

**INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE
N°36**



➤ **Urte berri on, Bonne année : les vœux du président Pantxo Tellier**

Ahantzi urte zahar honen itxaropen bairakorrak.

Handi nahi Faraonen aintzinean, urte berri honek zure mobilizazioa, eraginkortasuna eta ekintzak beharrezkoak izango ditu.

Aukera guztiak (ainitz izango dira) baliatu beharko ditugu; ez uts egin.

Gora 2014 urte berria!



Oubliez les espoirs déçus de 2013, les lignes ont quand même bougé.

Cette nouvelle année nécessitera encore plus de mobilisation, de détermination, d'action, face aux pharaons mégalos.

Nous devons saisir toutes les opportunités que 2014 nous proposera et elles seront nombreuses, à chacun de n'en rater aucune.

A très bientôt, 2014 sera notre année, vive 2014!

➤ **Une BD sur la LGV Tours- Bordeaux éditée par VINCI et...primée !!**



VINCI récompensé pour la réalisation de la bande dessinée « La ligne » destinée aux visiteurs du chantier de la Ligne à Grande Vitesse SEA Tours-Bordeaux.

L'association Communication et Entreprises, première organisation professionnelle de communicants de France, a remis le Prix d'Honneur (catégorie : communication éditoriale) à l'équipe de la communication de LISEA, ce jeudi 21 novembre au Cirque d'Hiver Bouglione à Paris.

On croit rêver ! Mais si le cœur vous en dit...à feuilleter sur [le site internet de Lisea](#)

➤ **Le sommet franco-espagnol et le ferroviaire : Hollande et Rajoy confirment**

Voici l'extrait de la déclaration commune intéressant le ferroviaire :

« La France et l'Espagne se félicitent de l'achèvement de la ligne à grande vitesse reliant Barcelone à Figueras, qui complète la liaison à grande vitesse Madrid-Barcelone-Figueras-frontière française, permettant la mise en place de nouveaux services internationaux entre la France et l'Espagne à partir du 15 décembre prochain.



Les deux Etats se réjouissent aussi des évolutions positives constatées sur la branche atlantique de ce corridor. Ainsi, sur le territoire espagnol, se poursuivent les travaux du « Y

basque » et les travaux qui permettront la mise en place d'un écartement mixte sur la voie conventionnelle jusqu'à la frontière. De même, pendant l'année 2013 ont été rédigées les études de la nouvelle ligne entre Astigarraga et la frontière française, qui seront présentées à enquête publique de façon coordonnée avec le calendrier qui sera retenu pour les enquêtes par la partie française. »

Sur le territoire français, la perspective d'une future ligne nouvelle entre Bordeaux et la frontière a été confirmée. La section Bordeaux-Dax de la ligne nouvelle fera ainsi l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique au premier semestre 2014, avec l'objectif d'une mise en service à l'horizon 2027.

La seconde phase sera constituée d'une ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole, avec l'objectif d'une mise en service au plus tard en 2032.

Ils reconnaissent également l'intérêt d'avancer dans l'étude du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc et proposeront à la Communauté autonome d'Aragon et à la Région Aquitaine de tenir une réunion du groupe de travail quadripartite au cours du premier trimestre 2014.

Donc on reste mobilisés plus que jamais !

LGV Montpellier-Perpignan : avant 2030, elle aussi ?

Lors de son déplacement à Montpellier, Frédéric Cuvillier a indiqué qu'il allait valider la poursuite des études pour le fameux « chaînon manquant » Montpellier-Perpignan. Il l'affirme : il va relancer la machine d'un projet en panne depuis plus d'un an.

Cette décision est attendue depuis octobre 2012. Il ne manquait plus que l'aval ministériel pour poursuivre vers l'enquête publique, prévue en 2015 avec une mise en service, espérée pour 2020. Mais voilà : la commission Duron, chargée de faire le tri dans des projets d'infrastructures jugés trop coûteux, est passée par là. En juillet, à la suite de son rapport, le gouvernement a décidé le report après 2030 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.



« Le projet n'a jamais été stoppé, s'est défendu le ministre. Pour tous ceux où des études sont en cours - dont Montpellier-Perpignan - il a été décidé la poursuite et l'achèvement de ces études ». Dans ces conditions, le projet pourrait-il voir le jour avant la date, bien trop lointaine, de 2030 ? Frédéric Cuvillier n'est pas allé si vite, « C'est la commission mobilité 21 qui a évoqué 2030 », a-t-il simplement glissé, ajoutant : « Vous en saurez plus sur les choix stratégiques le 15 décembre. Car le 15 décembre est une journée historique, comme vous le savez ». C'est bien sûr la date du lancement des premiers TGV-AVE entre France et Espagne. Le ministre des Transports devrait donc faire son annonce à l'occasion du voyage inaugural officiel.

LGV POCL, c'est reparti ... et une de plus !

La LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, mise sous le boisseau par la Commission Mobilité 21, renaît de ses cendres.



C'est par une lettre de Frédéric Cuvillier adressée à Rémy Pointereau, président de l'association TGV Grand Centre Auvergne, que le gouvernement a fait savoir qu'il relançait le projet.

Le ministre a aussi fixé une date butoir pour le tracé définitif... il demande que le choix final du scénario soit entériné avant la fin de l'année 2014.

A l'approche des fêtes de fin d'année, le gouvernement multiplie les cadeaux. Nous avons fait les calculs c'est plus de 38 milliards d'euros que le gouvernement engage après avoir dit en juillet : seule la LGV Bordeaux-Toulouse verra le jour avant 2030 !

Ainsi fon, fon, fon...

➤ La LGV n'est pas rentable, ceux qui disent le contraire nous mentent

Pierre Recarte a réalisé pour le CADE une étude sur la rentabilité des LGV d'après les bilans réalisés dans les cinq années qui suivent la mise en service des LGV (bilans LOTI). Cette étude confirme ce que dit la Cour des comptes depuis des années « les coûts sont sous-estimés et les trafics surestimés ».



Ce constat s'applique au GPSO, ce sera la LGV qui coûtera le plus cher entre **30,2 et 30,9 millions d'euros du kilomètre**, pour le nombre de passagers le plus bas jamais atteint. Son taux de rentabilité est estimé à 4,4% pour Bordeaux-Espagne et 5% pour Bordeaux-Toulouse. Les bilans montrent que les rentabilités prévues ne sont jamais réalisées. Ainsi pour la LGV Est le taux de rentabilité prévu était de 8,5%, à la réalisation il n'était plus que de 3,75%.

4% est le minimum requis pour construire une LGV. Ce travail a été présenté en conférence de presse. Il a été repris par quelques journaux :

Lire: [l'article des Echos](#) ou celui du [Journal du Pays basque](#)

Cette étude a été envoyée à tous les conseillers généraux, régionaux, députés, sénateurs d'Aquitaine. Enfin elle fera l'objet d'un livre (voir plus loin).

Parallèlement une lettre a été adressée à Frédéric Cuvillier, ministre des Transports lui demandant « *l'abandon définitif et immédiat du projet GPSO et des enquêtes d'utilité publique programmées sous peine de voir monter l'exaspération des populations.* »

Cette lettre a été remise à la presse.

➤ **Lisez le blog de Gilles Savary...étonnant !**

Gilles Savary député socialiste de Gironde (membre de la commission à l'assemblée nationale « Développement durable et aménagement du territoire » et « Affaires européennes ») et, chronologiquement, un des premiers proLGV de notre territoire qui a basculé...

Voilà ce que l'on peut lire sur son blog en date du 24 octobre :



« Cette semaine, j'ai acquis la conviction que le TGV rend fou ! Mardi je prends connaissance sans surprise d'une interview d'Alain Rousset dans « Sud-Ouest » déclarant que les deux lignes LGV vers Toulouse et L'Espagne se feront à la même date, avant 2030, contrairement aux arbitrages du Premier Ministre, sur les conclusions de la Commission Mobilité 21. Le même jour je lis dans « Le Monde » que la SNCF dévalue ses actifs TGV car le modèle économique du TGV est révolu ! Mardi soir, je préside un débat au Palais Brogniard dans lequel Jean Pierre Farandou, dirigeant de la SNCF déclarait que partout dans le Monde le modèle TGV est invendable et s'effondre. Il le déclare « mort » au profit de modèles low price à haute qualité de service ! Mercredi matin, au Sénat, le patron de RFF déclare que la reconquête des capacités du réseau classique est la priorité absolue, et que sa dette se dégradant, il attend la réforme ferroviaire qui interdira à RFF de s'endetter pour de nouvelles LGV. Le soir, le Ministre des Transports confirme l'annonce d'Alain Rousset la veille ! Et enfin nous votons en Commission parlementaire un Traité franco-italien pour la réalisation du tunnel Lyon Turin, soit 26 milliards d'euros d'aujourd'hui sans compter le contournement ferroviaire de Lyon. Le tout avec des annonces de subventions européennes à 40 % promises partout en France et auxquelles le budget européen pour 7 ans et 28 pays ne suffirait pas ! Sans doute a t-on trouvé récemment un nouveau gisement d'euros ? C'est la France ! Un jour fauchée, un jour prodigue comme au temps de sa splendeur. Il faut y croire ! ».

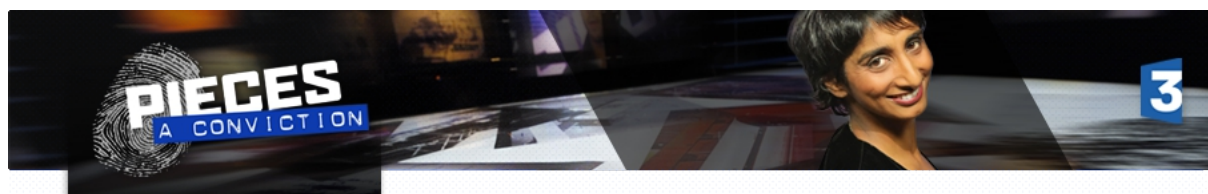
➤ **Voir ou revoir « Pièces à conviction » sur le TGV, l'émission de FR3 du 4 décembre**

Depuis son lancement, en 1981, le TGV a transporté deux milliards de passagers. Si ce train à grande vitesse a longtemps été la fierté française, il traverse aujourd'hui une période de crise, engendrant des dizaines de milliards de déficit. En outre, le TGV perd en popularité en raison de ses retards fréquents et du coût trop élevé de ses billets. L'équipe de l'émission a enquêté sur le TGV Sud-Ouest, afin de comprendre les raisons de l'augmentation des titres de transport, notamment pendant les vacances scolaires, mais aussi de s'interroger sur le bien-fondé de la construction de la ligne reliant Bordeaux à Toulouse, d'un montant de six milliards d'euros et de la ligne reliant Bordeaux à l'Espagne.

La lutte au Pays basque est bien mise en avant avec l'intervention de personnages bien connus !

Pour voir ou revoir l'émission sur internet voici le lien :

http://www.francetvinfo.fr/replay-magazine/france-3/pièces-a-conviction/pièces-a-conviction-du-mercredi-4-décembre-2013_469238.html



La conclusion : le TGV c'est le joujou de nos politiques, ils le veulent, peu importe le prix. Il va falloir hurler, menacer, tempêter, manifester. Tenez vous prêts, mobilisez autour de vous. Plus que jamais le combat continue.

➤ **Lettre ouverte à Frédéric Cuvillier, ministre des Transports**

Nous avons écrit au ministre des Transports pour lui demander « l'abandon définitif et immédiat du projet GPSO et des enquêtes d'utilité publique programmées sous peine de voir monter l'exaspération des populations. »

Vous pouvez lire l'intégralité de la lettre parue dans le JPB : => [Lire la lettre](#)

Nous avons reçu une réponse de son chef de cabinet nous disant que le ministre avait pris connaissance de notre courrier et noté notre opposition à la LGV et qu'il transmettait notre lettre au directeur des transports et infrastructures...

➤ **Nivelle-Bidassoa face au Lehendakari le 16 décembre sur etb2**

Etb 2 diffusait le 16 décembre une émission en direct : Iñigo Urkullu, le Lehendakari face à 30 citoyens.

Nous étions parmi les invités pour poser une question bien sûr sur la LGV. Après Pantxo Tellier qui s'était dévoué lors d'une précédente émission Pierre Recarte a pris le relais.

Manifestement nous avons choisi une question qui l'a mis dans l'embarras : « le réseau ferroviaire basque et ibérique sera-t-il prêt pour accueillir les wagons Modalhor de l'auto route ferroviaire... ? En effet la mise en service de ces wagons nécessite la mise au gabarit

des tunnels, des ponts, les travaux côté français s'élèvent à 150 millions d'euros de Tarnos à Dourges.



Notre pauvre interlocuteur ne connaissait pas ces wagons, il pensait qu'ils devaient passer sur l'Y basque alors qu'ils circuleront sur le réseau conventionnel. Bref il s'est pris un peu les pieds dans le tapis ce qui a fait sourire « les autres citoyens » présents sur le plateau. L'émission passée nous avons eu une courte explication... il semblait découvrir le problème !

Rousset ne doit pas tout lui dire !

LGV Tours Bordeaux : quels bénéfices pour les entreprises aquitaines ?

Parmi les engagements du Conseil régional d'Aquitaine, on peut lire sur le site institutionnel : « Mettre en œuvre avec l'ensemble des partenaires, les moyens de faire bénéficier largement aux Aquitains, publics et entreprises locales, des emplois générés. »
Qu'en est-il exactement ?



Alain Rousset devrait mettre la main à la pâte...

Selon le journal *Aqui tout* « acquis » et dévoué à Alain Rousset, sur 1 080 personnes travaillent aujourd'hui sur le chantier en Gironde. 287 ont été recrutées localement. Quant à l'intervention des entreprises locales on peut douter que beaucoup y participent à en croire les déclarations de Daniel Ridoret, président de la Fédération Française du Bâtiment Poitou-Charentes : « Nos espoirs ont été déçus. Les entreprises ont été écartées de la réalisation des chantiers malgré nos multiples démarches. Cosea a estimé qu'elles ne

disposaient pas des qualités nécessaires pour réaliser les ouvrages d'art de la ligne... »
(<http://www.centre-presse.fr/article-282092-lgv-le-batiment-decu-d-avoir-loupe-le-train.html>)

L'agglomération de Bayonne ne paiera pas pour la LGV Tours-Bordeaux

L'ACBA (agglomération Côte basque-Adour, présidée par Jean Grenet) ne paiera plus la LGV Tours-Bordeaux, elle veut y voir plus clair avant de reprendre les versements.

Rappelons que le gouvernement a prévu d'aménager la ligne grande vitesse (LGV) au sud de Bordeaux en 2027 et atteindre Bayonne, au plus tard, en 2032. Pour l'instant, la position est similaire à celle du conseil général des Pyrénées-Atlantiques et de l'agglomération de Pau qui ont eux aussi suspendu leur contribution. Mais jusqu'à quand ?

➤ **Quelques brèves...**

TGV France-Espagne : la FNAUT dénonce l'abandon de liaisons nationales

La SNCF et la RENFE ont inauguré le 15 décembre des relations TGV directes diurnes Espagne - France par le Perthus.

Simultanément, dans la plus grande discrétion, les relations nocturnes Espagne - France mais aussi des services en France sont supprimés en contradiction totale avec les orientations fixées par le gouvernement de donner la priorité à l'amélioration des services sur le réseau classique national.

La FNAUT constate la suppression simultanée des trains de nuit Barcelone - Paris et Madrid - Paris, mais surtout, de façon inadmissible de la liaison nationale Hendaye - Bordeaux - Nice, pourtant incluse dans la convention de service public signée entre la SNCF et l'Etat en 2011.

Premier bilan mitigé pour Ouigo, le TGV low cost de la SNCF

Ouigo, le TGV à bas prix aux couleurs bleu et rose lancé par la SNCF en avril dernier, est un succès. C'est en tout cas ce qu'assure l'entreprise, qui communique quasi uniquement sur le nombre de billets vendus (le cap du million a été passé mi-septembre). La réalité est plus nuancée, si l'on en croit le premier bilan présenté au début du mois aux syndicats.



La direction peut certes se féliciter d'un très bon accueil de la part des clients. Ils seraient 90% à être satisfaits du personnel, et 91% recommanderaient Ouigo à leur entourage, selon une enquête post-voyage.

Les chiffres communiqués indiqueraient également que 53% des voyageurs sont des utilisateurs du TGV classique. Or l'objectif de Ouigo est d'amener une clientèle nouvelle à préférer le train à la voiture.

Selon la CGT, le taux d'occupation des rames serait de 60 % et le chiffre d'affaires prévu ne serait pas atteint.

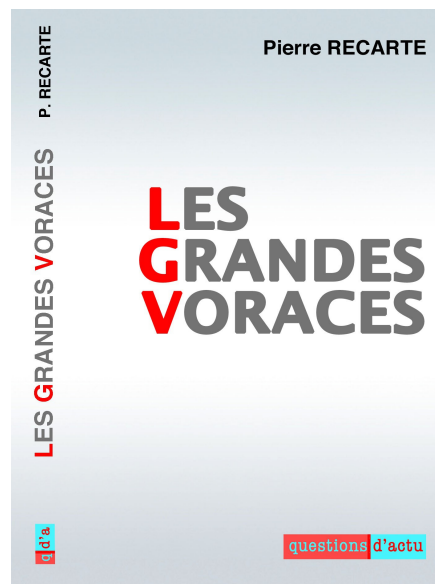
➤ **Prochainement en librairie, un nouveau livre de Nivelles Bidassoa**

Il s'appelle « **L**es **G**randes **V**oraces », son auteur Pierre Recarte, son sujet : « le gouffre financier du réseau ferroviaire à grande vitesse ». Sortie prévue : courant janvier.

Pour écrire cet ouvrage, il a fallu affiner les recherches, se plonger dans des rapports, des bilans élaborés par des professionnels maîtrisant l'art de sophistiquer les dossiers jusqu'à les rendre compliqués ou indéchiffrables. Ils savent bien que devant le fait le plus anodin présenté de manière abstraite, les curieux se découragent.

Pas un opposant à la grande vitesse ferroviaire...

Rassembler les informations, les recouper, c'était relever un challenge.



Editions Nuvis

Relever un challenge pour illustrer les propos de la Cour des comptes sur les méthodes d'évaluation socio-économique et financière « *insuffisamment transparentes* » qui « *ne guident pas toujours efficacement les décisions.* » des évaluations a priori « *trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante* ».

Relever un challenge pour illustrer les sévères conclusions des rapports Mariton, Bianco, Auxiette ou des Assises du ferroviaire...

Relever un challenge pour illustrer le constat de la commission Mobilité 21 : « *les lignes à grande vitesse soulèvent d'importantes difficultés de mise en œuvre* », car le coût « *excède largement le budget que la nation peut consacrer à ses infrastructures de transport* ».

Montrer comment au fil des investissements dans les LGV la dette ferroviaire s'est alourdie pour dépasser 40 milliards d'euros et le réseau existant a été laissé en déshérence.

Montrer comment l'Espagne leader européen de la grande vitesse ferroviaire est en train de construire une nouvelle « bulle » analogue à la « bulle immobilière ». Les lignes sont toutes déficitaires du fait de leur coût et de leur sous-fréquentation.

Proposer d'autres solutions moins onéreuses avec l'aménagement et la modernisation des lignes existantes. Les études existent mais ne sont pas prises en compte au mépris du Grenelle de l'environnement qui préconise de « *prendre en compte une décision alternative à la décision publique si elle apporte des réponses plus respectueuses de l'environnement* ».

Pari réussi, ce livre très documenté en apporte la preuve.

« **Les Grandes Voraces** » Le gouffre financier du réseau ferroviaire à grande vitesse, 2014, Editions NUVIS questions d'actu, 3 avenue Hoche, 75008 Paris.

Vous pouvez consulter le livre sur le site suivant : <http://epine.urrugne.info/Les%20Grandes%20Voraces.pdf>

➤ **Bonne année Mr. Rousset !!!**

Cette année encore nous n'avons pas failli à la tradition, nous étions là pour la rituelle présentation des vœux d'Alain Rousset au Pays Basque. Nous l'attendions devant l'entrée de la salle de spectacles du Quintaou à Anglet qu'il devait inaugurer en présence des élus locaux : Espilondo, Borotra, Lasserre, F. Maitia et bien d'autres.

Toujours courageux, notre président de Région a affronté les manifestants en passant par l'arrière par une entrée dérobée... Courageux mais pas téméraire...



Ruban à couper oblige il a du cependant se rendre sur l'esplanade d'entrée d'où nous avons pu le deviner derrière « le rituel cordon policier ». Notre présentation de vœux a été bruyante et vocalisée... Les médias présents ont pu noter que l'opposition à la LGV ne faiblit pas au Pays Basque.

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

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

A l'année prochaine Monsieur Rousset, nous serons suffisamment nombreux pour être à la fois derrière et devant...cette fois-ci et vous répéter que vous êtes toujours le malvenu au Pays Basque.

➤ **Réunion des coordinations anti-LGV 64, 40, 33, 31, 47, 82 à Barbaste**

Nous étions une quarantaine pour échanger à la mairie de Barbaste. L'objectif était d'effectuer un point sur le travail réalisé par chacun des collectifs pour coordonner les actions et définir les priorités pour cette année.



Six grandes orientations se sont dégagées : porter le débat sur le plan national, mettre la pression sur les élus locaux, obtenir de l'État une convention de financement avant toute enquête d'utilité publique, considérer toute enquête comme illégitime tant que les recours déposés n'ont pas été examinés, coordonner les futures procédures juridiques, orienter le débat vers le « gouffre financier du GPSO ».

Après deux heures et demie de discussion et une conférence de presse nous nous sommes quittés pour nous donner rendez-vous dans trois mois.



=====