

Contribution de :

Pays, Paysage
Président : Robert Courtade

Mairie
64990 St Pierre D'Irube

[www.membres.lycos.fr/
payspaysage](http://www.membres.lycos.fr/payspaysage)

Tout se joue maintenant... Mobilisons-nous ! Un PREMIER SUCCES

A la suite du MANIFESTE que nous avons publié ce mois d'octobre dernier, nous venons d'obtenir qu'une expertise **neutre** d'un bureau d'études indépendant du RFF soit diligentée. La mission de ce B.E. sera de

vérifier le potentiel exact des voies existantes, ainsi que les prévisions des trafics voyageurs et fret pour les vingt prochaines années. Il s'agit du B.E. suisse S.M.A.

Nous pouvons donc nous féliciter de ce premier succès. ■

Le COMBAT demeure néanmoins DIFFICILE. Pourquoi ?

■ 1/ Parce que RFF a sorti de ses placards les tracés SOFRERAIL...

Vous le savez, des études très approfondies (et secrètes), ont abouti en 1992 aux « fameux » tracés SOFRERAIL des lignes nouvelles, balafrant le Pays Basque et ce, à l'instigation de l'actuel sénateur-maire de Biarritz, à l'époque Vice-président du Conseil Régional, qui porte aujourd'hui la lourde responsabilité de la situation actuelle : c'est-à-dire du retard pris dans la solution du grave problème des transports se posant actuellement dans notre région.

Pays, Paysage avait à l'époque découvert ces tracés SOFRERAIL que nul ne

connaissait, (même pas les maires et autres élus locaux) et, à la suggestion de plusieurs maires, l'Association avait tenu des réunions d'information destinées aux élus et au public. Ces réunions avaient mobilisé, en janvier 1992, à Arcangues et au sud des Landes des milliers de personnes, et ainsi provoqué une « levée de boucliers » donnant un coup d'arrêt momentané (?) au massacre qui se préparait.

Aujourd'hui, à travers un document dont nous disposons, (de plusieurs centaines de pages, publié, néanmoins méconnu du public), intitulé « *ETUDE CORRIDOR ATLANTIQUE* », RFF prend ainsi position page 13, chapitre Environnement :

« ... le franchissement des Landes d'Hasparren est difficilement évitable... ». RFF a donc déjà **fait choix de lignes nouvelles** et exhumé les tracés SOFRERAIL. Comme RFF n'est juridiquement moindrement lié aux résultats de l'actuel débat, il y a un **risque réel** qu'une fois ce débat terminé, c'est-à-dire en février prochain, on **nous impose des lignes nouvelles**, celles de SOFRERAIL.

■ 2/ Parce que les lobbies sont puissants...

La réalisation de grandes infrastructures attise l'appétit de **lobbies qui sont très puissants** (entre autres, ceux des Travaux publics et des Chambres de commerce).

De plus, alors que les lignes nouvelles TGV sont absolument **inutiles** et, bien plus, gravement néfastes pour notre région car elles porteraient atteinte à son fragile environnement et à son attractivité donc à son développement... Certains « grands (!) élus » sont, semble-t-il, partisans de ces lignes nouvelles.

(Nous vous laissons le soin de découvrir les motivations plus ou moins avouables de ces élus, ceux qui sont liés aux différents lobbies pour les raisons que vous savez ... Rappelons-nous que, par exemple, le TGV Nord, pour cause de marchés truqués au bénéfice de fonctionnaires et d'élus, autrement dit de corruption, a coûté 1,5 milliard de francs de trop !).

Vont-ils MANGER leur CHAPEAU ?

Il vient de nous être confirmé par le Maire-adjoint de Bayonne chargé de l'urbanisme, que des dispositions continuent à être prises pour la maîtrise foncière (préemptions, achats, etc.), en vue d'un « *futur possible emplacement de la gare TGV et de ses parkings, près de l'actuelle gare de Bayonne* ».

Certes, nous ne pouvons que nous féliciter de ces mesures préalables puisqu'elles signifient que la ville de Bayonne aurait préférence pour que l'actuelle gare devienne la future gare TGV, et donc pour l'aménagement des voies existantes.

(D'ailleurs, ce choix est judicieux, puisque la ville de Bordeaux a décidé, de son côté, que son actuelle gare serait la future gare TGV).

Il nous faudra, concernant Bayonne, demeurer vigilant concernant le choix qui semblerait fait : résistera-t-il aux pressions de RFF et des lobbies ?

Par ailleurs, aux termes d'une lettre adressée à M. Robert Courtade, Président de *Pays, Paysage*, le 22 mars 2004, M. Alain Rousset, Président du Conseil régional écrivait : « *Je partage totalement votre désaccord avec l'option qui consisterait à créer une ligne nouvelle sur cette section Dax - frontière espagnole du TGV Sud Europe Atlantique, c'est pourquoi je défendrai le simple aménagement de la voie existante ... Convaincu que vous saurez mesurer l'importance de cet engagement de ma part...* ».

Aujourd'hui, M. Alain Rousset va-t-il honorer son engagement si net, si formel ?

Pourquoi n'a-t-il pas répondu au courrier que je lui ai adressé *Pays Paysage* le 28 septembre dernier à cet égard ?

Va-t-il aujourd'hui ... manger son chapeau ?

Ils mettent... la CHARRUE avant les BŒUFS !

Les politiques et RFF ont une approche purement « politico-administrative » de ce projet de TGV. Cela est anormal, pour ne pas dire scandaleux.

Pourquoi ?

Parce que ce projet devrait d'abord répondre à un besoin réel, quantifié et être fondé sur des données **économiques** et de **rentabilité**. Autrement dit, tenir d'abord compte du marché !

Depuis de nombreuses années, le fret SNCF diminue graduellement de 10 % par an (jusqu'à devenir demain quasiment inexistant), il est un gouffre financier comblé par les contribuables, et rien ne permet de prévoir aujourd'hui comment des opérateurs concurrents de la SNCF pourront intervenir demain pour pallier à cette défaillance. **En ne tenant pas compte du marché, politiques et RFF mettent... la charrue avant les bœufs !**

Ils oublient le MEROUTAGE, le TRANSPORT MARITIME

Le Livre Blanc de la Commission Européenne des Transports permet de prévoir une politique renforcée en faveur des **autoroutes de la mer** et du **transport maritime**, en général.

Politiques et RFF, dans leurs prévisions, omettent (volontairement ?) cette donnée fondamentale et ne misent que sur le transport routier et ferroviaire.

Pourquoi ? ... Pour tenter de « justifier » (!) fallacieusement, un trafic exagérément élevé sur le rail ? ... Pour rendre nécessaires (!) des voies nouvelles TGV ?

PAYS, PAYSAGE continue à estimer que les VOIES EXISTANTES sont largement suffisantes...

... Pour trente ans au moins, quelle que soit l'importance du transfert modal du fret de la route

vers le rail, mais en tenant compte, bien entendu, du « méréutage », des « autoroutes de la mer ».

... Et PROPOSE un RECOURS...

... Dans le cas où, dans trente ans, les voies existantes s'avèreraient insuffisantes : la solution du Dr. Ch. Vaillant, ancien Vice-président de l'Association, spécialiste du « Chemin de fer » reconnu au plan national, aujourd'hui décédé.

Une solution fort originale à laquelle nul n'a pensé, semble-t-il, qui consiste à utiliser les voies existantes de Dax à Villefranque – Ustaritz (après réaménagements), et à créer ensuite une voie en **tranchées couvertes et tunnels**, depuis Ustaritz jusqu'à la connexion avec le « Y basque », à San Marcial.

Permettez que nous résumions ci-après les **extraordinaires** avantages de cette **éventuelle solution alternative** :

- 1 - Elle **est la moins traumatisante** pour les populations : son tracé se situe en zone peu urbanisée. C'est la solution qui permettrait de **dégrader le moins** possible le si fragile, précieux, environnement de notre petite Côte Basque,
- 2 - Elle « **libère** » du fret – **marchandise**, entièrement, les voies existantes pour la desserte voyageurs, telle qu'elle est réalisée actuellement (Bayonne, Biarritz, Guéthary, St-Jean-de-Luz, Hendaye),
- 3 - Elle **favorise le développement** de la Zone de fret de Mouguerre qui, à la confluence de

deux voies ferrées, deviendrait une authentique plateforme intermodale,

- 4 - Elle **permet le maintien de l'actuelle gare de Bayonne** qui serait, après extension, la nouvelle gare TGV : ce qui constitue pour la ville (par exemple pour revitaliser le quartier St Esprit), ainsi que pour les cantons voisins, un avantage considérable,
- 5 - Elle **permet, sans arrêt sur la Côte Basque, les TGV directs Paris-Madrid** : ce « corridor de fret, dit Dr. Vaillant », aurait en effet une capacité suffisante pour ce faire, avec une connexion aisée au « Y basque » tels que **nos voisins espagnols l'imposent** malheureusement à cause de notre carence, de notre retard,
- 6 - Elle **est la moins onéreuse** qui soit, nonobstant les 32 km de tranchées couvertes et de tunnels qu'elle nécessite. (Ce qui est fort modeste par rapport aux 75 tunnels et 45 viaducs qu'exige le « Y basque » !).

PAYS, PAYSAGE propose pour l'avenir cette solution de recours, afin d'éviter aujourd'hui le massacre que d'aucuns voudraient, mais considère néanmoins que les voies existantes sont suffisantes pour trente ans encore, au moins.

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 13 000 exemplaires - ©Leo Corporate