

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°58



oooooooooooooooooooooooooooooooo

➤ **Audience du Conseil d'Etat du 23 mars**

Nos recours contre la DUP des LGV du GPSO ont été examinés le mercredi 23 mars au Conseil d'Etat. Mais d'ores et déjà nous savions que le rapporteur s'apprêtait à demander l'acceptation de nos interventions mais leur rejet sur le fond. Comme le Conseil d'Etat suit pratiquement toujours les conclusions du rapporteur, nous savions que nous allions vraisemblablement perdre la bataille du Conseil d'Etat.



C'est évidemment une déception au regard au travail colossal fourni par certains d'entre nous. Déception notamment au niveau de l'absence de financement qui avait été déterminante lors de l'annulation de la DUP du Poitiers-Limoges et que l'on retrouvait à nouveau en copié/collé dans le dossier GPSO. Le Conseil d'Etat semble ne pas vouloir suivre sa propre jurisprudence.

➤ **LGV au sud de Bordeaux : le Conseil d'Etat valide la déclaration d'utilité publique le 11 avril**

En juin 2016, le gouvernement déclarait d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Dans la foulée, des associations, des élus, des communautés de communes, des viticulteurs, des sylviculteurs ainsi que des riverains avaient demandé au Conseil d'Etat l'annulation de la DUP.

La Haute juridiction considère que l'enquête publique s'est déroulée dans des conditions régulières et estime que l'évaluation économique et sociale et l'étude d'impact ne présentent pas d'insuffisances.

Pourtant nous avons fait valoir que l'évaluation socio-économique ne contenait pas d'information précise relative au financement du projet, qu'il s'agissait d'un copié/collé du dossier de la LGV Poitiers-Limoges pour lequel le Conseil d'Etat avait annulé la DUP considérant que *"Dans ces conditions, l'insuffisance dont se trouve entachée l'évaluation économique et sociale a eu pour effet de nuire à l'information complète de la population."*

Certes la juridiction a considéré que sur ce point nous avons raison mais fait valoir que *"la répartition des financements, telle qu'envisagée à la date de l'enquête publique, avait été indiquée par le « protocole d'intention pour la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique » intervenu fin 2008 entre l'Etat, Réseau ferré de France et un grand nombre de collectivités territoriales et d'établissements publics de coopération intercommunale"*.



Or dans les deux pages (sur les 32.000) consacrées aux modalités de financement du projet il n'est fait aucune mention sur l'existence de ce protocole qui ne figure dans aucune autre pièce du dossier. De plus ce protocole non engageant n'a jamais été signé.

Le rapporteur public a considéré que le protocole était porté à la connaissance du public via un lien internet figurant au bas de la page 9 de l'avis de l'autorité environnementale. Or ce lien n'est pas actif et renvoie au site de la Région Nouvelle Aquitaine ! Il est également mentionné dans la contre-expertise du CGI sans aucune information quant à son contenu.

Dans ces conditions, il est bien démontré que le public n'a pas pu prendre connaissance du contenu du protocole de financement, ce qui a nécessairement nui à sa bonne information.

Le Conseil d'Etat n'a pas tenu compte de ces remarques et s'expose à ouvrir une véritable « boîte de pandore ». En effet, une telle jurisprudence pourrait être regardée comme autorisant n'importe quel maître d'ouvrage à ne pas produire des informations normalement requises par

la loi ou le règlement au cours de l'enquête publique (notamment pour des raisons stratégiques) sans que l'autorisation administrative sollicitée n'encourt le moindre risque d'annulation pour ce motif.

Sur le fond du dossier, le Conseil d'Etat "*écarte les critiques mettant en cause l'utilité publique du projet de LGV*". Le projet présente un intérêt pour l'aménagement du territoire, les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération et les coûts, les atteintes portées à la propriété privée, à l'environnement aux zones classées Natura 2000 ne remettent pas en cause le caractère d'utilité publique.

Quant aux solutions alternatives, le Conseil d'Etat considère que l'aménagement des lignes existantes entre Bordeaux et Dax et entre Bordeaux et Toulouse "*ne présenterait des avantages comparables*" à la création des deux nouvelles LGV en projet.

Autrement dit circulez, il n'y a rien à voir ! Un déni de justice !

Nous étions conscients que tout se jouait en terrain miné voire vicié car les associations ne se glissent pas dans les couloirs ministériels, ne dinent pas en ville avec « les gens qui comptent », ne commandent pas des sondages « bidons » ou des pages publicitaires. Elles œuvrent avec sérieux et dignité et ne frayent pas dans la bassesse et l'hypocrisie.

➤ **Les associations réagissent par un communiqué de presse des associations**

Un sentiment d'injustice, d'incompréhension et d'indignation

« Le Conseil d'Etat a suivi les conclusions du rapporteur en rejetant tous les recours et en confirmant la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de LGV Bordeaux-Dax-Toulouse. C'est évidemment une déception au regard au travail colossal réalisé par certains d'entre nous. Nous avons donné au Conseil d'Etat de nombreux motifs pour annuler la DUP dont l'absence de financement, argument qui avait été déterminant dans l'annulation de la DUP de la LGV Poitiers-Limoges. En effet, cette juridiction avait jugé ainsi : « [le dossier] *ne contient donc aucune information précise relative au mode de financement et à la répartition envisagée pour le projet. ...le Conseil d'Etat estime que cette insuffisance de l'évaluation économique et sociale a nui à l'information complète de la population et a pu exercer une influence sur la décision de déclarer l'utilité publique. Il en déduit que cette décision a été prise irrégulièrement.* » Aujourd'hui, elle ne suit pas sa propre jurisprudence, alors que le Tribunal administratif a lui annulé la DUP des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux sur ce même motif.

A l'instar de l'enquête publique qui a donné un **avis défavorable**, nous avons démontré que les inconvénients du projet l'emportaient sur ses avantages. Le Conseil d'Etat n'en a pas tenu compte alors qu'il est unanimement reconnu que ce sont les 2/3 des LGV non rentables qui plombent les comptes de SNCF, que le rapport Spinetta considère le réseau ferroviaire à grande vitesse comme « abouti » et que le Président de la République, son Premier ministre et les ministres en charge des transports estiment qu'il faut reconsidérer ces projets.

Nous étions conscients que tout se jouait en terrain miné voire vicié car les associations ne se glissent pas dans les couloirs ministériels, ne dinent pas en ville avec « les gens qui comptent », ne commandent pas des sondages « bidons » ou des pages publicitaires. Elles œuvrent avec sérieux et dignité et ne frayent pas dans la bassesse et l'hypocrisie.

Le Conseil d'Etat n'a pas donné le coup de grâce aux LGV inutiles, ruineuses et destructrices. Le combat continue donc. Tous nos arguments : les LGV ne desservent pas les territoires, favorisent la métropolisation, ont des retombées économiques incertaines, leurs coûts cannibalisent la SNCF et sacrifient les trains du quotidien, modernisées les lignes existantes sous utilisées peuvent répondre aux défis d'un renouveau du ferroviaire, sont repris dans toutes les analyses et par les medias. Vingt-cinq ans après, tous les rapports officiels vont dans notre sens, de la Cour des comptes aux assises du ferroviaire, des rapports Bianco et Auxiette aux rapports Duron, des études économiques de Marie Delaplace aux analyses d'Yves Crozet sur l'hyper mobilité et les limites de la recherche de vitesse¹. Aujourd'hui les faits nous donnent raison, n'en déplaise à nos adversaires, et c'est notre fierté d'être ceux qui ont forcé le destin. La mort lente des LGV est programmée. La décision politique revient au gouvernement, les projets prioritaires seront annoncés en mai dans le cadre de la loi d'orientation des transports. Nous restons mobilisés et notre combat continue pour obtenir enfin l'annulation de ce projet. »

➤ **Conférence de presse à Bordeaux le 17 mai**

La coordination interdépartementale anti-LGV, dont font partie le CADE et Nivelles Bidassoa, s'est réunie à Bordeaux en présence de la presse pour analyser cette décision du Conseil d'Etat. Pierre Hurmic, l'un des avocats des associations n'a pas hésité à qualifier cette décision de « *très politique* ». Il a dénoncé, notamment, « *le renoncement du Conseil, à sa jurisprudence de 2016, quand il avait annulé la déclaration d'utilité publique du projet de LGV Limoges - Poitiers. Le coût sociétal, environnemental et financier de ces projets et pourtant comparable et considérable, pour quelques minutes de gagnées.* »



Nous avons affirmé notre volonté de poursuivre la bataille judiciaire et annoncé le dépôt futur d'un recours devant la Cour européenne des droits de l'Homme. Nous allons également solliciter la Commission européenne pour qu'elle saisisse la Cour de justice de l'Union européenne, particulièrement en ce qui concerne la protection des sites Natura 2000 largement menacés par les projets de lignes à grande vitesse.

¹ Hyper-mobilité et Politiques publiques, Changer d'époque ?, Yves Crozet, Economica.

➤ 21 mai : manifestation contre le projet d'aménagement de la Rhune

Au rythme de la txalaparta et de alboka, nous étions une centaine au col Saint-Ignace à Ascain, pour manifester notre opposition au projet d'aménagement du sommet de la Rhune et du col de Saint Ignace.



Le Département prévoit de moderniser le site le plus visité des Pyrénées-Atlantiques. Pour le président Jean-Jacques Lasserre le train, géré par la collectivité, va se moderniser pour « *en faire un site exemplaire* »

Deux nouvelles locomotives hybrides, à la fois électrique et diesel sont prévues. Le département le jure la main sur le cœur : « il ne s'agit pas d'accroître mais de fluidifier l'offre ». Depuis la présentation du projet la donne aurait évolué « *la mise en place de trains supplémentaires n'est plus envisagée pour des raisons techniques* », les deux locomotives supplémentaires permettront « *d'intégrer les obligations d'évacuation en cas de pannes électriques* » (Sud-Ouest 29/05/2018). On peine à croire que l'achat de trains supplémentaires ne soit pas réalisé pour augmenter la fréquentation. Comment rentabiliser alors un investissement de plus de 36 millions d'euros ?

Au sommet aussi, l'accueil promet d'être facilité. Déjà, en sortant du train, le projet envisage de supprimer les escaliers au profit de rampes d'accès pour tous. Les personnes à mobilité réduite ne seront plus bloquées sur le quai à quelques mètres des ventas. Mieux, afin de profiter du cadre idyllique du site, une passerelle (5 millions d'euros) sera installée en surplomb et longera le bâtiment de TDF (télédiffusion de France). « *Ces aménagements permettront de déambuler à l'arrivée avec des points de repos et plus globalement d'améliorer le confort d'usage* », remarque Thomas Zellner, chargé de mission de La Rhune 2020.

Toujours selon « Sud-Ouest » « *la passerelle panoramique ne serait plus tout à fait dans les cartons mais n'aura sans doute pas les dimensions voire la forme du dessin initial* ».

Quant aux autres aménagements au sommet de la Rhune : toboggan, éléments pour escalade, gradins pour spectacles... ce ne serait selon le Conseil départemental « *il n'a jamais été prévu ni annoncé. C'est une pure invention. Ces équipements sont à ce qu'est et doit être la Rhune.* » Même réponse pour les nuits au sommet malgré les lits imaginés dans des wagons par un graphiste trop rêveur. « *C'est un site classé donc cela est impossible pour le département* » (Sud-Ouest 29/05/2018)

Pourtant ces aménagements figurent dans le dossier de presse page 12



Alors « *ni prévu, ni annoncé. Pure invention* » ??

Au col de Saint Ignace les aménagements prévus sont estimés à 5,1 M€. La création de nouveaux stationnements s'élèverait à 2,2 M€ à laquelle s'ajoute près d'1 M€ pour la déviation de la RD 4 aux abords de la gare.

La création de nouveaux parkings nécessitera un abattage de nombreux arbres alors que la création de parkings relais sur Ascain et Sare avec des bornes d'achat de billets de trains et l'utilisation de navettes pour gagner Saint Ignace est une solution proposée par les opposants.

Mais qu'importe l'avis de la population qui n'est ni consultée et encore moins écoutée. Un mandat d'élú n'autorise pas d'engager de grands projets sans concertation et cela quoiqu'il s'en défende le Conseil départemental et son président semblent l'avoir oublié.

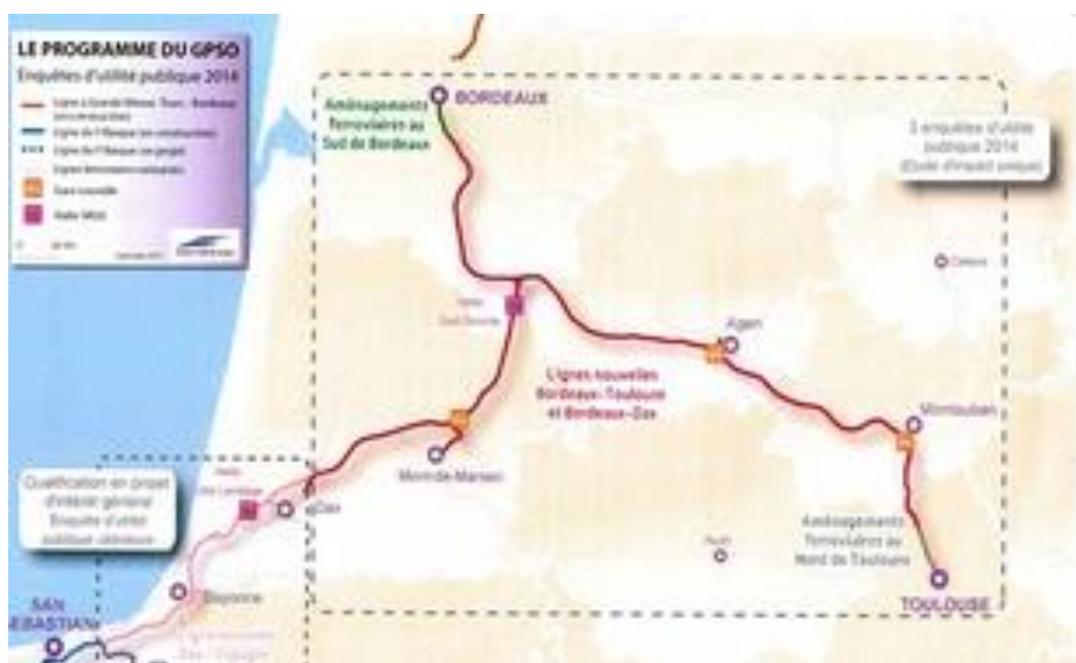
➤ Nouvelle victoire juridique des opposants à la LGV

Le tribunal administratif de Toulouse remet en cause les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse. Des aménagements nécessaires à la création de la ligne grande vitesse.

En juin 2017, le tribunal administratif de Bordeaux avait annulé la déclaration d'utilité publique des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux en pointant une absence de plan de financement. Un an plus tard, le 18 juin 2018, les juges toulousains "retoquent" une autre déclaration d'utilité publique (DUP) portant sur des travaux au nord de Toulouse.

Après le coup de couperet du tribunal administratif de Bordeaux, l'Etat a annoncé un pourvoi en appel. Le même scénario risque de se reproduire après la décision du juge toulousain.

Saisi par les opposants à la LGV Bordeaux-Toulouse, le tribunal administratif de la Ville rose a annulé mardi 19 juin la déclaration d'utilité publique concernant les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse. Mais pour Jean-Louis Chauzy, président du Ceser Occitanie, cette décision n'impacte pas le projet validé par le Conseil d'État.



Cette décision peut-elle mettre à mal la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse-Dax ? Jean-Louis Chauzy, président du Ceser Occitanie et d'EuroSud Team n'y croit pas, rappelant que le Conseil d'État a annoncé le 11 avril dernier le rejet des recours contre la déclaration d'utilité publique qui portait sur l'itinéraire des lignes ferroviaires à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

Le scénario privilégié par le Conseil d'Orientation des Infrastructures préconise la mise en place des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux dès 2018-2022 mais de réaliser la LGV en plusieurs étapes : la ligne nouvelle Toulouse-Agen sur la période 2028-2032 et la ligne nouvelle Bordeaux-Agen sur 2033-2037. La ligne Bordeaux-Dax serait repoussée à une date indéterminée.

Le gouvernement devrait trancher d'ici la mi-juillet le calendrier et les modalités de financement de la ligne à grand vitesse.

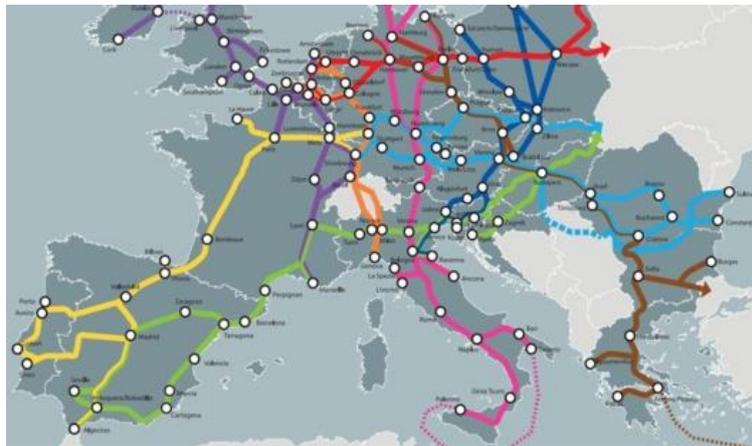
➤ La Cour des comptes « allume » le TGV européen

L'UE a investi 24 milliards en moins de 20 ans dans le réseau ferroviaire européen. Malgré cela il reste fragmenté par manque d'une réelle coordination transfrontalière entre les États membres.

La Commission Européenne ne dispose d'aucun instrument juridique ni d'aucun pouvoir décisionnel qui lui permettent de s'assurer que les États membres progressent rapidement vers l'achèvement du réseau central.

Selon les experts, bien que la longueur des réseaux ferroviaires à grande vitesse soit en hausse, l'objectif de l'UE visant à multiplier par trois le nombre de kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse pour atteindre 30 000 km d'ici 2030 ne sera pas atteint.

« *Les lignes nationales existantes sont mal reliées entre elles et forment un ensemble inefficace et fragmenté* », a déclaré Oskar Herics, membre de la Cour des comptes européenne responsable du rapport.



La décision de construire des LGV repose souvent sur des considérations politiques, et « *l'on a rarement recours à des analyses coûts-avantages pour étayer des décisions présentant un bon rapport coût-efficacité* ».

Dans bien des cas, les trains circulent à des vitesses moyennes nettement inférieures (45 % seulement de la vitesse maximale) à celles pour lesquelles ces lignes ont été conçues. Ceci, au point « *qu'il est permis de se demander si la bonne gestion financière est assurée* », soulignent les auditeurs.

Les infrastructures LGV coûtent cher : 25 millions d'euros du kilomètre en moyenne. Quatre des dix lignes auditées coûteront plus de 100 millions d'euros par minute économisée en moyenne ; la palme revenant à la ligne Stuttgart-Munich (369 millions d'euros par minute économisée).

Dans ce contexte, « *prendre dûment en considération la solution alternative consistant à aménager les lignes conventionnelles pourrait permettre d'économiser des milliards d'euros* », écrivent les rapporteurs.

Nous ne cessons de le dire depuis des années.

➤ Actions contre le projet d'aménagement de la Rhune

Le 30 juin quelques opposants au projet ont bloqué le départ du petit train et contraint le chauffeur à téléphoner au Conseil départemental pour signaler cette situation et réitérer une demande rendez-vous avec le Président JJ Lasserre. Après 10 mn le petit train a pu s'élancer vers le sommet de la Rhune.



Le samedi 7 juillet ils étaient une trentaine de personnes à Bidache, devant le domicile de Mr Lasserre pour poster une enveloppe géante dans son jardin contenant une lettre lui demandant l'état d'avancement du projet "La Rhune 2020".



En effet il y a un an le Président avait reçu les opposants en affirmant qu'il prendrait en compte les désaccords et inquiétudes des associations et des habitants.

Depuis, c'est le silence le plus complet : plus de nouvelles et pas de réponses aux demandes de réunions publiques, de rendez-vous...

➤ **Alain Rousset : son obsession de la LGV est de retour...**

Voici l'interview du Président de la Région Nouvelle Aquitaine qui s'est confié à « la Tribune »

Quel bilan tirez-vous des 12 premiers mois de la LGV mettant Paris à 2 heures de Bordeaux ?

« Il est positif, tant qualitativement que quantitativement. La hausse du trafic dépasse les attentes de la SNCF, on parle de + 70 % entre Bordeaux et l'Ile-de-France. Mais il faut aussi souligner l'impact sur le réseau TER régional, qui a bénéficié d'un trafic induit et dont la fréquentation est en hausse de 1 % sur un an. **Qualitativement, je constate que ceux qui disent que le TGV est fait pour une certaine élite ont tort.** J'y vois des étudiants, des grands-mères qui se rendent à Paris voir leurs enfants et petits-enfants... C'est le métro national, d'une certaine manière. Les retours des acteurs économiques, scientifiques, touristiques... mais aussi humains sont excellents. J'entends le reproche qui dit que la LGV renforce le phénomène de métropolisation. Mais la LGV est un facilitateur, elle accentue une tendance mais elle ne fait pas basculer un territoire. Le seul point négatif est la desserte d'Angoulême qui a connu des changements à des heures stratégiques, avec notamment des TGV remplacés par des trains à bas prix Ouigo qui ne s'arrêtent pas dans Paris. Mais là, c'est l'organisation, le fonctionnement maison insupportable de la SNCF qui ne consulte personne, qui sont à blâmer. »



L'impact sur le réseau ferroviaire régional est-il au rendez-vous comme vous l'espérez ?

« Clairement : oui. La fréquentation des TER en correspondance du TGV a fait un bond de + 13 % dans la Grande Région. On observe d'ailleurs que plus on est proche de Bordeaux ou d'Angoulême et plus le gain de passagers en correspondance est important. Maintenant, il reste plus de 400 km à réaliser vers l'Espagne et vers Toulouse. C'est l'épine dorsale d'une région qui fait face à un enjeu de mobilité essentiel. Mobilité qui doit d'ailleurs être pensée moins d'un point de vue régional que national. En mettant Angoulême à 30 minutes de Bordeaux par la LGV, **demain en rapprochant Bayonne, le Pays basque, l'Espagne, en proposant un bon mix TGV - TER on aimera nos concitoyens vers le train au détriment de la voiture, tout en boostant l'attractivité de la région.** Rappelons aussi que la LGV a également pour objectif de libérer des sillons sur les voies existantes pour générer du report modal. »

Le prolongement de la LGV au sud de Bordeaux semble toutefois avoir du plomb dans l'aile faute de financement...

« Chaque gouvernement lance son rapport Duron (ce dernier a été rendu en février dernier et propose trois scénarios d'investissement, NDLR) en espérant pouvoir renvoyer le sujet à celui qui lui succèdera. A chaque fois les collectivités reviennent au filet. Sans un réseau structurant, on ne peut pas ensuite irriguer les territoires. J'ai d'ailleurs toujours trouvé bizarre cette hostilité qui consiste à dire que la grande vitesse se fait en opposition au TER. L'Etat français doit faire un effort : on parle là d'un investissement sur un millénaire ! »

Avez-vous des nouvelles sur le calendrier de la prise de décision du gouvernement ?

*« Aucune. Avec la présidente de la Région Occitanie Carole Delga, et les maires de Bordeaux et de Toulouse, nous avons pourtant soumis de nombreuses pistes de financement. Nous avons proposé l'affectation d'une partie de la taxe sur les bureaux, d'un part de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, NDLR), nous avons suggéré une « vignette carbone » pour les poids lourds en transit dans nos régions. J'ai proposé 1.000 fois que l'on s'appuie sur le Grand Emprunt, puisqu'il s'agit d'un investissement sur un siècle et plus. Et l'Europe est prête à mettre 1 milliard d'euros ! Le ministère des Transports nous a dit que ces pistes étaient intéressantes. **J'ai peur que la décision prise soit un peu faible au regard des enjeux.** »*