

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°59



oo

➤ **Jean-Jacques Lasserre daigne enfin recevoir les opposants au projet d'aménagement de la Rhune**

Le 13 juillet, les cheminots bloquaient le petit train de la Rhune protestant contre le gaspillage d'argent public.

Dépenser 40 millions d'euros pour aménager la Rhune et faciliter l'accès par le petit train, cet argent pourrait être utilisé à améliorer l'offre de transport pour les usagers du quotidien. Relancer la ligne du souffre à Bayonne, c'est 10 millions d'euros par exemple », a expliqué un cheminot au micro.



Deux heures plus tard des dizaines de manifestants se réunissaient sur la place du village de Sare avant de se rendre sur les lieux où le Président du Conseil départemental inaugurerait une salle en présence d'élus et du sous-préfet. Toutes ces personnes restaient claquemurées dans les locaux car les manifestants avaient investi bruyamment, les alentours de l'immeuble dont l'entrée était gardée par un cordon de garde mobiles.

Les élus ne daigneront pas venir discuter avec les manifestants du projet.

Le 16 juillet, Jean-Jacques Lasserre recevait le collectif Larrun Ez Hunki.

Le Département a confirmé qu'il ne mettrait pas en place les deux trains supplémentaires ayant pour but de compléter l'offre de transport. La hausse de fréquentation que cela engendrerait a été toujours critiquée par le collectif. Le maintien du projet de passerelle est, en revanche, une très mauvaise nouvelle. Cette passerelle qui entourerait les installations de TDF faciliterait l'accès aux personnes à mobilité réduite. C'est la « raison officielle » de sa construction.

En ce qui concerne le parking, Jean-Jacques Lasserre aurait exprimé des doutes. Il ne sait pas si l'aménagement prévu va résoudre le problème des "parkings sauvages" qui surgissent sur les bas-côtés de la route. Ils étudient la proposition du collectif.

Le Département a fait appel il y a deux semaines à une entreprise chargée de mener à bien la concertation entre les différentes parties. Le collectif a été invité à y participer.

Pour le Président du département, pas question d'organiser une réunion publique pour fournir davantage d'informations. Le collectif a donc décidé d'en organiser une. Le rendez-vous, qui n'a pas encore été fixé, sera l'occasion pour le groupe de faire un bilan de sa première année, de décider s'il participera ou non à la concertation, et de discuter des mobilisations à venir.

➤ **« LGV Paris-Bordeaux, une ligne qui ne fait pas que des heureux » :
un reportage de France Inter**

Bordeaux est à deux heures de Paris depuis l'entrée en service de la ligne LGV début juillet. Ce qui ne réjouit pas forcément tout le monde...

Le quotidien des 2 000 habitants de Marsas a été complètement bouleversé. La LGV traverse ce village situé à une quarantaine de kilomètres au nord de Bordeaux. Chaque jour, entre 4h30 du matin et minuit, les TGV passent ici à plus de 300 km/h. La population se plaint des nuisances sonores.



À Bordeaux, cette ligne à grande vitesse a aussi ses détracteurs. Les prix de l'immobilier ont flambé ces dernières années. Et la hausse risque de s'accélérer à cause de la LGV.

▶ [écouter le reportage de Yann Gallic](#)

➤ Une nouvelle étape pour préserver l'avenir de la LGV Montpellier-Perpignan

La ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan gagne du terrain. Le 29 août, la ministre des Transports Elisabeth Borne a décidé d'actualiser le projet d'intérêt général (PIG) concernant la ligne nouvelle entre ces deux grandes villes. Cette actualisation permet ainsi de préserver le foncier nécessaire à la réalisation de la future ligne LGV.



"Le tracé est bel et bien sanctuarisé jusqu'à Perpignan, c'est une excellente nouvelle, le résultat d'un travail collectif et sans relâche, justifié par le caractère vital de la LNMP pour nos territoires et notre attractivité", a déclaré Carole Delga, présidente de la Région Occitanie après l'annonce de la ministre.

➤ Programmation des investissements de transports : le gouvernement affiche ses priorités

Élisabeth Borne a présenté le 11 septembre devant le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) les arbitrages du gouvernement en matière d'investissements qui vont s'élever à 13,4 milliards d'euros sur la période 2018-2022, en hausse de 40% par rapport à la période 2013-2017. Ce budget est toutefois inférieur au scénario médian qui avait été préconisé par le COI pour "coller" aux priorités avancées par Emmanuel Macron, qui était chiffré à 14,6 milliards.

Dans le détail, 51% iront au rail (sans compter les budgets de régénération du réseau), 38% à la route, 6% au fluvial et aux ports, et 5% aux autres modes. L'État dépenserait ensuite 14,3 milliards d'euros sur la période 2023-27, ce qui permet d'annoncer des programmes sur dix ans. Pour 2019, les crédits seront en hausse de 300 millions d'euros par redéploiement au sein du budget de l'État. A partir de 2020, le gouvernement devra par contre trouver 500 millions par an de ressources nouvelles mais les choix n'ont pas encore été arrêtés à ce stade.

L'accent est mis sur l'entretien des réseaux existants, la désaturation des grands nœuds ferroviaires, le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux, les mobilités propres, à travers plusieurs appels à projets, et le renforcement du report modal dans le transport de marchandises.

Concernant les projets de lignes ferroviaires à grande vitesse, le gouvernement a annoncé "une nouvelle approche" avec une "réalisation phasée des projets, commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à amélioration des déplacements du quotidien".

Pour arrêter définitivement la liste des projets retenus et le calendrier de leur réalisation, Élisabeth Borne doit s'entretenir prochainement avec les présidents de chaque région.



Les travaux seront échelonnés dans le temps pour éviter d'engager de lourdes dépenses immédiatement.

5 projets seraient confirmés :

>Pour l'axe **Bordeaux-Toulouse**, les deux gares des deux métropoles régionales seront agrandies en premier lieu pour accueillir plus de voyageurs et plus de trains.

>Pour la ligne **Montpellier-Perpignan**, le tronçon Montpellier-Béziers a été "défini" comme le premier du futur chantier de cette liaison.

>Pour la ligne **Marseille-Nice**, une première phase Marseille-Aubagne doit être lancée complétée par le tronçon entre Cannes et Nice.

Pour la ligne **Paris-Le Havre**, l'agrandissement de la gare St Lazare est envisagé comme un chantier préalable suivi par les tronçons Paris-Mantes et Mantes-Rouen.

>Enfin, le tronçon **Roissy-Picardie** ouvrira au sud de la région Hauts-de-France un nouvel accès à l'Ile-de-France. Les usagers pourront rejoindre sans correspondance la gare de Paris Aéroport Roissy-Charles de Gaulle depuis Chantilly, Creil, Pont-Sainte-Maxence, Clermont, Compiègne (Oise) et Amiens (Somme)

La programmation chiffrée de tous ces investissements sera intégrée à la future loi d'orientation des mobilités (LOM), laquelle doit être présentée en octobre 2018 au Parlement par la ministre.

Concernant Bordeaux-Dax, on en parle pas mais Alain Rousset doit être reçu par la ministre en qualité de Président de la région Nouvelle Aquitaine.

Nous pouvons dès lors parier, que comme à son habitude, il tempêtera pour « casser ce calendrier » et inscrire Bordeaux-Dax comme prioritaire. Comment oser priver Mont de Marsan et Dax ces deux « mégapoles landaises » de la grande vitesse ? Ce n'est pas concevable pour notre obstiné président de région !

➤ **Pour le PS, les Landes sont « sacrifiées » par l'Etat**



La LGV entre Bordeaux et Dax ne semble plus être dans les projets du Gouvernement. C'est en tout cas l'avis du Parti Socialiste des Landes qui, par la voix de son premier secrétaire fédéral Titouan Daudignon, dénonce un sacrifice des Landes par l'État. Voici le communiqué du PS des Landes :

« L'interview d'Élisabeth Borne dans Le Monde sur la future loi de programmation des infrastructures marque un nouveau coup d'arrêt à la LGV Bordeaux-Dax. Les Landes ont disparu de la carte et ne figure même plus dans la liste des investissements programmés à très long terme. Une déception pour la très grande majorité des Landaises et des Landais favorable à la LGV et pour le monde économique.

C'est aussi un terrible camouflet pour les élus locaux proches de la Macronie et en premier lieu Geneviève Darrieussecq la très silencieuse secrétaire d'État. Malheureusement pour les Landais, le moyen le plus rapide pour rallier Paris reste encore de prendre un avion à la base aérienne de Mont-de-Marsan. Un privilège peu accessible à la majorité d'entre nous. »

➤ **Pour Guillaume Pepy, pas de nouvelle ligne à grande vitesse « de son vivant »**

Reçu au micro de Jean-Jacques Bourdin sur BFM, le patron de la SNCF explique en effet qu'il y a peu de chances d'assister à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse. « **De mon vivant, j'en doute** ». Il ajoute qu'il assume la décision de renvoyer « aux calendes grecques » les éventuels chantiers de nouvelles LGV dont le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) qui prolonge la ligne Paris-Bordeaux vers Toulouse d'un côté, vers Dax de l'autre.

Réactions outrées des promoteurs Carole Delga, présidente d'Occitanie et de Jean-Louis Chauzy, président du CESER :

Carole Delga twitte : « *Non M. Pépy ce n'est pas à vous de décider des nouvelles lignes TGV dans ce pays ! Et le développement des territoires ? Je vous invite à venir rencontrer les habitants de Toulouse, Perpignan, Béziers, Narbonne ou Montauban pour en discuter avec eux. On va tout faire pour que M. Pepy, de son vivant, puisse monter dans un TGV à Bordeaux* »



Dans un communiqué, **Jean-Louis Chauzy** estime que « *le président de la SNCF outrepassé largement ses prérogatives et fait une nouvelle fois la démonstration de son mépris pour les territoires, leurs populations et leurs élus. Ces projets sont utiles, nécessaires et finançables, ils se feront et ils se feront sans vous, M. Pepy.* »

De son côté, **Renaud Lagrave**, vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine, délégué aux transports, a choisi un ton plus humoristique pour s'associer à la protestation de Jean-Louis Chauzy : « *Non seulement, on construira Bordeaux-Toulouse mais on va tout faire pour que M. Pepy, de son vivant, puisse monter dans un TGV à Bordeaux et se rende via Dax à Bilbao pour visiter une exposition du Musée Guggenheim. Ce n'est qu'une question de volonté politique.* »

➤ **490 millions d'euros pour la rénovation de la ligne Bordeaux Hendaye**

Les députés de la majorité de la Nouvelle-Aquitaine avaient rendez-vous avec Elisabeth Borne, la ministre chargée des Transports sur le thème « les investissements dans les infrastructures de transports de Nouvelle Aquitaine ».

Selon la députée MoDem Florence Lasserre-David, « *961 millions d'euros vont être mobilisés entre 2018 et 2022 pour les réseaux routier et ferré de Nouvelle-Aquitaine. Soit une enveloppe en augmentation de plus de 30% par rapport au quinquennat précédent. Les efforts de l'État se porteront sur la régénération de la ligne Bordeaux-Hendaye pour un montant programmé de 490 millions d'euros.* ».



Elle ajoute : « Pour notre territoire, la Ministre a pris des engagements forts en matière ferroviaire pour mener à bien la réalisation du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) »

➤ **LGV Bordeaux-Dax reportée à une date indéterminée**

Le 26 novembre, le gouvernement examinait le projet de Loi d'orientation des mobilités (LOM). La LGV Bordeaux-Toulouse sera lancée d'ici 2027, de façon phasée, d'abord Toulouse-Agen puis Agen-Bordeaux. L'État s'engage à commencer les travaux d'aménagement des sorties de Bordeaux et Toulouse dans le quinquennat.



Le gouvernement préfère privilégier les trains de proximité en y investissant plus de treize milliards d'euros d'ici 2022.

La LGV Bordeaux-Dax n'est pas prévue dans le projet de loi du gouvernement, elle est donc reportée aux calendes grecques.

➤ **Les réactions**

Cette décision fait bondir Renaud Lagrave, vice-président de la région en charge des transports, qui la considère comme "très grave". En effet, la déclaration d'utilité publique (DUP) est valable pour 15 ans, c'est-à-dire jusqu'en 2031. « Comme le projet est reporté au moins après 2032, cela veut dire qu'on perdrait la DUP, et qu'il faudrait tout reprendre à zéro » constate amer, Renaud Lagrave qui va donc demander aux parlementaires de déposer des amendements à cette loi, pour remédier à cette situation.

Cet arbitrage n'a évidemment pas plu du côté du conseil régional d'Occitanie et de Toulouse métropole :

« A ce signal positif s'oppose, malheureusement, un bémol majeur : la société dédiée de financement et les outils associés que nous avons proposés ne sont pas retenus dans ce projet de loi en l'état. Le risque est grand donc de voir la LGV repoussée dans les limites les plus défavorables du calendrier de réalisation, c'est-à-dire 2037... alors qu'elle nous est promise, tous gouvernements confondus, depuis 1991 ! Cela n'est pas acceptable. (...) Notre détermination et notre unité pour obtenir la LGV dans un calendrier raisonnable restent entières. D'ici la présentation du texte au Parlement en février, nous allons intensifier notre mobilisation pour que la voix de nos territoires et de leurs habitants soit enfin mieux entendue» déclarent dans un communiqué de presse, Carole Delga, Présidente de la Région Occitanie et Jean-Luc Moudenc, Maire de Toulouse et Président de Toulouse Métropole.

➤ **Malgré la LGV, tout va bien pour l'aéroport de Bordeaux**

L'aéroport de Bordeaux affiche un trafic record avec près de 6,8 millions de passagers en 2018, soit 576.000 voyageurs supplémentaires par rapport à 2017.



2018 représente la meilleure performance enregistrée sur la plateforme bordelaise. Dès l'été 2018, le nombre de passagers a doublé par rapport à 2009 annonçant une 9^{ème} année de croissance continue.

Le trafic des liaisons sur Paris (Orly et Charles-de-Gaulle), compte tenu du contexte de concurrence ciblée par la SNCF sur la LGV, la croissance est de +17,8% (soit 839.000 passagers supplémentaires).

➤ **Le gouvernement confirme miserait sur l'aménagement des voies existantes au sud de Bordeaux**

La secrétaire d'Etat Emmanuelle Wargon, confirme le souhait du gouvernement de **privilégier l'aménagement des voies existantes au sud de Bordeaux plutôt que de construire une nouvelle voie à grande vitesse entre la préfecture girondine et Dax.**

En réponse à une question du député David Habib, qui déplore cet abandon, la secrétaire d'Etat a indiqué que 490 millions d'euros seraient investis dans l'aménagement des voies existantes. **Une somme qui servira aussi bien à faire sauter le bouchon ferroviaire au sud de**

Bordeaux, à aménager des installations de contresens entre Dax et Morcenx ou construire un nouveau plateau ferroviaire en gare de Bayonne, synonyme de gain de capacité.



Ces propos ne sont rapportés que par la *République des Pyrénées*. Concernant les 490 millions on apprend par *La Tribune* que cet investissement de 480 millions d'euros porte sur la rénovation de plusieurs lignes ferroviaires de Nouvelle Aquitaine et non exclusivement sur Bordeaux-Espagne.

Et l'objectif est désormais de nettement accélérer la cadence avec 480 M€ d'investissements programmés pour 2019, en hausse de 46 %, dont 320 M€ financés par SNCF Réseau et le reste par l'Etat, le Conseil régional et d'autres collectivités locales. Cela permettra de mener 150 chantiers tout au long de l'année dont notamment la rénovation des tronçons Morcenx / Dax (135 M€), Libourne / Bergerac (83,8 M€), Limoges / Fromental (51,3 M€), La Souterraine / Le Palais-sur-Vienne (37,4 M€) et Poitiers / Vivonne (17,7 M€)

➤ **LGV Bordeaux-Toulouse : la ministre ouvre un petit peu la porte**

La ministre des Transports, Élisabeth Borne, a reçu, le 23 janvier pendant une bonne heure, les présidents de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie, Alain Rousset et Carole Delga, ainsi que les présidents des métropoles de Bordeaux et Toulouse, Alain Juppé et Jean-Luc Moudenc. Au programme, le GPSO, soit la prolongation de la ligne à grande vitesse Paris-Bordeaux vers Toulouse, ainsi que vers Dax et l'Espagne.



Alain Rousset et Alain Juppé sont cependant ressortis de l'entrevue assez sereins. Élisabeth Borne n'a pas fermé la porte à la constitution de sociétés de financement, qui se substitueraient à l'Etat et pourraient prélever une « taxe bureaux » en profitant du boom de l'immobilier qu'engendre l'arrivée de la LGV. Reste à convaincre Bercy et une réunion doit justement avoir

lieu dans les deux mois à venir. Cela dit, une telle taxe ne suffirait sans doute pas à financer un projet qui s'élève, au moins, à 9 milliards d'euros.

C'est précisément pourquoi Alain Juppé et Alain Rousset tiennent tant à la branche vers Dax et l'Espagne, car elle pourrait assurer un financement européen. **Les deux élus n'ont en revanche pas obtenu que les premiers (éventuels) travaux se fassent entre Bordeaux et Agen et non comme prévu entre Toulouse et Agen.**

➤ **Bruno Lemaire apporte son soutien au projet de LGV Bordeaux-Toulouse et à la création d'une société de financement dédiée.**

Interrogé par Jean-Louis Chauzy à l'occasion d'une conférence-débat sur le thème : « Comment dynamiser la croissance française ? », organisée le 31 janvier à Paris par la Fédération Nationale des Travaux Publics et son président Bruno Cavagné, le Ministre de l'Économie et des Finances, Bruno Le Maire a apporté son soutien à la proposition de financement de la LGV Bordeaux-Toulouse par une société de financement dédiée, inspirée du modèle de la Société du Grand Paris et abondée notamment par la part de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE), issue du Grenelle de l'environnement et qui permet aux collectivités d'affecter ces recettes déjà existantes au financement de grands projets.

Une nouvelle réunion avec le gouvernement est prévue la semaine suivante à Paris avec les quatre collectivités concernées (Région Occitanie, Région Nouvelle-Aquitaine, Métropole de Toulouse, Métropole de Bordeaux) sur le financement de la LGV. Selon le président du Ceser Occitanie, Bruno Le Maire a été sensible aux arguments en faveur de la ligne à grande vitesse : « *Il nous soutient. C'est un ministre qui pèse et connaît bien le projet* ».

➤ **La vérité sur la LGV Bordeaux-Paris**

Un article de *Sud-Ouest* du 8 février nous donne quelques informations intéressantes.

Un observatoire socio-économique a mesuré l'impact en termes de retombées pour notre région. Rachel Picard, directrice générale de Voyages SNCF annonce triomphalement le 7 février lors de la présentation de ce bilan : « *Entre Île-de-France et Nouvelle-Aquitaine, nous avons désormais 18,1 millions de passagers par an, dont 4,6 millions de nouveaux clients. C'est bien au-delà de nos prévisions, qui tablaient sur 4 millions de voyageurs supplémentaires* »

En bonne communicante, elle se garde de préciser la fréquentation de la LGV Bordeaux-Paris.



En juillet dernier, la SNCF annonçait, **après un an d'exploitation 5,5 millions de passagers (soit 50 % de hausse)**. Grâce surtout au segment « loisirs », et à des tarifs attractifs. « Un client sur trois a bénéficié de tarifs Prem's ou Ouigo (TGV low-cost). **25 % du trafic Paris-Bordeaux est réalisé en Ouigo** », précise la directrice Voyages SNCF.

On apprend aussi que le taux d'occupation est relativement faible (68 %), par rapport à Paris-Lyon (76 %). Mais il s'avère aussi que **la LGV n'est pas rentable pour la SNCF : 30 millions d'euros de perte sur ce tronçon.**

Pour Alain Rousset cette perte serait tout à fait relative « au regard des estimations (200 millions d'euros) de Guillaume Pépy, président de la SNCF » !!

La concurrence avec l'aérien est plus serrée que prévu, le directeur de l'aéroport de Bordeaux explique « *Nous avons perdu 19 % de trafic sur les vols vers Paris-Orly et Charles-de-Gaulle, soit bien moins que les prévisions de la SNCF* »

Quant aux retombées économiques si celles-ci sont considérées comme « *spectaculaires en termes de créations d'emplois et d'installations d'entreprises sur la métropole* » par Alain Juppé, le ruissellement attendu sur les villes moyennes en dehors de Bordeaux n'est pas au rendez-vous. Jean-François Dauré, le président du Grand Angoulême le regrette. De même il insiste sur le fait que « *la LGV doit alimenter les étoiles ferroviaires. Sans quoi, les inégalités territoriales seront accentuées* ». Ce qui est le cas aujourd'hui.

➤ **Les riverains de la LGV Bretagne engagent Corinne Lepage comme avocate pour lutter contre les nuisances sonores**

Des dossiers de réclamation ont été remplis par bon nombre de riverains impactés par les nuisances dues au passage des trains sur la LGV. Ceux-ci ont été envoyés à Eiffage et à la SNCF et remis au Préfet de la Sarthe mais à ce jour aucune prise en compte n'a été faite. C'est pourquoi ils ont décidé de passer à l'action judiciaire et engagé Maître Corinne Lepage, avocate, ancienne ministre de l'environnement sous le gouvernement Juppé.



L'intervention se fera en deux étapes :

1. Réunir le plus grand nombre de dossiers individuels, préparés par Maître Corinne Lepage afin de faire comprendre à la SNCF que son intérêt financier est de réaliser des protections phoniques plutôt que de répondre à toutes les demandes d'indemnisations.
2. En cas de réponse négative à cette demande ou en l'absence de réponse, des requêtes contentieuses seront déposées au Tribunal Administratif de Nantes afin d'obtenir les compensations financières dues pour les préjudices liés aux pertes de valeur des patrimoines immobiliers, ainsi que pour les risques encourus pour la santé.