



Syndicats **CGT** des cheminots

Hendaye / St Jean de Luz / Bayonne



La seule alternative...



Hendaye et Bayonne, jeudi 25 novembre.

Communiqué de presse

Depuis plusieurs semaines, la LGV vers les Landes et le Pays Basque, projet GPSO Grand Projet du Sud-Ouest, fait débat.

Ces travaux, pour un total de 14 milliards 300 millions, hors phase 3 Dax Pays Basque dont le coût est non communiqué, impacteraient durablement l'environnement, et ne répondraient pas aux enjeux réels de mobilité du quotidien...

Ce projet bétonnerait 6 000 hectares de terres, artificialiserait les sols, confisquerait des terrains disponibles pour une agriculture locale paysanne, détruirait des espaces biologiques, mettant en péril la faune et la flore : il irait à l'encontre de l'urgence climatique.

Pour les syndicats CGT des cheminots de Hendaye, Saint Jean de Luz, Bayonne, cette LGV enclaverait nos territoires en ne desservant plus les gares de Bayonne, Biarritz et Saint-Jean-de-Luz ainsi que Pau et Orthez pour aller directement vers l'Espagne.

Le modèle visé assècherait notre territoire, et affaiblirait les institutions amenées à payer pour une technologie inutile pour les citoyens des territoires.

Les syndicats CGT des cheminots de Hendaye, Saint Jean de Luz, Bayonne s'opposent à ce projet et portent des propositions locales, de mobilité globale, s'appuyant sur l'expertise cheminote, et répondant aux besoins.

Concernant le ferroviaire, les priorités se situent sur le bassin Sud Landes, Béarn, Pays Basque :

- La mise en vitesse V200Km/h de la portion Bordeaux-Dax-Bayonne, avec la suppression des passages à niveaux dangereux,
- La création d'haltes ferroviaires d'aménagement du territoire (Bidart, Lahonce, Lescar, Bordes, Bas Tarnos, Glain Bayonne Rive Gauche, Urrugne),
- La relance des trains de nuit en transit par la gare frontière Hendaye, dont La Palombe Bleue Irun-Hendaye-Paris, et sa branche Pau-Orthez, quotidiennement,
- Un cadencement sur les étoiles ferroviaires de Bayonne et Pau,
- La création d'une desserte urbaine TER par la ligne du Soufre du BAB,
- La relance du Fret ferroviaire par le service public.

Nous appelons l'ensemble des cheminots, et des salariés ainsi que nos soutiens à se saisir de notre argumentaire CGT « Ensemble Pour le Fer » pour la défense et le développement du service public ferroviaire et à participer à toutes les initiatives qui seraient menées contre ce projet LGV-GPSO.

DOSSIER DE PRESSE

projet LGV-GPSO BORDEAUX-DAX-PAYS BASQUE

L'État et les Régions relancent un projet abandonné : la ligne à grande vitesse vers le Pays Basque. En tant que salariés du chemin de fer, nous pourrions voir d'un bon œil cette arrivée pour nos emplois et notre territoire, or nous affirmons haut et fort que ce projet ne répond ni aux attentes ni aux besoins de transport de la population.

1. Abandon des lignes existantes :

Depuis des années nous dénonçons le manque de moyen pour l'entretien des infrastructures ferroviaires, l'insuffisance des trains du quotidien (pas de cadencement et offre inadaptée pour les travailleurs) ainsi que l'abandon des dessertes reliant le Pays Basque au reste du territoire (suppression des relations TGV pour Lille, Poitiers, Angoulême, des trains de nuit pour Lyon/Genève, Marseille/Nice ou Paris).

La construction d'une nouvelle ligne signerait la mort de la ligne existante ; moins de trains circuleraient sur la ligne actuelle, chaque train payant pour l'infrastructure, il y aurait donc moins de moyens pour l'entretien et l'état de la ligne se détériorerait entraînant retard et incident. (C'est d'ailleurs le cas sur la ligne Tours bordeaux ou la vitesse de la ligne classique a dû être abaissée de 220 km/h à 160 km/h par manque de maintenance, c'est également le cas sur la ligne Perpignan-Cerbère, après l'arrivée de la LGV, le nombre de trains sur la voie classique a diminué et il a même été question de fermer la ligne pour remplacer les trains par des bus...)

Actuellement les péages ne suffisent pas à payer l'entretien d'une seule ligne, qui peut croire que demain ceux-ci pourront payer l'entretien des 2 lignes ??

2. Un non-sens environnemental :

Ce projet entraînerait l'artificialisation de plus de 6000 hectares de terres, la destruction de 600 ha environ de bois et forêts au Pays Basque, 120 ha de zones humides détruites, 5 sites Natura 2000 locaux directement affectés, 40 millions de m³ de béton pour la construction...pour quelques minutes gagnées. L'artificialisation des sols est une catastrophe en matière d'environnement et les quelques minutes gagnées ne valent pas ce désastre.

3. Un mensonge sur le temps gagné :

Les promoteurs du projet promettent un gain de temps grâce à cette LGV. Pour les habitants de notre territoire il n'en est rien.

Il suffit de regarder le tracé prévu pour s'apercevoir que la nouvelle ligne est beaucoup plus longue que la ligne existante (40 km de plus entre Dax et Bordeaux. Donc même si les trains circulent plus vite, ils parcourent plus de kilomètre, le gain de temps sera de 7 minutes entre Dax et Bordeaux...

D'autre part, le projet actuel s'arrête à Dax mais qui peut croire que l'Europe acceptera de payer sans que cette ligne ne relie la France et l'Espagne ?

Dans le cas d'une LGV jusqu'à l'Espagne, le tracé proposé contourne les dessertes des gares d'Hendaye, Saint Jean de Luz, Biarritz et Bayonne en TGV : les voyageurs devront donc se rendre dans les nouvelles gares optionnelles de Benesse Maremne ou d'Astigarraga. Le temps de trajet jusqu'à ces gares hypothétiques et les temps de correspondances leur feraient perdre bien plus que les quelques minutes gagnées sur le temps de parcours.

4. Un budget Pharaonique :

Alors que les collectivités territoriales manquent de moyens pour assurer leurs compétences, il leur est demandé de financer une très grosse partie de ce projet, cela se fera forcément au détriment du financement de projet dans leur champ de compétence (construction de collège, maintien et amélioration des hôpitaux, solidarité, desserte ferroviaire du quotidien...)

D'autre part, les milliards débloqués en quelques mois pour ce projet interrogent quand depuis des années, personne n'arrive à trouver l'argent nécessaire au bon fonctionnement du ferroviaire sur notre territoire.

Si l'argent de l'Europe et de l'Etat est mobilisable, il doit être utilisé pour améliorer la ligne existante.

5. Un argumentaire de saturation mensonger :

Sans aucun investissement, chaque jour des dizaines de trains supplémentaires pourraient emprunter les voies existantes équipées de voies d'évitement et de techniques de contre sens (il y a 10 ans beaucoup plus de trains de marchandise et de voyageurs circulaient sur ces voies) notamment la nuit pour les trains de fret mais également la journée pour les trains de voyageurs. Avec un aménagement des voies existantes il est également possible à moindre coût d'augmenter la vitesse et la capacité de la ligne et de construire des murs anti-bruit pour limiter les nuisances aux abords des voies.

La création d'une nouvelle ligne n'entraînerait pas de façon magique un report de fret sur les rails. Aujourd'hui aucun trafic n'est refusé par manque de sillon (Partout en France, l'arrivée de la LGV n'a eu aucune incidence sur le trafic de camions). Seule une décision politique inversera la tendance et augmentera significativement le report modal du camion vers les trains.

Pour l'ensemble de ces raisons, les syndicats CGT des cheminots d'Hendaye, Saint-Jean-de-Luz et Bayonne se prononcent contre ce projet de LGV et émet les propositions suivantes :

- Mise en place d'un cadencement toutes les 30 min entre Dax et Hendaye.
- Mise en place d'un cadencement Bayonne-Orthez-Pau.
- Mise en place d'un cadencement Bayonne- Saint Jean Pied de Port.
- Création de Points de desserte (Glain, Lescar, Tarnos,Bordes, Bidart, Urrugne...)
- Création d'une ligne intra-urbaine TER sur la ligne du souffre de Bayonne.
- Relance des trains de nuits pour Genève, Nice et bien entendu Paris.
- Suppression des passages à niveau sur l'axe Hendaye-Bordeaux.
- Passage à 200km/h sur Dax/Bordeaux.
- Relance des TGV intersecteurs (Poitiers, Angoulême, Lille)
- Relance du Fret Ferroviaire (instauration d'une taxe carbone sur le territoire).

Sources :

Tracé et temps :

<http://www.gpso.fr/>

Impact environnemental :

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/>

data SNCF, chiffres, trafic :

<https://ressources.data.sncf.com/pages/accueil/>

<https://www.sncf.com/fr/engagements/transparence/opendata>

tracé général:

http://www.gpso.fr/carte_trace_decisions_ministerielles_2012et2013.html

tracé Pyrénées Atlantiques :

http://www.gpso.fr/tracedept64_V2_nov2013.pdf

légende tracé :

http://www.gpso.fr/legende_nov2013.pdf

Arrêtés préfectoraux en vigueur :

http://www.gpso.fr/arrete_prefectoral_64_mars2014.pdf

http://www.biriatou.fr/uploads/media/2020-10-16-arrete_prefectoral_64_GPSO.pdf