

## INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°44



# ***LGV NON AHT EZ***

### ➤ **Assemblée générale de Nivelle-Bidassoa**

Elle s'est tenue le samedi 7 mars 2015, salle Posta à Urrugne. Une soixantaine de personnes environ étaient présentes.

Il est procédé au renouvellement du conseil d'administration. Les administrateurs sortants se représentent mais Pantxo Tellier indique qu'il démissionne de son poste de président mais se représente comme administrateur. Un nouvel appel à candidature pour le renouvellement du Conseil d'administration est réitéré, aucun adhérent ne s'est porté candidat.

La réunion du conseil d'administration a eu le lundi 30 mars pour élire le bureau.

Le bilan moral est ensuite présenté par Pierre Recarte sous la forme d'un diaporama. Un compte-rendu détaillé de l'entrevue du 5 mars à Bordeaux avec le Président Rousset et des responsables du transport à la région Aquitaine est fait à l'assistance.

Puis est présenté un diaporama rappelant les différents rapports sur la grande vitesse ferroviaire et leurs conclusions totalement en inadéquation avec les arguments avancés par certains grands élus et décideurs.

Le trésorier présente ensuite le bilan financier qui révèle, après deux années déficitaires, un montant de recettes un peu supérieur aux dépenses grâce à la subvention municipale. Cependant, pour l'année 2015, les rentrées de cotisations se font avec retard. La perspective de devoir tenter divers recours en particulier contre l'utilité publique du projet doit inciter à constituer un fonds de réserve pour faire face aux frais de procédure.

Le président informe ensuite l'assistance des dernières données de l'observatoire des trafics et de l'enquête d'utilité publique de la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax qui s'est achevée début décembre 2014. Près de 20 000 contributions ont été adressées aux commissaires enquêteurs, à plus de 90% elles sont opposées au projet.

### ➤ **Cécile Duflot à Bayonne fustige les grands projets inutiles**

L'ancienne ministre est venue soutenir les candidats d'Europe Écologie- Les Verts aux élections départementales le 12 mars.

Elle avait symboliquement choisi la gare pour rencontrer militants, presse et passants. Au cœur de son propos, le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse. « Et plus généralement, les

grands projets inutiles », précise la personnalité écologiste. Tous ceux qui « mobilisent des deniers publics qui devraient être investis dans la transition écologique ».

Son argumentaire contre la LGV rencontre évidemment celui des anti fortement mobilisés au Pays basque : « La priorité, c'est d'agir sur les lignes existantes, pour y développer les transports des personnes comme du fret. »



Pierre Recarte l'a rencontrée à titre personnel pour lui présenter brièvement le projet GPSO et les arguments qui expliquent notre opposition. Il a rappelé l'hostilité des populations avant de lui remettre deux documents sur la LGV et son livre « Les Grandes Voraces »

### ➤ **Conférence de presse du 18 mars**

Nous avons restitué à la presse le positionnement sur la LGV des candidats aux départementales. Le CADE avait interrogé les candidats en posant ces deux simples questions :

Êtes-vous favorable à la construction de la LGV ?

Êtes-vous favorable à l'aménagement des voies ferroviaires existantes ?

Sur **82** binômes candidats, **54** ont répondu.

**28** n'ont pas répondu dont tous les candidats du FN (**13** binômes).

Sur les **54** réponses : **37** binômes sont opposés à la LGV

**3** binômes : l'un des candidats est opposé l'autre ne répond pas ou fait une réponse « ni pour ni contre le projet »

**13** binômes « ni pour ni contre le projet »

**1** binôme est favorable au projet

EH BAÏ s'exprime dans tous les cantons contre la LGV. Les candidats EELV sont opposés au projet.

Le Front de gauche et le PC au Pays basque ont adopté une position commune que nous avons classée jaune c'est-à-dire ni pour ni contre le projet. En revanche comme nous le verrons dans le Seignanx le binôme est contre le projet.

Quant aux autres partis politiques les réponses sont variables selon les cantons.



Le refus du projet de LGV s'installe davantage : Par rapport aux précédents scrutins, Le rejet du projet s'affirme au sein même du parti d'Alain Rousset. (Ecenarro, Aragon, et les candidats PS des cantons sur le tracé) Comme au niveau national avec les nombreux rapports hostiles aux constructions de LGV, le retournement du député Gilles Savary, et d'autres,

En conséquence :

Au premier tour, le CADE appelle à voter pour les candidat(e)s qui refusent la LGV et à sanctionner les autres. Au second tour : pas de consigne de vote.

- 400 millions d'euros de dette pour le tunnel TGV franco-espagnol côté méditerranée : qui va payer l'ardoise ?

Le nombre de trains entre Perpignan et Barcelone est très inférieur aux prévisions. Le consortium franco-espagnol TP Ferro, qui a construit le tunnel du Perthus, demande à renégocier la dette.



Le consortium, constitué à 50/50 par l'Espagnol ACS et le groupe français Eiffage, a pris la concession du tunnel en 2003. Depuis, sur la base de prévisions de trafic trop optimiste, la dette s'est creusée à hauteur de 400 millions d'euros. Les créanciers ont 4 mois pour trouver un accord d'étalement. A l'issue de ce délai légal, les Etats pourraient avoir à assumer l'infrastructure et l'amortissement du percement du tunnel.

*A l'observatoire on nous avait annoncé qu'on surveillerait de près l'évolution des trafics sur cette ligne car cela préfigurerait le trafic sur notre ligne lorsque l'interopérabilité à la frontière serait effective...C'est tout vu ! Comme par hasard les réunions de l'observatoire sont reportées sine die...*

- **Bonne surprise : avis défavorable de l'enquête d'utilité publique !!**

On attendait impatiemment le verdict des enquêteurs sur l'utilité publique des LGV Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse. Il est arrivé, le lendemain du 2<sup>ème</sup> tour des cantonales et ce sera **NON !**

Si les enquêteurs reconnaissent quelques aspects positifs, « *les insuffisances et faiblesses* » sont majeures : un gain de temps « *peu probant* » entre Bordeaux et Dax, « *une infrastructure lourde et coûteuse pour un service non garanti* » avec un « *financement public incertain* », et « *une rentabilité socio-économique insuffisante* », des « *alternatives à la grande vitesse insuffisamment explorées* », des impacts sur l'environnement « *insuffisamment pris en compte* » et sur la biodiversité « *plus importants que "faibles à négligeables"* » comme l'affirme RFF.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre serait effective après 10 ans « *mais le résultat demeure faible tant vis-à-vis du coût de l'infrastructure que des objectifs européens de réduction de 75%.* »

Quant au développement économique, il se « *concentrera autour des gares des deux métropoles et drainera l'emploi au détriment du développement local* ». Les 8000 emplois directs et indirects espérés ne sont selon les enquêteurs « *pas tous des emplois créés* » et « *pour la plupart non pérennes* ».



La commission d'enquête estime que « *les défenseurs du projet, ont semblé parfois, plus attachés aux retombées en termes d'image qu'à la pertinence économique et opérationnelle.* »

Un pavé dans la mare de Rousset et consorts qui n'ont pas tardé à réagir par un communiqué de presse où « *ils prennent acte avec regret de l'avis défavorable* », un avis qu'ils considèrent « *dans l'air du temps* ».

Ils reprennent en chœur toujours le même refrain. Ces grands élus « *entendent poursuivre leur action pour faire en sorte que le grand Sud-Ouest ne demeure pas abandonné par la grande vitesse ferroviaire indispensable à la compétitivité des territoires, aux entreprises, à l'industrie touristique et à la création d'emplois tout en étant le mode de transport le plus efficace pour concurrencer la route et lutter contre les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.* »

Comme à l'accoutumée, ils vont faire le siège du gouvernement, ils ont déjà sollicité une entrevue avec Alain Vidalies, le ministre des transports pour « *envisager avec lui les suites à donner à l'avis* »

**La suite de l'histoire :**

Le préfet de région va diffuser ce rapport à l'ensemble des communes où s'est déroulée l'enquête. Il sera tenu à disposition du public pendant un an. A la lecture de ce rapport SNCF-Réseau, le maître d'ouvrage devra formuler ses observations.

Après recueil de l'ensemble de ces éléments, le préfet transmettra au ministre chargé des transports le rapport de la commission d'enquête, ainsi que les observations du porteur de projet (SNCF-Réseau)

Le gouvernement dispose d'un délai de 18 mois après clôture de l'enquête publique, soit le 8 juin 2016 pour se prononcer, après avis du Conseil d'Etat sur la déclaration d'utilité publique du projet.

➤ **Avant la « visite au ministre des transports » Rousset va chercher l'appui d'Urkullu**

Lors de la réunion de l'euro-région Aquitaine-Euskadi, le lehendakari Urkullu a déclaré : « Le corridor ferroviaire atlantique est un projet prioritaire de l'Europe, une nécessité prioritaire pour Euskadi et l'Aquitaine ».



Cette déclaration fait suite à l'avis défavorable de l'enquête publique mais aussi à l'étude de la Fondation des études d'économie appliquée qui conclut qu'aucune ligne à grande vitesse en Espagne n'est rentable et qu'il faut cesser d'en construire de nouvelles.

Deux autres experts en économie, les professeurs Germà Bel et David Hoyos ont informé le parlement basque que la majorité des lignes ferroviaires à grande vitesse dans le monde sont déficitaires.

➤ **Y basque : EH Bildu se « fâche » après Urkullu**

Ces dernières semaines ont été rendues publiques des études de spécialistes affirmant que les lignes ferroviaires à grande vitesse ne sont pas rentables (voir ci-dessus)

EhH Bildu enfonce le clou en demandant à Urkullu de produire « s'il les a » les études de rentabilité sur lesquelles il s'appuie pour continuer la construction de l'Y basque. Selon les parlementaires de Bildu le projet de train à grande vitesse au Pays basque « n'est pas étayé sur des études rigoureuses mais sur des critères d'opportunisme et de propagande politique »

Les incertitudes qui planent sur les constructions de la LGV Bordeaux-Espagne et du tronçon Burgos-Vitoria font que l'Y basque va « de nulle part à n'importe où ». Tout cela fait que l'attitude d'Urkullu illustre parfaitement « la métaphore du conducteur qui roule à contre-sens sur l'autoroute tout en étant persuadé que les autres véhicules se sont trompés de direction ».



On ne connaît toujours pas les temps de parcours, les coûts d'exploitation, les prix des billets, le nombre de trains circulant sur cette infrastructure. Le gouvernement espagnol indique que les temps de parcours ne seront pas « beaucoup plus rapides que les actuelles connections par autobus ».

Les parlementaires EH Bildu considèrent « scandaleux qu'Urkullu continue de dilapider des millions d'euros pour un train à grande vitesse qui « ne transportera pas de marchandises, n'enlèvera pas des camions de la route, ne réduira pas les émissions de CO2, ne répondra pas aux besoins de la société. Ce n'est rien de plus qu'une absurdité et un gaspillage »

Ils préviennent Urkullu qu'ils ne se contenteront pas de l'argument habituel : « c'est un projet stratégique »

*Il est curieux de constater qu'Urkullu comme Rousset ne pouvant répondre aux arguments des opposants n'ont qu'une phrase à la bouche : « c'est un projet stratégique »...*

#### ➤ 4 avril : présence à la foire au jambon à Bayonne

Un petit cortège des associations opposées à la LGV a sillonné les quais et le marché de la foire au jambon distribuant de faux billets de 10€ « Non à la LGV » avant de se retrouver place Saint André pour un pot de l'amitié. Une façon de fêter une première victoire celle de l'avis négatif de la commission d'enquête d'utilité publique.



#### ➤ LGV vers Dax et Toulouse : le gouvernement décidera d'ici à la fin de l'été

Dans un communiqué Alain Rousset indique que la réunion au ministère des transports a été « positive et constructive », et qu'« une décision du gouvernement est attendue d'ici la fin de l'été ». A cette réunion participaient Martin Malvy, président du Conseil régional de Midi-

Pyrénées, Alain Juppé, président de Bordeaux Métropole, et Jean-Michel Lattes, premier adjoint au maire de Toulouse.



Les quatre élus ont rappelé au ministre Alain Vidalies que ne pas réaliser le GPSO « serait un scénario de l'inacceptable et du déclin », pour la région et que l'annulation du projet aurait des « conséquences dramatiques » avec « la saturation des voies existantes, les risques d'insécurité, le blocage à terme du corridor atlantique et les nuisances pour les populations riveraines ».

Les quatre élus ont donc demandé au gouvernement de donner un avis positif à la déclaration d'utilité publique.

***La politique des petits couloirs continue...***

### ➤ **Après le ministre, le président...**

Et ça continue !



Le président de Midi-Pyrénées, Martin Malvy a profité de la signature du contrat de plan Etat-région pour évoquer les menaces qui pèsent sur la ligne LGV Bordeaux-Toulouse. Il s'en est ému auprès du chef de l'Etat : « Vous me permettrez de vous dire l'intérêt majeur que nous portons au respect du calendrier pour la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse ».

François Hollande n'a pas esquivé : « Le maître d'ouvrage répondra avant l'été aux interrogations. Saisi le conseil d'Etat doit aussi s'exprimer. Puis le gouvernement prendra rapidement sa décision. Cet été », a assuré le Président.

***Les grandes manœuvres continuent !***

- **Après le ministre, le président, la recherche de soutiens, ils ne désarment pas...**



C'est au tour d'Alain Rousset de monter en ligne en organisant « une grande manifestation de soutien au GPSO » mais en ciblant bien ses invités, *c'est une interprétation de la « démocratie participative » version Rousset !*



Madame, Monsieur,

L'avis défavorable de la commission d'enquête publique pour les projets de lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax et les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse, a suscité un vif émoi. Or, le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest est **majeur**.

C'est ce projet d'aménagement qui façonnera nos territoires du XXI<sup>e</sup> siècle.

Pour que le grand Sud-Ouest ne demeure pas abandonné par la grande vitesse ferroviaire, indispensable à l'attractivité et à la compétitivité de nos territoires, je vous invite à participer à une grande manifestation de soutien au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest :

**Le jeudi 7 mai 2015 à 10h00 à l'Hôtel de Région**

**Mobilisons-nous tous ensemble!**

**Alain ROUSSET**



250 personnes, « le soit-disant gratin économique », était réuni autour des présidents des deux régions concernées par le GPSO. Un intense lobbying !

« *L'Aquitaine peut-elle rester en dehors du progrès ?* » demande Alain Rousset. Lequel réaffirme à la fois la **nécessité économique de la LGV** mais aussi – **conteste le rapport critique de la Cour des comptes sur la LGV – sa rentabilité.**

**Quel aplomb !**

« *Les centres d'affaires de Toulouse, Dax, Pau, Bayonne et bien sûr Bordeaux vont se développer si la LGV se fait* » assure André Delpont, expert économique du pôle Euratlantique.

**Ce n'est pas l'avis de Etienne Tête, conseiller régional Rhône-Alpes et spécialiste du dossier des transports :**

« L'expérience que j'ai des développements économiques locaux, c'est que souvent on déplace les emplois. C'est le cas d'Euratlantique à Bordeaux. Par ailleurs, l'expérience montre depuis les années 90 et le rapport de Dominique Bureau du CGEDD que, quand on relie deux villes par une liaison rapide, c'est la petite qui se vide pour la grande et non la grande qui remplit la petite. On déplace des emplois, mais on n'en crée pas forcément. Et je ne vois pas en quoi des gens se déplaçant un peu plus vite d'un endroit à l'autre générerait du développement économique pour les entreprises. »

### ➤ **La réponse des associations contre les LGV Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse**

Une délégation des associations et d'élus opposés se sont rassemblés, devant l'hôtel de Région, le même jour :

- pour rappeler l'avis défavorable
- pour alerter l'État qu'il prendrait un grave risque sur le plan démocratique s'il passait outre.
- pour porter la parole de tous ceux qui ne veulent pas de ce projet néfaste - pour demander que la priorité absolue soit enfin donnée à la modernisation des lignes existantes: Bordeaux-Toulouse, POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), Bordeaux-Espagne, Bordeaux-Mont de Marsan, ...



➤ **Le communiqué de presse du CADE co-signé par Nivelles Bidassoa**

**LGV GPSO : obstination n'est pas raison**

Nous, associations, réunies le jeudi 6 Mai 2015, déplorons que les promoteurs du projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne s'obstinent à soutenir un projet dont on sait qu'il est contraire à l'intérêt général et qu'il va contribuer à accélérer le déclin du transport ferroviaire.

**Les projets de LGV Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Dax sont de mauvais projets**

Les commissaires enquêteurs ont confirmé ce que nous disons depuis 10 années, à savoir que les projets de LGV Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax sont néfastes pour la collectivité et pour la pérennité des transports ferroviaires. Nous ne leur avons pas tenu la main, nous ne les avons pas soudoyés. Nous sommes loin d'avoir l'influence médiatique et la puissance financière de nos adversaires. Nos armes ont été la mobilisation sur le terrain, le démontage minutieux des mensonges et des manœuvres, l'explication patiente et approfondie des alternatives possibles.

Nous ne sommes pas reçus, dans les heures qui suivent un avis dans les bureaux des ministères.

Et pourtant, après les assises du ferroviaire, après les rapports Bianco et Auxiette, après le rapport Duron et le rapport de la Cour des comptes, les commissaires enquêteurs ont choisi aussi la voie de la sagesse.

En général, lorsque des commissaires enquêteurs donnent un avis favorable sur un projet, on nous explique aimablement qu'il faut tourner la page et se rendre à la raison. Ceux qui tiennent en général ces propos tentent aujourd'hui par tous les moyens de broyer les conclusions des commissaires enquêteurs. Quelle image indécente que de voir messieurs Rousset, Malvy et Juppé, main dans la main, reçus au ministère et ressortir radieux et pleins d'espoir en une décision favorable dans un délai beaucoup plus rapide qu'à l'accoutumée.

Ce n'est pas seulement que la décision des commissaires enquêteurs que l'on tente de broyer, c'est la démocratie.

**Quand Alain Rousset en appelle aux chefs d'entreprises :**

Demain 7 mai, le président socialiste de la Région organise une manifestation pour forcer la décision. Il en appelle à tous les chefs d'entreprise de la région et aux CCI. Sans doute invitera-t-il aussi avec insistance les salariés de la Région à se joindre à cette manifestation.

Nous tenons à rappeler que nous avons organisé :

- Quatre manifestations de plus de 12 000 personnes en Pays Basque (dont une de 15500 personnes précédées de 130 tracteurs.
- Deux manifestations totalisant 7000 personnes à Nérac.
- Deux manifestations de XXX personnes à Langon.
- Une vingtaine de référendums locaux dans des villages impactés avec une forte participation et des résultats de l'ordre de 92% contre le projet en moyenne.
- Une pétition arrêtée à plus de 23 000 signatures quand celle des pro LGV stagnait à 1600.
- Que les commissaires enquêteurs on noté une « déferlante » des opposants et une quasi absence des pro lors de l'enquête publique où près de 14 000 contributions ont été recensées dont 93% opposées au GPSO.

C'est à cette hauteur qu'il faudra juger du succès ou pas de la manifestation du 7 Mai.

### **Nos propositions**

Nous, associations, réaffirmons notre détermination à bloquer les projets de LGV au sud de Bordeaux et notre soutien à des solutions alternatives d'amélioration de l'offre ferroviaire vers Toulouse et vers l'Espagne.

Tout le monde peut se tromper, mais s'obstiner dans l'erreur est irresponsable et coupable...

#### ➤ **30 avril : rencontre avec les élus à Saint Pierre d'Irube**

Pantxo Tellier, Victor Pachon et José Lavictoire ont rencontré les élus représentant les trois communautés de communes opposés à la LGV. Une réunion qui a permis de faire le point sur la situation et surtout d'envisager les actions futures. Les élus veulent rencontrer la ministre Segolène Royal, des membres du conseil d'Etat, Guillaume Pepy le PDG de SNCF-Réseau, le maire d'Irun et le gouvernement basque. Une étude environnementale est en voie de finalisation.

En fonction de l'évolution de la situation des actions communes élus-associations ont été retenues.

#### ➤ **Entretien avec Alexis Arras chargé de mission du ministre des transports à Capbreton**

Après la réunion avec les élus, Pantxo Tellier et Pierre Recarte rencontraient avec une délégation des opposants landais à la LGV un chargé de mission du cabinet du ministre des transports Alain Vidalies. 1H15 d'entretien, beaucoup d'éléments échangés et semble-t-il beaucoup de « découvertes » pour ce jeune technocrate qui manifestement avait survolé le dossier.



Nous n'avons pas caché le risque énorme que prendrait le gouvernement à déclarer d'utilité publique un projet ayant reçu un avis défavorable de la commission d'enquête. L'opposition jusqu'à présent pacifique pourrait devenir plus agressive. Ce message a été écouté, sera-t-il entendu ? La réponse, à la fin de l'été...

➤ **Le gouvernement renonce à l'autoroute ferroviaire entre Tarnos et Dourges**

Le secrétaire d'Etat aux Transports Alain Vidalies a annoncé le 30 avril que le gouvernement renonçait à l'autoroute ferroviaire entre Dourges, dans le Pas-de-Calais, et Tarnos, dans les Landes. Ce projet devait voir le jour en janvier 2016 et transporter 85.000 poids lourds par an.



« L'Etat ne va pas signer ce contrat pour la mise en œuvre de l'autoroute ferroviaire », a déclaré M. Vidalies à la radio France Bleu Gascogne, expliquant que « l'équilibre total de ce dossier a amené à constater qu'il y avait des conséquences pour les populations, que ce projet n'était pas financièrement équilibré, qu'il y avait un gros risque pour l'Etat ».

Ce dossier avait reçu un avis négatif du Conseil général de l'investissement, qui est un organisme d'Etat, qui constatait que ce projet supposait 375 millions d'euros de financement public, principalement de l'Etat et de Réseau ferré de France.

Nous étions opposés à ce projet qui voulait faire monter des camions sur les trains alors que le transport par containers nous paraissait la solution la plus logique et la moins onéreuse.

*Quand les caisses sont vides, les ministres se rendent à la raison...*

➤ **Des nouvelles qui devraient inquiéter les décideurs et le « monomaniac de la LGV » Alain Rousset...**

► Le concessionnaire du tronçon de Ligne à Grande Vitesse Perpignan-Figueras, sur l'axe Paris-Barcelone, est menacé de cessation de paiements.

**La raison : un manque de trafic !**

Il réclame 34 millions d'euros à la France et à l'Espagne, mais le gouvernement espagnol refuse de fournir son aide. Mais plus globalement, son endettement s'élève à 428 millions d'euros !

► Lisea (Vinci) concessionnaire de la future ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, est engagé dans un bras de fer avec la SNCF. L'opérateur ferroviaire juge exorbitants les péages qu'il devra acquitter et excessif le nombre de trains prévus à la circulation.

► La Cour des comptes espagnole estime que « les modes de financement des lignes ferroviaires à grande vitesse engendrent une importante incertitude sur la soutenabilité économique à long terme de ces infrastructures, compte-tenu du niveau élevé de l'endettement ».

*Alors les sourds et les aveugles, ouvrez vos yeux et vos oreilles !*