

## **6 mai 2021 - par Victor Pachon, Président du CADE**

En ce début Mai, avec des trémolos dans la voix certains se sont réjouis, avec une synchronisation presque parfaite de la pluie de milliards soudain disponibles pour les LGV. Pour les opposants à ces lignes inutiles, destructrices et ruineuses, cela ne constitue pas vraiment une surprise. Nous avons toujours dit que bien que les déclarations et rapports officiels s'accumulaient en faveur de la fin de ces infrastructures, les tractations électorales et manœuvres diverses pouvaient ressurgir comme après le premier recul de 1992 est apparu le débat public de 2006.

### **Tractations: comme une légère odeur de fange:**

1,38 milliards d'euros pour la LGV Marseille-Nice et hop, Muselier et Estrosi vont lécher la gamelle à la main du macronisme. Même que Moudenc maire de Toulouse se fend d'un communiqué de soutien à ces derniers qui se font tirer l'oreille à Paris. Et oui, lui aussi a eu sa gamelle: 4,1 milliards pour Toulouse-Bordeaux.

Localement, on assiste avec un suspens insoutenable au numéro d'équilibriste de Mathieu Bergé. Après avoir sauté en marche du train PS et s'être agrippé au train Génération.s, après avoir été "plutôt contre" la LGV aux municipales, le voilà qui saute à nouveau dans le train Rousset en abandonnant le train Génération.s. Et le patron local du Medef se fend lui aussi des vieilles rengaines sur le prétendu enclavement du Pays Basque. (enclavement qui a du échapper aux nombreux acheteurs qui font exploser la bulle immobilière locale au détriment du droit à se loger des jeunes, et aux journaux qui classent joliment Bayonne au palmarès des villes attractives)

### **Des petits rappels qui ne feront de mal à personne:**

Le débat public de 2006 qui produit des documents trompeurs pour saturer artificiellement la ligne déjà existante : en 2020 sur le pont Adour, 90 TER, 24 TGV et 152 trains de fret (en comptant les deux sens) devaient passer tous les jours.

La réalité qui est démasquée en 2017, avec les derniers documents publiés par l'observatoire

Régional : 45 TER, 10 TGV et 12 trains de fret en circulation. Au nord de Bayonne, on annonçait 28 TER, 24 TGV et 152 fret, la réalité est toute autre : 30 TER (ce dont nous nous réjouissons), 10 TGV et 13 fret sur une ligne sur laquelle peuvent circuler **240** trains par jour.

Depuis, SNCF Réseau ne se résout pas à publier les chiffres de 2018 et de 2019.

Pourtant, le 29 avril dernier, dans une lettre adressée au Premier Ministre sur la construction du prolongement vers l'Espagne, Alain Rousset n'hésite pas à écrire: « *la seule ligne ferroviaire existante est totalement saturée à partir de la gare de Facture.* »

Un mensonge de plus à son actif.

En 2014, RFF qui admet avoir compté deux fois les trains s'arrêtant à Bayonne depuis 2006 à l'Observatoire des trafics à la frontière franco-espagnole (mis en place en 2011).

Dans la foulée est mis un terme à ces réunions annuelles qui n'ont cessé de nous donner raison !

Une vingtaine de commissaires enquêteurs qui n'ont pas été choisis par nos soins donnent un avis défavorable, la Déclaration d'Utilité Publique est quand même signée.

Les déclarations qui s'enchainent: « *l'opportunité de ligne nouvelle Bordeaux-Dax doit être réinterrogée à plus longue échéance. Il semble en effet au Conseil que moyennant des travaux de relèvement de vitesse sur la ligne classique, il est possible d'obtenir quasiment les mêmes bénéfices qu'une ligne nouvelle à un coût bien moindre. Dans les faits, l'infrastructure nouvelle ici ne serait justifiable que par la saturation de la ligne existante, notamment pour répondre aux besoins du fret, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et ne semble pas envisageable avant un horizon lointain.* »

2018 p.78

(Conseil d'Orientation des Infrastructures  
).

«*Dans le ferroviaire, avant de construire une nouvelle voie, il faut d'abord se demander comment innover pour tirer le meilleur parti de l'infrastructure existante.*» E Borne ministre des transports (Les Echos 05/07/2017).

Et les voilà aujourd'hui qui annoncent qu'ils vont finir par trouver les milliards pour financer leur part de Bordeaux-Toulouse grâce à "une société de projet" qui au final n'est qu'une longue liste de taxes nouvelles.

Et Alain Rousset annonce la fin du mur de camions grâce à la LGV.

Bientôt, il affirmera que la LGV éradiquera la Covid19 !

A-t-il oublié qu'il a imposé de toutes ses forces l'A65, véritable fiasco d'autoroute?

A-t-il oublié qu'il a cautionné les différents gouvernements qui ont supprimé tant de wagons isolés de marchandises? (moins 49,3% à Dax, et moins 40,7% à Hendaye pour les trains de fret.

Nous, opposants à la LGV mais pas aux trains du quotidien et au fret ferroviaire, nous nous sommes couchés sur les quais de la gare de Bayonne avec nos amis cheminots pour nous opposer à cette casse.

Cela aurait eu de la gueule Rousset couché sur les quais de la gare de Bordeaux pour la même cause !

**Et au final: toujours debout.**

En 1992 nous avons affronté une première tempête que nous avons su repousser. Nous étions prêts pour la deuxième et en 2006 nos mobilisations l'ont repoussée. Personne n'a oublié la force collective qui s'est levée alors, 15 500 personnes à Bayonne précédées par 130 tracteurs dans un bassin de vie de 300 000 habitants.

Nous savons que nous avons ce pouvoir de renverser l'injustice et nous nous y attèlerons.

Pour le CADE son président:

Victor Pachon