

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE  
N°33

**C'est la rentrée !**



**ATTENTION !**

**PAS D'ACCORD A L'AMIABLE AVEC RFF et ses représentants**

RFF prévoit d'organiser « des réunions publiques de proximité » et surtout « **des contacts individuels avec les personnes directement impactées et les riverains les plus proches** »  
De son côté la Région a débloqué 11,6 millions d'euros « pour débiter rapidement les études complémentaires préalables à la déclaration d'utilité publique et les **acquisitions foncières anticipées** ».

**Faites connaître ce message autour de vous ainsi qu'aux personnes impactées dans le fuseau ou à proximité.**

**Il faut les mettre en alerte pour qu'elles ne répondent pas à ces prises de contact, qu'elles ne signent aucun document et qu'elles ne cèdent pas au chantage que ne manquera pas de faire RFF.**

**TOUTE PERSONNE CONTACTÉE EST INVITÉE À SE RAPPROCHER D'ABORD DE L'ASSOCIATION NIVELLE-BIDASSOA ([nivellebidaso@gmail.com](mailto:nivellebidaso@gmail.com) ; 770 chemin Kampobaïta 64122 URRUGNE ; téléphone : 05 59 54 31 55)**

➤ **Une semaine chargée pour F. Cuillier, le ministre des Transports avant l'annonce du 9 juillet du Premier ministre...**

La sonnette n'a pas arrêté de tinter à la porte du ministre des Transports.

Voici la liste des visiteurs recensés :

Le 2 juillet : A. Rousset, président du conseil régional d'Aquitaine et 6 élus aquitains puis M. Malvy, président du conseil régional de Midi-Pyrénées suivi de C. Perny, président du conseil régional du Jura, et enfin C. Bourquin, président du conseil régional de Languedoc-Roussillon  
Le lendemain, s'ajoutent les rendez-vous avec le président de la région Limousin (accompagné du député maire de Limoges) puis du président du conseil régional des Pays de la Loire, J.Auxiette.

*C'est ce que l'on appelle faire du lobbying. Nous ne savons pas ce qui c'est dit mais tous sont sortis « très satisfaits »*

➤ **Çà y est : Bordeaux-Toulouse sur les rails avant 2030, les autres LGV restent au garage jusqu'en 2030... en principe !**

Le 9 juillet, le Premier ministre n'a pas dit grand-chose sur le plan d'investissements sur les grands projets d'infrastructures. Il a confirmé le scénario 2 de la commission Mobilité 21 mais n'a pas précisé ni le calendrier ni la façon de le financer. C'est donc la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse qui est retenue d'ici 2030 mais « les études des projets se poursuivront ».



Ainsi, on contente tout le monde en soulignant de la nécessité de « *dialoguer avec les élus afin de tirer les conséquences immédiates de chaque projet* », avec « *une actualisation tous les cinq ans afin de prendre en compte les possibilités de financement par l'État, par l'Europe et les collectivités locales.* »

Le gouvernement a voulu rompre, selon JM Ayrault, avec la « *logique de grands projets pharaoniques sans le début d'un financement* »

L'objectif est de concentrer les investissements sur le réseau déjà existant et sur les transports du quotidien. « *Une ligne TGV à 12 milliards d'euros, c'est quatre fois le remplacement de tous les trains Corail de France* », fait-on valoir « *Il s'agit d'agir sur la vie quotidienne des Français* ».

***Des arguments que nous n'avons cessé de répéter, nous les débiles!***

Les réactions n'ont pas tardé à se faire entendre.

« *C'est la très bonne nouvelle que nous espérions pour Toulouse et l'ensemble de Midi-Pyrénées*, a déclaré le président du conseil régional **Martin Malvy** (PS). *J'espère que le calendrier retenu sera le plus proche de celui que nous avons examiné. Tout doit être mis en œuvre pour atteindre cet objectif.* »

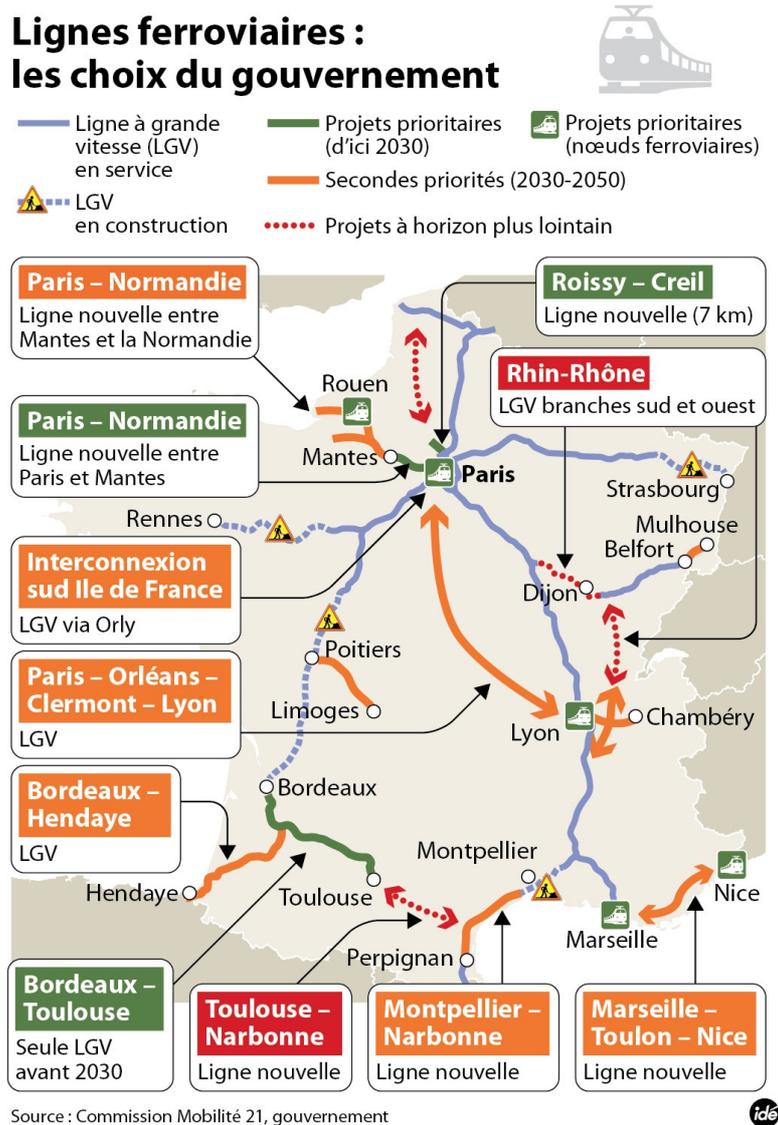
« *Dans cette période difficile, le gouvernement a été courageux en réaffirmant la nécessité d'inscrire Toulouse dans le réseau à grande vitesse*, s'est félicité **Pierre Cohen** (PS), maire et président de Toulouse Métropole.

Pour **Alain Rousset**, le Premier ministre n'a pas fermé toutes les portes. « *Ce n'est pas le scénario catastrophe qu'on nous annonçait. Les études se poursuivent jusqu'à Hendaye. Donc il faut continuer à se battre. Le dossier va avancer, il ne peut pas aujourd'hui être bloqué.* »

De son côté, **Alain Juppé** prend acte des décisions annoncées et se réjouit évidemment du maintien de la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse. Il regrette cependant le renvoi, sine die, de la liaison Bordeaux-Hendaye.

Reste à trouver les financements. Le ministre des transports va faire le tour des collectivités locales pour qu'elles confirment leur participation... qui sera revue à la hausse. En 2011, les collectivités se sont engagées à apporter 1,2 milliard d'euros au GPSO dont 900 millions pour Bordeaux-Toulouse. Mais le coût de la ligne a depuis été réévalué de 5 à 7,1 milliards d'euros ! L'Etat apporterait 2,6 milliards et les collectivités 2,3 milliards, RFF et un éventuel partenaire privé 2,2 milliards. Dans cette hypothèse, les collectivités de Midi-Pyrénées financeraient 1,8 milliard - le double de la somme initiale - dont 700 millions pour le seul conseil régional au lieu de 420 millions. Ces participations sont énormes en période de rigueur budgétaire.

Voilà comment se résument les choix du gouvernement :



Les Chambres de commerce sont également déçues : c'est « une mauvaise nouvelle pour l'Euro-région et donc le Pays basque », indique le président de la CCI de Bayonne – Pays basque, André Garreta.

La CCI régionale d'Aquitaine, présidée par Laurent Courbu, juge que c'est « un très mauvais coup pour l'Aquitaine ! ». Cela va empêcher « de donner une chance de développement à

*tous les territoires aquitains et de tendre la main à nos voisins et amis espagnols, en créant les conditions de réussite d'une euro région exemplaire ».*

## **Alain Rousset : « le Premier ministre n'a pas fermé toutes les portes » ou l'art d'entretenir l'ambiguïté...**

Après la déclaration du Premier ministre les défenseurs de la LGV, et en premier Alain Rousset, laissent planer un doute sur les intentions du gouvernement et accréditent l'idée que le projet n'est repoussé que de quelques mois.

De la même façon, le maire de Limoges, Alain Rodet, déclare que les TGV rouleront entre Limoges et Poitiers « avant 2020 ».

Qui croire dans cette cacophonie ?

Les journalistes de France 3 Limousin ont interrogé le ministère des transports. La réponse est claire : le premier ministre appliquera les conclusions du rapport Duron dans son scénario numéro 2. La LGV Limoges Poitiers n'est pas prioritaire, le projet est repoussé après 2030.

Le rapport Duron prévoit tout de même un nouvel examen du dossier tous les 5 ans, et si la situation économique de la France le permet, le projet pourrait être réexaminé. Pour les défenseurs de la LGV, la mise en œuvre de l'enquête d'utilité publique prouve que le projet est toujours sur les rails. Mais le ministère des transports explique que c'est aujourd'hui le financement qui est en question. Et, à ce stade, la LGV Limoges-Poitiers ne sera pas financée avant 2030.

Le projet est donc bien repoussé, à moins d'un nouveau rebondissement.

***La réponse donnée pour la LGV Poitiers-Limoges vaut pour la LGV Bordeaux-Espagne ! Alors de grâce Mr. Rousset cessez d'asséner des contre-vérités et soyez beau perdant ! Votre projet les populations n'en veulent pas et la commission Duron a compris son inutilité !***

### **➤ Suite aux déclarations ministérielles, premières défections au financement de la Tours-Bordeaux : le CG64, l'Agglo de Pau, l'ACBAB...**

Tant que les travaux de la LGV Bordeaux-Espagne n'auront pas commencé, les Pyrénées-Atlantiques ne paieront plus pour la section Tours-Bordeaux.

C'est la déclaration faite, le 12 juillet, par Georges Labazée, le président du Conseil général, suite à la position adoptée par le premier ministre à propos de la LGV.

 Le Conseil général, qui a déjà versé 30 millions d'euros (sur un total de 100 millions) pour la Tours-Bordeaux va par contre participer aux études et acquisitions foncières menées pour la LGV Bordeaux-Espagne.



***Pourtant G. Labazée et le conseil général ont toujours affirmé que financer la LGV Tours-Bordeaux présentait « un intérêt » pour le département !***

De son côté Martine Lignières Cassou, Présidente de l'Agglo de Pau, a fait voter une motion par le conseil d'agglomération « Compte tenu du désengagement de l'État et de Réseau ferré de France à réaliser la branche Bordeaux-Espagne prévue par le projet de Ligne à Grande vitesse, le conseil communautaire engage sa présidente à suspendre les paiements ».

Elle précisait « *qu'elle avait demandé à l'avocat de l'agglo d'examiner de très près la convention signée avec l'État et RFF.* »



En fait comme le souligne Olivier Dartigolles (PCF) « *La convention ne nous protégera pas. Il n'y a pas de clause conditionnelle. Il nous faudra payer* », a prédit.

Il n'y a que la mairesse de Pau qui pense pouvoir se dérober à ses obligations.

***Pauvres Palois !***

L'ACBAB a déjà cessé ses paiements !

### ➤ **Confirmation d'une autre défection : les Landes**

Il n'avait pas encore payé, il confirme qu'il ne paiera pas ! « Il » c'est Henri Emmanuelli (« Manolo 1er pour les Landais). Dans une interview donnée à « Sud Ouest », l'indéboulonnable président du conseil général des Landes sort de ses gonds :

*« Le report de la LGV Bordeaux- Hendaye est une honte » ; « Si la LGV s'arrête à Bordeaux, je ne me vois pas demander aux contribuables landais de financer des travaux qui ne les concernent pas. Au vu des décisions prises par les élus des Pyrénées-Atlantiques, je crains que les travaux du Tours-Bordeaux n'entrent dans une phase de turbulence financière. »*



***Et nous qui pensions que financer la LGV Tours-Bordeaux présentait un « intérêt départemental ». On nous aurait menti à l'insu de notre plein gré ?***

Mais ce pauvre président perd un peu les pédales et montre sa méconnaissance totale du sujet, la ligne actuelle serait saturée en 2020 (!!!) ; il s'interroge : où vont passer tous les trains de l'autoroute ferroviaire ? Il devrait savoir que ce sont 4 A/R jour à l'horizon 2029, 8 à long terme et que ces trains circuleront sur la ligne existante !

Il a une idée géniale : « *Pourquoi ne pas attirer des fonds souverains, de Chine, du Qatar ou de Singapour ?* ».

***En voilà une idée qu'elle est bonne et pourquoi ne pas vendre la forêt landaise aux Qataris à la recherche de verdure ?***

=> [Lire l'intégralité de l'interview](#)

### ➤ **Et un de plus ! La Charente Maritime ne veut plus payer la Tours-Bordeaux**

Les présidents des Conseils généraux de Charente-maritime et de Gironde échangent un courrier très vif au sujet de la LGV. Dominique Bussereau qui fut ministre des transports de François Fillon informe Philippe Madrelle qu'il va proposer à son département de surseoir à ses engagements pour Tours-Bordeaux.



La raison : le non respect par l'Etat de la convention de financement et de réalisation de ce tronçon central du projet de la LGV SEA et de ses 3 branches (Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne, Poitiers-Limoges). Trois branches pour lesquelles les partenaires, dont l'Etat, avaient confirmé « *leur volonté commune et leur attachement à réaliser chacune de ces branches* ».



Le président de la Gironde lui répond très vigoureusement. Il dénonce un prétexte fallacieux et mal venu», critique «*une spectaculaire volte-face*». Il met en avant que «*les délais de*

*réalisation de Tours-Bordeaux seront assumés» par le Gouvernement, que Bordeaux-Hendaye «n'est pas abandonnée mais simplement reportée en fonction des exigences d'un réseau historique dont l'état très dégradé a été caché aux français.»*

Philippe Madrelle s'en donne à cœur joie soulignant le «*changement de pied politique*» mettant en avant que sa collectivité est «*la première à se désengager unilatéralement de ce projet instigué par un ministre des transports qui s'appelait Bussereau à l'époque*» avant de lâcher une dernière pique «*Et c'est vous précisément qui avez mis le ver dans le fruit de ce grand projet ferroviaire national*».

***En ces temps de canicule voilà Bussereau bien habillé pour l'hiver***

=> [Voir l'article de Sud Ouest](#)

Le 6 août, dans *Sud Ouest*, Alain Savary monte à son tour en première ligne dénonçant «*la forfaiture* » de Dominique Bussereau. L' élu s'insurge : «*Faut-il rappeler que fin 2011, Nathalie Kosciusko-Morizet, qui a été la dernière ministre du Gouvernement Fillon en charge de ce dossier, préconisait ce même report de programmation, sans que Dominique Bussereau s'en émeuve ! Et c'est lui qui a embarqué 57 collectivités locales dans le financement des projets de lignes nouvelles Grande Vitesse du grand Sud-Ouest, et qui les trahit aujourd'hui par un retrait sans autre justification que misérablement politicienne.* »

### ➤ **Qui veut payer des millions ?**

Repousser à une date ultérieure et non déterminée la construction de Bordeaux-Hendaye a eu pour conséquence, comme on vient de le voir, des défections en série de collectivités pour le financement de la LGV Tours-Bordeaux : le CG des Pyrénées atlantiques, l'Agglo de Pau, le CG de Charente Maritime, l'ACBAB. Le CG des Landes, lui avait soumis sa participation à des garanties financières que l'État n'a pas accordées.

Au total, l'ardoise s'élève à plusieurs centaines de millions d'euros.

Alors qui va payer ?

**C'est RFF**, le maître d'ouvrage de la ligne concédée à Lisea, filiale de Vinci, qui devra payer les travaux au concessionnaire constructeur.

L'occasion pour RFF d'aggraver encore sa dette estimée à fin 2012 à 31,5 milliards d'euros !

***Une dette que le contribuable devra un jour éponger !***

### ➤ **11 juillet à Roquefort, une réunion des collectifs opposés aux LGV du GPSO**

Nous étions pas moins de 31 venus du Pays basque, des Landes, de la Gironde, du Lot et Garonne et du Tarn et Garonne représentant les divers collectifs anti LGV d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées à cette réunion de Roquefort. L'objet était d'analyser la situation après les déclarations du Premier ministre et de se positionner face à la menace d'ouverture des enquêtes d'utilité publique.

Voici le communiqué de presse commun rédigé à l'issue de cette réunion :

«*Les associations opposées aux LGV du projet GPSO se sont réunies le 11 juillet.*

*Elles expriment leur satisfaction devant l'accumulation de rapports officiels (Bianco, Auxiette, mobilité 21), qui annoncent la fin de l'ère LGV et introduisent la notion d'un train roulant à 200km/h sur les lignes existantes modernisées.*

*En revanche, elles considèrent que le maintien de la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse avant 2030, sans financement avéré, est incohérent car elle a pour seul objectif de conserver la participation financière de la région Midi-Pyrénées à la LGV Tours -Bordeaux. Unanimentement, elles condamnent la mise en place de futures enquêtes publiques et demandent la modernisation des voies existantes, la protection des riverains ainsi que le développement du POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse). »*

Signataires : ACCRIL, Alternative LGV Midi-Pyrénées, CADE, Coordination Gironde, Coordination Lot-et-Garonne, Fédération de Chasse 47, Les Amis de la Terre 33, Les Amis de la Terre 40, Les Amis du Barthos, SEPANSO Aquitaine, TEG 82.  
(Signataires représentant 126 associations de cinq départements d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées)

### ➤ **Après le tragique accident de Brétigny sur Orge**

Sans préjuger des résultats des enquêtes et devant la catastrophe qui frappe les passagers de ce train, on ne peut que s'interroger sur les immenses retards pris pour maintenir en état le réseau ferroviaire existant.

La presse reprend les déclarations du Président de la SNCF en 2011 sur les « lignes malades », mais la situation désastreuse du réseau existant est connue depuis bien plus longtemps, et comme le rappelait Philippe DURON, le 2 juillet, à l'Assemblée Nationale, le rapport de l'école Polytechnique de Lausanne l'indiquait déjà clairement en septembre 2005.

On y lisait :

*« L'évolution des budgets de maintenance (entretien et renouvellement) est inquiétante. Durant ces 20 dernières années, les budgets d'entretien ont perdu 20% de leur valeur en monnaie constante alors qu'environ 2 800 km de voies à grande vitesse se sont ajoutées au patrimoine... » « En outre, depuis le début des années 2000, le budget d'entretien est maintenu constant à euros courants, ce qui signifie une diminution de valeur réelle d'approximativement 3% par an. »*

*« Dans le domaine de la voie, les auditeurs proposent une politique de maintenance privilégiant une réduction de l'âge moyen des voies, au travers d'une politique de renouvellement soutenue. »*



Dans le même temps, la France finance des études de nouvelles lignes LGV et nos grands élus locaux s'offusquent que l'on abandonne ou diffère la construction de ces projets inutiles.  
***Quelle irresponsabilité de la part de nos « responsables » politiques !***

## **Yves Crozet, économiste spécialiste des transports : « Les projets alternatifs de LGV méritent que l'on y prête attention »**

Ce nom ne vous dit peut-être pas grand-chose, Yves Crozet est professeur à l'IEP de Lyon, spécialiste des transports, participant aux assises du ferroviaire et surtout membre de la commission Mobilité 21.

Dans une interview au journal *La Vie du rail*, cet économiste livre ses impressions à titre personnel sur l'avenir de la grande vitesse ferroviaire.



Ses considérations sont sans concession sur le tronçon Bordeaux-Hendaye, repoussé après 2030 mais dont les études se poursuivraient avec une enquête publique dans les mois à venir :

*« Pour la partie sud du GPSO, les trafics TGV sont potentiellement faibles car il n'y a pas de grandes agglomérations et les gains de temps seraient modestes car on peut aller vite sur la ligne classique. Le trafic avec l'Espagne sera faible du fait de 'l'effet frontière'. Regardons les projets alternatifs, ils méritent que l'on y prête attention. »*

Plus globalement, il affiche sa préférence pour le scénario 1 du rapport de la commission, non retenu par le gouvernement au profit du scénario 2. Ce dernier comprend des enveloppes pour Bordeaux-Toulouse et les études de Bordeaux-Hendaye : *« Le scénario 2 dans son intégralité va au-delà des possibilités des finances publiques. Le scénario 1 est le cœur de ce que l'on peut et doit faire sans risque de se tromper »*, estime Yves Crozet.

### **➤ LGV Lyon-Turin, c'est parti ! ( ? )**

Un décret publié au Journal Officiel du 25 août déclare *«d'utilité publique et urgents»* des travaux destinés à créer un itinéraire d'accès côté français au chantier de la future ligne ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin.

Les travaux d'accès à l'ouvrage interviendront entre Colombier-Saugnieu (Rhône) et Chambéry (Savoie).

Par conséquent, dans ces zones, les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de quinze ans maximum.

Le Premier ministre Jean-Marc Ayrault, *«grand promoteur»* de l'aéroport contesté de Notre-Dame-des-Landes, *«a signé la déclaration d'utilité publique en contradiction avec ses propres déclarations du 9 juillet et du report annoncé de ce projet par la Commission Mobilité 21»*, dénonce la Coordination des opposants au Lyon-Turin, dans un communiqué :

*« Un mauvais coup pour la démocratie alors que toutes les déclarations faites devant le parlement en 2002 se sont révélées fausses et mensongères, alors que la ligne ferroviaire*

*existante n'est utilisée qu'à 17 % de sa capacité. « Le Premier ministre se moque des recommandations de la Cour des Comptes, de l'Inspection Générale des Finances, du Conseil Général des Ponts et Chaussées, de la Direction Générale du Trésor, des anciens Présidents de RFF et de la SNCF, des élus et des citoyens ».*

*Avant de conclure : « ceux qui pensaient que le Gouvernement pouvaient tenir compte de l'état des finances de la France et reconnaître l'inutilité de ce projet pour ne pas décréter l'utilité publique en sont pour leur frais. »*

➤ **En Chine, on ne plaisante pas avec la corruption, c'est...la corde au cou et... on serre !**

Après un procès à grande vitesse, le verdict est tombé. Liu Zhijun, ancien ministre des chemins de fer chinois, à l'origine des trains à grande vitesse (TAGV) en Chine est condamné à mort pour corruption avec privation de ses biens et de ses droits politiques.



L'ex-ministre touchait une commission sur chaque kilomètre de LGV posé. En tout il a réussi à mettre de côté 84 millions d'euros soit 4% du montant des contrats qu'il avait signé. La chute de Liu Zhijun avait commencé en juillet 2011, après l'accident de 2 TAGV à Whenzhou qui avait tué 40 personnes.

**La CCI de Barcelone s'énerve après les retards de la LGV France-Espagne...**

La chambre de commerce ne comprend pas le retard du tronçon Barcelone-Perpignan, alors que des trains espagnols circulent depuis huit mois jusqu'à Figueres, et s'insurge contre le report aux calendes grecques de Perpignan-Montpellier.

Les dirigeants de la chambre de commerce pointent une explication : *«En toile de fond, il y a une épreuve de force entre les opérateurs de chacun des réseaux ferroviaires à grande vitesse des deux pays»*. Et des responsables: *«Les autorités françaises n'autoriseraient la circulation des trains à grande vitesse de la Renfe que jusqu'à Lyon, Toulouse et Marseille. Jamais jusqu'à Paris»*. En revanche, s'indigne l'institution barcelonaise, la SNCF *«prétend faire arriver ses trains jusqu'à Barcelone et Madrid»*.



La CCNI parle évidemment du «*chaînon manquant*» Montpellier-Perpignan, que l'Etat français n'a pas classé comme prioritaire dans sa liste des LGV à réaliser.

La chambre de commerce barcelonaise constate avec amertume «*que la commission parlementaire française a considéré que le risque de saturation et de conflits d'utilisation ne justifiait pas la réalisation de ce tronçon, ni à court, ni à moyen terme*».

### ➤ **LGV Rhin Rhône : virage à 180° de l'exécutif ?**

Alors que le rapport de la commission Mobilité 21, largement confirmé par le premier ministre, prône un report de la réalisation de la LGV Rhin-Rhône entre Belfort et Mulhouse après 2030, une idée du président du Conseil général du Haut-Rhin aurait poussé l'exécutif à rouvrir le dossier.

Refusant de baisser les bras, Charles Buttner, président du Conseil Général du Haut-Rhin, a envoyé, le 13 juillet, une lettre au Président de la République François Hollande. Avec les mêmes arguments que ses homologues : gain de temps, développement économique, interconnexions, études de faisabilité déjà réalisées, etc.

Dans ce projet, l'État doit mettre sur la table 300 millions d'euros. Charles Buttner propose que cette somme soit «*proposée à l'État sous la forme d'un emprunt sur 20 ans, réalisé par un collectif des collectivités concernées, qui ne déboursaient que les intérêts annuels, le capital étant remboursable par l'État «in fine», en 2033, voire avant, dans le cadre des clauses de revoyure annoncées tous les cinq ans.*»

Et la bonne nouvelle c'est que cette proposition alternative de financement aurait suscité l'intérêt du Président de la République qui a demandé de l'étudier.

Cette mission a été confiée, à la demande du Président de la République, à Frédéric Cuvillier.

***C'est un avertissement pour tous ceux qui croient que le projet de LGV Bordeaux-Espagne est enterré. Avec un président de région comme Alain Rousset, il faut rester sur ses gardes et s'attendre à tout !***

➤ **Les élus dévoilent la dernière étude : moderniser la ligne actuelle : six fois moins cher !**

Comme nous, les élus sont conscients que la LGV « est agonisante » et qu'il faut tout faire pour l'achever.



Lors d'une conférence de presse, le 16 août, ils ont enfin dévoilé aux journalistes une étude qui prouve la pertinence d'une modernisation des voies en lieu et place de la construction d'une LGV. Cette étude a été validée par la Citec.

Moderniser la ligne actuelle, de Bordeaux à Hendaye, en supprimant les passages à niveaux autorise de relever la vitesse jusqu'à 160 km/h, dans des zones en milieux urbains denses ou dans des zones sinueuses ; en triplant voire quadruplant les voies dans certains secteurs cela permet aux trains les plus rapides (TGV) de doubler les plus lents (TER) sans entraver l'ensemble de la circulation. L'insonorisation doit être réalisée dans toutes les traversées d'agglomérations.

De tels travaux reviendraient 6 fois moins cher que de construire une LGV.

Cette étude devrait être communiquée aux ministères concernés ainsi qu'au préfet dans les jours à venir.

Gageons qu'elle sera largement commentée et contestée par RFF.

L'enquête d'utilité publique prévue à l'origine pour l'automne « *sera certainement repoussée* », affirme Paul Baudry, président de la communauté de communes Errobi. « *Consulter la population sur un projet qui se fera peut-être dans 20 ans et pas avant est ridicule* », a-t-il conclu.

***Deux affirmations que nous partageons entièrement !***

➤ **Où en est l'Y basque ?**

Les travaux de l'Y basque semblent avancer sans retard en Gipuzkoa mais rencontrent des difficultés liées à l'orographie (74% du tracé est en tunnel et 14% en viaduc). La gestion des travaux est confiée à Eusko Trenbide Sarea (ETS) qui dépend directement du Gouvernement basque lequel avance l'argent des travaux puis le retient sur le « Cupo » (redevance des communautés autonomes au gouvernement central).

Ainsi le financement de la ligne est assuré par Madrid. A la fin de cette année 5 tronçons seront achevés. Si le rythme d'avancement des travaux est maintenu, l'an prochain ce sont 5 autres tronçons qui seraient terminés et les 6 tronçons restants entre Bergara et Astigarraga seraient finalisés entre 2015 et 2016.



Les accès à Irun et Saint Sébastien depuis Astigarraga se feront par la ligne actuelle avec adjonction d'un 3<sup>ème</sup> rail. Quant à la liaison Astigarraga-Biriatou, c'est ADIF qui s'en chargera « *mais elle n'est pas envisagée à court terme puisque la France a décidé de repousser 'sine die' la connexion Bordeaux-Biriatou* ». Dans le meilleur des cas la mise en service de l'Y basque en Gipuzkoa est programmée pour 2018. C'est pour cette raison que le Gouvernement basque a demandé à Fomento (ministère des travaux et transports) de gérer les travaux en attente pour faire avancer leur exécution.

De plus, selon le « Diario vasco » le chantier de l'Y basque présente sur les tronçons achevés un surcoût de 437 millions d'euros soit environ 20% de plus que l'estimation initiale.

Pour en savoir plus, vous pouvez consulter l'article du *Diario vasco* du 1/09/2013 :

[Las obras del TAV avanzan en Gipuzkoa con la conclusión para otoño de dos nuevos tramos](#)

### ➤ **Les financements « innovants » de Mr Rousset. Attention...danger !**

**Trouver des financements innovants** telle est la tâche que se sont assigné de longue date le président du conseil régional et ses « amis » socialistes aquitains.

Parmi les solutions, le président Rousset propose « *que les voyageurs puissent participer au financement de cette ligne grande vitesse à raison d'un ou deux euros supplémentaires par billet,* » avant de s'interroger : « *Qu'est-ce que un ou deux euros sur 1h ou 3h de trajet gagnées sur une semaine et près de 400 euros d'économie ?* ». (Aqui 02/07/2013)

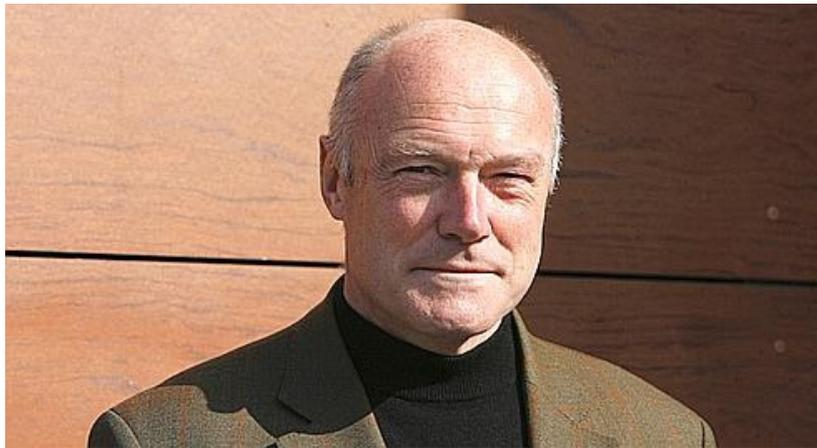
De son côté Henri Emmanuelli, dans une interview accordée au quotidien *Sud Ouest*, propose le plus sérieusement du monde : « *Pourquoi ne pas attirer des fonds souverains, de Chine, du Qatar ou de Singapour ?* »

Attirer des fonds privés, le mot est lâché, la solution mais aussi le danger viennent de l'Europe. Le voyage à Bruxelles, il y a quelques mois, d'Alain Rousset n'était pas dénué d'arrières pensées...

**Se tourner vers l'Europe**

La Commission européenne estime que les besoins d'investissement, à l'échelle de l'Union, dans les infrastructures de transport, d'énergie et de technologies de la communication pourraient se chiffrer à pas moins de 2 millions de millions d'euros !

Le principal objectif est de créer les conditions pour que le secteur privé (compagnies d'assurance, fonds de pension, fonds souverains...) contribue davantage au financement de projets d'infrastructure, sans augmenter le financement public direct. Les obligations de projet ou « projects-bonds » sont l'un des instruments financiers envisagés.



### **Les project-bonds, mode d'emploi**

Plusieurs entreprises répondent ensemble à un appel d'offre des pouvoirs publics pour construire, par exemple, une ligne ferroviaire et créent « une société de projet », afin de lever les fonds nécessaires.

Cette société se finance grâce aux capitaux des entreprises d'origine (actions) et à l'émission de « project bonds », garantis en partie par la BEI ce qui améliorera la notation de l'obligation (AA) et permettra d'attirer les investisseurs de long terme (compagnies d'assurance, fonds de pension, fonds souverains...). Cette garantie publique augmente la probabilité d'un remboursement à temps de la dette supportée par les investisseurs privés et rend ainsi l'obligation plus attractive.

C'est donc la BEI et à travers elle les États de l'Union, actionnaires de la BEI, qui portent une grande partie du risque financier.

En un mot, les États prennent le risque financier et les investisseurs privés se rémunèrent sans risque.

Une phase pilote a été décidée en mai 2012, l'Union Européenne redéploie 230 millions d'euros issus de son budget en les confiant à la BEI qui va pouvoir, grâce à cette garantie de l'UE, emprunter 3 fois le montant, soit 690 millions d'euros à taux modéré/faible.

Ce n'est pas fantastique, comparés aux 35 milliards du Grand Emprunt français, la somme fait même ridicule. Mais, disent les optimistes ce n'est qu'un début.

Il faut que ces projets soient rentables, rapides à mettre en œuvre et nombreux pour que les choix soient les plus pertinents possible. C'est pourquoi Alain Rousset clame à qui veut bien l'entendre que le projet GPSO est rentable et déjà « très avancé », ce qui est faux.

*Avec ce « monomaniaque » de président de région il faut se méfier de tout. Il est à craindre quand il ne parle plus car c'est là qu'il prépare un « coup tordu » !*

➤ **Alain Rousset a la promesse du Premier ministre que les procédures se poursuivront pour la LGV Bordeaux-Hendaye**

Le 5 septembre, lors de sa conférence de rentrée a déclaré : « *Je me battraï jusqu'au bout pour que la LGV Bordeaux-Hendaye se fasse* » et « *J'ai la promesse du ministre et du Premier ministre que les procédures se poursuivront jusqu'à l'Espagne* ».

La preuve qu'il ne désarme pas.



« *C'est capital d'acquérir du foncier sur le tracé et que celui-ci ne soit pas livré à la promotion immobilière* », a-t-il rappelé. Alain Rousset a souligné au passage que les événements récents, les accidents de train à Brétigny et en Espagne démontrent combien il serait risqué en termes de sécurité de faire rouler sur une voie unique des TGV à 220 km/h et à 60 km/h. « *Vous imaginez les risques avec un train toutes les trois minutes. A la moindre erreur d'aiguillage, ce sont des milliers de morts* », a-t-il lancé. Autre argument : cela pourrait menacer la LGV Tours-Bordeaux.

Enfin il a confirmé qu'il n'accepterait pas la construction d'une ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse sans que la liaison Bordeaux-Espagne soit mise en route. « *Midi-Pyrénées ne peut pas gagner sur la LGV sans l'Aquitaine. Nous sommes ensemble, si nous jouons séparés nous perdrons* ».

⇒ [Ecouter son intervention sur France Bleu](#)

*Pour le moins qu'on puisse dire c'est un homme qui a de la suite dans les idées...*

➤ **Cette année encore, la LGV était au Comice agricole...**

L'opposition au projet se lisait sur les banderoles, les tee-shirts et sur les tracts. Nivelle-Bidassoa avait réalisé un tract reprenant les données fournies par la Chambre d'agriculture sur l'impact de la LGV sur les petites exploitations agricoles.



Il a été distribué à une foule nombreuses dans laquelle nous avons reconnu deux personnes sûrement un peu gênées par cette opposition trop visible : Daniel Poulou et Kotte Ecenarro.



D. Poulou (X)

**Daniel Poulou** qui selon ses termes « *suit le dossier depuis 15 ans* ». On ne s'en était pas aperçu !  
 « *Tout est décidé à Paris et à Bruxelles* ». Dès lors, on comprend qu'il ne se « *soit pas couché sur les voies* » et ait préféré adhérer au projet « *impressionné par les arguments de l'opérateur RFF* ». De toute façon, il avait déclaré à eith (30/11/09) : « *La construction de ces nouvelles lignes est décidée par le président, et j'appartiens à cette famille politique qui en a pris acte* »



Quant à **Kotte Ecenarro**, il confirme l'arrêt du financement de la LGV Tours-Bordeaux par le Conseil général mais ne sait pas si le remboursement des sommes déjà avancées sera demandé. Il doit en effet en référer à « *sa famille politique* » et sûrement au tout puissant « *tonton* », un certain Alain Rousset !

### ➤ A lire

- Dans le JPB, un article de José Lavictoire, membre du CADE : => [Monsieur Rousset est pathétique dans ses interviews mais il ne révise pas ses cours auparavant](#)
- Dans le JPB, un article de P Recarte : => [LGV:La mort programmée des petites exploitations agricoles](#)

- Sur nos tables de presse : => « La grande vitesse ferroviaire du mythe à la réalité » (30p)  
par P. Recarte