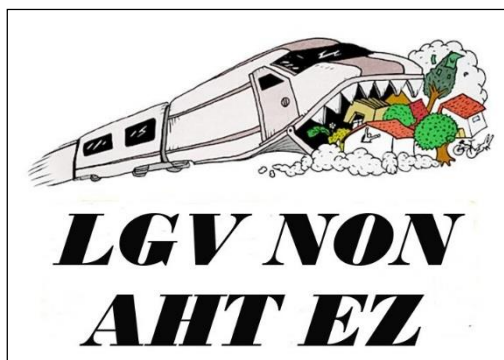


INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE
N°55



oooooooooooooooooooooooooooooooo

➤ **Dernière minute : Pays Basque, le projet de LGV avorté ? Restons très prudents !**

Guillaume Pépy, le PDG de la SNCF a annoncé, le 1er août au, Jean-René Etchegaray, maire de Bayonne, un investissement de vingt millions d'euros pour rénover la ligne Bayonne - Hendaye, selon une information de France Bleu Pays Basque. Les travaux de modernisation seront lancés en 2018 sur la ligne existante et se termineront normalement en 2020.

« Ces travaux signifient qu'il y a des solutions possibles par le réaménagement et la restauration des voies existantes. [...] Cela veut aussi peut-être dire que certains projets que nous avons imaginé un temps pourraient ne plus avoir lieu » a insinué le maire-président de la Communauté d'agglomération du Pays Basque.

Les journalistes en ont conclu hâtivement « la fin du projet de ligne à grande vitesse au Pays Basque. »

Il faut savoir que ces travaux de rénovation sont prévus de longue date et font partie du programme GPSO.

Seul les politiques et le gouvernement peuvent arrêter ce projet. Seul le Conseil d'Etat peut invalider la déclaration d'utilité publique prononcée par le précédent gouvernement.

Ce sont ces décisions là qu'il nous faut attendre avant de crier victoire.

➤ **Des déclarations présidentielles qui n'ont pas plu...**

Présent à l'inauguration de la LGV Paris-Rennes, Emmanuel Macron a estimé :

« Malgré notre immense fierté devant le projet que nous inaugurons aujourd'hui, le rêve des cinq prochaines années ne doit pas être un nouveau grand projet comme celui-là. Le combat que je souhaite mener dans les années à venir est celui des transports du quotidien. Les

infrastructures essentielles à notre attractivité sont insuffisamment entretenues (...), l'entretien du réseau ferroviaire est financé par une dette dont l'accroissement ne pourra pas se poursuivre éternellement. »



Avant de fustiger :

« Nous avons vécu dans beaucoup de mensonges : ces dettes accumulées, un jour, quelqu'un les paiera. La réponse aux défis de nos territoires n'est pas de promettre des TGV ou des aéroports de proximité à tous les chefs-lieux de départements de France. Cela veut dire ne pas relancer de projets nouveaux mais s'engager à financer tous les renouvellements d'infrastructures. Il nous faut sortir de la fascination pour les modèles d'hier. »

Le Président a annoncé que ces nouvelles priorités seraient inscrites dans une loi d'orientation des mobilités attendue pour le premier semestre 2018.

« Tant que cette loi ne sera pas adoptée, l'État ne lancera plus de nouveaux grands chantiers », a-t-il assuré et son entourage précise que cette disposition s'applique aussi au lancement de travaux pour une ligne à grande vitesse.

L'Elysée contacté par *La Tribune Toulouse* pour avoir des précisions, la réponse est restée vague : « *Le projet de ligne Bordeaux-Toulouse n'est ni enterré, ni acté* ».

Une douche froide après la décision le tribunal administratif de Bordeaux a choisi le 29 juin dernier d'annuler la déclaration d'utilité publique des aménagements devant être réalisés au sud de Bordeaux.

➤ **Les élus toulousains montent au créneau**

Le flou entourant la position de l'État sur la réalisation de la LGV entre Bordeaux et Toulouse, inquiètent les élus qui veulent désormais un engagement clair.

« Le président de la République semble oublier que nous sommes dans le grand Sud-Ouest, les premiers à subir cette fracture territoriale. Toulouse, la 4e métropole de France, ne peut et ne doit pas être mise à l'écart plus longtemps de la LGV. Je pense aussi à Montauban, à Cahors, à Auch qui bénéficieraient de la Grande Vitesse. Pour rappel, la LGV Bordeaux-Toulouse nécessite un investissement de 7 milliards d'euros quand le Grand Paris Express coûte près de 25 milliards d'euros... » a réagi la présidente de région Occitanie, Carole Delga.



De son côté, Jean-Luc Moudenc renchérit : *« Nous considérons que projet Bordeaux-Toulouse n'est pas un projet nouveau pour une raison simple : quand l'ensemble du projet TGV Sud-Ouest a été mis au point, il a été bien convenu que c'était un Tours-Bordeaux-Toulouse ».*

Le président de Toulouse Métropole rappelle qu'un rapport commandé par l'État doit être remis dans les prochaines semaines sur le projet.

Jean-Luc Moudenc s'est entretenu ce week-end avec la nouvelle ministre des Transports Élisabeth Borne en convenant d'une nouvelle réunion avec les élus locaux au ministère après la publication de ce nouveau rapport.

➤ **La majorité départementale des Landes donne aussi de la voix**

Les élus socialistes landais, avec à leur tête le président du département Xavier Fortinon ont fait connaître leur désarroi à travers ce communiqué de presse :

« Depuis de nombreuses années les élus des principales collectivités du département des Landes ont exprimé leur soutien aux projets de ligne à grande vitesse [...] Ils ont donc approuvé le projet LGV de GPSO assurant la liaison de Bordeaux vers Toulouse et Hendaye et salué positivement la signature par l'ancien ministre des Transports, Alain Vidalies, de la Déclaration d'Utilité Publique sur le tronçon Bordeaux-Dax.

Aussi nous déplorons la récente décision du Tribunal administratif de Bordeaux annulant la DUP d'un tronçon de la future LGV Bordeaux/Toulouse. Le motif invoqué d'une supposée incertitude de financement aurait dû être mieux analysé, eu égard aux premiers engagements de l'Europe sur les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux. L'Etat a décidé de faire appel de cette décision d'annulation. Nous nous en félicitons.



Nous sommes en revanche très inquiets des déclarations récentes du Président de la République Emmanuel Macron et de son Ministre d'Etat Nicolas Hulot qui semblent condamner tout nouveau grand chantier de ligne à grande vitesse, et donc le projet GPSO, malgré les engagements antérieurs pris par l'Etat, la Région et la SNCF.

Cette section devra-t-elle être l'une des dernières à ne pas être à grande vitesse entre la péninsule ibérique et le nord de l'Europe ? Ce n'est pas envisageable sauf à prendre le risque d'obérer le développement économique du sud de l'Aquitaine et des Landes, sauf à annihiler des perspectives de croissance et d'emploi réelles, sauf à condamner les populations à subir éternellement des murs de camion multipliant par là même les risques.

L'absence d'une nouvelle ligne au sud de Bordeaux empêchera en effet la montée en puissance à terme du trafic de fret mais aussi le développement des liaisons ferroviaires de proximité en TER. Voilà la réalité.

Le silence sur ce dossier de la présidente de l'Agglomération de Mont-de-Marsan, devenue secrétaire d'Etat du gouvernement Philippe, est aujourd'hui assourdissant et renforce notre inquiétude.

En conséquence, nous appelons toutes les forces vives et économiques de notre département à la mobilisation pour continuer, comme l'avait fait Henri Emmanuelli, à soutenir ce projet déterminant pour le développement des Landes. Nous demandons au Gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires pour sécuriser la Déclaration d'Utilité Publique de la LGV Bordeaux/Dax et d'étudier avec l'Europe les solutions d'ingénierie financière permettant la réalisation complète de la ligne LGV Bordeaux-Espagne avant 2030. »

1. Xavier FORTINON, Président du Conseil départemental des Landes, Boris VALLAUD, Député des Landes, Danielle MICHEL, Sénatrice des Landes, Jean-Louis CARRERE, Sénateur des Landes, Renaud LAGRAVE, Vice-Président du Conseil Régional Nouvelle Aquitaine, Elisabeth BONJEAN, Présidente de l'Agglomération du Grand Dax, Eric KERROUCHE, Président de Marenne-Adour-Côte Sud, Dominique COUTIERE, Président de la Communauté de communes Cœur de Haute-Landes

http://www.aqui.fr/politiques/lgv-la-majorite-departementale-des-landes-monte-au-creneau,15968.html?utm_medium=elettre&utm_source=mail.com&utm_campaign=Lettre du lundi 10 juillet 2017

➤ **La LGV bat des records de vitesse mais aussi de bruit...**

Chaque jour, plus de 60 trains empruntent la ligne à grande vitesse, mise en service le 2 juillet.

Quelques témoignages :

A Coulans-sur-Gée

" *Le week-end, c'est encore pire*", s'indigne Sylviane, propriétaire d'une maison en bord de ligne, dans la commune de Coulans-sur-Gée. "*Quand ils arrivent, j'ai l'impression qu'un train pénètre dans ma salle à manger*".

Et de poursuivre : "*Avant, c'était calme, on avait acheté à Vallon pour ça. Aujourd'hui, c'est invivable, on ne peut plus être dehors*".



Au hameau de Sauvage à Pussigny

Depuis l'inauguration officielle de la ligne, c'est l'enfer disent ces riverains. "*Durant les tests, les trains roulaient moins vite, même si c'était déjà impressionnant. Là, ils vont à plus de 300km/h, ce qui fait un bruit énorme, on dirait des avions de chasse, on les entend même avec toutes les fenêtres fermées*". Il y a bien des murs anti-bruit, installés durant les travaux par la société de construction LISEA, mais cela ne suffit pas. "*Ils sont trop bas, et comme le village est en hauteur, le bruit passe au-dessus*" se désole le maire de Pussigny. Il a donc écrit à Vinci ainsi qu'à LISEA pour demander des installations acoustiques plus efficaces.

Le constructeur LISEA a assuré que des travaux seraient effectués sur 100 sites sélectionnés, la plupart se trouvant à moins de 100 mètres de la ligne, c'est l'un de ses principaux critères. Or, Sauvage s'en trouve à environ 150 mètres.

Pour le moment seuls de nouveaux tests pour évaluer le bruit des trains sont prévus pour la fin de l'année !

➤ **Avec la LGV Paris-Rennes, c'est le train des travailleurs de Redon qui est remis en cause**

Un travail à Redon et une vie de famille à plus d'une heure de train. Un bon équilibre pour beaucoup de salariés. Mais l'arrivée de la LGV Paris-Rennes perturbe fortement les habitudes.

« *Le train, c'est mon deuxième bureau* », plaisante Marjorie Chanlot. Huit ans qu'elle monte dans le train, à Lorient ou à Hennebont, pour aller travailler à Redon tout près de la gare.

« Mon train ne s'arrêtera plus à Hennebont. Je roulerai jusqu'à Auray, à plus de vingt minutes de chez moi, pour en récupérer un autre qui me fera arriver à 8 h 20, au lieu de 9 h 05. Donc je ne verrai plus mes enfants le matin. »



Un cas spécifique loin d'être isolé. Catherine Jouneau travaille au conseil départemental, la moitié du temps à Redon, l'autre à Bain-de-Bretagne. *« J'ai choisi ce travail, notamment parce qu'il était situé dans une ville desservie par une gare, explique-t-elle. J'ai quatre heures de transport par jour. »*

À la rentrée, tout va changer. *« Je me lève à 5 h en ce moment, et mon train sera 30 minutes plus tôt. Mais surtout, je devrais en changer à Lorient. Et j'aurai 33 minutes d'attente. Ça peut paraître anecdotique, mais je ne pourrai plus me reposer ou travailler. »*

Le pays de Redon rassemble pourtant de grandes entreprises, comme Yves-Rocher, à La Gacilly. Marion Decroix. Une pétition circule dans le train pour revenir aux anciens horaires, mais les usagers n'y croient pas vraiment. *« On privilégie les personnes qui gagnent le plus, qui travaillent à Paris, regrette ces passagers. « Cela va à l'encontre des enjeux locaux, de l'attraction du territoire. »*

Des témoignages que ferait bien de lire Alain Rousset qui affirme à qui veut bien l'entendre que la LGV « renforce l'attractivité des territoires traversés » !

➤ Pause confirmée pour la LGV Bordeaux-Toulouse par la ministre des Transports

« On n'est pas en train de parler d'abandonner les projets, on est en train de faire une pause pour réfléchir ».

La ministre des Transports, Elisabeth Borne, a confirmé le 20 juillet au micro de France Inter que le projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse (GPSO) était pour l'heure à l'arrêt. Cette annonce fait écho à celle faite par le Président de la République lors de l'inauguration de la LGV Ouest.



Pour justifier cet arrêt, Elisabeth Borne a indiqué qu'il était paradoxal d'inaugurer des lignes à grande vitesse alors que « 5.300 km de lignes du réseau font l'objet de ralentissements faute d'avoir été suffisamment entretenues. C'est donc un transport à deux vitesses. »

Si les projets étaient réalisés ainsi que le financement des infrastructures du quotidien, « il faudrait dépenser dix milliards de plus, on est face à une impasse », a-t-elle indiqué avant de préciser qu'il y aurait à la rentrée des assises de la mobilité pour avancer sur le sujet.

Publié le 02/08/2017 à 09:05

➤ **Carole Delga, présidente d'Occitanie tente de donner de la voix...**

L'État s'engagerait à participer à la création d'une société pour le financement et la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse et se dit prêt à étudier avec quelle fiscalité (notamment la TICPE) ce projet pourrait être financé.

Carole Delga a surtout plaidé la nécessité absolue du désenclavement de l'Occitanie.

Deux chantiers devraient être ouverts dans les mois qui viennent : la création d'une société chargée de piloter à la fois le financement et la réalisation du projet mais aussi une réflexion sur la manière dont doit être utilisée la fiscalité sur les transports.

« Nous sommes la région qui va bénéficier de la plus forte progression démographique en France. Notre région a besoin d'investissements en matière de transports, et il s'agit de ne pas opposer les trains du quotidien aux dessertes à grande vitesse. »

La présidente de région a rappelé le profil de deux métropoles asphyxiées par le trafic automobile, et donc en attente de «RER» à la toulousaine ou la montpelliéraine. Elle a aussi insisté sur la nécessité de donner un coup de pouce à ces liaisons routières qui traînent (RN 88, liaison vers Castres, vers Auch...) et de s'intéresser un peu plus aux aéroports.



« Avec la ministre, nous avons eu une démarche constructive, assure Carole Delga. Elle est ouverte sur la possibilité de travailler ensemble sur une société de projet, et partage notre réflexion sur la fiscalité des transports. La LGV est une absolue nécessité pour l'Occitanie, c'est le message que nous avons fait passer. Je crois que la ministre a pris conscience des besoins de la région. » »

Alors coup de bluff de la présidente de région qui prend ses désirs pour des réalités ? Méfions-nous cependant de l'obstination de certains élus !

➤ **Le revirement d'un des premiers pro-LGV : Yves Crozet...**

Yves Crozet, professeur d'économie des transports à l'université de Lyon 2, a siégé au conseil d'administration de RFF et a été membre de la commission Mobilité 21.

Voici l'interview donnée au journal Usine Nouvelle.

(<http://www.usinenouvelle.com/editorial/tgv-qui-arretera-de-nourrir-le-moloch-ferroviaire.N558073>)



À qui profiteront les deux lignes à grande vitesse (LGV) mises en service début juillet ?

« Traditionnellement, les grands gagnants du TGV sont les utilisateurs parce qu'ils réalisent des gains de temps. Ensuite, ce sont les fournisseurs du matériel, comme Alstom. Puis la SNCF, et éventuellement SNCF Réseau lorsque les péages auront couvert les centaines de millions d'euros investis. Cette fois, il y a en plus un concessionnaire privé, pour cinquante ans. Il gagnera peut-être de l'argent un jour, mais pas dans les premières années. Il a investi 3,8 milliards d'euros, dont 3 milliards d'emprunts qu'il devra rembourser. Sachant qu'il a fallu en plus 3 autres milliards de subventions publiques et une contribution de 1 milliard de SNCF Réseau »

Et les territoires desservis ?

*« Il ne faut pas attendre de miracle du TGV sur les territoires. Certes, autour de la gare Bordeaux Saint-Jean, entièrement refaite, se construisent des hôtels et des immeubles de bureaux. Mais est-ce de la création d'activités ou de la relocalisation, comme on l'observe généralement ? Ce n'est pas la gare qui crée l'emploi, mais la tendance macroéconomique. La région Nord-Pas-de-Calais a gagné beaucoup d'emplois après l'arrivée du TGV en 1993, du fait du boom économique des années 1990. La même région en perd depuis 2008, alors que Lille est la ville d'Europe la mieux desservie en TGV ! **Le TGV accompagne la croissance, il ne la crée pas.** Il ne fait pas de miracle quand la macroéconomie va mal. Ensuite, compte le dynamisme propre de l'agglomération. Quand Lyon, ville dynamique, a accueilli le TGV en 1981, nous en avons immédiatement vu les effets. Mais quand le TGV est arrivé à Metz et Nancy en 2007, il ne s'est rien passé. La Lorraine a perdu près de 5 % de ses emplois depuis 2008. L'erreur, c'est de croire qu'une réussite locale peut être transférée par la magie d'une offre ferroviaire. »*

À Reims, l'agence de développement économique affirme avoir attiré 219 entreprises en dix ans grâce au TGV.

« Si la plupart d'entre elles étaient déjà localisées en France, c'est un jeu à somme nulle. Du point de vue de l'intérêt général, l'arrivée du TGV est souvent une simple opération de chaises musicales, un gain ici, une perte là. Le TGV est un événement polarisant, il renforce les pôles. Ce phénomène s'accompagne d'une diffusion sur le territoire. Si le centre se revitalise, le prix de l'immobilier grimpe et certains ménages et entreprises sont poussés en périphérie. Cette diffusion se fait sur un périmètre relativement restreint. »

Faut-il dire à toutes les villes qui en rêvent que le TGV n'apporte pas grand-chose ?

*« Les élus ont besoin de faire rêver, d'offrir un nouvel horizon à leur population. Or ils n'ont souvent rien de consistant à proposer sauf des infrastructures de transports (autoroutes, TGV...). Des villes comme Roanne, Nevers, sont les perdantes du phénomène général de polarisation. **Leur apporter la grande vitesse coûterait très cher aux usagers et à la collectivité.** En outre, cela les cantonnerait à une fonction de ville-dortoir. Quand le président de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Laurent Wauquiez, vient à Roanne promettre aux élus locaux que le TGV arrivera dans leur ville, il vend du rêve, mais à quoi cela sert-il ? »*

Le TGV permet des rééquilibres territoriaux, la Bretagne va être désenclavée...

« Attention au mot « désenclavement » ! Il est à double sens car il y a aussi des flux sortants. À Rennes, un projet d'hôtel de luxe a été abandonné parce qu'en se plaçant à 1 heure 25 de la capitale, Rennes ne retiendra plus les Parisiens le soir. Ils vont rentrer chez eux. »

L'équation économique de ces LGV est-elle résolue ?

« On a bien fait de faire le TGV entre Paris et Lyon, entre Paris et Lille, entre Paris et Bordeaux, mais François Hollande voulait absolument une ligne Poitiers-Limoges, alors que cela n'a aucun sens ! Le coût pour la collectivité rapporté au gain pour quelques centaines d'usagers quotidiens n'est pas acceptable. Depuis l'ouverture de la LGV Est en 2007, l'extension du réseau exige des subventions des collectivités territoriales, de l'État et un peu de l'Europe. Les 3 milliards d'euros de Tours-Bordeaux correspondent à une subvention d'environ 6 euros par

voyageur et par jour pendant cinquante ans... La Cour des comptes était fondée, en 2014, à contester cette subvention à la mobilité des riches grâce à de la dette supplémentaire pour l'État et la SNCF. Nicolas Sarkozy voulait aller vite en lançant quatre LGV en même temps, pour un coût total de 15 milliards d'euros, dont 8 milliards d'argent public. Or l'argent public est rare. Ces 8 milliards pèseront longtemps sur les finances publiques. »

La ligne Paris-Bordeaux est-elle une bonne affaire pour la SNCF ?

« **Guillaume Pepy a annoncé que SNCF Mobilités perdrait 200 millions d'euros par an sur cette ligne.** Et il y a un risque pour que SNCF Réseau ne gagne pas assez pour récupérer sa contribution de 1 milliard d'euros. Pour que ce soit une bonne affaire, il faudrait que le trafic augmente tendanciellement. Or depuis 2008, le trafic TGV plafonne en France du fait de la concurrence d'autres modes et d'autres choix de destinations, notamment celles qu'offrent les compagnies aériennes low cost. »

Normalement, SNCF Réseau ne devrait plus payer pour les nouvelles lignes ?

« Avec la « règle d'or », en effet, SNCF Réseau ne doit plus payer, mais l'histoire récente nous apprend que des arrangements sont possibles. Le gestionnaire d'infrastructures a déjà été autorisé à investir dans la liaison CDG Express entre Roissy et Paris. Le ferroviaire est en France assimilable au dieu Moloch, celui qui dévore les enfants. Quel Président, quel ministre sera capable d'arrêter de nourrir le moloch ferroviaire ? »

Faut-il abandonner la construction de nouvelles LGV ?

« Le Paris-Normandie est abandonné, remplacé par des aménagements coûteux, à Rouen et dans le Mantois, pour améliorer l'accès vers Paris. C'était la recommandation de la commission Mobilité 21. Le Paris-Orléans-Clermont-Lyon, c'est plus de 18 milliards alors que la ligne Paris-Lyon n'est pas saturée. Ce sont les gares qui le sont, à Paris et à Lyon. **On ne peut pas dire qu'il n'y aura pas de nouvelle LGV, mais je recommanderais un moratoire de cinq à dix ans.** La commission Mobilité 21, à laquelle j'ai participé, a tiré le signal d'alarme en 2013. N'oublions pas que le ferroviaire coûte chaque année en France plus de 12 milliards d'euros de subventions, auxquels il faut ajouter 2 milliards de dettes pour SNCF Réseau. Dans un pays où sévit le ras-le-bol fiscal, faut-il en rajouter dans la fuite en avant de la grande vitesse ? »

=====