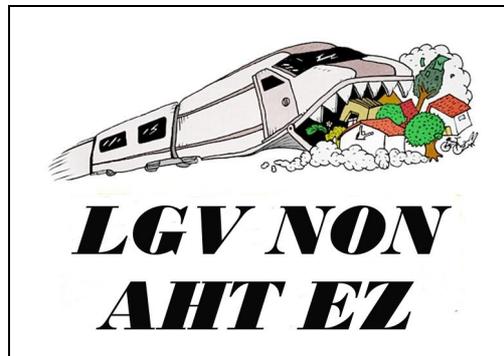


INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°40



L'aéroport de Bordeaux Mérignac anticipe l'arrivée de la LGV en 2017

L'aéroport de Bordeaux Mérignac a lancé une nouvelle liaison vers Istanbul en Turquie, assurée par la compagnie Turkish Airlines. Istanbul est un noeud aérien important, pour viser ensuite l'Asie et la Chine. Au total, 14 nouvelles lignes vont ouvrir cet été : Valence Naples ou encore Zurich.



« Une stratégie volontariste pour compenser en avance le choc LGV qui arrivera en 2017. On perdra des passagers surtout à destination de Paris. Il faut donc se développer à l'international avec le low-cost mais pas seulement. » déclare Jean-Luc Poiroux, directeur du développement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

➤ **25 juin : Réunion de l'Observatoire des trafics**

Quasiment un an que l'Observatoire ne s'était pas réuni. Au menu : présentation des indicateurs 2012 par la DREAL Aquitaine, de la mise en œuvre du corridor européen de fret n° 4 et de l'actualisation des études par RFF.

Concernant les indicateurs, les prévisions faites en 2006 lors du débat public sont loin de se réaliser.



L'observation des trafics de 2006 à 2012 montre une **baisse** du nombre de mouvements de trains « toutes activités » de - 10,4% à Hendaye et de - 15,2% à Irun. C'est un effondrement du fret ferroviaire des deux côtés de la « frontière » avec une diminution du nombre de mouvements des trains de marchandises de -40,7% à Hendaye et de -55,9% à Irun !

Seul le trafic voyageurs progresse côté français avec une augmentation de +7,4% à Bayonne. Cette progression est due à une augmentation du Trafic Moyen Journalier Annuel TER de 31,5% alors que celui du TGV a diminué de -19,5% et du Corail Intercités de -10,6%.

Quant au trafic moyen journalier annuel Poids Lourds au péage à Biriattou, il a subi une baisse de 4,2%.

Incroyable mais vrai ...

La DREAL confirme entièrement nos critiques: les nombres de mouvements de trains présentés sont doublés par rapport à la réalité, le nombre de TGV à Hendaye et triplés à Bayonne ! En effet un train arrivant en gare de Bayonne est compté une fois puis quand il repart, le même train est compté une deuxième fois ! Elle s'engage à corriger ces statistiques et cette situation qui dure depuis au moins 2006... *Vous avez dit sérieux ces gens-là ?*

Dans le rapport fait par RFF sur « l'actualisation des données de GPSO » nous avons contesté, entre autre le tableau d'évolution des PIB.

Réponse de RFF : excusez-nous, il est faux, nous vous l'enverrons corrigé...

Dans cette réunion, nous avons entendu des phrases du type: *"oui l'Europe n'impose pas Dax-Vitoria en LGV"*, *"la saturation est reportée non plus en 2030-2035 mais en 2030-2040"*, mais aussi *"la saturation n'est pas le seul critère justifiant la LGV"*.

Et ça continue...leur d'espoir pour la LGV Montpellier-Perpignan

Le rapport Duron, peu suivi finalement par le gouvernement, avait repoussé aux calendes grecques le projet de tronçon de ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan. Les dernières nouvelles en provenance du comité de pilotage, réuni ce mercredi, laissent pointer l'espoir.

« Puisque nos études seront terminées en 2015, nos acquisitions foncières financées, le ministre des Transports nous a écrit qu'il nous accorderait l'autorisation de lancer la procédure d'utilité publique début 2016 », explique le préfet Pierre de Bousquet du Languedoc-Roussillon.



Le ministre Frédéric Cuvillier ne ferme aucune porte. Dans son courrier il demande au comité de pilotage de lui proposer un tracé définitif d'ici à la fin 2015.

A pas feutrés, le projet de la ligne à grande vitesse continue d'avancer...

Enquêtes publiques pour Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse à l'automne ?

Aux dernières nouvelles, le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, aurait validé le lancement des enquêtes publiques concernant les nouvelles lignes à grande vitesse Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse. Mais, il faut rester prudent...

En effet, en fin d'année dernière, le préfet coordonnateur du GPSO, Michel Delpuech, avait confirmé qu'elles seraient lancées dès ce mois de juin, pour des déclarations d'utilité publique (DUP) en 2015. Depuis, l'incertitude règne.



Rappelons que l'achèvement du long tronçon Tours-Bordeaux (en chantier) est prévu pour 2016. Les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax étaient programmées en 2027, tandis que la liaison Dax-Espagne était repoussée à 2032, voire plus tard.

Les enquêtes d'utilité publique devraient durer environ huit semaines. Les commissaires enquêteurs auront ensuite un mois pour remettre leurs conclusions.

Enfin, les préfets signeront les DUP dans le délai d'un an. Dans l'état actuel des choses, cette phase pourrait s'achever début 2016.

Il faudra ensuite que le Conseil d'État signe le décret correspondant. Il aura 18 mois pour cela, ce qui amène au printemps ou à l'automne 2017. Bien entendu, à condition que les oppositions et les recours, ne viennent pas perturber ce calendrier...

Enfin, une fois le décret signé, le chantier sera encore loin de pouvoir être ouvert. Il faudra, auparavant, lancer les phases de préparation pour intégrer la loi sur l'eau, prendre en compte l'archéologie préventive, s'occuper des espèces protégées ... **et trouver un financement !**

➤ **Gilles Savary va encore dans notre sens ...**

Pour éviter une aggravation de la dette ferroviaire à l'avenir, Gilles Savary, qui était le rapporteur du projet de loi sur la réforme, a fait adopter la semaine dernière un amendement qui interdirait désormais pour la construction de lignes nouvelles d'exiger de SNCF Réseau (appelé à remplacer RFF) des financements qui ne pourraient pas lui être remboursés.



On retiendra cette déclaration pleine de réalisme et de bon sens :

« *Les lignes à grande vitesse sont un joujou français qui ne fonctionne qu'en dégradant les comptes de la SNCF et en endettant RFF* »

C'est le chapitre 1 de notre livre Les Grandes Voraces : « Les LGV creusent la dette ferroviaire... »

➤ **247 millions d'euros de plus pour la LGV en Guipuzcoa !**

Eh oui, le tronçon de l'Y basque qui traversera le Guipuzcoa coûtera plus cher que les 1,8 milliard d'euros prévus, soit 15% de plus.

Les raisons ? L'augmentation de la TVA et les « imprévus »

La confirmation que les LGV sont des « Grandes Voraces »...

Lignes SNCF dans les Pyrénées-Atlantiques : « tous les indices ne sont pas au vert » selon Bernard Uthurry

Fin juin, avait lieu le comité de ligne ferroviaire des axes Pau-Dax-Bordeaux et Bayonne-Pau-Tarbes. Bernard Uthurry, premier vice-président du Conseil régional d'Aquitaine, chargé des transports et des infrastructures, a commencé par rappeler que « *tous les indices n'étaient pas au vert et que l'exploitation était difficile* ».

En dix ans, la fréquentation sur la ligne Bayonne-Pau a augmenté de 44 % pour 64 % en Aquitaine. Sur les deux axes concernés par ce comité de ligne, durant l'année 2013, la fréquentation a davantage diminué qu'ailleurs dans la région : - 1,9 % contre seulement -0,7 % sur toute l'Aquitaine.



A qui la faute ? A des problèmes d'infrastructures « *qui occasionnent des retards et favorisent la désaffection* », selon Bernard Uthurry. L'Aquitaine fait également partie des trois plus mauvais élèves en France concernant la qualité de ses services. « *C'est pourquoi nous avons imposé à la SNCF et à Réseau ferré de France un plan de progrès* »

Bernard Uthurry a aussi évoqué le taux de ponctualité. Pour 2014, les élus ont réclamé un taux de 91 %. Ce dernier n'était que de 88,5 % en Aquitaine et de 86,2 % sur la ligne Bayonne-Pau en 2013.

Il serait temps que la Région se préoccupe des trains du quotidien plutôt que d'investir à fonds perdu dans ce projet funeste de LGV...

➤ **La caravane pour ND des Landes est partie du Pays Basque**

Les 5 et 6 juillet, à Notre Dame des Landes, a eu lieu un grand rassemblement (débats, manifestations, concerts) pour dire NON au projet d'aéroport de NDDL. Des caravanes de voitures venues de tout l'Etat français ont convergé vers NDDL.



Le Pays Basque s'est mis aussi en route en vélos et voitures, pour dire NON au projet d'aéroport NDDL et à tous les Grands Projets Inutiles, d'ici ou d'ailleurs.

Le départ de la caravane voitures a eu lieu le lundi 1^{er} juillet.

➤ **Première étape de la caravane en Gironde à Bernos-Beaulac**

C'est à Bernos Beaulac, au cœur du triangle ferroviaire LGV que se sont réunis les militants et sympathisants de la coordination «Vigilance LGV» le lundi 30 juin. Ils étaient une quarantaine venue des Landes, du Sud-Gironde, ou encore du Pays Basque.

Les militants anti LGV arrivent sur place et sont accueillis par Denise Cassou, présidente de Landes Environnement Attitude (LEA) et porte-parole de la coordination vigilance LGV.



Après une balade d'une heure trente sur les bords du Ciron, impactés par l'axe ferroviaire. Arbres environnants, espèces menacées, couches géologiques, tout est passé au crible.

« Mais toute cette biodiversité florissante n'est apparemment pas le souci majeur de RFF qui compte passer sur, et proche de ce cours d'eau en réalisant ce projet de LGV » déplore Jacques Lacampagne. *« Réseau Ferré de France a inventé une méthode compensatoire pour se donner bonne conscience, et pour nous duper... par exemple, s'ils pompent de l'eau dans une rivière en Gironde, ils s'engagent à remettre par la suite de l'eau dans un lac en Dordogne... »*

Les sympathisants ont échangé autour d'un repas type auberge espagnole pour finir sur une présentation approfondie des deux projets de lignes à grande vitesse concernant la région. À savoir, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.

➤ **Çà bouge dans le Lot et Garonne**

La coordination 47 n'abandonne pas le combat et revient à la charge. Elle a écrit un courrier aux élus départementaux (conseillers généraux, parlementaires et maires des communes concernés par le tracé) et au président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lot-et-Garonne, les invitant à s'associer à eux pour une motion adressée au secrétaire d'État en charge des transports. Cette motion demande la suspension de l'enquête publique prévue en octobre prochain par RFF pour la LGV Bordeaux-Toulouse.

Ils brandissent l'amendement Savary, baptisé « la règle d'or » voté, mi-juin, par l'Assemblée nationale afin de freiner l'endettement de la SNCF. *« Cet amendement annonce qu'il ne sera pas exigé de SNCF Réseau de financement sur les lignes nouvelles et il reviendra donc à l'État et aux collectivités territoriales qui souhaitent ces lignes de les financer ! »*

Enfin, ils rappellent : *« La SNCF elle-même, dans plusieurs rapports, fait part de la nécessité d'investir dans des trains plus modernes, plus légers, ne dépassant pas les 250 km/h et moins*



Nos amis opposants du Lot et Garonne

coûteux tant au niveau de l'investissement qu'au niveau de l'entretien. La technologie des TGV français dont on nous vante les mérites est obsolète. »

Ça chauffe dans les Alpes : un opposant à la LGV Lyon-Turin poursuivi pour « injures »

Daniel Ibanez, principal opposant de la ligne ferroviaire Lyon Turin a comparu devant le tribunal correctionnel de Chambéry pour « injures » envers le président du Lyon Turin Ferroviaire, Hubert du Mesnil (ancien PDG de RFF).

Dans un article du *Dauphiné libéré*, il aurait tenu des propos injurieux rapportés lors d'une réunion publique à Modane. Une version contestée par l'intéressé. « *Je veux que l'on m'apporte la preuve de ce que j'ai dit avant, pendant et après mon discours* ».

Un comité de soutien s'est constitué.



Quelques jours plus tard, le tribunal n'a pas abordé le fond du dossier. En effet, la citation à comparaître a été jugée irrecevable, les avocats de la société ayant omis de joindre le bilan et le compte de résultat, comme l'exige ce type de procédure.

« L'irrecevabilité a pour conséquence que la citation est censée n'avoir jamais existé. Le délai de prescription de trois mois est donc dépassé. C'est terminé, sauf s'ils font appel », selon Me Stephen Duval, avocat de Daniel Ibanez.

Affaire à suivre.

➤ Les « flops » d'Alain Rousset dans le domaine ferroviaire

On le sait, Alain Rousset, le président de la région Aquitaine est toujours prompt à s'emparer des médias pour commenter l'actualité.

Récemment de graves événements dans le domaine ferroviaire sont survenus et curieusement le « patron aquitain » est resté silencieux.

Le rapport sur l'accident de Brétigny

Les experts judiciaires ont remis leur rapport et leurs conclusions ne vont pas du tout dans le sens des commentaires que faisait Alain Rousset. Celui-ci indiquait dans *Aqui* que cet accident était secondaire au trafic intense sur la ligne et en déduisait que la LGV Bordeaux-Espagne était indispensable pour décongestionner la ligne actuelle.

Les experts pointent un «*état de délabrement jamais vu par ailleurs*» avec «*plus de 200 anomalies de divers degrés de criticité*». Pire encore, «*la plupart de ces anomalies étaient connues de la SNCF ou de ses agents, sans pour autant qu'il y soit remédié de façon adéquate*».

C'est l'organisation et la qualité de la maintenance, la non correction des anomalies constatées qui sont responsables de l'accident et non l'importance du trafic.

Curieusement Alain Rousset n'a pas commenté ce rapport...



L'autoroute ferroviaire atlantique

L'obsession du président aquitain est de « mettre les camions sur les trains » en utilisant les wagons Modalohr (400.000€ l'unité).

« Dès 2003, j'ai lancé le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, depuis la frontière espagnole jusqu'au Sud de Paris dans un premier temps, puis jusqu'à Dourges dans un second temps [...] Je suis profondément convaincu que ces nouveaux services apporteront une réponse efficace aux « murs de camion » qui saturent cet axe » écrit-il à J.L. Borloo, ministre de l'Ecologie le 19 juin 2007.

Outre les rapports de la Cour des comptes qui indique « que le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier » et celui de l'Autorité environnementale qui dénonce « une rentabilité socio-économique douteuse, des imprécisions sur les prévisions de trafic, une étude d'impact trop générale... », c'est l'Araf qui « dézingue » le projet.

Le régulateur du rail, Pierre Cardo donne, le 15 juillet dernier, un avis négatif.

« C'est un contrat complètement déséquilibré pour RFF. Le gestionnaire du réseau ferré n'a déjà pas assez d'argent pour subventionner le fret ferroviaire, il est très endetté et on veut lui

demander de mettre 208 millions d'euros sur cette desserte alors que Bercy réduit aussi ses engagements.» Plus inquiétant encore, selon Cardo, «certains éléments chiffrés mentionnés dans le projet ne sont pas conformes aux données apportées par le CGI (Conseil général aux investissements)»

Le régulateur n'est pas dupe : «Oui, il faut sauver Lohr [l'entreprise qui construit ces wagons est en quasi faillite depuis 3 ans], *son concept est génial. Mais qui doit payer pour ça ?*»
La réforme ferroviaire vient d'être votée, elle renforce les pouvoirs de l'Araf mais son avis reste consultatif...

*Un gros pavé dans la mare, Alain Rousset éclaboussé n'a toujours pas réagi...
Comment ne pas s'inquiéter face à un président de Région qui analyse mal les situations et défend des projets comme celui de l'autoroute ferroviaire dont la mise en place et le fonctionnement s'avèrent un gouffre financier.
Alors que dire du funeste projet de LGV Bordeaux-Espagne défendu et imposé contre vents et marées par ce même Alain Rousset ?*

Le Canard Enchaîné s'empare du problème de l'autoroute ferroviaire Tarnos-Dourges

Les infrastructures ferroviaires devront être modifiées, et certains tunnels rabotés, pour permettre la circulation des trains spéciaux transportant des camions, qui emprunteront la nouvelle autoroute ferroviaire en France, c'est ce que révèle au public *Le Canard Enchaîné*, le 22 juillet dernier.

« *Les wagons commandés sont trop bas et trop larges pour le réseau actuel. Il faudrait donc raboter, outre les quais, certains tunnels dans le sens de la largeur, ce qui est possible, mais coûteux* ». Montant de la facture : 311 millions d'euros, 103 et 208 millions d'euros pour RFF. Mais « *ces investissements seront subventionnés* » par les pouvoirs publics, et donc sans impact sur l'endettement de RFF (40 milliards d'euros).



L'hebdomadaire, précisant que 14 tunnels sont concernés par un rabotage et dénonce une « *solution loufoque : dégonfler les amortisseurs des camions équipés d'un système pneumatique ou, sinon, les pneus* ».

Cette pratique est pourtant habituelle, selon un proche du dossier.

Le secrétariat d'Etat aux Transports et Lohr ne se sont pas exprimés mais dans un courrier à la Cour des comptes en 2012, le patron de la société répondait lui aussi que « *la nécessité d'aménager le gabarit était connue dès le début du projet* ».

Et de conclure avec humour : « *300 millions pour sauver 500 jobs, c'est donné ...* »

La LGV Rhin-Rhône, avait elle du plomb dans l'aile depuis longtemps. Certes Rhône-Alpes veut être mieux reliée à l'Allemagne, à l'Alsace, au nord de la Suisse. Et réciproquement. La Franche Comté souhaite être aussi désenclavée.



Jean-Pierre Chevènement, avait oeuvré que la Franche-Comté « ait enfin son TGV » mais ça fait plouf !

Quant à la POCL, son abandon est annoncé par le quotidien les Echos. Ce projet a d'abord été reporté au-delà de 2030. Désormais, il faudra étudier des solutions pour améliorer la desserte Paris-Clermont-Ferrand et les dessertes vers d'autres villes d'Auvergne.

« *Bien vu* » Mr Pepy !

➤ **La lettre n° 17 du GPSO est consultable sur internet**

La dernière plaquette publicitaire de RFF est consultable sur internet et téléchargeable, voici le lien pour y accéder : www.gpso.fr/lettre_numero_17.pdf

Vous y trouverez une déclaration de satisfaction de Alain Rousset et de Martin Malvy de voir l'enquête d'utilité publique se dérouler à l'automne prochain pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

Prenez connaissance des modalités de déroulement de l'enquête et surtout appréciez comment RFF continue d'user et d'abuser sur les gains de temps de parcours en avançant des chiffres

toujours aussi fantaisistes ne tenant pas compte des dessertes, des arrêts. La comparaison des temps de trajet est toujours faite par rapport à la ligne actuelle non rénovée.

RFF se moque totalement des remarques de l'autorité environnementale : « *Si ces meilleurs temps ont une forte valeur symbolique, ils ne correspondent cependant pas à la moyenne des temps de liaison que constateront les usagers* ». Elle demande de présenter « des temps moyens calculés sur la base des hypothèses de trafics et de dessertes. »

Mais de cela RFF s'en moque éperdument et se comporte comme un camelot qui veut vendre sa marchandise !

➤ **A lire**

⇒ Un excellent article dans *Les Echos* : "[Comment la France est en train de tuer le TGV](#)"

=====

- **Venez vous informer : REUNION TOUS LES 1^{er} LUNDIS du mois (20H30) Maison des associations « Kichoenea » Urrugne**

- Ralliez de nouvelles personnes à notre cause et faites les adhérer à Nivelles Bidassoa.

- Enveloppes contre la LGV

Vous pouvez toujours passer vos commandes à Nivelles Bidassoa

(nivellebidassoa@gmail.com)

7euros le paquet de 100 enveloppes

Vous pouvez en prendre livraison soit chez Pantxo Tellier, 770 chemin de Kampobaïta à Urrugne (téléphone 05 59 54 31 55) soit le premier lundi de chaque mois à Kixoenea maison des associations à partir de 20H 30

- Demandez nous banderoles et autocollants pour pavoiser vos maisons, vos propriétés, celles de vos voisins et vos voitures. Achetez des enveloppes « Non à la LGV »

NIVELLE BIDASSOA

Association loi de 1901

w641001523 nivellebidassoa@gmail.com

Siège social chez M. Pantxo Tellier

770 chemin Kampobaïta

64122 URRUGNE

BULLETIN D'ADHESION

NOM : PRENOM :

ADRESSE :

CODE POSTAL : VILLE :

Adresse électronique :

.....