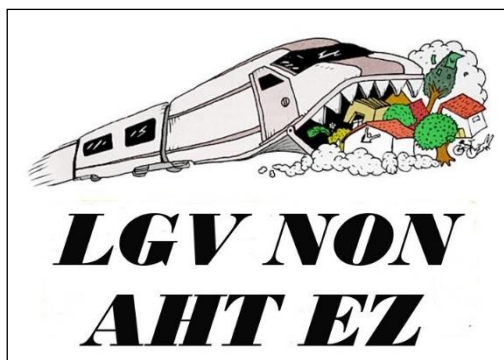


INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE
N°56



oo

➤ **Le pavé dans la mare de Nicolas Hulot : « les LGV ne sont pas une priorité » et « on n'a pas les moyens »**

Le mercredi 30 août 2017, le ministre de la Transition écologiste et solidaire, Nicolas Hulot, s'est livré à une rentrée politique et médiatique.

Il a, sans le nommer explicitement, à une nouvelle fois mis sur la sellette le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse.

En direct sur *France Info*, le ministre a qualifié les projets de ligne à grande vitesse comme « n'étant pas prioritaires ».



Voici en substance ce qu'il a déclaré :

« L'État ne pourra pas tout faire. Il faudra définir ce qui est prioritaire. Faire de nouvelles lignes à grande vitesse, ce n'est franchement pas la priorité. Si on avait les moyens, volontiers mais on n'a pas les moyens. Le réseau ferré perd un milliard d'euros chaque année. On peut dissimuler ceci et on creuse la dette... Il me semble que la priorité, c'est d'améliorer le quotidien des transports des Français. Et la deuxième priorité, c'est de s'attaquer au transfert du transport routier vers le fret... »

« Ce que Nicolas Hulot a déclaré mercredi n'engage que lui », explique-t-on du côté de la mairie de Toulouse. La Région Occitanie se veut encore constructive, préférant insister sur le travail en cours effectué avec l'État sur les modalités de financement du projet. « Nous avons convenu avec la ministre des transports, qu'à la rentrée, nous étudierons ensemble les différents scénarii proposés par les collectivités quant au financement », annonçait d'ailleurs le 2 août dernier, la présidente de Région Carole Delga.

Une réunion est d'ailleurs prévue mardi 5 septembre avec la ministre des transports, Elisabeth Borne. Elle réunira Carole Delga, le maire de Toulouse Jean-Luc Moudenc, le maire de Bordeaux Alain Juppé et le président de la Région Nouvelle Aquitaine, Alain Rousset.

Une réunion qui, suite aux déclarations de Nicolas Hulot, prend sans doute une importance supplémentaire.

Car si le financement du TGV Bordeaux-Toulouse n'est toujours pas acté et ne le sera certainement pas le 5 septembre.

➤ Les suites rocambolesques de l'annulation de la DUP des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux

Les associations anti LGV de Gironde et du Lot et Garonne, la Fédération départementale des chasseurs du Lot et Garonne et la communauté de communes de Montesquieu avaient introduit un recours auprès du Tribunal administratif de Bordeaux pour obtenir l'annulation de la DUP (déclaration d'utilité publique) des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux.

Les projets d'aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) et au nord de Toulouse (AFNT) avaient fait l'objet d'enquêtes publiques séparées.



Ces aménagements de la ligne existante en sortie de Bordeaux jusqu'à Saint Médard d'Eyrans sur 12 km sont indispensables pour construire la LGV à partir de Saint Médard d'Eyrans en direction de Toulouse et de Dax. Le coût est évalué à 717 millions d'euros soit 59,75 millions d'euros du kilomètre mais la rentabilité socio-économique est fortement négative (VAN=-900 millions d'euros).

Les juges ont considéré que « *les modalités de financement et la répartition entre les différents partenaires du projet ne sont pas précisément décrites* » que « *l'évaluation sociale et économique est insuffisante et a eu pour effet de nuire à l'information complète de la population et a été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative* » et que « *l'arrêté a ainsi été adopté dans des conditions irrégulières* ».

Le jugement a été rendu le 29 juin dernier. Le délai d'appel était de 2 mois. Au vendredi 1^{er} septembre, après avoir interrogé hauts fonctionnaires, magistrats et le site SAGACE qui répertorie tous les appels enregistrés, 4 membres des associations plaignantes constatent que l'Etat n'a pas fait appel.

Surprise ! Ils apprennent le lendemain 2 septembre qu'un appel a été enregistré la veille, donc après 16H, avec une date d'effet au ...25 août !!!

➤ **Jean-Luc Moudenc, le maire de Toulouse : "On peut trouver 77% du financement de la LGV Toulouse-Bordeaux"**

Un article de France Bleu Toulouse à lire avec intérêt.

Elisabeth Borne la ministre des Transports a reçu à dîner le 5 septembre **Jean-Luc Moudenc** le maire de Toulouse, **Carole Delga** la présidente de l'Occitanie mais aussi **Alain Rousset** le président de la région Nouvelle-Aquitaine et le maire de Bordeaux **Alain Juppé**. Autour de la table, le sujet de la LGV entre Toulouse et Bordeaux. Il s'agissait d'évoquer les montages financiers possibles, tandis que le ministre de la transition écologique Nicolas Hulot répétait encore la semaine dernière que cette LGV n'était pas une priorité, faute de moyens.



Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse et président de Toulouse Métropole, était l'invité de France Bleu Toulouse ce mercredi. Entretien.

Bénédicte Dupont : On a besoin d'une mise au point élémentaire, elle va se faire cette LGV ?

Jean-Luc Moudenc : "J'en ai la conviction car nous avons besoin réellement, ce n'est pas un caprice. Si on regarde les temps pour relier Paris à chaque grande région, on voit bien que la région toulousaine est dans un cul-de-sac. Ce n'est pas une perspective défendable.

On est obligés de vous re-re-reposer la question car les attermolements ministériels nous perturbent un peu, dernièrement ceux de Nicolas Hulot qui dit que la LGV n'est pas une priorité, faute de moyens disponibles...

Oui c'est pourquoi nous étions avec la ministre hier soir avec des propositions innovantes. On ne va pas se raconter des histoires, il y a un problème de financement, que ce soit du côté du budget très tendu de l'Etat et de nos collectivités. Ce dossier n'a que trop tardé.

On ne va pas se raconter des histoires, il y a un problème de financement.

C'est fatigant tout de même ces tergiversations, un coup oui, un coup non...

Effectivement on pourrait être découragé mais moi e mets ces sentiments là de côté, je regarde l'avenir, je sers la métropole toulousaine. Je ne me pose pas de question et je crois que la ministre a été hier soir sensible à cet état d'esprit : construite, sans nier les difficultés mais essayer de les dépasser ensemble.

Ce qui est accordé au Grand Paris doit l'être aux autres grandes régions.

Ces pistes de financement, pour trouver sept milliards d'euros, quelles sont-elles ?

Nous avons proposé de transposer à la grande région toulousaine le mécanisme que l'Etat a mis en place de manière dérogatoire pour le Grand Paris et l'Île-de-France. Il y a un investissement transports prévu de 25 milliards d'euros, rendu possible grâce à un montage financier particulier. Depuis que l'Etat a créé ses grandes régions et ses métropoles, il ne peut pas se contenter de réserver les dérogations à la seule région francilienne. On fait contribuer le développer économique : il y a la mobilisation des taxes sur les bureaux, une taxe sur les produits énergétiques intérieurs qui existe déjà qu'on peut répartir différemment aujourd'hui. Avec tout cela, on a calculé qu'on réunissait 77% de l'annuité d'emprunt nécessaire, ce qui est considérable. Le reste peut être apporté par l'Etat, les collectivités territoriales sans grever abusivement des budgets publics.

Avec nous propositions, nous couvrons 77% de l'annuité d'emprunt nécessaire. Le reste peut être apporté par l'Etat et les collectivités territoriales.

Le futur quartier TESO (Toulouse Euro Sud Ouest) est-il remis en cause selon l'arrivée ou non de la LGV ?

Pas du tout et j'ai souhaité qu'on démarre l'aménagement du nouveau Matabiau car ce sera un argument de plus. Ce sera un nouveau poumon économique supplémentaire, une extension du centre-ville de Toulouse. On ne va pas attendre la LGV pour avoir une ambition urbaine et économique. Je l'ai toujours dit, il y a un accord de tous les acteurs locaux là-dessus : nous avançons indépendamment du calendrier de la LGV."

<https://www.francebleu.fr/infos/transports/jean-luc-moudenc-le-maire-de-toulouse-trouve-77-du-financement-de-la-lgv-toulouse-bordeaux-1504678763>

➤ **LGV : les élus maintiennent la pression**

Les grands élus locaux ont profité de la visite d'Emmanuel Macron pour maintenir la pression sur le dossier de la LGV. Lors d'une entrevue de vingt minutes à la préfecture Carole Delga et Jean-Luc Moudenc accompagnés de Georges Méric, Martin Malvy et Jean-Louis Chauzy du Ceser ont pu dérouler les arguments en faveur de la desserte de Toulouse par la ligne à grande vitesse.

Le maire de Toulouse a fait valoir que 77 % de l'investissement pouvaient être assurés par des financements innovants.



La présidente de Région, Carole Delga, a refusé d'opposer transports du quotidien et LGV car la mise en service de la grande vitesse permettra de libérer des sillons de chemin de fer pour faire rouler davantage de TER. a déployé la carte isochrone qui met en évidence l'éloignement de Toulouse par rapport à Paris en temps de transports.

Selon un proche du dossier, Emmanuel Macron s'est rendu compte de «l'union sacrée et de la détermination des élus locaux» sur ce dossier. Le président de la République a accepté le principe d'une nouvelle réunion sur ce dossier d'ici la fin de l'année.

A suivre...

➤ **La suite n'a pas tardé**

« Le TGV représente 1% des déplacements, alors qu'il a concentré 16% des investissements ces dernières années ! » déclare Élisabeth Borne au Journal du Dimanche. Après les déclarations du président Macron et du ministre de l'écologie N. Hulot, voilà le projet de Ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Dax remis sur la sellette, avant le lancement des assises nationales de la mobilité.

Une énième annonce d'un gouvernement qui veut privilégier « les transports du quotidien » Il n'en fallait pas plus pour que la Région Occitanie annonce la mobilisation « des forces vives du grand sud-ouest » pour le mercredi 4 octobre.

A la manœuvre : la présidente de la Région Occitanie Carole Delga qui annonce l'objectif : « *définir avec tous les acteurs et usagers concernés la politique des transports pour les 10 ans à venir* ».

Que du beau monde pour montrer l'utilité d'une LGV à Toulouse : élus locaux, représentants des chambres consulaires, acteurs économiques, associatifs et culturels, ainsi que plusieurs grands témoins.

Voici quelques personnalités qui seront mobilisées pour la grande vitesse, mercredi 4 octobre 2017, à Toulouse : Carole Delga, présidente de la Région Occitanie ; Jean-Louis Chauzy, président du CESER Occitanie, président d'Eurosud Transport ; Alain Rousset, président de la Région Nouvelle-Aquitaine ; Georges Méric, président du Conseil Départemental de Haute-Garonne ; Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse, président de Toulouse Métropole ; Alain Juppé, maire de Bordeaux, président de Bordeaux Métropole ; Alain Di Crescenso, président de la CCI Occitanie ; Michel Sarran, chef cuisinier ; Cédric Cabanes, PDG d'Agronutrition ; Alain Condaminas, directeur général de la Banque Populaire Occitanie ; Jean-Louis Marchand, vice-président de la FNTP, président de la FIEC ; Frédéric Van Heems, directeur général Eau France de Veolia.

Les organisateurs comptent remettre le couvert à Perpignan en novembre.

Quand on vous dit que rien n'est joué !

➤ **Les déclarations de la ministre des Transports, Elisabeth Borne, inquiètent en Occitanie**

Invitée le 25 octobre de la matinale de France Inter, la ministre des Transports n'était déjà pas très encline à donner des nouvelles rassurantes pour les projets de grande vitesse ferroviaire. Entre les « *billets de TGV trop chers* » et les « *70 % des dessertes déficitaires* », Elisabeth Borne a réaffirmé que la priorité « *serait donnée aux transports du quotidien* ».



Interrogée sur l'avenir de la ligne Paris-Toulouse, elle a répondu de façon énigmatique : « Nous sommes en train de travailler pour choisir les bons investissements qui répondent aux besoins des Français dans tous les territoires. » avant d'ajouter (ce qui n'est pas pour nous déplaire) : « *SNCF Réseau ne peut pas financer de nouveaux projets par sa dette* »

La ministre n'hésite pas non plus à parler « *d'impasse de financements à laquelle nous sommes confrontés* » et rappelle donc « *la pause annoncée le 1er juillet dernier dans tous les grands projets d'infrastructures de transport* ». Si elle se garde bien de parler d'abandon des projets,

elle affirme que l'objectif est de « *les inscrire dans un calendrier réaliste après avoir mobilisé toutes les optimisations possibles des lignes classiques* ».

➤ **LGV : 43 parlementaires d'Occitanie écrivent à Edouard Philippe**

43 parlementaires de la région d'Occitanie viennent d'adresser une lettre au Premier ministre, Edouard Philippe, pour insister sur la nécessité de voir se réaliser les deux Lignes à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan.

Ce courrier s'inscrit dans la future loi d'orientation sur les transports. Une loi qui, selon eux, devra être guidée par un principe fondateur : « *l'égalité de nos concitoyens face à la mobilité, et son corollaire, la correction des inégalités entre les territoires* ». Ces élus font le constat que les LGV traversent la France des Régions mais s'arrêtent aux portes de l'Occitanie.

Le temps est venu de rétablir une plus grande justice territoriale et une solidarité nationale pour « *la France des éloignés* » écrivent-ils.



Ils demandent, en priorité, la réaffirmation de l'engagement de l'Etat à la réalisation des deux LGV entre Bordeaux et Toulouse et entre Montpellier et Perpignan dans la future loi de programmation. « *Ce ne sont pas des projets nouveaux et 142 millions d'euros ont déjà été investis depuis 10 ans* ».

Et de reprendre la litanie habituelle : les LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan amélioreront la vie quotidienne de 6 millions d'habitants ; elles répondront à leurs besoins de déplacement, tant vers Paris, Lyon, Marseille ou l'Europe que pour leurs trajets intra-régionaux de tous les jours. L'effet grande vitesse irriguera l'ensemble des territoires, de Nîmes à Montauban, de Cahors à Tarbes, en passant par Béziers, Narbonne, Carcassonne, Foix, Auch ou encore Albi. Il n'y a que constater les effets de la LGV Tours-Bordeaux sur la desserte des villes moyennes pour être convaincu du contraire.

Et l'on reprend les arguments éculés : pour l'environnement (fret et report modal), pour l'attractivité de la région, pour les relations avec l'Espagne qui a inauguré la LGV Madrid-Barcelone-Figueras en 2013, pour la transformation urbaine des villes, pour la compétitivité des territoires.

Reste la question du financement. Des solutions nouvelles ont été proposées par les Régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine. Elles seraient à l'étude au Ministère des Transports et permettraient de financer plus de 60% des deux projets, les 40% restants étant répartis entre les interventions de l'Union européenne, de l'Etat et des Collectivités.

Décidément, ils ne désarmeront jamais...nous non plus !

➤ **Extraits d'un article de Marc Fressoz : « LGV Bordeaux-Toulouse : un lobbying des élus qui attise celui des opposants »**

« La présidente de la région Occitanie, Carole Delga, et plusieurs élus ont écrit, le 2 novembre 2017, au Premier ministre pour demander une nouvelle fois au gouvernement de sauver les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Perpignan-Montpellier. Reste que, localement, le premier projet ne fait pas l'unanimité [...] »

Après la "pause" décrétée par Emmanuel Macron en matière de grands projets d'infrastructure, les élus d'Occitanie souhaitent donc obtenir l'assurance que ces deux lignes figureront bien dans la future loi de programmation prévue en 2018 et convaincre le nouveau Conseil d'orientation des infrastructures, présidé par Philippe Duron, qui doit aider à la préparer [...]



Pour convaincre Matignon et l'Élysée, les élus mettent aussi en avant des arguments spécieux. Ces deux LGV "ne sont pas des projets nouveaux" car "142 millions d'euros ont déjà été investis depuis dix ans", rappellent-ils. Surtout, ceux-ci expliquent que "faire le choix des TER, c'est faire le choix des LGV en Occitanie". Parce que "leur mise en service est, selon eux, l'unique option pour libérer des sillons et désaturer les lignes existantes permettant ainsi à la Région d'augmenter la fréquence des TER en heures de pointe". Dépenser des milliards d'euros en LGV pour libérer des dessertes TER est sans doute une piste de réflexion à creuser...

Les signataires affirment ainsi que les LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan amélioreraient "la vie quotidienne de 6 millions d'habitants". Cette conclusion ferait presque oublier que le projet de LGV au sud de Bordeaux ne suscite pas une adhésion totale sur le terrain [...]

Cet argumentaire n'est en effet pas suivi par une partie de l'opinion d'Occitanie, qui le long du tracé de la ligne Bordeaux-Toulouse, tente de faire entendre sa petite musique face à la puissance médiatique des élus locaux. La Coordination interrégionale contre les grands projets inutiles Occitanie-Nouvelle Aquitaine fédère plusieurs associations locales d'opposants (CADE, Alternative LGV Midi-Pyrénées, Coordination 47, Amis de la Terre Landes, etc.).

Ainsi, cette coordination a acheté un encart publicitaire (3.500 €HT) dans deux éditions locales (Gironde et Lot-et-Garonne) du quotidien Sud Ouest pour rappeler son opposition à une LGV et son soutien à une alternative qui consiste à moderniser les voies ferroviaires existantes à moindre coût.

L'enquête d'utilité publique relatif à GPSO menée fin 2014 "a recueilli plus de 14.000 contributions de citoyens, d'associations, de socioprofessionnels, de collectivités territoriales... 93% de ces contributions n'étaient pas favorables au projet", rappelle la coordination. Elle souligne aussi que la commission d'enquête a finalement émis un avis défavorable à la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse en raison de "l'acceptabilité sociale du projet faible" ou de l'absence de "l'expression d'un véritable besoin de lignes à grande vitesse dans le Sud-Ouest".

Certes, un certain nombre d'opposants associatifs sont motivés par le fait qu'ils ne veulent pas voir une LGV traverser leur jardin. Pour autant, leurs arguments doivent-ils être balayés d'un revers de la main ? »

Pour en savoir plus : <http://www.mobilicites.com/011-6577-LGV-Bordeaux-Toulouse-le-lobby-des-elus-maintient-la-pression.html>

➤ **La ministre des Transports ne ferme pas la porte à la LGV Bordeaux-Toulouse**

Après avoir rencontré les élus à Toulouse le 10 novembre, Elisabeth Borne a estimé que les propositions de financement faites par les collectivités sont de nature à faire avancer le projet de LGV. Le gouvernement décidera début de 2018 s'il peut être inscrit dans le projet de loi de programmation des infrastructures.

Elle a répété: « *Il n'y a pas d'un côté ceux qui, à Toulouse, voudraient faire avancer les projets et les autres qui les bloqueraient à Paris* ». Elle a précisé aux élus d'Occitanie que le Président de la République avait bien décrété une « *pause* » dans les grands projets d'infrastructures.



« *Une pause qui ne veut pas dire remise en cause* » s'est empressée de préciser Elisabeth Borne qui a tenu à expliquer la nouvelle méthode. « *Nous changeons la façon de faire. Au lieu de lancer des projets non financés, nous allons mettre des ressources en face des projets* ».

Il n'empêche, la bataille du rail est loin d'être gagnée. Georges Méric, président du Conseil départemental de Haute-Garonne, a bien précisé à la ministre que tous les élus voulaient un projet unitaire. « Il faut à tout prix éviter une solution fractionnée pour garantir un Toulouse-Paris en 3h10 » a prévenu Georges Méric.

En effet, selon plusieurs sources, l'Etat réfléchirait à une solution intermédiaire en inscrivant dans la loi de programmation des infrastructures des crédits afin d'aménager la sortie Sud de Bordeaux et l'entrée Nord de Toulouse pour préparer l'arrivée de la LGV entre les deux métropoles du Sud-Ouest. Mais il remettrait à plus tard la construction du tronçon principal. Cette solution aurait le mérite de ne pas enterrer la LGV mais reporterait encore sa mise en service.

« On sent que cela peut être une proposition de l'Etat » s'inquiète une source proche du dossier. La décision de l'Etat doit s'élaborer d'ici la fin de l'année pour être incluse dans la loi de programmation début 2018.

➤ **le 19 novembre, nous étions sur la Rhune**

Répondant à l'appel des Collectifs Larrun ez hunki, Larrun Patrimoine Commun et le Cade Montagne et d'une dizaine d'associations, nous étions 400 à 500 personnes à gravir à pied les pentes de La Rhune/Larrun, le dimanche 19 novembre, pour protester contre le projet d'aménagement des infrastructures du Petit train de la Rhune appelé et présenté par le Conseil Départemental 64.

Les marcheurs protestataires s'étaient donné rendez-vous aux points de départ d'Ascain, Urrugne, Sare et Bera. Au sommet à 11 heures : Prises de paroles d'Ellande Alfaro, Philippe Lacarra de Sare et Ascain pour Larrun ez Hunki et Rafa Valdivielso pour le CADE Montagne et Larrun Patrimoine Commun. Tous ont dénoncé un projet démesuré, accentuant les fréquentations et ...bien entendu visant celles de recettes commerciales!



Avant la dispersion une photo a immortalisé cette mobilisation inédite.

La Rhune ne doit pas devenir un parc d'attractions !

La « bataille » s'annonce rude et longue aussi nous faut-il rester mobilisés!

➤ 21 novembre, nous étions...sur le Chemin des carrières à Ascain

Alertés par des habitants d'Ascain, des membres de Nivelles Bidassoa et du CADE se sont rendus avec des élus, sur le chemin de « la carrière » menant vers « les trois fontaines » situé au cœur du massif de la Rhune classé Zone Spéciale de Conservation.

Des travaux qualifiés de « restauration de la piste » y sont engagés par la municipalité.

A la grande surprise de la cinquantaine de participants, la « piste de randonneurs » était devenue une véritable route pouvant accueillir voitures et camions où par endroits, 2 camions peuvent aisément se croiser. Ils découvrent alors des engins de chantier très conséquents, disproportionnés pour une simple « restauration de piste ».

En effet, l'ancienne piste a été complètement défoncée, des blocs pesant plusieurs centaines de kilos ont été déterrés, pour modifier complètement l'infrastructure existante. Aux dires de l' élu en charge des travaux de la ville d'Ascain rencontré en mairie, ces travaux ne seraient pas conformes à ceux réellement commandés.



Force est de constater que la « piste » est en train de se transformer en véritable infrastructure routière, le tout sans autorisation des services compétents de l'Etat, le secteur étant en zone protégée Natura 2000 et ZSC.

En qualifiant de « restauration » les travaux entrepris, la municipalité s'est exonérée de la constitution de dossiers de demande d'autorisation et a même perdu la maîtrise des travaux.

Alors que la municipalité s'est engagée dans la démarche Natura 2000 avec ses voisines (Urrugne, Sare) à protéger cet environnement si fragile, une telle attitude relève de la schizophrénie.

C'est pourquoi une cinquantaine de randonneurs se sont rassemblés cet après-midi pour dénoncer ce chantier et demander que tout soit fait, en toute transparence (de nombreux élus d'Ascain n'étaient pas au courant) et dans le strict respect des règles (ZSC) que nous nous sommes tous imposées.

Interpellé, le Maire d'Ascain ne voit dans ces travaux qu'une amélioration de l'accessibilité de la montagne pour les randonneurs mais a fait stopper les travaux

Jeudi un représentant de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) devait constater les dégâts et en tirer les conséquences.

Affaire à suivre...

➤ **La suite : la mairie d'Ascain rappelée à l'ordre !**

Jean-Louis Fournier, maire d'Ascain, devra déposer une demande d'autorisation sous la forme d'une déclaration de projet s'il souhaite continuer les travaux du chemin des carrières.

C'est la conclusion du rapport d'une agente de la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement). Ce rapport a été remis à la Préfecture et la décision sera signifiée à la mairie d'Ascain qui devra se mettre en règle.

On ne peut pas faire n'importe quoi dans une zone classée Natura 2000.

Une restriction que les élus semblent méconnaître (voir ci-dessus le projet d'aménagement du sommet de la Rhune)

=====