

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°51



LGV NON AHT EZ

➤ Espagne : 82 M€ détournés des travaux d'une LGV. Bilan : 14 arrestations

Quatorze personnes ont été arrêtées en Espagne dans le cadre d'une enquête sur des surfacturations dépassant 82 millions d'euros pour des travaux à Barcelone liés à une ligne ferroviaire à grande vitesse.



Les personnes arrêtées sont « des employés des entités qui ont joué un rôle significatif dans l'exécution et la certification des ouvrages qui font l'objet de l'enquête », selon le communiqué du parquet.

L'enquête a été ouverte après une plainte déposée par le président d'ADIF (l'équivalent de SNCF Réseau en France). La surfacturation, de plus de 82 millions d'euros, aurait servi à enrichir illégalement des sous-traitants.

Déjà en 2014 une dizaine d'arrestations avait eu lieu, dans le cadre d'une enquête pour corruption et une surfacturation présumée d'environ six millions d'euros sur cette la même ligne. L'enquête portait sur des détournements de fonds publics, corruption et faux documents lors de la construction de la LGV entre Saragosse-Barcelone et la frontière française entre 2008 et 2012.

➤ **Nivelle-Bidassoa monte en ligne avec le CADE pour dénoncer les décharges sauvages**

Le 28 juin dernier, le Cade et Nivelles-Bidassoa ont tenu une conférence de presse pour dénoncer la prolifération des décharges illégales.

Un véritable « système mafieux » s'est mis en place. Ces décharges apparaissent du jour au lendemain et naissent le plus souvent la nuit, à l'abri des regards indiscrets.



Elles contiennent principalement des gravats de chantiers du bâtiment tels que du plâtre, du goudron, du ciment, ou encore des bonbonnes de gaz. Pour la seule année 2015, 748 décharges sauvages ont été répertoriées par le département. Sur la partie littorale du Pays basque, la commune de St Pée sur Nivelles détient le record avec pas moins de huit décharges illégales.

Pour lutter contre ce fléau nous proposons :

- d'alerter tous les services de l'Etat concernés afin de faire cesser les infractions aux réglementations en vigueur.
- la création de plusieurs installations de stockage des déchets inertes (ISDI) dans un rayon de moins de 15 km, gérées par le Conseil départemental, pour éviter « des petits arrangements entre amis ». Les tarifs d'accès devraient être attractifs pour éviter la transformation de zones agricoles en décharges sauvages.
- de sensibiliser les agriculteurs qui, en acceptant de transformer une partie de leurs terres en décharges pour une poignée d'euros, polluent leurs terrains et ceux avoisinants, et seront toujours tenus pour responsables devant la juridiction environnementale en cas de litige.

➤ **Même pendant l'été les affaires continuent : Rousset, Juppé et consorts chez Vidalies**

« On sait depuis des années qu'il y a un problème sur le financement de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) et on ne peut que constater l'échec du financement pour l'axe LGV Tours-Bordeaux puisqu'il manque 700 millions d'euros. Pour Bordeaux-Toulouse, je ne peux que me féliciter que le dossier du financement soit enfin ouvert », avoue Jean-Luc Moudenc, le maire de Toulouse.

Le 12 juillet, le secrétaire d'État aux Transports, Alain Vidalies, réunissait les élus des métropoles et des régions concernées par le projet, et donc par son financement : Jean-Luc Moudenc et Alain Juppé d'un côté, Alain Rousset et Carole Delga de l'autre.



L'objet : affiner les modalités de travail d'une mission chargée de faire des propositions sur le montage financier pour le projet GPSO.

L'objectif : proposer un modèle financier soutenable intégrant des évolutions récentes, telles que le plan Juncker et son véhicule financier, le Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS), opéré par la Banque européenne d'investissement (BEI) ; ou encore le modèle de la Société du Grand Paris avec des collectivités qui perçoivent des recettes dédiées leur permettant de recourir à des emprunts de très long terme et l'intervention de fonds souverains.

Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse, propose comme piste un emprunt sur le long terme, sur 40 ou 50 ans.

Rien que cela.

Endettez les générations futures ne paraît pas être un problème pour ces élus !

L'accélération du dossier du financement est cruciale. L'objectif est en effet de mettre sur les rails le projet de ligne LGV Bordeaux-Toulouse dans la foulée de la mise en service de la liaison Tours-Bordeaux à l'été 2017.

Alain Vidalies veut un accord pour mars 2017.

Une convention de financement entre les partenaires devrait être signée à cette date, mais elle ne concernerait que les études d'avant-projet détaillé et l'action foncière.

Au-delà, c'est encore le grand flou. « Nous allons devoir être imaginatifs, mais il nous faut avancer sans tabous », a indiqué Virginie Calmels. « Le gouvernement veut avancer mais nous ne voulons plus de partenariat public-privé classique », a dit Alain Rousset.

Soit le projet est supporté complètement par des fonds publics, mais personne ne voit aujourd'hui comment. Soit il est porté par le privé à 100 %, mais cela induirait un coût de péage exorbitant. Le financement sera probablement mixte. À la mission de dire dans quelles proportions.

➤ **Les Régions « Nouvelle Aquitaine » et « Occitanie » participeront au financement des études complémentaires et des expropriations pour les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax**

Selon un communiqué du secrétariat d'Etat aux Transports, la rencontre du 12 juillet qui réunissait Alain Rousset, Carole Delga, Jean-Luc Moudenc et Virginie Calmels (représentant A. Juppé) a permis aux collectivités et à l'Etat de « s'accorder sur les grands principes de la mission de financement »

Sur la méthode de travail, « l'objectif convenu est la signature d'un protocole financier pour la réalisation des lignes nouvelles, et d'une convention de financement entre les partenaires pour les études d'avant-projet détaillé et l'action foncière au printemps 2017. »

Concrètement, il a par ailleurs d'ores et déjà été convenu, de la mise au point d'une convention d'initialisation d'un montant de 45 M€, pour la poursuite des études et l'engagement des acquisitions foncières. « L'Etat et les collectivités locales présentes lors de cette réunion participeront à hauteur de 50/50 au financement de cette convention », précise le communiqué.

Quelques rappels...



Certes nous ne savons, comme le disait Henri Queuille que « les promesses n'engagent que ceux qui les écoutent »

➤ Le 6^{ème} Forum européen contre les GP2I : un succès

Le 6^{ème} Forum européen contre les grands projets inutiles imposés (GP2I) s'est tenu à Bayonne du 15 au 17 juillet. Durant trois jours, 200 militants représentant plus de 40 collectifs et associations en provenance du Royaume-Uni, d'Allemagne, d'Italie, d'Espagne, d'Hegoalde et de l'Hexagone se sont retrouvés autour d'ateliers et de conférences plénières pour débattre sur des projets inutiles, imposés et contestés. 80 bénévoles pour faire de ce Forum un succès.



Quatre grands conférenciers se sont succédé dans ce forum :

- **Mireille Fanon-Mendès France**, experte au Conseil des droits de l'homme de l'ONU a présenté la sentence du Tribunal Permanent des Peuples relative aux GP2i
- **Julien Milanesi**, économiste, chercheur et maître de conférence à l'université de Toulouse sur le thème : « GP2i : l'intérêt général en crise »
- **Jon Palais**, militant climat à Bizi, sur le sujet « Changement climatique : Que faire après la COP21 ? »
- Enfin **Maxime Combes**, économiste « GP2i et changement climatique »



Et des ateliers de réflexion et des soirées festives. Ce forum a été l'occasion de débattre de nos pratiques, de nos actions et de renforcer la convergence de nos luttes.

➤ **LGV Tours-Bordeaux : Les Pyrénées atlantiques ne veulent plus mettre la main à la poche**

Le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, l'ACBA et l'agglomération de Pau font cause commune pour refuser de verser le solde de leur part de financement de LGV Tours-Bordeaux.

Les présidents de ces trois collectivités territoriales, Jean-Jacques Lasserre, Claude Olive et François Bayrou, annoncent qu'ils refusent de payer un investissement « dont leurs collectivités ne bénéficieront pas ». dénonçant « le défaut d'égalité de traitement de paiement entre les collectivités » et menaçant de contester, par voie judiciaire, les engagements pris il y a cinq ans,

Le montant total, de ces engagements s'élève à plus de 120 millions d'euros pour les trois collectivités.

Si des TGV desservent bien différentes gares des Pyrénées-Atlantiques, ils circuleront sur des lignes classiques au sud de Bordeaux même après la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux Dans ces conditions, les trois présidents estiment donc « qu'il serait scandaleux de devoir payer pour une ligne qu'on ne verra qu'aux calendes grecques dans notre département. »



Faisons les comptes...

L'ACBA engagée à hauteur de 25 millions d'euros a déjà payé 9,2 millions d'euros et suspendu sa participation en 2012. .

Le département des Pyrénées-Atlantiques, lui, est engagé pour 80 millions d'euros mais a déjà versé 35 millions d'euros. Pour Jean-Jacques Lasserre, « le plus scandaleux demeure la traversée de Poitou-Charentes qui sera servie intégralement par la LGV, dont l'ancienne présidente est Ségolène Royal, et qui ne versera pas un centime ».

Quant à l'agglomération de Pau, elle a déjà versé 11 millions d'euros sur les 21 millions, demandés

Total : manqueront 70,8 millions d'euros au pot !

Rappelons qu'Alain Rousset avait déclaré que la Région se substituerait aux collectivités défaillantes...

- **Une cascade de recours contre la DUP des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax**

Après les deux recours au tribunal administratif pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, ce sont quatre recours qui ont été déposés au Conseil d'Etat.

Parmi les requérants : la SEPANSO Gironde, les Amis de la Terre des Landes, un recours en provenance du monde agricole (les syndicats viticoles des Graves et de Pessac-Léognan, six châteaux de l'appellation Sauternes et Barsac, le syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest, la Fédération départementale des chasseurs et la FDSEA de la Gironde) et un dernier déposé par quinzaine d'associations de défense de l'environnement du Lot et Garonne, des collectivités et des élus de Gironde, du Lot-et-Garonne, du Tarn-et-Garonne et de Haute-Garonne.



Nivelle-Bidassoa a participé activement avec la CADE à la rédaction du recours des Amis des Landes qui sera défendu par Me Cofflard, avocat au Barreau de Paris.

Tous attaquent la même chose : la Déclaration d'utilité publique (DUP) du GPSO (Grand projet du Sud-Ouest).

Il est dénoncé : « *l'absence d'informations précises sur le mode de financement lors de l'enquête publique et le détournement de procédure du gestionnaire de réseau qui a fractionné les travaux GPSO en trois tranches distinctes au lieu d'un décret unique portant sur le projet en entier* ». Les associations pointent également « *le coût financier d'une opération non maîtrisée par SNCF Réseau, une rentabilité très insuffisante, de nombreuses et importantes nuisances sur l'environnement, les cultures, le vignoble et la qualité de vie des riverains* ».

Les résultats sont attendus dans un an à un an et demi...

- **Et une de plus : Alain Vidalies va approuver le tracé de la LGV Montpellier-Perpignan, l'ARAFER voit rouge...**

Alors que le secrétaire d'État aux Transports demande à SNCF Réseau de préparer pour l'hiver prochain l'enquête publique concernant le projet de LGV Montpellier-Perpignan, l'Arafer s'inquiète.

"*Il y a un financement européen,* » déclare A. Vidalies. En fait la Commission européenne va payer 50% des études préalables soit 11,5 millions d'euros pour un projet de plus de 5,5 milliards d'euros !

Pierre Cardo, le président de l'ARAFER (l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières) chargé de contrôler la « trajectoire financière » de la SNCF constate que l'État ne fait rien pour limiter la dette de l'entreprise ferroviaire(50Md€).



« Je rappelle que la réforme ferroviaire est censée dégager 500 millions d'euros d'économies pour le nouveau groupe SNCF, mais je constate qu'en 2015, l'endettement de SNCF Réseau a augmenté de 3 milliards d'euros, pointe Pierre Cardo. Et avec la cohorte de LGV programmées après les quatre qui sont en cours d'achèvement, cela ne va pas s'arranger.

Et le patron de l'ARAFER de conclure : *« SNCF Réseau est la victime expiatoire de la réforme ferroviaire, on lui demande une chose et son contraire ».*

➤ **Pour la Cour des comptes, l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de France) est une « quasi-coquille vide »**

Dans un référé rendu public le 29 août, la Cour des comptes considère que cette agence de l'Etat chargée de financer les infrastructures de transports évolue *« sans feuille de route ni marge de manœuvre »*. Elle insiste sur *« la nécessité d'une maîtrise de la trajectoire de financement des infrastructures de transport »*. **Les opposants aux LGV le demandent, la Cour des comptes aussi...** Pis, les magistrats financiers jugent que *« les engagements financiers pris par l'Afitf ne font l'objet d'aucun plafonnement en loi de finances et échappent à la norme d'évolution des dépenses de l'Etat »*.



Ils considèrent que *« contrairement à la vocation initiale de l'opérateur, le financement pluriannuel des infrastructures de transport ne fait d'ailleurs l'objet d'aucune programmation »*. Il en résulte donc selon elle *« une déconnexion entre les engagements pris et les moyens réels de l'AFITF »*.

La Cour alerte ainsi sur les perspectives de financement des infrastructures de transport pour l'équilibre futur des finances publiques. Fin 2015, les restes à payer de l'agence s'élevaient à 11,9 milliards d'euros et ses dettes à 700 millions d'euros. En l'état des engagements déjà pris, les magistrats estiment que la trajectoire de dépenses de l'agence conduirait à une insuffisance cumulée de financement de 600 millions d'euros à l'horizon 2019.

La Cour des comptes propose d'abord de « *définir des priorités de projets à venir, notamment au regard de leur rentabilité socio-économique, et de réduire considérablement les engagements nouveaux* »

Une mise en garde de plus, combien de temps encore l'Etat restera-t-il sourd ?

➤ **Les travaux de l'Y basque dans l'impasse**

Dix ans se sont écoulés depuis la présentation en 2006 du tracé du Y basque par le Gouvernement de la communauté autonome basque (CAB). Ce devait être l'outil majeur de progrès pour les provinces basques. D'abord prévu pour 2010, l'avenir du projet paraît incertain. La question de savoir quel sera l'avenir des travaux engagés se pose réellement.

Après avoir dépensé plus de 3 milliards d'euros, le tracé de la ligne à grande vitesse peine à avancer. Et pour cause, faute de financement, il est désormais difficile d'établir une date butoir.



Dès 2004, bien avant le début des travaux, le rapport établi par l'universitaire et Docteur en science économique Roberto Bermejo, tire la sonnette d'alarme et dénonce l'aberration du projet d'Y basque. Selon l'économiste, « *le projet est économiquement inadapté, non seulement par rapport à son coût prohibitif, mais aussi parce qu'il ne favorise pas le développement économique du territoire et l'administration publique devra financer le déficit de l'exploitation de la LGV* ». De plus, il considère que l'Y basque « *est socialement inadapté, parce qu'il répond exclusivement aux besoins de mobilité d'une catégorie sociale ayant un grand pouvoir d'achat. Il est néfaste d'un point de vue environnemental, car les effets de la construction d'une nouvelle infrastructure de 198 kilomètres (tunnels, viaducs, ...) seront irréversibles. Il est également inadapté du point de vue de la cohésion territoriale, car tout en rapprochant les capitales, il éloigne les territoires isolés de l'intérieur des terres* ».

On retrouve un peu les arguments des opposants repris par la commission d'enquête pour le projet GPSO côté français.

En ce qui concerne la connexion à la péninsule ibérique (Burgos-Vitoria), les travaux sont à l'arrêt depuis fort longtemps. Il se pourrait donc que le Y basque voit le jour dépourvu d'une ouverture vers le Sud.

A ce jour, 60 % des travaux de l'Y ont été réalisés, avec un investissement de plus de 3 milliards d'euros. Mais des obstacles entravent la poursuite des travaux. Les tronçons qui devaient être pris en charge par le gouvernement espagnol sont à l'arrêt, par manque de financement. C'est le cas du chantier de Bergara, où les entrepreneurs ont décidé de se retirer

du chantier. Les chantiers qui progressent le plus se trouvent en Gipuzkoa, puisque c'est la CAB qui fait la banque pour le gouvernement espagnol, en décomptant l'argent investi du montant versé chaque année (via le Cupo) à l'Etat espagnol.

Sans cesse repoussée, il est quasiment impossible d'établir avec certitude la date de la fin des travaux. Les difficultés techniques, politiques et financières pourraient repousser la date butoir jusqu'en 2025. En ce qui concerne le tronçon navarrais et la connexion vers la péninsule ibérique il est plus hasardeux d'établir une date, tant le projet est en suspens.

Selon le rapport qui vient d'être publié par les universitaires David Hoyos et Germà Bel sur l'évaluation économique du projet de Y basque, le projet n'est pas financièrement viable et il n'est pas non plus socialement rentable. Si la ligne Paris-Lyon a une fréquentation de 59 000 passagers par kilomètre, et celle de Madrid-Séville de 14 000 passagers, celle du Y basque devrait à peine atteindre les 6 000 passagers.

Prenant en considération le déficit abyssal des réseaux ferrés espagnols (plus de 15 milliards d'euros), D. Hoyos et G. Bel prédisent une charge financière considérable pour les habitants de la CAB sur plusieurs générations, de l'argent public qui ne pourra pas être investi ailleurs.

Si vous voulez en savoir plus ► lire : [l'article de Mediabask](#)

➤ **Peut-on faire confiance à Alain Rousset ?... NON !**

Dans l'émission « Dimanche en Politique » de FR3 Limousin du 11 septembre, le président de Nouvelle Aquitaine Alain Rousset est notamment revenu sur le très épineux dossier de la LGV Limoges-Poitiers.

« *Aujourd'hui, il n'y a pas de montage financier sérieux concernant la LGV* », a-t-il expliqué et à la question: « *s'il y en avait un, vous y participeriez ?* », il a répondu: « *évidemment, je l'ai fait, déjà !* » => [voir sa déclaration](#)



Sur le même plateau de FR3 Limousin, le 6 décembre 2015, lors de la soirée spéciale consacrée aux élections régionale, Alain Rousset déclarait que **la Région n'avait pas vocation à financer les LGV**. Et ce pour 3 raisons :

1. L'Etat doit réinventer un système de financement sur les infrastructures
2. Les efforts sont à fournir en priorité sur les transports du quotidien et pouvoir mettre Limoges à 2h de Bordeaux
3. Les ressources sont extrêmement restreintes et les priorités doivent être portées sur l'emploi et le développement économique

Cette déclaration a constitué la base de l'accord électoral entre les Verts et les Socialistes pour le 2^{ème} tour. => [voir l'émission](#)

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo

