

**INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE  
N°34**



**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)**

**Début septembre, des révélations très inquiétantes faites par la presse espagnole**

Selon Ana Pastor, le gouvernement français « *ne retarderait pas* » la poursuite des études de la connexion Grande vitesse et « *réitérerait son engagement* » de connexion avec le Y Basque lors du prochain sommet franco-espagnol qui aura lieu avant la fin de l'année.

=> [Lire l'article du "Diario vasco"](#)



De son côté le journal « El Mundo » révèle le contenu de la réponse écrite du commissaire européen aux transports Siim Kallas à une question de la députée européenne Izaskun Bilbao (PNV). Cette députée rappelait la décision du gouvernement français de repousser la construction de la LGV Bordeaux-Espagne au-delà de 2030 créant ainsi un « préjudice » pour l'opérabilité de l'Y basque qui devait se connecter avec la ligne à grande vitesse française. La réponse du commissaire européen est sans ambiguïté. Pour lui la décision prise par le gouvernement français ne répond pas totalement « *aux objectifs du réseau transeuropéen de transport* »



Il souligne que les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne « *peuvent recevoir un financement du programme " Connecter l'Europe " avec un pourcentage de participation plus élevé pour liaisons internationales que nationales comme c'est le cas pour la ligne ferroviaire du corridor atlantique* »

Siim Kallas annonce qu'il renforcera le dialogue entre les autorités espagnoles et françaises pour que « *les deux pays se rallient au plan actuel approuvé par les institutions européennes* » **selon lequel cette connexion figure comme un projet prioritaire et doit être achevée avant 2030.**

La conseillère du gouvernement basque de la politique territoriale, Ana Oregi, a qualifié dans un communiqué de « *bonne nouvelle* » la déclaration du commissaire Kallas demandant à la France et l'Espagne de se conformer au programme européen de la grande vitesse ferroviaire.

=> [Lire l'article de "El Mundo"](#)

### ➤ **LGV Poitiers-Limoges : les réserves de l'enquête publique**

Pas question de « geler » le territoire pendant vingt ans. Pas question de laisser les habitants de la Vienne et de la Haute-Vienne dans l'incertitude le long du tracé de la LGV Poitiers-Limoges. Les membres de la commission d'enquête publique qui ont émis un avis favorable ont pris soin de l'assortir de deux réserves.

Leur rapport, rendu public, précise que la déclaration d'utilité publique (DUP) ne devra être prononcée « *que si le gouvernement s'engage à programmer les travaux dans les délais prévus dans le dossier et non après 2030 comme le préconise le rapport de la commission Mobilité 21 afin de ne pas laisser les personnes directement impactées dans l'attente et l'incertitude pendant plus de quinze ans* ».

« *Il ne serait pas justifié de figer sur 112 km de long et 500 m de large un territoire pour un projet qui ne serait pas lancé avant 2030* », précise le rapport.

Pour le reste, la commission rappelle pêle-mêle que le projet de LGV en concurrence avec d'autres lignes est « *à ce jour le plus avancé* », que son prix de revient est inférieur aux autres, que « *le rapprochement entre Poitiers et Limoges peut être un facteur de développement commun* » ou que l'amélioration de la ligne Paris-Limoges-Toulouse « *a perdu de sa crédibilité dans la mesure où la région de Toulouse a choisi de se raccorder par Bordeaux* ». Tout en reconnaissant que « *le projet cause des dégâts et des perturbations importants dans beaucoup de secteurs malgré les efforts d'intégration faits par RFF* ».

### ➤ **Le nouveau préfet remet la ligne Pau-Canfranc sur les rails**

Le 17 juillet, la commission d'enquête publique remettait un avis défavorable à la réouverture du tronçon ferroviaire Oloron-Bedous. Un avis jugé « *abracadabrant* » par le président du conseil régional, Alain Rousset.

A peine arrivé à Pau, Pierre-André Durand, le nouveau préfet, a annoncé son intention de prendre prochainement l'arrêté de déclaration d'utilité publique nécessaire au début des travaux de remise en état de la ligne internationale.

« *La commission d'enquête émet un avis simple. Il est prévu que l'Etat puisse apporter sa propre expertise* », a précisé Pierre-André Durand, rappelant ce point de droit qui lui donne le dernier mot.

Après la modernisation de la voie entre Pau et Oloron (terminée en 2012), le tronçon Oloron-Bedous (25km) doit en constituer la seconde étape. L'investissement (103 M€) doit être entièrement financé par la collectivité régionale.



En l'état du dossier, la commission d'enquête estimait le coût de l'ouvrage et son déficit prévu disproportionnés par rapport aux retombées économiques et touristiques attendues.

La déclaration d'utilité publique (DUP) n'est, en tous cas, pas attendue avant fin novembre.

Une fois le dossier complet, les maires de trois communes riveraines (Asasp-Arros, Bidos et Gurmençon) saisies hier ont légalement un délai de deux mois pour formuler un avis. Des avis qui, au vu des intentions de l'Etat ne devraient pas peser bien lourd.

***La démocratie fonctionne ainsi en France, on réalise des enquêtes publiques, on demande des avis mais l'Etat n'en tient pas compte et décide comme bon lui semble !***

## ➤ **L'autoroute ferroviaire Calais-Tarnos sur les rails ...mais pour quels résultats !**

Le ministre délégué aux Transports, Frédéric Cuvillier, a annoncé la création de deux nouvelles autoroutes ferroviaires, l'une entre Tarnos et Lille, l'autre entre Calais et Le Boulou. Le contrat de concession entre l'Etat et Lorry Rail, une filiale de la SNCF Geodis, l'opérateur retenu, sera signé à l'automne. Ce projet de 400 M€ reliera donc la péninsule ibérique au nord de l'Europe. Les deux terminaux d'autoroutes ferroviaires seront construits par Lorry Rail à Dourges (62) et à Tarnos (40). Le service devrait comprendre 4 allers-retours quotidiens à l'horizon 2020.

Rappelons que le débat public de 2006 sur la LGV prévoyait 4 allers et retours dès 2007 et 20 allers retours en 2013 pour atteindre finalement 30 allers retours en 2020. On est loin du compte ! La création de plus de 500 emplois, dont 75 permanents associés à l'exploitation des terminaux et à la maintenance des wagons est annoncée.

Les Régions (Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre, Ile-de-France et Nord - Pas de Calais) sont partenaires du projet. Les collectivités participeraient aussi au financement des terminaux aux côtés de l'opérateur et de l'État. Le soutien de l'Europe est également attendu.



Le lancement de l'autoroute ferroviaire Atlantique est prévu en 2015 et devrait permettre de reporter de la route vers le rail plus de 85.000 poids lourds par an soit 7% du trafic. Rappelons qu'en 2010, le trafic moyen journalier à Biriattou était de 8165 camions. 85 000 poids lourds représente 11 jours de trafic de l'autoroute ! C'est ainsi qu'Alain Rousset s'attaque au « mur de camions » !

*Sur ce choix de l'autoroute ferroviaire au lieu du transport par conteneurs, nous avons déjà donné notre avis dans un article paru dans le JPB que vous pouvez relire :*

=> [Relire l'article](#)

## **LGV Tours-Bordeaux: le conseil général des Pyrénées-Atlantiques suspend son financement**

Le conseil général des Pyrénées-Atlantiques a voté, le 27 septembre, la suspension de sa part de financement du tronçon Tours-Bordeaux de la LGV Sud Europe Atlantique, conséquence du report par l'Etat de la construction du tronçon Bordeaux-Espagne.

Notant que désormais, « *les échéances de réalisation du projet global sont reportées à une date inconnue* », l'assemblée départementale considère que « *les conditions de financement par le département du tronçon Tours-Bordeaux ne sont plus réunies* ».



Etrange non ? Nous avons compris que pour le conseil général « l'intérêt du département » était de financer la LGV Tours Bordeaux car cela représentait un gain de temps de 1 heure pour la desserte des Pyrénées atlantiques. Du moins c'est ce que disaient nos conseillers généraux. N'ont-ils pas plutôt obéi aux injonctions du président de région un certain Alain Rousset ?

Toujours est-il que le Conseil général s'était engagé, en 2011, à hauteur de 80 millions d'euros dont près de 31 millions ont été versés à ce jour.

***31 millions qui, aujourd'hui, font défaut pour financer l'aide sociale, la gestion du réseau routier, les transports scolaires, la gestion des collèges...qui sont les principales missions d'un conseil général !***

## **Lobbying à Paris des élus du sud-ouest pour défendre la LGV**

Le 9 octobre, Eurosud Transport, association assurant la promotion des grands projets de transport en région toulousaine, organisait à Paris un colloque sur les projets de LGV Toulouse-Bordeaux-Paris, mais aussi Bordeaux-Espagne et Montpellier-Perpignan.

Intitulé « LGV du sud-ouest européen : l'union sur toute la ligne », ce colloque rassemblait tout le « gratin » des pro-LGV du grand sud ouest : Alain Rousset, Alain Juppé, Georges Labazée, Martin Malvy et ...le président de la Fédération nationale des travaux publics. Le pouvoir politique aux côtés des bétonneurs !

« *Nous ne pouvons pas accepter que Bordeaux reste un terminus pour le TGV et souhaitons dire notre volonté que les travaux se poursuivent au-delà* » résumait Jean-Louis Chauzy, le président d'Eurosud Transport.

Cette opération de lobbying visait à conforter ce projet dont le calendrier reste incertain, mais aussi à tenter de convaincre de l'utilité des lignes Bordeaux-Espagne et Montpellier-Perpignan. Valérie Cormier, directrice d'Eurosud Transport convenait que « le contexte est chaud » et que le colloque « pourrait déclencher des annonces », même si « ce n'est pas ce qui est prévu ». On la croit !!! En effet le préfet de la région Aquitaine évoquait déjà le 23

septembre la possibilité de voir réaliser au moins le tronçon allant de Bordeaux à Dax, « concomitamment à l'aménagement de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse »



Ce colloque est une manœuvre destinée à emporter la décision d'un gouvernement incapable de respecter la parole donnée (se référer aux déclarations de JM Ayrault en juillet dernier qui repoussait la construction de la LGV Bordeaux-Espagne au-delà de 2030)

Frédéric Cuvillier, le ministre des transports, invité à cette grand' messe était absent...mais n'empêche que les pro-LGV maintiennent et accentuent la pression !

**La Dépêche du Midi** apporte quelques infos intéressantes dans un article intitulé [Eurosud, le colloque vu autrement](#) une poignée d'opposants à la LGV présents ont déclaré « Beaucoup de bruit pour rien, mais il se passe bien des choses en coulisses. » et « Il faut aussi entendre les nombreux doutes exprimés sur l'opportunité de la LGV quant à son financement et son coût ainsi que sa classification en tant qu'axe européen. La Commission européenne a déclaré que les seuls couloirs retenus et financés par Bruxelles étaient le couloir atlantique et le méditerranéen. Quelques grincements de dents dans la salle quand le directeur général de la SNCF réaffirme une position déjà émise par Guillaume Pepy, que la priorité n'était plus les LGV mais la rénovation des lignes existantes fréquentées par plus de 90 % de voyageurs. De son côté RFF a précisé que contrairement à ce qu'affirment les hérauts midi-pyrénéens, il ne faut attendre aucun développement économique par les LGV. »

**La réponse du CADE** ne s'est pas faite attendre, voici le communiqué adressé à la presse :

*« Mercredi 9 octobre, une coûteuse action de lobbying orchestrée par les présidents des régions Aquitaine et Midi Pyrénées organise une réunion à Paris au cours de laquelle on annoncera l'enquête publique Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax fragment de Bordeaux-Espagne. Les opposants s'élèvent contre cette annonce qui fait de Bordeaux-Toulouse la dernière LGV prévue avant 2030 alors que tous les rapports officiels condamnent désormais le modèle de la grande vitesse.*

*Ils condamnent aussi la tentative d'y accoler un tronçon de la Bordeaux-Espagne que ces présidents de région ont tant de fois considérée comme "insécable". Ils rappellent que la Bordeaux Espagne est reportée au moins après 2030 et que toute enquête publique prématurée est à leurs yeux illégitime et rencontrera sur le terrain une forte opposition des populations concernées. A quatre reprises, les manifestations contre cette Ligne de Grande Vanité ont réunit entre 10 000 et 15 000 personnes et les référendums locaux ont repoussé ce projet à 90% de non en moyenne dans les villages traversés. »*

## ➤ **Comme par hasard... intervention concomitante du CESER Aquitaine !**

Le CESER (Conseil Economique Social et Environnemental) Aquitaine renouvelle ses conseillers en novembre prochain. Mais avant de tourner la page de cette mandature, l'institution représentative des «forces vives» de la Région a voulu marquer le coup. Son dernier rapport revient sur la LGV GPSO allant de Bordeaux à Toulouse et à Hendaye.



Une manière pour le CESER de réaffirmer son positionnement fort en faveur de la LGV au sud de Bordeaux, *«en envisageant ce projet dans sa globalité et intégrant les derniers rebonds suite à la Commission Duron»*.

Egrenant les nombreux impacts, selon lui, positifs que la LGV pourraient avoir en termes de développement économique, d'aménagement des territoires, ou encore de mobilité, **le CESER insiste sur la nécessité minimum d'un phasage précis de la réalisation des lignes afin d'éclairer et de rassurer les acteurs.**

Le rapport souligne et constate (d'après les autres expériences françaises de LGV) : le phénomène de renforcement des métropoles concernées, au détriment souvent du développement d'un maillage infrarégional. Le rapport appelle donc à veiller à *«une irrigation intelligente du territoire aquitain pour garantir l'équité territoriale»*

***Tout cela pour faire croire qu'en Aquitaine, on est plus fort et qu'on pourra éviter les méfaits des LGV constatés partout ailleurs. Il y a parfois des claques qui se perdent !***

## ➤ **Le CADE mène avec succès une opération anti LGV lors d'un colloque organisé par ...Alain Rousset**

Le 16 octobre, une délégation des associations de Sud Gironde, des Landes, du Pays Basque et du Lot-et-Garonne s'est rendue à Bordeaux, à l'occasion du colloque « L'heure des choix pour l'avenir du transport ferroviaire en Régions » organisé au Conseil Régional d'Aquitaine

Lorsque Alain Rousset a commencé son discours, la douzaine de militants de la délégation, a distribué aux participants des billets factices de 10 euros et un « flyer » "NON aux LGV, oui à l'aménagement des voies existantes" (voir ci-dessous)

Le président de région, déstabilisé, s'est interrompu pendant cette distribution puis a quitté la salle dès la fin de son discours pendant que les membres de la délégation déployaient des affiches "Oui au train, Non aux LGV".



Cette opération menée dans le calme a permis aux participants au colloque de se rendre compte que même pendant les discours feutrés des salles de conférences, les citoyens sont présents pour rappeler leur opposition à ces « grands projets inutiles » et ne peuvent être écartés des décisions qui les concernent.

➤ **Lettre aux élus aquitains après le fiasco financier de l'A65...il en sera de même avec la LGV !**

Nous avons profité de la publication du rapport financier de la société A'lienor, concessionnaire de l'autoroute A65 pour adresser un courrier aux décideurs aquitains : conseillers régionaux, conseillers généraux des Pyrénées-Atlantiques, députés et sénateurs et le président de la CCI de Bayonne.

Ce bilan financier fait apparaître une nouvelle fois un déficit : 35 millions d'euros pour un chiffre d'affaires analogue de 35 millions d'euros.



Les conseils généraux des Pyrénées-Atlantiques, des Landes, de la Gironde et le conseil régional ont cautionné 405 millions d'euros sur les 900 millions empruntés par le concessionnaire.

Comment ne pas faire un parallèle avec la LGV d'autant plus qu'Alain Rousset adressait en 2008 une lettre au Premier ministre avec plusieurs co-signataires pour justifier cet équipement



en utilisant les mêmes arguments que pour la LGV : « *réduction des temps de parcours, enjeu d'aménagement du territoire, développement économique des territoires traversés et cohésion territoriale* »

Cette lettre sera rendue publique.

### ➤ **Présence à Lurrama**

Comme tous les ans nous nous sommes succédé à Lurrama avec les membres du CADE pour tenir une table anti-LGV et pouvoir converser avec la population souvent étonnée que nous soyons toujours mobilisés alors qu'elle pensait que la construction de la LGV Bordeaux-Espagne était définitivement repoussée.

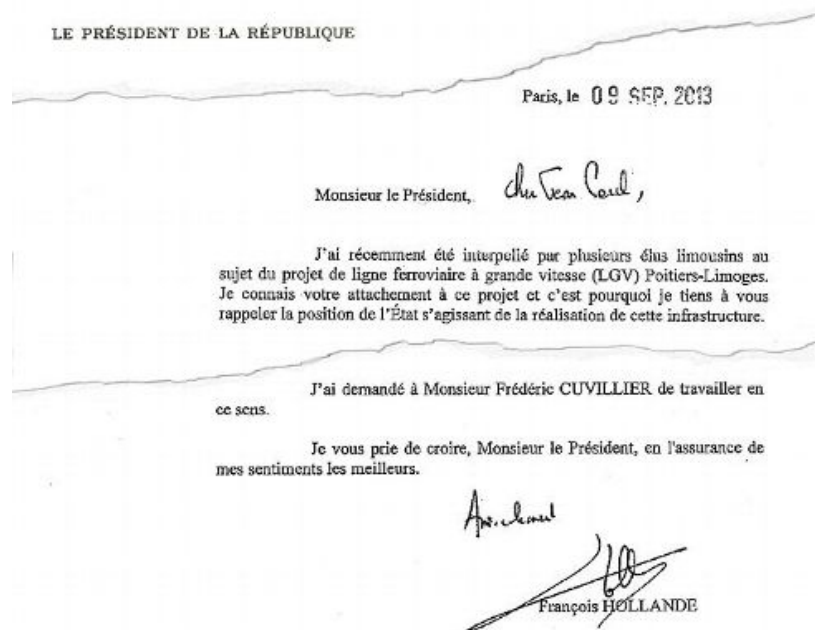
Une bonne occasion de faire prendre conscience à tous ces gens-là que rien n'est joué, loin de là !

### ➤ **Sur les LGV, méfiance ! L'Etat n'a plus de parole...**

Alors que JM Ayrault, suivant les recommandations de la commission Duron, avait relégué la construction de la LGV Poitiers-Limoges au-delà de 2030, tout comme celle de la LGV Bordeaux-Espagne, le Président de la République inverse totalement cette décision.

Pour François Hollande, la faisabilité de la LGV Limoges-Poitiers repose sur « *la possibilité, pour les différentes parties, de dégager les moyens de financement nécessaires* ».

Le dossier de la LGV Limoges-Poitiers n'est plus sur une voie de garage. Dans une lettre adressée, début septembre, à une poignée d'élus limousins (dont Jean-Paul Denanot, président du Conseil régional du Limousin), le Président de la République présente, de manière claire, la seule feuille de route possible pour que le projet ferroviaire puisse voir le jour.



Il insiste, notamment, sur le financement du projet (compris entre 1,5 et 2 milliards d'euros). Sur ce point, le Président indique que la faisabilité de la ligne LGV Limoges-Poitiers repose

sur la possibilité, pour les différentes parties prenantes, de « *dégager les moyens de financement nécessaires* » à sa réalisation.

***Quand on vous répète que rien n'est acquis, que rien n'est décidé ! Nous ne sommes pas à l'abri d'une volte-face !! Il faut rester mobilisés !!!***

=> [Voir l'article du Populaire du Limousin](#)

### **L'Etat n'a pas de parole, la preuve : Alain Rousset annonce que le projet LGV Bordeaux-Dax est "sauvé"**

Le président du conseil régional a annoncé, le 21 octobre, à Bordeaux, lors du débat d'orientation budgétaire de sa collectivité, que le projet de LGV au sud de Bordeaux était « sauvé ».

Alain Rousset, a indiqué que Bordeaux-Dax serait probablement construite en même temps que la liaison Bordeaux-Toulouse et que les études pour Dax-Bayonne seraient par ailleurs poursuivies.

***Ainsi sont démentis les propos du Premier ministre qui annonçait, début juillet, la construction, avant 2030, de la LGV Bordeaux-Toulouse.***

***Démentis, cacophonie c'est une constante de la communication gouvernementale !***

### **➤ Fin du feuilleton et de la cacophonie : le gouvernement annonce un calendrier de réalisation des GPSO !**

Sous la pression des « grands décideurs », Frédéric Cuvillier, ministre des transports vient d'annoncer la réalisation de Bordeaux-Toulouse pour 2024 (coût 5,9 Mds€) de Bordeaux-Dax à l'horizon 2027 (3,9 Mds€) et de **Dax-la frontière pour 2032** (coût 4,1 Mds€).

Ces annonces sont en contradiction avec les déclarations du Premier ministre qui déclarait en juillet que seule la branche Bordeaux-Toulouse serait construite avant 2030.



L'enquête publique est prévue, pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, au second trimestre 2014 avec une déclaration d'utilité publique fin du premier semestre 2015.

« Nous profitons de cette période pour lever les obstacles juridiques et de tracé qui demeurent sur le Dax-Hendaye, avec l'intention, dans la foulée de ces deux mises en service, de lancer la construction du dernier tronçon vers Hendaye, dont on peut espérer la mise en service au plus tard en 2032. » précise le ministre.

Le projet Bordeaux-Toulouse est aujourd'hui estimé à 5,9 milliards, Bordeaux-Dax à 3,2 milliards et Dax-Espagne à 4,1 milliards.

Quel crédit accorder à ces coûts quand on sait que l'estimation de la construction de la LGV Tours-Bordeaux est passée de 2,74 Mds€ d en 1997 à 3,8 Mds€ en 1999, 5,1 Mds€ en 2007, 6,7 Mds€ en 2009 et 7,8 Mds€ en 2010, avec des dépassements probables puisque Guillaume Pepy, président de la SNCF évoque un coût in fine de 10 Mds€.

=> [Lire l'interview du ministre](#)

**TOUT CELA PROUVE BIEN QUE LE COMBAT DOIT CONTINUER  
ET QU'IL NOUS FAUT RESTER MOBILISÉS !**

➤ **A lire**

=> Un article de SO : "[Comment la réalité budgétaire a tué les LGV](#)"

=> [Agen: LGV où en est le financement](#)