

**INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE**  
**N°43**



***LG V NON  
AHT EZ***

**URTE BERRI ON**

**BONNE ANNÉE 2015**



➤ **Premier bilan de l'enquête publique LGV pour le Sud-Gironde**

La mobilisation a été massive. La commission d'enquête a récupéré l'ensemble des observations du public, registres papiers, contributions électroniques et courriers reçus en préfecture. Les commissaires-enquêteurs procèdent donc à leur analyse, en jugent la recevabilité, et rendront des conclusions motivées dans les prochaines semaines.



En Gironde, les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ont fait l'objet de 1.991 avis sur Internet, 3.242 contributions ont été déposées sur les registres en mairie ou

remis directement aux commissaires-enquêteurs. On peut estimer que 90% de ces avis sont clairement défavorables au projet. Ce pourcentage devrait se retrouver pour les avis envoyés par courrier.

Sur 700 contributions enregistrées dans les communes du Sud-Gironde, seules 10 sont favorables au projet.

Les contributions dans les autres départements 40, 47, 81 ont été aussi très importantes. Cette mobilisation massive a surpris à la fois les porteurs du projet et les membres de la commission d'enquête. Aux dernières nouvelles ce seraient 20 000 contributions qu'ont reçu les commissaires enquêteurs et plus de 90% sont contre le projet !

➤ **La déclaration d'utilité publique de la LGV Poitiers/Limoges publiée le 11 janvier...**

Les conseillers d'Etat ont remis en cause le projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges en mettant en cause sa rentabilité financière « désastreuse ». Malgré cela, l'utilité publique vient d'être signée par le gouvernement par un décret daté du 10 janvier 2015.



L'urgence des travaux est déclarée (pour pouvoir accéder à un PPP). Tout ceci malgré l'avis négatif rendu par le Conseil d'Etat.

Mais la décision revient au Conseil d'Etat en cas de recours des opposants au projet.

S'il donne raison aux opposants, le projet ne verra jamais le jour, si c'est le contraire, les travaux commenceront...

➤ **LGV Poitiers/Limoges : Ségolène Royale s'explique...**

La ministre de l'Écologie, Ségolène Royal, a rappelé à Poitiers son opposition à la LGV Poitiers-Limoges voulue par le gouvernement, a dit avoir agi par « *solidarité gouvernementale* » mais pense qu'un recours devant le Conseil d'État a « *de bonnes chances* ».

« *Je n'étais pas du tout favorable à cette LGV. Tout le monde sait mon opinion sur le sujet. J'étais pour l'amélioration de la ligne existante, plus efficace* », a-t-elle indiqué avant d'ajouter :

« *Maintenant des associations, des conseils généraux et des communes vont faire un recours devant le Conseil d'État pour contester l'utilité publique du projet. Je pense qu'ils ont de bonnes chances d'obtenir satisfaction* ».

Invitée à une cérémonie de vœux de la région par l'actuel président, Jean-François Macaire, candidat aux primaires du PS pour la présidence de la grande région Aquitaine, Poitou-Charentes et Limousin, face à Alain Rousset, la ministre a été huée à son arrivée par des manifestants.

***On les comprend...quand on a des convictions, ministre ou pas, on les défend !***

➤ **LGV Perpignan-Figueres : des fonds « vautour » pour renflouer TP Ferro**

Déficitaire faute d'un volume suffisant de trains, le consortium franco-espagnol TP Ferro, qui gère le tronçon de la LGV Perpignan-Figueras, reçoit des propositions de renflouement financier issues de fonds d'investissement dits « vautours ». Ces fonds rachètent à prix inférieur la dette d'entreprises en difficulté.

L'absence de perspectives concernant le TGV Perpignan-Montpellier, sur l'axe Madrid-Paris, place en difficultés ce concessionnaire, dont les prestations pour les marchandises ne sont pas plus compétitives que la ligne classique empruntant la côte catalane, par Cerbère et Portbou.

Dans ce dossier, le gouvernement espagnol reconnaît le manque de trafic sur la ligne, mais exclut d'assumer un quelconque sauvetage financier. Il aurait mis en place un groupe de travail discret avec le gouvernement français, pour rentabiliser la portion Perpignan-Figueras.

➤ **Nivelle Bidassoa devant la Cour d'appel de Bordeaux le 15 janvier**

Le conseil d'administration de Nivelle Bidassoa avait décidé de poursuivre en appel la procédure engagée à l'encontre du conseil général des Pyrénées atlantiques concernant le financement par le département de la LGV Tours-Bordeaux. Le tribunal administratif de Pau nous avait déboutés en première instance.



Nous pensions, à tort sûrement, que la cour d'appel nous donnerait raison au simple motif que le tribunal n'avait pas apporté la preuve de « l'intérêt majeur et évident » qu'avait le département à financer une telle infrastructure. Apporter la preuve de ce que l'on affirme constitue la base du Droit en France.

Pas devant une juridiction administrative semble-t-il puisque notre requête a été rejetée.

***On retiendra que le département n'a produit aucun mémoire et s'en est remis à RFF pour assurer sa défense. Des élus incapables de défendre et d'expliquer leur vote !***

➤ **Les vœux d'Alain Rousset au Pays basque, le 16 janvier. Cette année encore, nous étions au rendez-vous ...**

C'est désormais la tradition, Alain Rousset est accueilli tous les ans par un comité anti-LGV pour sa présentation des vœux au Pays basque (on devrait dire présentation des vœux aux élus du Pays basque qui « banquettent » à nos frais pour l'occasion).

Cette année, discours et agapes étaient prévus à la Cité de l'Océan à Biarritz, lieu on ne peut plus emblématique. Totem à la gloire de Biarritz et de son ancien maire, Didier Boroitra, la Cité de l'Océan se retrouve au bord du précipice, moins de trois ans après son ouverture. Ce « caprice » a fait perdre à la ville 468.000 euros en 2012 et près de 700.000 en 2013.

L'opération avait été conçue dans le cadre d'un PPP, un partenariat public-privé, conclu en 2008 par la commune avec le groupe Vinci.

La nouvelle municipalité en négociation depuis des semaines avec le constructeur, espère entériner la résiliation du PPP par une délibération et un vote au premier semestre 2015.

Cette décision fait suite à un arrêt en juillet du Conseil d'Etat, qui a annulé une délibération de 2008 donnant pouvoir à l'ex-maire pour signer ce type de contrat.



Photo ACE Hendaye

Pantxo Tellier ne s'est pas privé de dénoncer publiquement cette opération qui constitue l'exemple même d'un grand projet inutile. Un projet qui fait appel à un PPP, un mode de financement fustigé par Alain Rousset mais qui n'hésite pas à y recourir (LGV Tours-Bordeaux, Grand stade à Bordeaux...).

A son arrivée, le Président de Région a daigné venir vers les manifestants et recevoir des mains de deux représentants de Nivelle Bidassoa (en habit de magistrat) le récent rapport de la Cour des comptes sur la grande vitesse ferroviaire. Un peu gêné, il s'est contenté de confirmer qu'il nous recevrait à Bordeaux le 19 février pour une discussion sur le projet LGV. Un rendez-vous proposé quelques minutes auparavant par son chef de cabinet.



Photo ACE Hendaye

*Nous sommes dans une année électorale, avec une réélection peut être incertaine, alors tout s'explique...*

Une soixantaine de manifestants opposés à l'autoroute ferroviaire nous ont rejoints après avoir organisé une opération « escargot » depuis Tarnos.

Au total, plus de 120 personnes ont réservé un « accueil chaleureux » à cet obstiné président.

#### ➤ **Propos indignes d'Alain Rousset**

Lors d'une conférence de presse, le 18 janvier, le président du conseil régional d'Aquitaine a parlé d'une « fatwa sur la LGV ».



Un terme choquant, une insulte de trop, un mépris intolérable pour notre engagement citoyen et notre droit à l'expression. Sans compter que cette accusation de « fatwa » est une instrumentalisation honteuse des dramatiques événements que la France vient de vivre.

*C'est à désespérer des élites politiques de notre pays.*

### ➤ **LGV à Angoulême : la nouvelle bataille du rail**

De sérieux doutes pèsent sur la capacité de la SNCF à rentabiliser la LGV Paris-Bordeaux. La faute, selon Jean-François Dauré, président du Grand-Angoulême, au mode de financement de la ligne, un partenariat public-privé (PPP).

En effet, à partir de 2017, à chaque fois que la SNCF mettra un train sur les rails de la LGV, elle devra s'acquitter d'un droit de péage au profit du concessionnaire Liséa (Vinci).

Deux solutions pour la SNCF. **Soit elle augmente le prix du billet** de manière disproportionnée, ce qui est exclu. Soit elle privilégie **les liaisons directes Paris-Bordeaux et réduit le nombre d'arrêts** dans les gares intermédiaires, au risque de bousculer le bel ordonnancement promis en Charente (trois millions de voyageurs à Angoulême et des perspectives de développement alléchantes).

Inacceptable pour le Grand-Angoulême. Par précaution **l'Agglo a immédiatement bloqué sa participation (1) au financement de la LGV** (900 000 euros devaient être versés en 2014).

(1) Grand-Angoulême a débloqué 12 millions d'euros pour financer la LGV. Le Conseil général s'est engagé sur 30 millions d'euros et l'agglomération de Cognac sur 2,7 millions d'euros.

### ➤ **Le Libournais suspend le financement de la LGV Tours-Bordeaux : Rousset inquiet...**

**Libourne s'était vue garantie 10 allers retours par jour vers Paris, dans le cadre des dessertes TGV des cinq gares qui ne se situent pas directement sur le tracé de la LGV entre Bordeaux et Tours. La semaine dernière, la SNCF est revenue sur cette décision en déclarant ne pas vouloir respecter cet accord. Philippe Buisson, maire de Libourne se dit prêt à négocier mais suspend sa contribution au financement de la LGV Tours-Bordeaux ;**



Dans une lettre datant du 20 janvier adressée à Ségolène Royal, Ministre de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie et signée par Alain Rousset, Président de la région Aquitaine, Alain Juppé, maire de Bordeaux et Président de Bordeaux Métropole et Philippe Madrelle, Président du Conseil général de Gironde, l'inquiétude est déjà là.

*« Il nous semble nécessaire de veiller à ce que l'ensemble des partenaires soient bien au rendez-vous de l'ambition qui a permis d'engager ce projet majeur pour notre territoire. Or, les premières informations dont nous disposons font état d'une volonté de la SNCF de faire circuler entre Paris et Bordeaux un nombre de TGV inférieur à l'offre actuelle. De même, les objectifs retenus dans la convention de desserte des gares de Châtelleraut, Futuroscope, Poitiers, Angoulême et Libourne ne seraient pas atteints »,* écrivent de concert les 3 élus.

***Dans ces conditions Bordeaux à 2H05 de Paris pour combien de TGV ?***

➤ **Anti-LGV ou pas, on n'interrompt pas Urkullu**

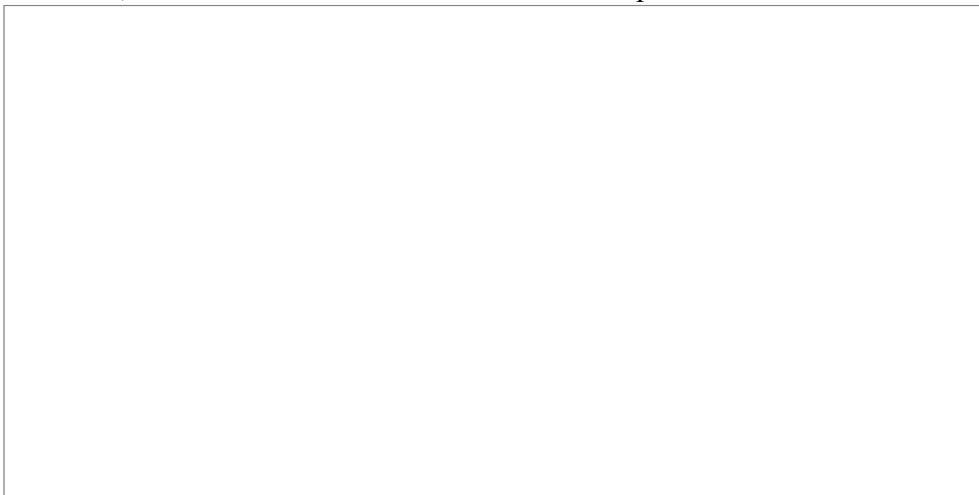
Le 29 Janvier, sept militants anti-LGV étaient jugés devant la Cour de Justice de Donostia.

Le 5 novembre dernier alors que le Président Urkullu s'exprimait publiquement sept membres du mouvement Mugitu AHT sont montés sur scène en exhibant des pancartes contre la LGV tout en clamant des slogans contre cette infrastructure.

***Et si cela donnait des idées à Rousset...***

➤ **« Pousse ton gazoduc que je passe ma LGV », de l'eau dans le gaz entre RFF et Gaz de France**

La bifurcation des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne à hauteur de Captieux implique de déplacer un gazoduc. En effet, les autoroutes du gaz, d'énormes canalisations de 90cm de diamètre, se croisent aussi dans le sous-sol de Captieux !



Dans ces gazoducs, construits à partir de 2007, circulent les gaz norvégien ou ukrainien qui alimentent la France entière mais aussi la péninsule ibérique.

Ces circulations sont nord-sud mais les canalisations sont réversibles. Gaz de France stocke l'été du gaz à Lussagnet et à Izaute qu'il réinjecte l'hiver lorsque la consommation est plus forte.

Nos amis opposants à la LGV de la SEPANSO et de LEA (Landes Environnement Attitude) ont fait un énorme travail de lecture des milliers de contributions adressées aux commissaires

enquêteurs. Ceci leur a permis de découvrir la contribution 1880 de TIGF (Transport et Infrastructures gaz France) concernant le triangle ferroviaire de Captieux et la présence de gazoducs.

Cela ne semble pas poser problème à RFF, qui, dans la pièce « F », volume 4.4, paragraphe 3.2.1.3 de l'enquête publique, envisage de « faire déplacer tous les réseaux de transport de gaz naturel venant en interaction avec ce projet de lignes nouvelles ».

Ce à quoi TIGF réplique dans sa contribution : « les volumes de gaz transportés, le nombre d'ouvrages concernés, leurs dimensions et notre obligation de service public, les installations de jonction dans cette commune de Captieux seront très difficilement déplaçables. En cas d'impact, les dépenses associées seraient de plusieurs dizaines de millions d'euros, et les délais de traitement seraient d'au moins cinq ans. »

Bernard Le Page, responsable de la communication de TIGF est dans l'incapacité de dire si RFF s'est rapproché de TIGF avant de prévoir son tracé, il précise : « Nous mettons juste en garde RFF. »

Gilles Savary, député de la 9e circonscription et farouche opposant à la LGV s'en est quasiment étranglé. « J'ai découvert ça récemment. C'est encore quelque chose d'extravagant. Cela illustre la légèreté de RFF et la façon dont il veut forcer la décision à n'importe quel prix. » L'élu dénonce une « gabegie. Toutes les bases de ce projet sont fausses ».

Jean-Luc Gleyze, vice-président du Conseil général et maire de Captieux, est tout aussi remonté contre ce projet « et ces ingénieurs de RFF qui n'ont même pas anticipé cela. Déjà, imaginer faire passer les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax par Captieux, il faut le faire. Mais ne pas anticiper que le nœud ferroviaire passerait sur le nœud de gazoducs, c'est ahurissant ! C'est le même mode de raisonnement que si l'on demandait à ASF de pousser l'autoroute... À ce stade, je pense que RFF pourrait aussi bien envisager de raser Captieux. »

À RFF, on ne fait aucun commentaire...

***Rappelons que le 31 mai 2010, à la préfecture régionale de Bordeaux Alain Rousset et Martin Malvy participant au comité de pilotage du GPSO ont entériné le tracé du projet sans sourciller. Que savaient-ils ?***

### **➤ L'Y basque opérationnel en 2019 ?**

En visite à Bergara, la ministre espagnole du Développement, Ana Pastor, a promis que la portion de LGV en Euzkadi sera opérationnelle en 2019. Il convient cependant de pondérer cet optimisme. En effet en Guipuzcoa les travaux progressent normalement, le gouvernement basque « avançant » à Madrid les finances nécessaires, en revanche en Biscaye et en Alava, les travaux financés par le gouvernement central ont pris beaucoup de retard.

### **➤ L'exploitant de la LGV Figueras-Perpignan met la France et l'Espagne au tribunal pour « insuffisance de trafic sur la ligne » !**

Les groupes ACS et Eiffage qui exploitent le tronçon international Perpignan-Figueras inauguré en 2013 ont attaqué les gouvernements français et espagnol devant le tribunal arbitral pour un « trafic bien en deçà des prévisions faites dans l'offre de 2003 ».



De plus ils reprochent la non-interopérabilité avec le reste du réseau et l'absence de connexion avec la ligne existante.

La société exploitante réclame 85,5 millions d'euros de dommages pour non-respect des engagements de trafic.

Avec un fonds de roulement négatif de plus de 382 millions d'euros la société demande un plan de sauvetage des banques qui lui ont prêté 423 millions d'euros et après avoir reçu 600 millions de subventions publiques en 2013.

➤ **L'hommage à un militant anti-LGV et un défenseur des droits de l'homme : au revoir Didier, notre ami...**

Notre ami, Didier Rouget s'est éteint début janvier au terme d'une longue maladie invalidante. Il avait 62 ans. Avocat, il a mené, avec succès, le dossier d'agrément du CADE jusqu'à la cour d'appel de Bordeaux. Militant de l'association d'Ustaritz il a œuvré obstinément et efficacement contre le projet de LGV.

Le sens de sa vie était de lutter pour un monde plus juste. Didier travaillait en toute discrétion et ne recherchait ni l'exposition médiatique ni la reconnaissance.

Issu d'une famille bourgeoise de culture protestante, bac en poche, il entre dans le monde du travail par La Poste puis il intègre l'usine Peugeot de Lille.

Il s'implique dans de nombreuses luttes : antinucléaire, contre les centres de rétention, contre le fascisme, dans la défense des sans-papiers, des ouvriers et intellectuels d'Europe de l'Est, des peuples en lutte comme le Vietnam, la Palestine, le Kurdistan et le Pays basque.

En 1985, il quitte l'usine pour reprendre ses études. Il choisit le droit et les Droits de l'Homme.

En 1998, il s'installe à Ustaritz

Il met ses qualités de juriste spécialisé dans les droits de l'Homme au service des Basques. En relation avec le Comité pour la prévention de la torture, ces dernières années, il s'occupe de cas de torture et fait condamner trois gardes civiles dans le dossier Kepa Urria.





Didier Rouget porte devant le Tribunal de Strasbourg plusieurs dossiers dont celui qui a conduit le Comité contre la torture des Nations Unies à condamner la France. La majorité des recours présentés devant le Tribunal européen des droits de l'Homme ces dernières années dont dernièrement la doctrine Parot porte son empreinte.

Pour ce dernier, en lui donnant raison, le Tribunal a permis la libération de la détenue Inès del Rio à qui la justice espagnole avait appliqué la doctrine 197/2006, dite Parot. Décision qui a engendré la mise en liberté de près de 70 détenus basques et qui a modifié le regard de certains secteurs du système judiciaire espagnol et international vis-à-vis de la politisation de l'application des lois sur les détenus basques.

Nous l'avons rencontré trop tard, dans son engagement contre la LGV. Travailleur et efficace il ne réclamait pas de reconnaissance. Il est parti trop tôt...

C'était un homme sobre, discret, constant, engagé.

Le 7 février, un hommage émouvant lui a été rendu à Ustaritz. Nous y étions.

Merci Didier, au revoir l'ami, nous ne t'oublierons pas !

➤ **Une analyse de la « Tribune » : « Avec les péages des 4 nouvelles LGV, le TGV est dans l'impasse »**

« Avec les nouvelles LGV, les péages TGV vont encore progresser de 800 millions d'euros entre 2014 et 2020 pour s'élever à 2,4 milliards. Au cours des six dernières années, ils ont déjà augmenté de 800 millions, soit un doublement de la facture au cours de cette période » annonce Mathias Emmerich, directeur financier de la SNCF

Il regrette le manque de fonds publics pour financer ces nouvelles infrastructures qui permettrait d'obtenir un niveau de péages acceptable «sans dommage pour le transporteur» : «Si les choses se passent comme cela, nous sommes clairement dans l'impasse. Si les nouvelles lignes LGV amélioreraient la marge du TGV, les choses iraient bien, mais nous n'observons pas nécessairement cela»

En 2014, la hausse de 5% des péages a fait baisser la marge opérationnelle du TGV de un point, à 10,4%.



« Le TGV en France a de plus en plus de difficultés à dégager les marges nécessaires pour continuer à financer ses investissements qui s'élèvent à 500 millions d'euros par an».

Pour pouvoir rentabiliser les capitaux et continuer sa politique d'investissements, la SNCF doit en effet dégager 17% de marge opérationnelle.

Bref, « le modèle économique doit être remis en question en profondeur ». Chaque année, les dessertes sont ajustées pour effacer une partie de la hausse des péages. L'autre manière d'améliorer la rentabilité est d'assurer le même service avec moins de rames et de remplacer les trains de 350 places par des trains de 550, voire 650 places.

► [Lire l'article de la Tribune](#)

➤ **Le gouvernement diffère les nouveaux projets ferroviaires, MAIS...**

Le secrétaire d'Etat aux Transports Alain Vidalies a annoncé fin février à l'Assemblée nationale que les projets ferroviaires nouveaux seront différés, afin de consacrer l'ensemble des moyens financiers disponibles à la maintenance du réseau.



*« On ne peut pas s'engager à tout faire en même temps. Il y a une priorité. (...) Nous ne pouvons pas continuer à regarder le réseau se dégrader et les transports au quotidien venir altérer la vie quotidienne notamment de ceux qui les utilisent pour aller travailler », a-t-il ajouté.*

*Il a encore déploré « les choix qui ont été faits ces dernières années notamment de lancer quatre LGV (lignes à grande vitesse) nouvelles en même temps (qui) se sont faits au détriment (...) de l'entretien des infrastructures existantes, et aujourd'hui (de) la fiabilité du réseau, en partie ».*

**MAIS** parce qu'il y a un **MAIS** la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse n'est pas dans le collimateur du gouvernement. La procédure d'appels d'offre est en cours et le dossier suit son cours. Normalement...

SNCF-Réseaux (ex-RFF) est formel : le chantier de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse ne sera pas différé d'un à deux ans comme pouvait le laisser croire le dispositif annoncé mercredi par le secrétaire d'État aux Transport Alain Vidalies.

**Manœuvres dans les couloirs ?...**

➤ **Agen : des élus anti-LGV déposent des traverses devant la préfecture**

Action symbolique, des transverses de la future LGV Bordeaux-Toulouse ont été apportées jusque devant les grilles de la préfecture

"Nous venons en soutien à Alain Vidalies. Le secrétaire d'État aux transports a récemment annoncé l'arrêt de quatre chantiers de lignes LGV au profit du réaménagement des voies" Non sans humour, l'association d'élus Alternative LGV, s'est déplacée ce lundi après-midi, les bras chargés de transverses de la future ligne Bordeaux-Toulouse.

Après avoir déposé l'équipement ferroviaire devant les grilles de la préfecture, une délégation a été reçue par la directrice de cabinet du préfet.

➤ **Temps de parcours sur l'Y basque : rien ne va plus !**

Des représentants du gouvernement espagnol ont tempéré l'enthousiasme de leurs homologues du gouvernement basque en annonçant les temps de parcours de Bilbao à Vitoria : 43 mn contre 28mn annoncés par ADIF ou 55mn pour Bilbao-Donostia contre 38mn promises.

**Rousset doit reprendre sa calculatrice lui qui annonce 1H45 entre Bordeaux et Bilbao...en avion peut-être !**

➤ **Rencontre avec Alain Rousset à Bordeaux le 5 mars**

Depuis le temps qu'il le promettait, il l'a enfin fait : il nous a reçus peut-être contraint et forcé. « Il » c'est Alain Rousset.

Le 5 mars étaient à l'hôtel de Région à Bordeaux : Victor Pachon, José Lavictoire, Pantxo Tellier et Pierre Recarte accompagné de deux représentants de sud Gironde, un du Lot et Garonne et un des Landes invités par le CADE.

Cette délégation a débattu pendant 2H15 sur la LGV.



Face à eux, Alain Rousset un peu nerveux et parfois emporté entouré de Bernard Uthurry, vice-président, responsable des transports, le directeur du pôle transport, Luc Federman et Arnaud Marques chargé de mission des grands projets. A peu près tous les aspects du projet ont été passés en revue, notre connaissance du dossier a été plus qu'appréciée. Nous avons mis plus d'une fois dans l'embarras nos interlocuteurs.

Ils nous entendus mais chacun est reparti avec ses convictions.

La conclusion pourrait se résumer dans ces deux phrases : pour Alain Rousset, « il faut penser à l'avenir sans l'insulter », pour nous : « il faut penser à l'avenir mais sans le violer, c'est à dire sans rien lui imposer »

A 23heures la délégation était de retour au bercail...