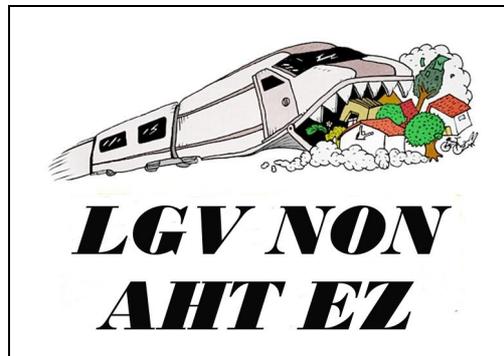


**INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE  
N°39**



➤ **A Tarnos, « on est prêt à se coucher sur les rails... »**

Salle comble le 15 mai, pour la réunion organisée par l'association contre le terminal de l'autoroute ferroviaire à Tarnos (CTAFT).

Le PDG de la société concessionnaire invité, n'a pas répondu à cette sollicitation.

Malgré une pétition de 1500 signatures, une motion du Conseil municipal de Tarnos contre le terminal, les avis défavorables de la Communauté de communes du Seignanx et du Scot, le projet suit son cours.

Dominique Launay, de l'Union interfédérale des transports CGT, a précisé qu'avec une autoroute ferroviaire on transporte des camions et pas seulement des marchandises. Ce mode de transport reviendrait plus cher que le combiné. Il a affirmé son opposition au projet tarnosien de terminal en citant quelques-uns de ses impacts (environnement, coût, absence de multimodalité).



Le maire a aussi mis l'accent sur l'insuffisance des accès routiers au terminal projeté (la RD 85 uniquement), l'incompatibilité avec le plan d'occupation des sols, l'implantation en zone fréquemment inondable.

Un conseil municipal spécial dédié à l'autoroute ferroviaire aura lieu le 3 juin prochain après une manifestation le même jour. Le mot de la fin est revenu à la présidente de CTAFT :

**« On est prêt à se coucher sur les rails ! »**

➤ **Suite : réunion houleuse autour du terminal de Tarnos**

Près de 400 personnes ont assisté le 2 juin à une réunion publique concernant le projet de l'autoroute ferroviaire. Réunion houleuse.

Les représentants du maître d'ouvrage (VIA), de Réseau Ferré de France, du bureau d'études (Egis environnement), le représentant de l'État et Éric Guilloteau, conseiller régional étaient présents à la tribune pour dire tout le bien qu'ils pensent du projet.

Ils ont été plusieurs fois violemment conspués et sifflés.



Le concessionnaire a précisé que son contrat d'une durée de dix-sept ans (deux ans pour les travaux, quinze ans d'exploitation) a été signé le 20 mars 2014, alors que l'enquête d'utilité publique se termine !!!

Les promoteurs du projet ont évoqué les difficultés à trouver un terrain adapté pour le terminal sud au point d'écarter la zone de fret d'Hendaye pour son exigüité...

De leur côté, les opposants ont proclamé leur détermination.

Victor Pachon du CADE a ouvert le feu, parlant « de projet imposé par les lobbyistes du matériel ferroviaire » et prenant la salle à témoin pour défendre le transport combiné par caisse qui circule déjà jusqu'à Mouguerre ou Hendaye sans retoucher un seul tunnel.

Certains intervenants ont exprimé le « manque de concertation », leurs craintes du bruit, de la dégradation de la qualité de l'air. D'autres ont qualifié le projet d'ineptie, de non-sens industriel.

### ➤ **Des infos importantes dans le contrat Région/État 2007-2013**

Page 15 du contrat, est confirmée la décision ministérielle modificative du 23 octobre 2013 avec une programmation temporelle du GPSO en deux phases : Bordeaux-Toulouse (2024) suivi de Captieux-Dax (2027) et Dax-Bayonne (2032).

On apprend également que le Commissariat Général à l'investissement devrait remettre son avis sur l'analyse socio-économique du projet fin mai, que l'enquête d'utilité publique est envisagée pour l'automne de cette année.

Enfin la desserte du Béarn et de la Bigorre n'est envisagée qu'à des horizons lointains au-delà de 2030, le débat public est repoussé en conséquence.

Voilà qui va remplir de joie le conseil général des Pyrénées atlantiques qui doit participer pour 80 millions d'euros (valeur 2009) au financement de la LGV Tours-Bordeaux !

## ➤ **Les listes candidates dans le sud ouest aux élections européennes interrogées par le CADE**

Comme pour les municipales, le CADE a interrogé les différentes listes candidates aux européennes.

Les questions posées sont :

- Êtes-vous favorable à la construction des LGV Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne ?
- Êtes-vous favorable à l'aménagement des voies ferroviaires existantes ?

Les réponses et les non-réponses ont été communiquées à la presse et largement diffusées avant le scrutin.



Voici les réponses au 23 mai 2014. Celles-ci ont été classées en 4 catégories :

- **celles qui coïncident avec nos objectifs, donc opposées au projet**

*Nicole Pradalier* « Pour une Europe exemplaire contre le sexisme et la précarité »

*Marie-Jeanne Husset* « Europe citoyenne Sud-Ouest »

*Pascal Lesellier* «Debout la France, ni système, ni extrêmes!»

*Philippe Poutou* NPA

*José Bové* EELV

- **celles favorables au projet**

*Virginie Rozière* PS-PRG

*Rochefort* UDI

- **celles qui ne correspondent pas complètement à nos attentes mais qui ont une approche plus démocratique**

*Martine Gros* « Occitanie pour une Europe des Peuples »

*Régis Chamagne* Union Populaire Républicaine

*Joseph BouSSION* « Liste «Nouvelle Donne »

- **celles qui ne répondent pas à question posée ou qui, favorables à la LGV, ont une opinion similaire à la notre sur un tronçon**

*Démocratie réelle* « liste composée de citoyens volontaires »

*Jean Tellechea* EAJ PNB  
*Frédéric Klimine* « Citoyens du Vote Blanc »

Vous pouvez consulter le détail des réponses en cliquant [ICI](#)

## **Dans le Lot et Garonne : après les menaces du préfet, il n'y a pas eu de votation sur la LGV**

A Feugarolles, le dimanche des élections européennes, tout le monde était prêt. La presse, le maire, les votants sortis des isolements, même une équipe de tournage avait fait le déplacement en vue d'un documentaire sur ces infrastructures qui provoquent la colère des citoyens... Tous étaient là, mais aucune trace du stand et du chapiteau annoncés par l'association Très Grande Vigilance en Albret.



La votation citoyenne sur le projet de LGV n'a finalement pas eu lieu.

Venus voter pour les européennes, les citoyens comptaient bien glisser aussi un bulletin dans l'urne de TGV en Albret. Les uns après les autres, ils ont accosté les militants avec une même question : «C'est ici qu'on vote ?». Une adhérente confie : «à Xaintrailles aussi les gens sont venus avec leur bulletin LGV. Quand on leur a dit qu'on ne faisait plus la votation, ils ont dit que, puisque c'était comme ça, ils n'iraient pas voter pour les européennes non plus.»

Malgré l'accord verbal donné par les maires, pour que l'événement ait lieu sur l'espace public, les services de l'état ont jugé que cela pouvait troubler le bon déroulé des élections européennes.

Avec cette votation avortée, l'association ne s'avoue pas vaincue. Deux jours plus tard les adhérents et sympathisants se retrouvent devant la préfecture à Agen, histoire d'exprimer leur ras-le-bol aux autorités. [Voir l'article et la vidéo de Sud Ouest.](#)

Les revendications de l'association devraient donc parvenir clairement aux oreilles des élus et de l'administration, ainsi qu'à celles des représentants de Réseau Ferré de France. Justement ils étaient de passage à Feugarolles le mercredi suivant pour présenter le tracé de la LGV en 3D aux maires des sept communes impactées sur le canton de Lavardac. Une réunion qui devait se tenir en comité restreint... mais à laquelle les opposants se sont invités...

## Des TER trop larges, une « bourde » qui coûtera au bas mot 50 millions d'euros...

A peine croyable ! La SNCF a commandé à Alstom et au canadien Bombardier près de 2.000 TER flambants neufs pour 15 milliards d'euros. Le hic, c'est que ces nouvelles rames sont « un poil trop larges » et vont obliger à raboter quelque 1.300 quais pour les accueillir.

Une histoire « rocambolesque » selon Frédéric Cuvillier, le secrétaire d'Etat aux transports. En 2009, les conseils régionaux lancent avec la SNCF un vaste plan de renouvellement de leur flotte de trains. Trois ans plus tard, c'est la douche froide. Alors que les prototypes sont en test, les élus ont la surprise d'apprendre que le nouveau matériel ne pourra pas entrer dans certaines gares. C'est ce que révèle *Le Canard enchaîné* dans son édition du 21 mai. Pis, dans certaines zones, deux trains auraient dû mal à se croiser...

Plus larges de 20 cm, un standard international, les nouveaux TER Regiolis, développés par Alstom, Regio 2N, conçu par Bombardier, ont respecté les spécifications données par la SNCF. Cependant, cette dernière n'avait pas en sa possession les cotes exactes de l'ensemble des quais français !

Pour résoudre le problème, RFF a lancé une campagne de mesure de l'ensemble des quais, en 2013, et engagé d'importants travaux afin de raboter 1 300 quais. Des aménagements estimés à 50 millions d'euros par RFF et pris sur l'enveloppe de 4 milliards d'euros consacrée à la modernisation du réseau ferroviaire hexagonal.

LA SNCF RABOTE SES QUAIS POUR ACCUEILLIR SES NOUVEAUX TER



« Longtemps, RFF et la SNCF, qui se regardaient en chien de faïence, se sont refilés la patate chaude, explique un observateur du système. Aucune des deux entreprises ne voulait assumer une telle erreur et, surtout, aller la révéler aux élus régionaux. Pis, les deux groupes voulaient que les régions financent également ces travaux. »

Alain Rousset, le président de l'Association des régions de France (ARF), n'a pas tardé à monter au créneau : « nous refusons de verser un seul centime sur cette réparation. On ne va pas, quand même, être à la fois pigeon et financeurs. Les régions ne sont pas des pigeons ! »

Côté RFF et SNCF, on reconnaît : « Il y a eu un couac sur cette affaire » mais on s'empresse d'ajouter : « Cependant, il n'y a aucune conséquence sur le déploiement des Regiolis et des Regio 2N. Le calendrier des travaux, organisé depuis fin 2013, correspond au calendrier de

livraison des nouvelles rames dans les régions : 300 quais ont déjà été traités à ce jour, 600 le seront à la fin 2014. » Et 1 300 à l'horizon 2016...

Les deux directeurs ont tenu une conférence de presse commune le 21 mai. Sur le fond, ils ne voient pas de problèmes : « *Chaque fois que nous mettons en place du matériel (...), il est tout à fait logique qu'il y ait une adaptation de l'infrastructure. C'est notre métier, faire rouler du matériel roulant du 21<sup>e</sup> siècle sur des infrastructures du 19<sup>e</sup> siècle* », a dit Jacques Rapoport, président de RFF.

Dans un communiqué commun, RFF et la SNCF assurent avoir prévu ces travaux de longue date. Ils « *font partie d'un plan d'action défini en 2012, qui représente 50 millions d'euros* », soit « *1 % des 4 milliards d'euro annuels d'investissements consacrés à la maintenance, la modernisation et le développement du réseau* »



Reste que la commande de 2 000 trains pour les régions, certes plus confortables et accessibles, mais surtout incapables de circuler sur l'ensemble du territoire, laisse perplexe sur l'organisation des transports ferroviaires français.

Pour Jean-Christophe Cambadélis, premier secrétaire du PS, « *la responsabilité des dirigeants* » de la SNCF et de RFF est « *engagée* ». « *L'État devra lui aussi prendre ses responsabilités et en tirer toutes les conclusions. Les choses devraient être simples : quand il y a une telle erreur qui coûte tellement d'argent, on en tire les conséquences* ».

De son côté, le secrétaire d'État aux Transports, Frédéric Cuvillier, a annoncé avoir demandé à la SNCF et à RFF que soit menée une enquête interne. « *Il faut que nous puissions identifier la façon dont les choses sont décidées* ».

***C'est la moindre des choses non...***

Quant aux internautes, ils ont pris le parti d'en rire : => [voir quelques réactions humoristiques](#)

## Pas d'erreur dans les commandes sur les TER trop larges selon F. Cuvillier...

Le secrétaire d'État aux Transports, Frédéric Cuvillier, a indiqué le 26 mai qu'il n'y avait pas eu d'erreur dans les commandes des TER trop larges, lors de la présentation d'un rapport de la SNCF et de RFF.

Il a néanmoins souligné que, désormais, toutes les commandes de trains seraient précédées d'études pour mesurer leur impact sur les voies et les gares, **ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent.**



### *Il n'y a pas eu d'erreur : on se moque de qui ?*

« Il n'est pas anormal qu'on adapte l'infrastructure au nouveau matériel », a-t-il commenté. Le coût de ces travaux, a confirmé le secrétaire d'État, sera entièrement à la charge de RFF et n'aura pas d'impact sur la facture des régions, ni sur celle des usagers.

### *Mais pour le contribuable oui !*

#### ➤ Le nouveau site internet du CADE

Lors d'une conférence de presse, le 21 mai, le CADE a présenté aux médias son nouveau site internet.



Il regroupe plusieurs sources d'informations auparavant disponibles sur différents supports : journaux papier, ou électroniques, le journal « Infos sur la ligne » de Nivelle-Bidassoa. Il est alimenté par de nombreuses contributions des associations adhérentes, par des rapports

officiels, des initiatives et actions diverses, des questionnements des politiques, des articles de presse.

Il s'organise autour des problématiques étudiées par le CADE : les transports et en premier lieu les projets de LGV mais aussi les déchets, l'eau et les installations classées, l'énergie et le climat.

Ce site servira également pour les annonces et pour les informations du CADE dont votre association Nivelles-Bidassoa est un membre actif.

Pour consulter ce site qui fourmille d'informations voici le lien que vous pouvez mettre en mémoire sur vos ordinateurs :

SITE du CADE : [www.cade-environnement.org](http://www.cade-environnement.org)

### ➤ **Autoroute A65 Langon/Pau : trafic en baisse, à quand le naufrage financier ?**

Pour la quatrième année consécutive, les associations SEPANSO Aquitaine, ARLP et LEA ont effectué pendant 24 heures leur comptage annuel sur l'A65. (du 20 mai à 20 h au 21 mai 2014 à 20h simultanément sur 3 points de l'A65 et sur la RN 524 à l'entrée nord de Bazas en Gironde).

Le trafic total journalier moyen de **5242 véhicules/jour** mesuré, **en baisse par rapport à 2013**, est **inférieur de près de 48% à l'objectif affiché** par le concessionnaire pour 2014

Ainsi plus de 3 ans après la mise en service de cette infrastructure, et malgré l'obligation faite aux camions de transit circulant sur l'axe Langon-Pau de délaissier la route au profit de l'autoroute depuis le 18 novembre 2013, le trafic total de l'autoroute la plus chère de France stagne en Gironde et baisse au sud de Mont de Marsan.



Dans un même temps, le trafic de la RN 524 avec 8701 véhicules/jour dont encore 415 poids lourds, affiche une insolente vigueur et démontre, si besoin était, la nécessité qu'il y aurait à aménager et sécuriser cet axe important.

Après avoir obligé une majorité des PL à emprunter l'A65, on se demande ce qu'il va falloir encore inventer pour sauver l'autoroute la plus chère de France.

Peut-être interdire la route gratuite aux voitures ?

*Curieusement Alain Rousset ne communique pas sur le sujet. Pourtant il est le promoteur de cette autoroute « indispensable » nécessaire selon lui à « la sécurité et l'unité de l'Aquitaine » qui « conditionne le développement économique » et « facteur de cohésion territoriale essentiel pour l'avenir de l'Aquitaine »*

## Nouvelle alerte sur l'endettement des collectivités locales



La baisse annoncée de 11 milliards d'euros des dotations de l'État aux collectivités (économies obligent) est "susceptible" d'augmenter leur endettement, prévient l'agence de notation Moody's, l'agence de notation. Elle souligne que les collectivités territoriales devraient réduire leurs dépenses de fonctionnement "d'environ 28 milliards d'euros sur la période 2014-2017" pour compenser la baisse des dotations de l'État.

Reçus à Matignon, les représentants des grandes villes et communautés urbaines de France plaident pour des dotations "modulées".

*Il va falloir qu'Alain Rousset nous explique comment il bouclera les budgets futurs tout en continuant de financer les projets de LGV dans le grand sud-ouest.*

## LGV Bordeaux-Toulouse : les acteurs économiques s'impatientent...

L'annonce par François Hollande des quatorze nouvelles régions qui exclut la fusion Aquitaine-Midi-Pyrénées complique l'avancée du projet.



La fusion de Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon contrecarre quelque peu l'approche du Grand projet ferroviaire sud-ouest (GPSO). Et, dans le cadre de l'interconnexion des métropoles régionales qui doit « accélérer le retour de la croissance », selon M. Chauzy, déjà se profile un avenant : Toulouse devrait alors logiquement être aussi reliée à Perpignan dans les mêmes conditions.

« On va défendre une nouvelle région malgré Matignon! » s'est écrié, un peu crispé l'intervenant en rappelant le caractère traditionnel des liaisons entre l'Aquitaine et Midi-Pyrénées.

À l'heure où les trésoreries des collectivités sont contraintes, où les départements sont amenés à disparaître, où l'écotaxe n'existe plus et où l'éligibilité du GPSO au financement de l'Union européenne est à peine garantie, le doute plane. D'autant qu'il manque toujours 400 millions d'euros pour financer d'abord le tronçon Bordeaux-Tours, sans lequel la LGV sud-ouest n'a pas lieu d'être.

« L'argent, on va le trouver » a affirmé Jean-Louis Chauzy, quitte à solliciter les partenariats public-privé...

### ➤ **Une convergence vers Notre Dame des Landes : le Pays basque répond présent**

Un grand mouvement à travers toute la France se met en marche pour dénoncer l'artificialisation des terres agricoles et les grands projets nuisibles.

Tous les chemins convergent vers Notre-Dame-des-Landes et son grand rassemblement des 5 et 6 Juillet 2014.



Plus de 10 caravanes (à pied, vélos, tracteurs, voitures...) partiront des principaux sites de lutte où se trouvent les Grands Projets Inutiles et Imposés avec des étapes dans des lieux symboliques de luttes où se dérouleront meetings points de rencontre, d'information. Pour le Pays basque la caravane partira fin juin du festival EHZ à Mendionde.

### ➤ **Le Pays Basque sollicité pour organiser le 5<sup>e</sup> Forum des Grands Projets inutiles en 2015**

Le Pays Basque répondra sûrement favorablement à la demande d'organiser l'an prochain le 5<sup>ème</sup> Forum contre les Grands Projets Inutiles Imposés (GPII).

Le 1<sup>er</sup> Forum s'est déroulé en 2011 à Bussoleno dans le Val de Susa en Italie. Ce furent ensuite N.D. des Landes, Stuttgart et Rosa Montana en Roumanie qui ont eu le privilège d'organiser cette manifestation qui rassemble les opposants aux grands projets inutiles en Europe et au-delà.

Le Pays Basque saura, n'en doutons pas, donner tout le retentissement médiatique à ce rassemblement européen.



Vous serez appelés à participer activement à ces 3 journées. C'est une chance que nous devons saisir pour mettre définitivement à bas ce projet néfaste de LGV.

=====