF de poursuivre des études complémentaires et de réaliser des acquisitions anticipées, alors même que la DUP est attendue pour fin 2014...

Contre toute logique, de grands élus, des technocrates étatiques, et les gros industriels du BTP s'accrochent à la chimère qu'est le GPSO, pour des raisons d'égo de carrière de profit ou autre.

De même la décision Ministérielle de mars 2012 confirmant la poursuite du projet a été signée, non par le ministre, mais par le directeur général des infrastructures des transports et de la mer, dont l'un des collaborateurs est allé « pantoufler » depuis chez...RFF (Madame Alliot-Marie s'en était émue à l'époque). Il s'agit là d'un curieux mélange des genres que nous dénonçons.

Les arguments initialement avancés pour justifier ce projet s'effondrant les uns après les autres, nos décideurs jamais à cours d'idées, anticipent un attrait soudain des Espagnols pour nos plages !, et découvrent « l'effet aménageur de la grande vitesse », effet bien vite démenti par une étude qui précise qu'il s'agit d'un mythe et d'une incantation des politiques ! (*voir l'interview par Sud Ouest de Marie Delaplace réf: <http://www.sudouest.fr/2012/04/12/lgv-l-impact-economique-n-a-rien-d-automatique-686213-731.php>*).

Le financement de ce projet est le grand absent des discours, il semble que le recours à un « PPP » type TOURS – BORDEAUX soit exclu : Aux dernières nouvelles, les élus et promoteurs de ce dossier, prioritaire bien entendu, attendent beaucoup de l'Europe...

Quant à nous, nous continuerons de marteler que ce projet doit être réorienté vers la rénovation, la modernisation des voies existantes prenant en compte la problématique des riverains. Cette option correspond parfaitement au besoin socio économique et au besoin de transport des Aquitains avec un coût financier supportable pour les citoyens.

Favorables à des transports ferroviaires modernes, en adéquation avec notre époque et notre futur, nous restons à votre disposition pour participer à toute réunion, tout débat public d'information contradictoire sur le dossier LGV.

Nous vous prions de recevoir, Madame le Députée, nos respectueuses salutations.

Catherine LETACONOUX
Présidente des Amis de la Terre
Landes

Jean-Pierre PEDESPAN
Président de l'ACCRiL

(*) *Tout les documents officiels de ce courrier sont disponibles sur les sites de l'ACCRiL et des Amis de la Terre Landes*