

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°5 3



LGV NON AHT EZ

oooooooooooooooooooooooooooooooo

➤ **La réunion publique de Mouguerre**

Le CADE et les associations opposées à la LGV ont encore empli la salle vendredi 9 décembre à Mouguerre. Cette réunion s'inscrivait dans le cadre de la journée européenne contre les Grands Projets Inutiles et Imposés.



Devant une salle pleine, les opposants ont déroulé les dernières infos: audition au parlement européen à l'occasion de la remise du jugement du Tribunal Permanent des Peuples condamnant les LGV, recours présenté contre la DUP Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse, les rapports officiels sur l'opacité de l'AFITF, la faillite de la ligne mixte Perpignan-Figueras qui selon nos adversaires devait préfigurer l'explosion du trafic chez nous, les pathétiques recherches de financement du projet GPSO, et notre observation chiffrée de l'évolution du trafic ferroviaire entre Dax et la Bidassoa où contrairement aux estimations délirantes des promoteurs du projet les trafics, loin de saturer la ligne, s'effondrent.

➤ **LGV Tours-Bordeaux : un chantier pas toujours très écolo**

Article paru dans la Nouvelle République du 16/12/2016

Coséa (filiale de Vinci), le maître d'ouvrage des travaux de la LGV Tours-Bordeaux a été condamné pour des atteintes à l'environnement dans la vallée de la Manse.

L'information n'a fait l'objet d'aucune publicité. Et pour cause. Il y a quelques jours, le site Médiapart a révélé sur Internet que les sociétés Coséa (filiale de Vinci) et DTP (filiale de Bouygues) – impliquée dans les travaux d'aménagement de la future LGV « L'Océane » – avaient été condamnées le 13 septembre dernier par le tribunal de police de Tours pour des infractions aux préconisations environnementales de la préfecture.

Les faits remontent en 2013 et 2014. A l'époque, les inspecteurs de l'Office national des eaux et des milieux aquatiques (Onéma) avaient relevé diverses négligences dans la vallée de la Manse, près de Sainte-Maure-de-Touraine : absence ou sous-dimensionnement de bassins d'assainissement, fossés sous-dimensionnés... Dans la foulée, le syndicat de la Manse décidait de porter plainte après avoir constaté une pollution de la rivière due au déversement des eaux boueuses venues du chantier.



Le 13 septembre, les deux entreprises délégataires des travaux ont été condamnées à des peines d'amendes chiffrées globalement à près de 120.000 €. De son côté, le syndicat de la Manse a obtenu plus de 60.000 € au titre des dommages et intérêts.

France Nature Environnement envisage désormais de porter l'affaire au civil pour obtenir des indemnités supplémentaires et « faire comprendre à Bouygues et Vinci Construction que le greenwashing sans complexe doit cesser ».

« Le jugement du tribunal de Tours est d'une grande clarté, mais il est trop modéré. Il convient que ces entreprises qui prétendent agir pour la protection de l'environnement soient plus pénalisées, non seulement par la pollution occasionnée mais aussi les manquements répétés », souligne Pierre Richard, le président de la Sepant (*).

De son côté, la société Lisea – maître d'œuvre du chantier de la LGV – dénonce un « emballage médiatique assez démesuré » au regard des dégâts occasionnés. « Nous ne contestons pas le jugement. Il y a eu des écarts mais il ne faut pas généraliser. Il s'agit d'un seul incident dénombré sur l'ensemble du chantier », assure Mathieu Lafauri, le directeur de la communication qui soupçonne France Nature Environnement de vouloir faire un exemple à bon compte.

(*). Société d'étude pour la protection et l'aménagement de la nature en Touraine.

Pascal Denis

➤ L'agglomération Sud Pays basque récidive et dit « Non à la LGV »

Lors du dernier conseil de l'année 2016, le lendemain de Noël, les élus communautaires ont voté à l'unanimité une position **clairement défavorable au Grand Projet du Sud-Ouest** qui prévoit la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse traversant notre territoire.

Les élus du Sud Pays basque rappellent que son financement "est loin d'être acquis" et réitèrent leur demande de "modernisation des voies existantes entre Bordeaux et l'Espagne

avant 2020". "Une étude alternative montre que le projet de modernisation des voies existantes sur le tronçon Bordeaux-Hendaye permet de diviser les coûts par cinq par rapport au projet GPSO. Pour la seule traversée ferroviaire du Pays basque, l'investissement serait également divisé par six (400 millions d'euros au lieu des 2 milliards actuellement prévu".



"Une telle hypothèse garantirait un respect total de l'environnement et de l'économie au Pays basque qui éviterait ainsi d'infliger une balafre de plus à son paysage, ainsi que **7 à 10 ans de travaux** et la destruction de 25 sites sensibles". Les élus du Sud Pays basque concluent en "demandant solennellement que les réflexions et volontés empreintes de bon sens soient enfin prises en compte par la Région Nouvelle Aquitaine et l'Etat".

Source : *Sud Ouest* du 27/12/2016

Rappel

La société Liséa (toujours une filiale de Vinci) concessionnaire de la LGV avait pris, avant le chantier, la main sur le cœur, un certain nombre d'engagements :

- « Les territoires traversés par l'infrastructure font l'objet de protection environnementale stricte »
- « Liséa a engagé de nombreuses actions pour limiter l'impact du chantier et celui de la future ligne sur l'environnement

A posteriori, cela pourrait faire sourire...

➤ **LGV Lyon-Turin : on creusera le tunnel, peu importe le coût et l'utilité !**

Une poignée de députés présents dans l'hémicycle a voté, le 22 décembre 2016, la ratification de l'accord entre la France et l'Italie pour lancer les travaux définitifs de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Un accord approuvé sans débat

L'accord signé le 24 février 2015 entre Matteo Renzi et François Hollande a donc été adopté en première lecture à l'Assemblée nationale sans débat. La chambre des députés italienne avait approuvé le même document, le 20 décembre, après le vote du Sénat le 16 novembre dernier.

Rappelons que le coût total de cette "autoroute ferroviaire", dont la mise en service est prévue vers 2030, est estimé à quelque 26 milliards d'euros, dont 8,6 milliards d'euros pour le seul tunnel. Il sera partagé par l'Union européenne et les deux pays. Le coût final pourrait s'établir

pour la France à 2,46 milliards d'euros, vient de signaler une étude d'impact du Gouvernement.



Finally, this immense project of construction of the 57 km international tunnel linking Saint-Jean-de-Maurienne in France to Suse (Italy) continues despite the criticisms of environmentalists. In fact, a dozen associations for the defense of the environment had called, in December 2016, the deputies to privilege existing and "under-utilized" infrastructures rather than voting on this law.

Finally, EELV has denounced, in a communiqué, a "wasteful use of public money" and "the relentless pursuit of the elected, from left to right" defenders of a "absurd, disproportionate and useless" project that will reinforce "the pollution of trucks".

Le parquet financier saisi par Anticor

On the same day, the association Anticor seized the National Financial Prosecutor.

"Anticor s'interroge sur les conditions dans lesquelles certains marchés relatifs à ce projet ont été passés", est-il écrit sobrement sur le site de l'association. In detail, she points more specifically to Hubert du Mesnil. He would have attributed, as president of the company Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS (TELT), several contracts to SPIE Batignolles and to Tractebel, a subsidiary of ENGIE. These two companies are members of the Institut de la Gestion Déléguée (IGD), of which Hubert du Mesnil is also president.

Nevertheless, the Secretary of State for Transport Alain Vidalies brushed off this accusation by referring to the conclusions of the 2015 inquiry conducted by the European Office of Anti-Fraud (OLAF): "This inquiry has revealed no evidence of fraud or irregularity affecting the financial interests of the European Union", he declared to *Mediapart*. It was this time at the initiative of the two European deputies EELV, Karima Delli and Michèle Rivasi that a complaint had been filed.

➤ L'Y basque serait opérationnel au mieux à partir de 2023

Arantza Tapia, advisor to economic development and infrastructure of the Basque government, declared that at the very least « *d'être très optimiste* » the works of the Y basque could be completed by 2022.

According to the minister, they will be completed from 2023 on condition that « *les actes suivent les paroles* ».

La ministre a demandé une nouvelle réunion avec Iñigo de la Serna ministre espagnol des transports (Fomento) pour définir « les entrées » de l'Y basque dans les trois capitales, l'achèvement du nœud ferroviaire de Bergara. Selon Arantza Tapia, la rapidité avec laquelle répondra le ministre permettra de juger si « l'Etat espagnol a une réelle volonté que le Y basque devienne ou non une réalité »

Source : Naiz 02/01/2017

➤ **La vallée du Ciron traversée par le projet LGV classée Natura 2000, zone de protection spéciale**

Ségolène Royal, Ministre de l'Energie et de la Mer vient d'acter le classement de la Vallée du Ciron en zone Natura 2000, zone de protection spéciale (ZPS).

Une vallée que le tracé de la future LGV prévoit de traverser... Mais, avec ce classement, ce sont des contraintes juridiques et des exigences de protection élevées qui viennent s'ajouter comme autant d'embûches pour la réalisation du projet.

Une décision qu'apprécieront les militants écologistes et autres opposants au projet dont le député Gilles Savary, le premier à s'en être félicité. Pour Alain Rousset, ardent défenseur du projet, et dont les relations ne sont pas au mieux avec la Ministre, il risque fort d'en être autrement... (Source : Aqui 06/01/2017)



Gilles Savary dans un communiqué de presse écrit :

« Nous ne pouvons que nous féliciter de cette décision courageuse mais légitime du « lobe gauche » de Madame la Ministre !

Il reste à son lobe droit de Ministre de tutelle des transports, à réaliser l'incongruité coûteuse et injustifiable de poursuivre un projet de LGV, dont le tracé retenu par l'Etat, contre l'avis de la commission de l'enquête publique, traverse sans ménagement le cœur de la zone humide

fragile du Ciron, au prix de 54 millions de tonnes de remblais et d'ouvrages d'arts particulièrement invasifs et impactant directement son système hydraulique naturel !

A sa décharge, nous n'ignorons rien des pressions politiques de Droite et de Gauche, ainsi que des puissants lobbies économiques à la manœuvre sur ce dossier. »

➤ **Des parcours en TGV plus rapides mais...des trains qui arrivent à la même heure ...la déconvenue de Bayonne**

Aujourd'hui, il faut 5 heures au minimum pour rallier Paris à partir de Bayonne en TGV. Demain grâce à la LGV Tours-Bordeaux vous gagnerez 1H12, soit près de 2H et demie sur un aller-retour Bayonne-Paris dans la journée. C'est ce gain de temps qu'SNCF Réseau avait fait miroiter aux élus de l'agglomération bayonnaise, Jean Grenet en tête pour obtenir la participation financière de l'agglo à hauteur de 22,6 millions d'euros (dont 9,3 millions ont été versés)

Deux heures et demie de gagné ne veut pas dire 2H et demie de plus à Paris pour traiter ses affaires ! C'eut été trop beau !

SNCF Mobilités a fait connaître les nouveaux horaires après la mise en service de Tours-Bordeaux. Le premier train partira à 8H11 de Bayonne pour arriver à Paris à 12H 10 aujourd'hui le premier TGV arrive à 12H 33. Spectaculaire gain de temps qui ne permet pas de finaliser un rendez-vous dans la matinée. Si vous envisagez un rendez-vous dans l'après-midi, mieux vaut le prendre tôt car le dernier train repart pour Bayonne à 17H55 (19H28 le vendredi) mais vous arriverez plus tôt à votre domicile pour embrasser les enfants...



Jean-René Etchegaray, maire de Bayonne ne décolère pas, il a écrit à la SNCF : « Il me semble que vous avez là un sujet de réflexion, à savoir mieux organiser les dessertes permettant à un habitant de la Côte basque de bénéficier d'horaires favorables, et pour une meilleure desserte des territoires et de leurs liaisons avec la capitale ou d'autres trains en correspondance »

Souhaitons que cette déconvenue ouvre enfin les yeux de certains élus et qu'ils prennent conscience que la LGV est un marché de dupes pour les villes moyennes.

➤ **Rencontre à Bordeaux des conseillers régionaux EELV**

Le CADE a sollicité une rencontre avec les élus régionaux EELV car selon nos informations nombre d'entre eux connaissaient mal la problématique de la LGV Bordeaux-Espagne.



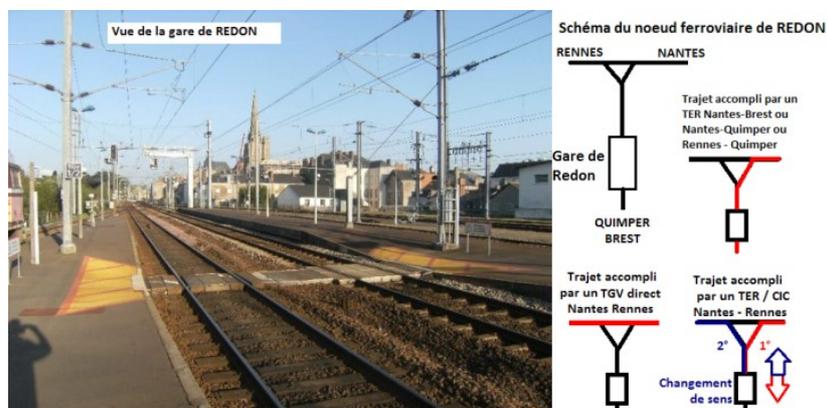
Pendant plus de deux heures nous avons pu faire valoir nos arguments. L'intérêt et l'écoute qu'ont portés ces élus prouvent bien que cette rencontre n'était pas inutile. Ces élus sont désormais en possession d'un argumentaire solide et documenté qu'ils pourront faire valoir auprès de leurs alliés du PS lors des votes et des divers échanges.

➤ **En Bretagne la grogne monte avec les nouveaux horaires**

A compter du 2 juillet, les horaires de train vont changer sur le réseau breton, du fait du nouveau cadencement imposé aux TGV par la mise en service de la LGV.

A Redon et à Guingamp, où les nouveaux horaires ne vont pas faciliter la vie des usagers quotidiens.

Des trains sont décalés voire supprimés, notamment le matin, pour faire place aux TGV de la Ligne à grande vitesse, des comités de défense des usagers quotidiens de la SNCF demandent un aménagement des horaires.



Le Codef, une association « qui veille au train » depuis 1990 s'insurge : « Gagner du temps, c'est bien. Avec la LGV, on ne mettra plus que 2 h 05, au lieu de 2 h 45 pour gagner la capitale. Mais à côté de cela, le cadencement des nouveaux trains aura des répercussions

négligentes pour les scolaires, les étudiants et les salariés qui prennent le train quotidiennement »

Cela concerne de nombreux usagers. L'association a mené son enquête, un jour de semaine, à Redon. 1.350 personnes sont montées ou descendues du train ce jour-là, de 5 h 50 à 9 h. Et 1.500 en fin d'après-midi et en soirée.

A Guingamp, les griefs sont les mêmes : la suppression des trains de 7 h 31 et 7 h 51 affecte les travailleurs et les scolaires qui se rendent à Saint-Brieuc, mais aussi ceux qui prennent ces trains en gare de Lannion et de Morlaix. Cette suppression est due au passage d'un TGV bolide Brest-Paris qui ne s'arrête pas dans les petites gares.

Effectivement comme vous le dites, Monsieur Rousset, la LGV permet de « mieux irriguer les territoires »...Foutaise !

➤ **Le non des habitants du Pays basque à Sudmine : vous n'aurez pas notre or !**

Plus d'un millier de personnes avaient répondu présent à l'appel, pour protester contre le permis demandé par la société Sudmine pour rechercher de l'or sur une superficie de 126 km² touchant onze communes du Pays basque et notamment les zones de production AOC (appellation d'origine contrôlée) du piment d'Espelette, du fromage Ossau-Iraty, et la zone de production des cerises d'Itxassou.

"C'est maintenant qu'il faut s'opposer au projet", a expliqué Martine Bouchet, membre de l'association Stop Mines EH (Euskal Herria, Pays Basque) et CADE.

La demande de permis de recherche fait l'objet d'une consultation publique sur internet ouverte du 30 janvier au 17 février. Toutes les communes et la communauté de communes ont émis un avis défavorable.



Après les prises de parole s'est organisée une marche dans les rues d'Espelette.

Les agriculteurs, les professionnels des filières qui font vivre ce territoire, les élus et les habitants du Pays Basque ne veulent pas de ce projet qui met en danger le patient travail pour préserver notre terre, son eau et ses paysages. Si le projet devait continuer, ils les trouveront et nous trouveront sur leur chemin.

➤ **Positionnement des candidats à la présidentielle sur la LGV** (Sources : La Dépêche ; LCP 23/03/2017)

Nathalie Arthaud (LO). « Je suis contre car la construction et l'exploitation de la LGV qui s'arrêtera à Bordeaux, ont été concédées pour 3/4 à des sociétés privées. Si les usagers gagneraient en temps de trajet, les trusts du BTP et les financiers vont gagner des milliards. »

François Asselineau (UPR). « Je souhaite que les grandes villes françaises soient reliées par une ligne de chemin de fer rapide car cela permettrait de désengorger les autoroutes et serait plus écologique. Mais il faudrait savoir si une réelle demande existe entre Bordeaux et [Toulouse](#). »

Jacques Cheminade (S & P). « Je suis pour car ce sont deux grandes villes, il y a un marché. Pour développer encore leurs relations économiques, il faut raccourcir le temps de trajet entre elles. La LGV permettrait aussi de désenclaver de nombreuses villes sur le parcours ».

François Fillon (Les Républicains). « Ma priorité est la modernisation du réseau. Je comprends l'exaspération des Toulousains, mais il serait déraisonnable de se fixer sur le TGV, alors que le financement n'est pas bouclé et que la dette de la SNCF est de 60 milliards ».



Jean Lassalle (Résistons !). « Je n'ai rien contre la LGV en soi, mais les populations n'ont pas été assez consultées sur ce projet. Or, il a des conséquences économiques, sociales et environnementales. Peut-être que les intérêts des élus locaux ont prévalu sur ceux des populations... »

Marine Le Pen (Front national). « Il est temps que ce projet aboutisse. Le Grand Sud-Ouest de la France souffre en effet d'un enclavement profond, qui nuit totalement à son attractivité et renforce les difficultés de cette région. »

Jean-Luc Mélenchon (La France insoumise). « Pour la grande vitesse mais pas la LGV qui nécessite des voies nouvelles destructrices d'environnement. L'État qui ne met pas un centime, ce qui induit un étranglement des collectivités locales. »

Nicolas Dupont-Aignan (Debout la France). « 8 milliards d'euros pour 50 minutes de plus c'est disproportionné quand on voit l'état du TER dans la région. On devrait plus penser à un RER toulousain plutôt que de raisonner toujours en direction de Paris. »

Philippe Poutou (NPA). « Nous sommes opposés à la LGV. Gagner une heure de temps de trajet au regard des frais que cela occasionne, des lignes transversales qui seront sacrifiées au détriment des travailleurs le tout cela pour enrichir des multinationales, c'est inutile. »

Benoît Hamon (Belle alliance populaire). N'a pas répondu aux sollicitations.

Emmanuel Macron (En Marche !). « Je l'ai déjà dit, je suis pour les infrastructures de transports pertinentes. Je ne suis pas pour les grands plans nationaux où on promet partout des TGV, des autoroutes ou des aéroports de proximité. Pour Toulouse-Paris, il y a une navette Air France qui est très pertinente. Est-ce que ma priorité en termes d'infrastructure de transports est de redéployer énormément d'argent pour venir par le train là où il existe quelque chose par l'avion, c'est une vraie question. Je ne pas la trancher aujourd'hui pour ne pas faire d'électoratisme » (LCP 23/03)

Puis correction du tir par son entourage !!! : « Conformément aux propos tenus par le passé, [Emmanuel Macron] réaffirme son complet soutien à cette ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse. » (Sud-Ouest 25/03)

➤ Une pétition lancée par la mairie de Toulouse

Une pétition lancée par la mairie de Toulouse en faveur d'une desserte en TGV de la quatrième ville de France aurait recueilli plus de 10.000 signatures et sera remise aux candidats à la présidentielle.



« 10.000 signatures recueillies en une semaine, c'est un signal fort qui montre que la mobilisation citoyenne est puissante. Chaque signature compte pour faire entendre la voix de Toulouse jusqu'à Paris », a déclaré Jean-Luc Moudenc, maire LR de Toulouse et président de Toulouse Métropole.

« Il faut aller plus loin et plus fort: j'invite toutes celles et ceux qui attendent la LGV à mobiliser leur entourage pour signer cette pétition », a-t-il ajouté.

Une banderole géante incitant à signer le texte a été déployée sur la façade de la mairie, place du Capitole.

➤ La nouvelle communauté Pays basque prend la LGV en marche...

Petit rappel : sous la présidence de Jean Grenet l'ACBA avait accepté de financer la LGV Tours- Bordeaux. 9,3 millions ont été versés à ce jour, la communauté d'agglomération ayant interrompu ses versements.

Début avril la nouvelle communauté Pays basque était réuni pour voter le budget.

Felipe Aramendi élu d'Urrugne prévient le président : « *Nous avons l'intention de voter ce budget, mais il y a une ligne rouge. Il s'agit de la participation de l'Agglomération Côte Basque Adour (Acba) qui ne peut légitimement nous l'imposer aujourd'hui. Soit vous engagez à organiser un grand débat sur ce sujet en précisant si oui ou non vous comptez mener à bien ce projet, soit nous vous demandons une suspension de séance* »



Réponse du président Jean-René Etchegaray : « *Nous aurons ce débat. L'ex-Acba avait accepté de financer des études et des travaux sur la ligne Tours-Bordeaux. A l'époque, elle considérait que cela nous ferait gagner du temps. Depuis le bien-fondé de cette convention peut être discuté sérieusement. Consigner 4,6 millions d'euros ne signifie pas l'acceptation d'une dette et **ne vaut pas accord en vue d'une LGV au Pays basque**. Nous avons contesté le droit de SNCF Réseau de faire appliquer la convention signée et SNCF Réseau nous a assigné au tribunal administratif [...] Nous avons déjà versé 9 millions d'euros. Restent 26 millions échelonnés en plusieurs règlements annuels de 4,6 millions. Cette somme restera consignée tant que le tribunal n'aura pas statué, la justice étant également invitée à se décider à propos du remboursement des 9 millions d'euros.*»

➤ **SNCF Réseau ne veut plus s'occuper que de la Grande Vitesse**

De passage à Bordeaux Patrick Jeantet, le nouveau PDG de SNCF Réseau a donné une interview intéressante.



Interrogé sur la LGV il a déclaré avoir « d'autres sujets de préoccupation »

« Depuis 30 ans, des milliards ont été investis dans la grande vitesse au détriment du réseau classique [...] Mais on ne rattrapera pas 30 ans de sous-investissement en quelques années. Cela prendra du temps... »

Interrogé sur la LGV Bordeaux-Toulouse il rétorque : *« Le dossier suit son cours mais il faut trouver son financement. **C'est le choix de l'Etat de desservir une métropole comme Toulouse par la grande vitesse** »*