

AHT GELDITU! ELKARLANA
(PAYS BASQUE SUD, ETAT ESPAGNOL)

Documentation
sur la
problématique des projets TGV
en Pays Basque Sud
(état espagnol)

- **AHT GELDITU! ELKARLANA:** Présentation et brève aperçu des projets et du mouvement d'opposition.
- **MANIFESTE UNIVERSITAIRE** (publié par une centaine de professeurs universitaire de la Communauté Autonome Basque”.
- **RAPPORT DU PROFESSEUR ROBERTO BERMEJO** (Sur le manque de rentabilité économique et sociale du projet de la “Y basque”.
- **RECOUR EN JUSTICE** (suite à l'enfreinte du droit à l'information et a la participation publique reconnu par la convention d'Aahrus).
- **ENQUETE D' OPINION SUR LE TGV** (étude sur le niveau de désinformation et manque de participation publique aux décisions, mené par une équipe de sociologues)
- **ETUDE DES IMPACTS DES PROJETS TGV EN PAYS BASQUE SUD** (Coordination AHT GELDITU!)
- **DVD, buletin informatif, etc.** de la coordination AHT Gelditu!

INFOS / CONTACTS

Pays Basque Sud (Etat espagnol):

www.ahtgelditu.org

www.sindominio.net/ahtez

Couloir navarrais

<http://irunerriakoahtrikez.nireblog.com/cat/documentos>

Recour en Justice suite à l'enfreinte du droit à l'information et a la participation publique reconnu par la convention d' Aarhus

Fundación Sustrai - Apdo 21, 31590-Castejon (Navarra)

www.fundacionsustrai.org – e-mail: sustrai@fundacionsustrai.org

Rapport de professeur Roberto Bermejo: www.bakeaz.org

Téléphones de Contact

+34 695 715 510 (Mikel Alvarez)

+34 657 705 677 (Mila Elorza)

+34 626 240 440 (Jorge Iriarte)

PRESENTATION

Notre présence a Strasbourg

La coordination AHT GELDITU! Elkarlana, en lutte contre les projets TGV en Pays Basque Sud (aussi bien le projet dénommé “Y basque” que le “couloir navarrais de grandes vitesse”, dans l’état espagnol) veut mener au Parlement Européen le large refus populaire à l'imposition de cette gigantesque infrastructure qui entraîne un grave impact écologique, économique et social Dans notre pays, à la fois que dénoncer le caractère clairement destructif et non durable des politiques de transports et d'infrastructures promues par le Gouvernement espagnol ainsi que les gouvernements autonomes basque et de la Navarre. La remise de la Charte de Hendaye a Strasbourg est donc pour nous une forme de faire écho à la longue lutte qui se mène dans notre pays contre le TGV depuis l'année 1993 et une opportunité pour resserrer nos liens avec les mouvements d'oppositions d' autres pays en vue de nouvelles initiatives européennes face à l'absurdité et l'inutilité de ces projets, dévastateurs aussi bien sur le plan écologique, socio-économique et humain. Nous manifestons à cet égard notre pleine solidarité avec la mobilisation exemplaire de la population de Val di Susa en Italie et nous saluons la croissante contestation sociales que soulèvent aujourd'hui les projets de LGV dans l'état français. Les institutions européennes doivent donc s'interroger sur leur façon de répondre au désaccord des populations face aux projets TGV, étant donné l'insoutenabilité économique et environnementale des réseaux ferroviaires à grandes vitesse et la nécessité d'un véritable débat public. Nous sommes donc à Strasbourg pour transmettre directement aux parlementaires les raisons de la croissante contestation aux LGV et impulser les actions communes entre les mouvements de différents pays en lutte contre ces projets anti-écologiques et antisociaux.

La lutte contre le projet TGV en Pays Basque Sud

Le TGV en Pays Basque a été depuis des années le plus critiqué et contesté des grands projets d'infrastructures, à cause de ses graves impacts et couts écologiques, économiques et sociaux ainsi que par son manque de justification. A la suite d'un long travail informatif et de mobilisation, la problématique du TGV a vraiment imprégné l'atmosphère sociales, jusqu'au point de dépasser clairement les limitations d'un problème “sectoriel” pour devenir une question centrale des luttes populaires. En effet, le projet TGV représente pas seulement le plus agressif des plans d'infrastructures jamais envisagés dans notre pays, mais il est en même temps difficile de trouver un projet qui soit moins rentable en termes sociaux et économiques, ainsi que moins adapté aux problèmes de transports du territoire affecté. Le rapport du professeur de l'Université du Pays Basque, Roberto Bermejo (voire documentation adjointe) est écrasant à cet égard et vient à souvenir la demande populaire d'arrêt de ce projet.

Cependant, aussi bien la population et les mouvements sociaux comme la majorité syndicale basque contraire au projet TGV et les municipalités ont été laissés en marge d'un procès décisionnel totalement agressif et incapable de se traduire en une participation de la société. Les projets du “Y basque” et du “couloir navarrais” de Grande Vitesse ont été menés depuis les années 1988/89 sans aucune transparence informative et en absence de toute véritable

participation publique. En fait, les gouvernements espagnols et autonomiques promoteurs du TGV ont forcé la situation, pour imposer actuellement les travaux et étendre aussi la criminalisation envers toute opposition au TGV.

Le projet TGV, déshabillé de son vêtement européen, a revêtit une armure étatique

Rappelons ici tout d'abord la responsabilité des institutions européennes sur cette affaire des TGV et des grands projets d'infrastructures dont l'impact environnemental et socio-économique nous parait désastreux. En effet, les politiques de l'UE ont promu une expansion aberrante des transports et le vaste plan de Réseaux Transeuropéens, avec notamment la construction d'un réseau européen de TGV, apparaît dès l'année 1986 comme un des piliers du projet de l'Europe néolibérale et capitaliste. Non en vain, notre intégration a la folle dynamique du Marché Unique et de la globalisation économique ont provoqué en Pays Basque des taux de croissance du transport de marchandises 3 fois plus élevés que dans le reste de l'UE et nous souffrons actuellement une occupation du territoire par les infrastructures 2,5 fois plus élevée que la moyenne européenne. C'est dans ce contexte européen que l'état espagnol et les institutions autonomiques elles-mêmes ont impulsé une folle politique de prolifération de grandes infrastructures (autoroutes, TGV, super ports...), et que, simultanément, le projet TGV Dax-Vitoria (la traversée du Pays Basque) fut classé en 1990 par la Commission Européenne parmi les "14 maillons clefs" dans son schéma transeuropéen de Grande Vitesse. Le TGV en Pays Basque projet fut alors promu durant des années comme une démarche répondant à un élan européen.

Cependant, il faut bien noter qu'aujourd'hui, en Espagne, le projet TGV s'est en quelque sorte déshabillé de son vêtement européen pour revêtir une armure étatique: actuellement c'est bien la logique étatique qui prévaut actuellement à tous les égards, soutenue aussi par l'effarant Plan d'Infrastructures du Gouvernement espagnol (le plus vaste plan d'infrastructures de l'UE, avec un Budget de 250 milliard d'euros jusqu'en 2020), qui prévoit notamment la construction d'un réseau de ni plus ni moins que 10.000 kilomètres de LGV en Espagne, dont plus de 400 kms dans la petite surface du Pays Basque. Les chiffres sont vraiment frappants, puisque 64% des chantiers de nouvelles lignes à Grande Vitesse en construction en Europe en 2008 se concentraient en Espagne. Au dépens de l'énorme endettement public provoqué par ces politiques gaspilleuses, personne ne doute que les énormes intérêts créés sur cette fabuleuse affaire de "politique-entreprise" sont tels que le TGV est devenu réellement une question de "raison d'Etat".

Par contre, la déchéance de ce projet au niveau européen est clairement exprimé Dans les rapports annuels du coordinateur européen du projet n° 3 ("TGV vers le Sud de l'Europe"), Etienne Davignon: il est remarquable que les rapports Davignon des années 2008 et 2009 lancent des vives critiques à l'égard de la douteuse utilité de ce projet TGV du point de vue européen, tout en soulignant la disparité des politiques et des prévisions des autorités françaises et espagnoles sur la fonctionnalité et le modèle d'exploitation de la nouvelle ligne: dédiée aux marchandises du côté français et aux voyageurs en Espagne, à quoi servira-t-elle? Parmi les conclusions du Rapport Davignon 2009, il est d' autant plus étonnant qu'il arrive lui-même à douter que la réalisation du projet n° 3 (qui inclut les deux connexions TGV France-Espagne par la Méditerranée et l'Atlantique) puisse mener "à la fin de l'isolement ferroviaire de l'Espagne".

De même, le directeur du projet Bordeaux-Espagne, Christian Maudet, déclarait également en octobre 2009 que "les autorités espagnoles donnent sur la nouvelle ligne la priorité aux

voyageurs (...) Nous avons observé qu'en arrivant avec des trains de marchandises par la nouvelle infrastructure nous allons être bloqués près de Saint Sébastien". C'est ainsi que, selon Maudet, les autorités espagnoles auraient maintenant présenté le projet de mettre un "troisième rail" sur les voies existantes du réseau classique ibérique, pour que celles-ci incorporent l'écartement européen (UIC) enfin de donner continuité au trafic international de marchandises par les voies existantes.

Cela met à l'évidence que la promotion du transport ferroviaire de marchandises entre l'Espagne et l'Europe ne dépend donc pas de la construction de nouvelles lignes à Grande Vitesse comme le "Y basque", mais de la mise à l'écartement européen des lignes ferroviaires existantes dans la péninsule ibérique. Mais nous subissons en Espagne une politique ferroviaire énormément déformatrice et qui a été façonnée en l'intérêt de la construction de nouvelles lignes TGV au détriment de toute rationalisation des problèmes de transports. Aucun argument ne justifie la construction d'une nouvelle ligne de Grande Vitesse en Pays Basque et nous contestons là aussi avec la plus grande détermination que le TGV soit la solution aux problèmes causés par l'accroissement du transport par route.

La dénonciation du procédé agressif mené pour mettre en place le projet et la vulnérabilité de la Convention d' Aarhus:

Une seule chose nous est urgente et indispensable: il s'agit d'arrêter les travaux et les grands projets d'infrastructures tels que le TGV, les super ports et l'agrandissement permanent du réseau autoroutier pour entamer un profond débat public à propos du modèle de transport, d'aménagement du territoire et de société, que l'on revendique de transformer profondément.

Nous soutenons donc la demande d'un moratoire européen sur ces grands projets insoutenables en termes économiques et environnementaux, pour qu'enfin soient engagés des processus de participation et de décision populaires.

Et nous voulons finalement rapporter ici l'initiative de la Fondation d'action juridique navarroise "Sustrai", qui a remis le 3 avril 2010 un recours en Justice face au Gouvernement de la Navarre, pour cause d'enfreindre le droit d'accès à l'information environnementale existante sur le projet de Grande Vitesse en Navarre, droit protégé par la Convention d' Aarhus.

Appel

Etant conscients des limitations de notre exposé, nous sommes prêts à répondre aux questions et à écouter votre opinion. Nous remercions votre attention et nous vous invitons à penser sur les possibles actions que vous pouvez mener notamment envers le gouvernement espagnol, afin de le conduire à une réflexion et à une rationalisation de ce problème qu'il n'a jamais voulu aborder pour le moment.