

## INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°52



# **LGV NON AHT EZ**

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo

### ➤ **LGV Perpignan-Figueras : TP Ferro en faillite**

Le groupe TP Ferro, concessionnaire de la LGV Perpignan-Figueras, a été mis en liquidation judiciaire. Cette société contrôlée Eiffage et l'espagnol ACS, qui n'a pas pu honorer sa dette qui s'élève à 557,2 millions d'euros, dont 391,5 millions envers les prêteurs. C'est l'histoire d'un fiasco ferroviaire : 10 ans pour faire 40 kilomètres et une mauvaise publicité pour le partenariat public privé (PPP).

L'ensemble du personnel de TP Ferro et toutes les activités seront repris et portés par une nouvelle société qui sera formée en commun par SNCF Réseau et ADIF (gestionnaire public du réseau espagnol). La France et l'Espagne devront assumer désormais la charge de la dette !



### ***Petit retour en arrière***

En 2003, TP Ferro décroche une concession de 50 ans pour la construction et l'exploitation de la ligne à grande vitesse entre Perpignan et Figueras (44 km), présentée comme le maillon transfrontalier de la LGV Paris-Barcelone.

Après cinq ans de travaux, que TP Ferro livre le chantier pour un coût de 1,2 milliard d'euros mais il ne débouche... sur rien.

En effet la ligne existe bien côté français (même si elle n'est pas encore à grande vitesse) mais côté espagnol, le tronçon Figueras-Barcelone n'existe pas ! Il faudra attendre fin 2013 pour que la section espagnole soit raccordée au réseau grande vitesse ibérique.

Jusque-là il n'y a pas de ligne, donc pas de trafic et donc pas de recette ! Pour ce retard, TP Ferro a été indemnisé à hauteur de 132 millions d'euros et la concession allongée de trois ans, à 53 ans.

Mais la situation ne s'est pas améliorée après la mise en service de la section concédée. De fait, les trafics fret ne sont pas à la hauteur des attentes et les trafics voyageurs sont inférieurs de moitié à ce qui était prévu dans le contrat.

➤ **Bordeaux veut créer des milliers d'emplois avec l'arrivée de la LGV**

La ville souhaite attirer de nouvelles entreprises en vantant les mérites de la future ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Paris...



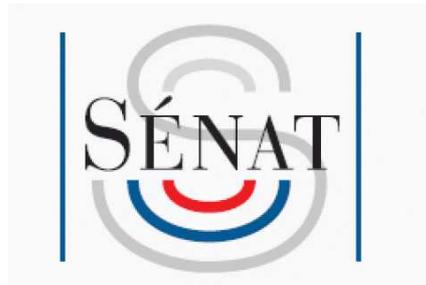
Les principaux bâtiments qui se construisent autour de la gare doivent « *permettre aux acteurs économiques de se mobiliser* » rappelle Virginie Calmels. D'ici 2019, 4.500 emplois vont être créés grâce à ce projet. De grandes sociétés (LISEA, BNP Paribas, Engie, Fayat ou encore Orange) comptent rapidement s'y installer. L'adjointe à la mairie de Bordeaux insiste sur le fait qu'il ne « faut pas que des transferts d'emplois mais aussi des créations ». L'objectif final est de créer 100.000 emplois d'ici 2030.

Si la LGV peut jouer le rôle de catalyseur, Virginie Calmels a justement souligné que « son effet ne suffit pas » pour atteindre les objectifs de créations d'emplois.

➤ **Préconisations d'un rapport du Sénat : pour les 15 ans à venir, régénérer les réseaux existants et « geler » les LGV**

Rendu public le 29 septembre, le rapport d'un groupe de travail sénatorial sur les infrastructures de transport appelle à donner la priorité à la maintenance et à la régénération des réseaux existants. Il préconise davantage de rigueur dans la sélection des nouveaux projets, en particulier pour les lignes ferroviaires à grande vitesse.

L'Etat doit « *geler pendant une quinzaine d'années le financement des nouveaux projets de lignes à grande vitesse* » (LGV) pour « *donner la priorité à la modernisation des réseaux existants* », estime le rapport sénatorial. « *A l'heure où l'argent public est très rare, les grands projets d'infrastructure de transport doivent être sélectionnés avec la plus grande rigueur* », peut-on lire dans le document produit par un groupe de travail de huit sénateurs de droite et de gauche mis en place en février dernier par la commission des finances du Sénat.



Pour les rapporteurs, les projets de LGV reliant Bordeaux à Toulouse et Dax, Poitiers à Limoges et Montpellier à Perpignan « *apparaissent comme des investissements excessifs* » et leur construction « *mérite d'être différée, à tout le moins pendant une quinzaine d'années* ». Ce gel doit être mis à profit pour « *investir massivement* » dans le renouvellement du réseau ferroviaire. L'Etat et la SNCF y consacrent actuellement 2,5 milliards par an et il serait « *indispensable de dégager 1 à 2 milliards supplémentaires* » chaque année.

Plus globalement, les crédits consacrés aux rails, routes et canaux sont jugés « *insuffisants pour faire face aux engagements souscrits* ». L'Agence de financement des infrastructures de transports (AFITF) aura ainsi besoin d'une « *nette augmentation de ses ressources dès les prochains exercices budgétaires* » pour qu'elle puisse faire face à ses engagements.

Les sénateurs proposent aussi de « *concevoir une nouvelle forme d'écotaxe* ».

De manière générale, les sénateurs souhaitent que **les enjeux financiers soient mieux pris en compte aux stades de la programmation et de l'évaluation**.

Selon eux, il faudrait adopter au début de chaque législature une loi de programmation des infrastructures de transport établissant une liste hiérarchisée des grands projets et une programmation financière pluriannuelle.

***Un pavé de plus dans le jardin du gouvernement et d'Alain Vidalies***

➤ **SNCF Réseau (ex RFF) ne financera plus les LGV !**

Sacrée surprise ! Accusé ces dernières semaines d'incohérence et d'absence de vision vis-à-vis de la situation financière préoccupante de SNCF Réseau (44 milliards d'euros de dette à fin juin 2016) l'État a sorti sa botte secrète.

Pas de désendettement de SNCF Réseau, mais pas de nouvel endettement causé par les futures LGV. Alain Vidalies a annoncé cette nouvelle règle devant les sénateurs le 5 octobre 2016 : « *On ne fait plus financer par Réseau (...) la construction de lignes nouvelles* »

Quid des LGV en gestation ? "*Soit on trouvera une autre solution, soit ça ne se fera pas*", a-t-il insisté. Ce changement de pied majeur devrait avoir des conséquences importantes sur les prochains projets, et notamment sur la poursuite de la LGV au-delà de Bordeaux. "*En clair, ce n'est pas Réseau qui va financer GPSO*", le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest, censé relier Bordeaux à Toulouse en 2024 et à Dax en 2027.



Le rythme de réalisation de ces branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax pourrait ainsi être ralenti. Le gouvernement - rejoint par la commission des finances du Sénat - utilise l'arme financière pour mettre en pratique son objectif : lever le pied en matière de LGV au profit de la maintenance du réseau existant.

Cela signifie également que les collectivités locales vont devoir faire davantage d'efforts financiers si elles veulent obtenir leur ligne, alors que plusieurs d'entre elles ont finalement fait défection dans le cofinancement de Tours-Bordeaux.

*Vidalies s'est fait un peu secouer par les sénateurs lors de son audition...*

### ➤ **Conférence de presse du 5 octobre**

Avec le CADE nous avons à nouveau convoqué la presse pour faire le point après la trêve des vacances. De nombreux journalistes se sont déplacés attirés par les thèmes proposés !

Tout d'abord nous avons révélé le contenu du recours déposé au Conseil d'Etat par le Amis de la Terre des Landes auquel nous avons activement participé. Il faudra compter un à un an et demi avant d'en savoir plus.



« L'actualité nous donne raison » avons-nous affirmé aux journalistes en s'appuyant sur plusieurs faits. Tout d'abord un rapport remis le 29 septembre, huit sénateurs « de gauche et de droite » préconisent « de geler des lignes à grande vitesse pendant quinze ans ». L'objectif : recentrer les forces et les investissements sur l'existant et remettre à niveau le réseau vieillissant.

Le 10 juin, un référé de la Cour des comptes envoyé au Premier ministre s'interrogeait sur les actions de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIFT) essentiellement approvisionnée par voie de taxes. Un « opérateur sans feuille de route », dont les comptes sont dans le rouge : 11,86 milliards d'euros de restes à payer et 746 millions

d'euros de dettes. Une situation que le tunnel ferroviaire Lyon-Turin et le canal Seine-Nord en projet viendront plomber davantage. Entre autres conclusions, la Cour conseille au gouvernement de définir les priorités des projets à venir, notamment au regard de leur rentabilité socio-économique, et de réduire considérablement les engagements nouveaux.

Le risque de saturation de la ligne Bordeaux-Espagne à l'horizon 2020 avancé par les promoteurs du projet s'éloigne de plus en plus.

Sur la base des données de la SNCF : entre 2011 et 2015, le nombre de passagers a en moyenne baissé de 6,5 % dans les principales gares du Pays Basque (93 112 de moins). Depuis 2006, le nombre de passagers montés et descendus en gare a chuté de 21 % à Bayonne, 26,5 % à Biarritz et 16 % à Saint-Jean-de-Luz.

Lors du débat public en 2006, les projections tablaient sur le passage de 275 trains quotidiens en sortie de Bayonne pour 100 à l'époque, marchandises et voyageurs compris. Qu'en est-il aujourd'hui ?

En juillet 2014 la DREAL fournissant les données à l'Observatoire des trafics reconnaissait compter deux fois le passage de 39 trains quotidiens (soit 14 561 de plus à l'année). Ce double comptage est déjà à l'œuvre pour les chiffres de 2006, 2011 et 2012.

Cela prouve que le critère principal pour juger d'une éventuelle saturation du réseau se base sur des chiffres faux.

### ➤ **François Hollande relance le projet de LGV Poitiers-Limoges**

Le président de la République, François Hollande, a relancé le 8 octobre à Brive le projet de LGV entre Poitiers et Limoges, lors de son déplacement en Corrèze.



Lors d'un discours à la CCI, il a déclaré : « *Il ne faut pas perdre l'idée de la LGV. Le ministre des Transports a ouvert une consultation et va nommer très rapidement une autorité pour remettre l'ensemble du sujet au clair et pour que nous puissions présenter une solution* »

Rappelons que le Conseil d'État avait annulé en avril le décret de 2015 déclarant d'utilité publique la LGV Poitiers-Limoges, invoquant des « *insuffisances* » de l'évaluation économique et sociale, et des inconvénients qui « *l'emportent* » sur les avantages.

François Hollande pense qu'il faut « *essayer de tenir compte des arguments du Conseil d'Etat car le poids financier paraissait exorbitant par rapport à la rentabilité.* » avant d'ajouter le plus sérieusement du monde : « *Si on fait une infrastructure, ce n'est pas toujours pour qu'elle soit rentable financièrement. C'est aussi parce qu'elle obéit à une logique d'aménagement du territoire* »

***Inconscience ou pas ?***

***Cela en tout cas ressemble au chant du cygne...***

## ➤ **Financement de la LGV GPSO : Alain Rousset joue à cache-cache avec ses alliés Verts**

Neuf mois après leur entrée dans la majorité d'Alain Rousset au sein du conseil régional, les élus écologistes font un premier bilan. Nicolas Thierry, vice-président à la biodiversité, déclare au quotidien Sud-Ouest que le « pari de la majorité » s'avère à leurs yeux réussi.

### **LGV, la ligne de démarcation**

*« Notre accord stipule que pas un euro de la Région ne doit être dépensé en faveur de ce projet. Pour le reste, nous sommes en démocratie et rien n'empêche Alain Rousset de défendre ce projet que nous combattons et de chercher un autre financement pour sa réalisation à laquelle nous nous opposerons »* rappelle l'élus Vert.



Un accord mis à mal quelques jours plus tard.

La séance plénière du Conseil Régional du 24 octobre comporte à son ordre du jour le vote de la Décision Modificative (DM) du budget 2016. Quelques jours auparavant à la réception des documents, les élu-es écologistes constatent la présence dans le chapitre « Transports » d'une nouvelle ligne budgétaire fléchée sur le financement des études et des acquisitions foncières pour les LGV GPSO, d'un montant de 5,6 M€. Alain Rousset s'est bien tenu d'en informer au préalable ses alliés verts.

### **Premier coup de canif**

L'apparition de cette ligne, absente dans le budget primitif, est secondaire à l'accord de principe conclu le 12 juillet par les présidents des Régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie et les Métropoles de Bordeaux et Toulouse avec et sous l'impulsion d'Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat aux Transports. Cet accord vise à poursuivre les études et les acquisitions foncières pour la GPSO après la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) signée par le gouvernement en juin dernier. Une preuve pour nous que tel un rouleau compresseur, le projet continue d'avancer...

Cet accord n'a été soumis, à aucun moment, à l'approbation des assemblées plénières des collectivités concernées, dont le Conseil Régional, sous forme de délibérations. Alain Rousset s'appropriait cependant, en catimini, à faire voter cette ligne budgétaire de 5,6 M€ dans la Décision Modificative. Curieuse conception des pratiques démocratiques !

La coordination inter-régionale des associations opposées à la LGV à laquelle appartient le CADE a adressé un courrier à chaque conseiller régional rappelant *« qu'aucune piste de financement sérieuse n'apparaît à l'horizon pour financer le moindre début des travaux »* et que ce projet faisait l'objet de 6 recours en annulation déposés au Conseil d'Etat.

« En ces temps de disette budgétaire, et d'augmentation sensible et continue des taxes locales, les citoyens comprendraient mal la nécessité pour la Nouvelle Région Aquitaine d'investir des sommes très importantes pour son budget dans ce type d'infrastructures, alors que par ailleurs, le transport ferroviaire du quotidien est une vraie difficulté pour beaucoup. » ajoute la coordination en demandant aux conseillers de voter contre.



Branle-bas de combat chez Europe Écologie Les Verts (EELV). Le dimanche, veille du vote, le Conseil Politique Régional d'EELV Aquitaine, dans un communiqué de presse, « demande aux élu-e-s du groupe Écologiste de voter contre le chapitre transport et contre la décision modificative ». Il rappelle « qu'aucune piste de financement sérieuse n'apparaît à l'horizon pour financer le début des travaux » et que ce projet de délibération se fait « en dépit de l'accord de mandature EELV/PS ».

### **Le tour de passe-passe d'Alain Rousset**

Coup de théâtre, le lendemain Alain Rousset fait disparaître la ligne budgétaire litigieuse de 5,6M€ !

Profitant de la modification du calendrier des travaux de SNCF Réseau, « qui a différé la réalisation de certaines opérations ferroviaires pour un montant de 6,5 M€, ces autorisations de programmes sont libres d'emploi » le président a donc décidé d'affecter aux projets de LGV une partie des 6,5M€ destinés à la rénovation de lignes existantes.

Ainsi par un simple jeu d'écriture comptable, Alain Rousset est arrivé à ses fins : continuer à financer le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) en dépit de l'accord électoral qui le lie à EELV. Cette nouvelle affectation de crédit vers la LGV fera-t-elle l'objet d'une délibération ? Rien de moins sûr.

Si les conseillers régionaux sont appelés à se prononcer, comment voteront ils ? Rappelons qu'au cours de la campagne électorale, toutes les têtes de liste à l'exclusion d'Alain Rousset se sont engagées à ne pas financer la LGV.

C'est mis au pied du mur que nous jugerons de la sincérité de leur engagement.

### **➤ LGV : recherchons toujours des scénarios de financement**

Première réunion «grand format» organisée à Bercy le 20 octobre avec tous les acteurs de cet épineux dossier. Objectif : trouver tous les scénarios possibles de financement d'ici le printemps 20.



Il y aura désormais une réunion mensuelle de tous les acteurs en privilégiant les deux chefs de file que sont les deux régions et les deux métropoles (Bordeaux et Toulouse).

Les deux inspecteurs de finances en charge du dossier ont confirmé leur volonté de voir examiner tous les modèles financiers possibles : opérateurs privés, fonds souverains, Caisse des dépôts, fonds européens, recours à l'emprunt à long terme. Les acteurs du dossier s'intéresseront aussi aux idées développées hors de nos frontières.

« Une série de propositions sera faite et après il y aura un arbitrage au mois de mai ou après. Le problème est de **rendre les choses irréversibles** », explique le président d'EuroSud, Jean-Louis Chauzy.

#### ➤ **Remise du jugement du Tribunal des Peuples au Parlement européen de Strasbourg. Nivelles-Bidassoa y était**

Le 26 Octobre, trois membres du CADE (V.Pachon, P.Tellier et P.Recarte) participaient à la remise aux Institutions européennes au Parlement Européen de Strasbourg du Jugement du Tribunal Permanent des Peuples (TPP) sur les Grands Projets Inutiles et Imposés. Ce jugement a été prononcé le 8 Novembre 2015 à l'encontre du programme de « *LGV dans le Val de Suze et de l'ensemble du système qui en Italie et en Europe préside les grands projets* » dont le GPSO fait partie.

Ce sont près de 200 militants venus de toute l'Europe (France, Italie, Allemagne, Angleterre....) qui se sont d'abord rassemblés devant le parlement pour une photo témoignage.

A 17 heures c'est la séance officielle sous la présidence et l'intervention de Ulrike Lunacek (verts) autrichienne et 12<sup>ème</sup> vice-présidente et Dimitrios Papadimoulis (GUE) grec et 13<sup>ème</sup> vice-président du Parlement qui approuvent la démarche et encouragent de telles initiatives.



La finalité est que les Vice-présidents présents qui ont reçu le Jugement du TPP le transmettent aux autres Institutions européennes - le Conseil et la Commission – afin que les recommandations du TPP soient portées à leur connaissance et que les députés soutiennent nos luttes à travers leurs votes.

Philippe Texier, le Président du jury du TPP souligne que : « *Pour la première fois un jugement du TPP est consigné au sein du Parlement Européen ... et dorénavant, nos députés ne pourront pas dire qu'ils ne savaient pas ...* »

En quelques minutes, Victor Pachon fait l'historique du GPSO et montre que malgré l'hostilité des populations qui s'est exprimée à travers de grandes manifestations, des réunions publiques, des référendums, des sondages et malgré l'avis défavorable de la commission d'enquête publique, l'Etat a signé la déclaration d'utilité publique. Le GPSO est l'illustration même du constat fait par le TPP lui-même. A l'évocation du barrage de Sivens et du 2ème anniversaire de la mort de Rémy Fraisse, tout l'hémicycle s'est levé pour entamer une minute de silence lourde de sens.

**Le Tribunal Permanent des Peuples (PPT)**, basé à Rome, auprès de la Fondation Lelio Basso et Lisli Issoco, est un tribunal d'opinion international qui a été fondé en 1979 comme la suite directe de l'expérience du Tribunal Russell II sur les dictatures en Amérique latine, promu par Lelio Basso dans les années 70.

Le TPP représente une innovation dans le domaine du droit et de la politique. Comme tout autre tribunal d'opinion, le TPP n'a pas le pouvoir de faire appliquer ses décisions, sa nature étant aux frontières de l'éthique et du droit.

Tous les jugements sont envoyés aux principaux organismes internationaux et beaucoup ont été examinés par la Commission des droits de l'homme de l'ONU à Genève.