

Cliquez sur la page pour agrandir



**TRÈS  
GRANDE  
VIGILANCE**  
en ALBRET

**Bulletin d'information n° 3**  
**Septembre 2011**



Chers Amis,

Ces derniers mois furent riches en événements et en actions. Si notre combat n'est pas gagné, il progresse et des points sont marqués.

Partout l'État et RFF imposent leurs choix aux territoires traversés, intoxiquent élus et populations par leur communication mensongère, ignorent avec mépris les hommes qui y vivent, minimisent les dégâts sur notre milieu de vie et persistent à gaspiller l'argent public. Pour se donner bonne conscience, ils déclarent « décider au nom de l'intérêt général et de l'utilité publique ». Quel intérêt général ? Quelle utilité publique ? Les chiffres de la SNCF sont éloquentes : 10 % des usagers du train pratiquent le TGV !

RFF prétend que les LGV favorisent le développement économique. Instances nationales, économistes de premier ordre, élus régionaux et départementaux, maires de villes moyennes s'élèvent de jour en jour plus nombreux contre ces projets et dénoncent leurs coûts exorbitants pour des avantages dérisoires, voire pervers...

Avec plus de force que jamais je réaffirme l'inutilité d'une ligne nouvelle. Une alternative existe, une poignée de minutes moins rapide mais quatre fois moins onéreuse, moins destructrice, préservant notre cadre de vie et créatrice d'emplois : celle de la modernisation de la voie existante.

Contrairement à ce que l'on nous dit, « les dés ne sont pas jetés ». Pour d'autres projets, l'expérience prouve que l'opposition de la population a conduit à des abandons. Forte de convictions devenues certitudes, l'équipe de TGV en Albret en collaboration avec Coordination 47 travaille sans relâche avec une détermination farouche, localement et à l'échelon national, pour mener au succès l'option du TGV sur les voies existantes modernisées.

La fin de l'année s'annonce cruciale, l'État devant décider du Schéma National des Infrastructures de Transport comprenant la LGV Bordeaux-Toulouse. Votre soutien à toutes nos actions est lui aussi crucial. J'invite donc chacun d'entre vous à saisir toute occasion pour témoigner et faire grandir notre opposition.

Bien cordialement,

Charles D'Huyvetter

**RAPPEL** : Toutes les nouvelles sur le projet, les articles de presse, les rendez-vous, les actions, l'agenda, les contacts, sont mis à jour régulièrement sur notre site : [www.tgv-albret.fr](http://www.tgv-albret.fr).

## QUELQUES-UNES DE NOS ACTIONS

➤ **21 janvier 2011 : à Nérac, un comité d'accueil musclé**



Très Grande Vigilance en Albret accueille Alain Rousset, président de la Région Aquitaine, par des sifflets et quolibets.

Lors de l'entretien accordé, il confirme sa décision de soutenir la création de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, contestant avec mépris les arguments présentés par notre association et largement soutenus par des instances telles que la Cour des Comptes, le Conseil d'Analyse Économique, les rapports Mariton à l'Assemblée Nationale, Nègre au Sénat, et nombre d'économistes et universitaires dont les compétences ne sont plus à prouver.

➤ **29 juin 2011 : Visite de Nicolas Sarkozy à Brax**

Nous voulions donner à notre Président la recette lot-et-garonnaise de « dépenser moins pour gagner autant » afin d'économiser plusieurs milliards. Comme prévisible... il fut impossible de l'approcher. Mais notre action n'est pas restée inaperçue et notre opposition s'affiche à chaque occasion, toujours déterminée, parfois téméraire...



➤ **25 juillet 2011 : Action devant la mairie Agen pour obtenir un rendez-vous avec le ministère des transports**



L'arche montée devant la porte de la mairie d'Agen dérange : elle cachait selon le responsable du cabinet du maire notre devise « Liberté, Égalité, Fraternité » !

De l'entretien cependant obtenu avec notre député de l'Albret, Jean Dionis du Séjour, il ressort la promesse d'un courrier demandant à Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre des transports, un rendez-vous. Chose faite, mais sans suite à ce jour.

➤ **AOÛT : envoi d'un courrier aux maires des communes se trouvant sur le tracé leur demandant un rendez-vous.**

## NOS ACTIONS EN COURS ET À VENIR

### > L'équipe :

- Lettre à tous les députés, sénateurs et candidats à l'élection présidentielle
- Obtenir un rendez-vous au ministère des transports
- Obtenir un rendez-vous au Sénat – Cour des Comptes et AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport)
- Rencontre des maires et des conseillers municipaux
- Envoi systématique de rapports, articles, publications aux décideurs
- Étude d'une journée d'action

### > Avec votre concours :

- Campagne d'affichage : panneaux jaunes (à votre disposition) et affiches
- Randonnée des Vignerons de Buzet : le dimanche 4 septembre 2011
- Loto : le dimanche 11 septembre 2011 à 15 heures à Lavardac
- Action le vendredi 23 septembre 2011 : RV au passage à niveau de Boé (près des Ets FERRASSE) à 17 heures.

## QUELQUES INFOS

### > Congrès des chasseurs - 18 mai 2011

« Ce projet est désastreux, nous défendons la modernisation de la ligne existante », redit avec force Michel Auroux, Président de la Fédération des chasseurs du Lot-et-Garonne.

### > Lettre GPSO de RFF : Retombées économique pour le 47 : petit train touristique de Nérac

Non, ce n'est pas un canular. Dans la lettre GPSO n°10 (juin 2011) de RFF, on peut lire en titre : « GPSO, un accélérateur de développement économique du train touristique de Nérac »...

### > Sondage : Le Moniteur du 28 juin 2011

*Au vu des difficultés à financer les infrastructures, pensez-vous qu'il faut donner la priorité au développement de nouvelles infrastructures de transport ou à l'entretien des voies existantes ?*

1. *Priorité à l'entretien des infrastructures existantes (988 voix), soit 87 %*
2. *Les deux (106 voix), soit 9 %*
3. *Priorité aux nouvelles infrastructures (30 voix), soit 2 %*
4. *Sans opinion (4 voix), soit 0 %*

*Total des Votants : 1128*

**Une question s'impose :** Compte tenu des résultats de ce sondage, comment Alain Rousset ose-t-il marteler que la grande majorité de la population est favorable à la construction d'une LGV ?

### > Réseau Ferré de France (RFF), l'art de la manipulation

À en croire RFF, Alain Rousset, Président de la Région Aquitaine, et certains de nos élus, « la LGV, c'est fait ».

Nous leur répondons : « **Faux. Arrêtez de manipuler les populations** ».

L'enquête publique n'aura lieu qu'en 2013 et, à ce jour, aucun financement n'est voté. La réalisation de cette Ligne à Grande Vitesse n'est donc pas validée par l'État.

**Comme cela s'est fait ailleurs, AVEC VOUS NOUS POUVONS PESER SUR CES CHOIX. « Les dés ne sont donc pas jetés ! »**

### > Étude Alternative LGV menée par le collectif des Élus : 2 réunions les 16 juin et 1<sup>er</sup> août 2011

Le 1<sup>er</sup> août 2011, le cabinet PASCUAL d'Agen a présenté les premiers éléments de cette étude, un état des lieux de la ligne actuelle Bordeaux-Toulouse (passages à niveaux, courbes, points noirs...). Suite à cette expertise, le cabinet d'étude CLARACO remettra, courant septembre, un rapport sur les performances de la ligne en termes de vitesse, de temps de parcours, de sécurité et d'aménagement à prévoir permettant d'atténuer les nuisances sonores et visuelles des riverains actuellement déjà impactés. Les conclusions de l'étude sont attendues en décembre 2011.

### > Liste de quelques rapports, articles et publications (consultables sur notre site) étayant nos arguments

- Rapport de la Cour des comptes (avril 2008)
- Rapport du Conseil d'Analyse Économique (2007)
- Rapport de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale (H. Mariton, 18-05-2011)
- Rapport de la Commission Économique du Sénat (Louis Nègre, 8-06-2011)
- Rapport CAE de Michel Godet, économiste (mai 2010)
- ACCRIL – Les gares LGV pour villes moyennes
- Interview iFRAP de Rémy Prud'homme, universitaire et ancien directeur adjoint de l'environnement à l'OCDE (3-08-2011)
- Étude du Cabinet DELOITTE (23-08-2011)
- Colloque ASRDLF – « Migrations et territoires » (juillet 2011)
- Article des Échos – Fondation Terra Nova (24-08-2011)
- FNAUT – Les gares nouvelles « exurbanisées » (2008)
- FNAUT – Les perdants tu TGV (FNAUT)
- Déclaration de M. Bayrou (août 2011)



## LES MENEURS DES PROJETS LGV-GARES : le non-sens de leurs « vérités »...

### ➤ LGV Nord - Alain ROUSSET en vante les retombées économiques

LA RÉALITÉ EST TOUT AUTRE.

La Gare TGV de Calais Fréthun (proximité tunnel sous la Manche) n'a pas apporté le développement escompté :

- Journal Nord Littoral du 27 mai 2011 : « Le développement observé ne correspond pas à cet objectif, puisque ce sont des zones commerciales composées de commerces de détail, de cinémas - et non pas des zones tertiaires du type bureaux - qui se sont développées. »
- Gérard Grenat, président de l'Office de tourisme intercommunal Calais Côte d'Opale, exprime sa désillusion quant au TGV sur la Côte d'Opale : « Il est clair que la gare internationale de Calais-Fréthun n'a pas tenu ses promesses et même ne répond pas à nos attentes. »

Le développement de cette gare est dû au nombre d'usagers du TERGV (cas unique de TER roulant sur LGV). Avec ces 1600 voyageurs quotidiens à destination de Lille, Calais est ainsi devenue ville-dortoir...

LILLE S'EST DÉVELOPPÉE, MAIS AU DÉTRIMENT DE TOUTE UNE RÉGION.

La Gare LGV de Haute Picardie, sur pôle d'activités de 110 hectares, n'a pas non plus apporté le développement escompté :



En 2011, soit 17 ans plus tard, la zone comprend 6 entreprises implantées grâce à l'autoroute (200 emplois).

### ➤ LGV Nord et Est - Christian Maudet, Chef de mission GPSO de Réseau Ferré de France

« Pour connaître la situation de Reims, le bilan intermédiaire fait apparaître un intérêt économique pour l'agglomération et le département. »

LA RÉALITÉ EST TOUT AUTRE.

#### • Gare LGV Champagne Ardennes TGV

À 1 km de Reims (180 000 habitants), projet de ZAC sur 170 hectares dont 70 hectares d'activités : en 7 ans, 870 projets étudiés, mais seulement 64 se sont concrétisés.

Jean-Yves Heyer, Président du Comité de gestion Invest in Reims : « Le secteur du service est majoritaire, seuls trois projets industriels ont vu le jour ».

⇒ Reims = Cité-dortoir (chaque matin, des centaines de Rémois prennent le TGV pour aller travailler à Paris).

#### • Gare de Meuse TGV (ZA réserve foncière de 100 hectares)

Michel Jubert, président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de la Meuse : « Rien ne voit le jour ».

⇒ Un isolement total.

#### • Gare de Lorraine TGV

Nicolas Poirier, responsable accueil des entreprises pour la Communauté des Communes du Vernois : « Une gare seule n'a jamais amené du développement » « Les boîtes locales qui viennent, c'est uniquement pour l'autoroute et non pour la LGV. »

⇒ Aucune activité économique au voisinage.

Monsieur Maudet, en prenant pour exemple les LGV Nord et Est promet aux Lot-et-Garonnais de faire d'Agen la ville-dortoir de Bordeaux et de Toulouse, et de la gare extérieure un point panoramique pour voir passer les TGV.

## DES ÉLUS CONFIRMENT NOS ARGUMENTS



### RAPPORT D'HERVÉ MARITON, DÉPUTÉ\*

Extraits du rapport déposé le 18 mai 2011 à l'Assemblée Nationale par la Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire relatif au Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT).

« Le présent rapport constate la **fragilité financière du schéma** et regrette la **part trop grande faite à la création d'infrastructures nouvelles au détriment de la régénération de l'existant** »

« **Ces insuffisances (entretien des lignes) font courir le risque d'un système ferroviaire à deux vitesses**, avec d'un côté des lignes à grande vitesse performantes et toujours plus nombreuses et de l'autre côté un réseau de proximité ayant vocation à assurer les transports quotidiens souffrant de nombreux dysfonctionnements. »

« **Le faible niveau d'autofinancement de ces investissements par le système ferroviaire via les redevances d'infrastructures est cependant un indice important du faible bénéfice socio-économique prévisible et devrait inciter à rééquilibrer le SNIT vers les investissements de maintenance et de renouvellement du réseau existant.** »

« Dans ce contexte, ni l'État, ni les collectivités territoriales – faisant par ailleurs, face à un besoin grandissant de financement de dépenses sociales dynamiques – ne seront en mesure de financer les grands projets de développement ferroviaire »

Le rapport du Député Hervé Mariton estime que la France n'a pas les moyens de poursuivre dans la voie « du tout TGV ». Non seulement, les finances publiques ne permettent pas de telles dépenses, mais l'exploitation de ces futures lignes mettrait à mal les finances de la SNCF déjà fragiles. (Usine Nouvelle)

**Ce rapport a été envoyé (300 courriers) à tous les élus de la Communauté des Communes du Val d'Albret et à la Commune d'Ambrus (conseillers généraux, maires et conseillers municipaux).**



### RAPPORT DE LOUIS NÈGRE, SÉNATEUR\*

Extraits du rapport d'information du groupe de suivi du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) de la Commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat du 8 juin 2011.

« Veillons à **ne pas créer une société à deux vitesses**, où le succès des lignes de train à grande vitesse se ferait au détriment des projets ferroviaires plus modestes, de l'entretien de notre réseau routier, et de la relance du fret ferroviaire ! Le SNIT doit répondre à la fois à une logique de trafic et à une logique d'aménagement du territoire. L'attractivité de notre territoire ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie de nos concitoyens. »

« Hiérarchiser les projets présentés en fonction de leur bilan économique, social et environnemental pour le pays, compte tenu des contraintes financières actuelles, et donner, en règle générale, la priorité aux projets de régénération et de modernisation »

« Poursuivre les deux objectifs simultanément ne paraît pas réaliste, d'autant que l'État n'a pas les moyens de verser à RFF les subventions prévues au contrat de performance. Pour les usagers de la route ou du transport ferroviaire, il est bien évident que leurs préoccupations se tournent vers l'amélioration au quotidien des infrastructures, et non vers la réalisation de projets de développement dont l'horizon peut aller jusqu'à 25 ans. Le développement des LGV n'apparaîtra peut-être pas prioritaire dans les années à venir. »

« En outre, d'un point de vue écologique, il est presque systématiquement préférable d'aménager une infrastructure existante que d'en créer une nouvelle, comme l'a reconnu Mme Michèle Pappalardo, responsable du Commissariat général au développement durable, lors de son audition devant votre commission ».

« **Votre groupe de travail constate en outre que la contribution du schéma à la lutte contre le changement climatique sera modeste.** »

« En effet, le progrès technologique devrait permettre d'abaisser les émissions de CO<sub>2</sub> de 23 millions de tonnes en 2030 par rapport au scénario au « fil de l'eau », alors que dans le même temps les nouvelles infrastructures du SNIT ne permettront d'économiser que 2 à 3 millions de tonnes par an. Autrement dit, créer de nouvelles infrastructures de transport est pratiquement 10 fois moins efficace pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> que le progrès technologique concernant les véhicules propres. »

\* Rapport dans son intégralité sur notre site.

### ➤ **Qu'est-ce que le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) ?**

La loi 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle prévoit explicitement aux articles 16 et 17 la réalisation d'un schéma national des infrastructures de transport. Ce schéma doit fixer les orientations de l'État en matière de développement, de modernisation et d'entretien des réseaux d'infrastructures de l'État ainsi que de réduction des impacts de ces réseaux sur l'environnement. Il doit aussi préciser la façon dont l'État entend soutenir les collectivités territoriales dans le développement de leurs propres réseaux de transport. La loi précise que le schéma constitue aussi une révision des conclusions du comité interministériel d'aménagement et de développement des territoires (CIADT) de décembre 2003.

Le schéma national des infrastructures de transports (SNIT) doit donc se comprendre comme l'outil qui permettra la mise en œuvre des orientations du Grenelle de l'Environnement en matière d'infrastructures de transports : développement des modes de transport alternatifs à la route, amélioration de l'accessibilité des territoires, réductions des pollutions locales, recherche de l'efficacité énergétique, ...

**TGV en Albret – « Tourette » – 47230 – FEUGAROLLES**  
**Site internet : [www.tgv-albret.fr](http://www.tgv-albret.fr) – e-mail : [albrettgv@orange.fr](mailto:albrettgv@orange.fr)**