

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°25



➤ **LGV Lyon-Turin : la Cour des comptes conseille l'aménagement de la ligne existante mais le gouvernement n'en fera qu'à sa tête !**

La Cour des Comptes recommande dans un référé publié le 5 novembre de ne pas abandonner "trop rapidement" une éventuelle amélioration des infrastructures actuelles comme alternative au projet de tunnel ferroviaire Lyon-Turin, dont les coûts prévisionnels sont "en forte augmentation". "Le caractère international du projet, son ancienneté et sa complexité rendent difficile l'énoncé de recommandations", a indiqué la Cour dans un référé daté du 1er août, rendu public lundi.

La Cour dénonce un projet "très ambitieux" au "pilotage insuffisant", des coûts prévisionnels "en forte augmentation", des prévisions de trafic "revues à la baisse" ainsi qu'une "faible rentabilité socioéconomique" et un financement "non défini". Le coût prévisionnel est passé, en euros courants, de 12 milliards en 2002 à 26,1 milliards.



Les sages de la Cour rappellent qu'il convient de « réexaminer systématiquement ces dépenses au vu de leur compatibilité avec la situation financière réelle du pays, de leur rentabilité financière et socioéconomique »

Le Premier ministre Jean-Marc Ayrault, destinataire du référé en août, relève dans un courrier également rendu public que le projet répond à l'"objectif stratégique" de "sécuriser les échanges entre la France et l'Italie à travers les Alpes". La France et l'Italie ont signé en 2001 un accord pour la construction de la ligne de TGV Lyon-Turin et cette ligne, jugée stratégique pour le réseau européen et subventionnée par l'UE, raccourcira le trajet entre Paris et Milan à 4 heures contre 7 actuellement.

Autrement dit « rien à cirer » ou « circulez il n'y a rien à voir ». A se demander à quoi sert la Cour des comptes, sûrement à faire des rapports dont personne ne tient compte !

➤ **Comment passer de la fonction de grand commis de l'Etat à un emploi chez Vinci ?**

Hervé Kempf, journaliste au « Monde » nous montre, dans un article, les cheminements de carrière de quelques grands commis de l'état. Ainsi le Préfet de Loire Atlantique, après avoir constitué "l'avis d'appel public à la concurrence" pour l'aéroport Notre Dames des Landes, cher à notre premier ministre, s'est retrouvé 3 ans plus tard employé par Vinci, le gagnant du PPP. Tout ceci est parfaitement légal, mais laisse comme un arrière goût de bizarre.

=> [Voir l'article](#)

➤ **L'A65 : au secours, je me noie ...**

Le rapport financier annuel 2011 d'Aliénor, concessionnaire de l'autoroute A65 Langon-Pau, confirme ce que les associations dénoncent régulièrement depuis l'origine du projet, à savoir que le trafic de cette autoroute, nettement inférieur aux prévisions à l'issue de cette première année d'exploitation, est insuffisant pour en assurer l'équilibre financier.

Le déficit est énorme d'environ 35 millions d'euros, par ailleurs égal au chiffre d'affaires. Celui-ci est inférieur d'environ 30% à l'objectif indiqué dans le contrat de concession (annexe financière N°18)



Elle est déserte



Douché le promoteur A. Rousset !

Le trafic journalier moyen s'établit à 5332 véhicules/j dont 5,9% de poids lourds inférieur d'environ 40% par rapport à l'objectif initial de 7660 véhicules/j, dont 12 % de poids lourds.

=> [Voir le communiqué de presse de la SEPANSO](#) et [l'article d'Aqui](#).

On pourrait espérer que les déboires financiers de cette autoroute voulue par Alain Rousset aurait permis de le dissuader de s'embarquer dans une aventure comparable mais autrement plus coûteuse : celle de la construction des Lignes à Grande Vitesse du GPSO ! Il n'en est rien, le Président de Région reste « debout dans ses bottes » tout comme Alain Juppé.

➤ **LGV Tours Bordeaux, des travailleurs « nomades », aucune retombée pour les locations.**

RFF et la « voix de son maître » Alain Rousset affirmaient que le chantier d'une LGV est un apport incontestable pour l'économie locale : locations pour les particuliers et restauration.

La construction de la Tours Bordeaux apporte un démenti formel. La LGV draine des centaines d'ouvriers tout au long du chantier. Beaucoup d'habitants espéraient pouvoir les loger mais beaucoup optent pour le camping plus ou moins sauvage.

« Tous ces hommes travaillent quatre jours et demi par semaine en Charente. Aucun n'a loué de maison ou de chambre. Ils préfèrent la caravane ou le mobile home à la maison en dur. » révèle la « Charente Libre » (=> [Voir l'article](#))



« Le chantier de la LGV n'est pas seulement un choc pour le paysage. Il bouscule les habitudes et même les certitudes. Comme celle de voir une manne débarquer le temps du chantier. » s'étonne le journaliste.

➤ **Un rapport épingle les tarifs de la LGV Est**

La chambre régionale des comptes d'Alsace estime que les prix des billets sur la ligne Paris-Strasbourg sont «de toutes les grandes lignes, les plus élevés» sans plus d'«avantages externes».

Les auteurs soulignent au passage que les Alsaciens ont participé au financement de cette infrastructure par l'impôt, mais ne bénéficient pas «en retour d'un tarif plus avantageux qu'un usager LGV d'un autre TGV».

En effet, La LGV Est est la première à être cofinancée par les collectivités à hauteur de 1,25 milliard d'euros, dont 518 millions pour les Alsaciens.



Un constat que la SNCF réfute, les tarifs pratiqués seraient similaires à ceux des autres lignes. La SNCF rappelle avoir aussi investi massivement dans ce projet : 1,3 milliard d'euros.

«Au final, cette ligne n'est toujours pas rentable», dit-on au siège régional de la SNCF. Pourtant, le succès commercial est au rendez-vous mais à quel prix ?

Le train Corail a été supprimé. Un aller simple entre Paris et Strasbourg coûtait 50 euros, il coûte désormais 95 euros en TGV pour un gain de temps de 2H20 mais avec 3 arrêts dans les gares TGV de Champagne Ardennes, Meuse et Lorraine.

Autant habiter près de ces gares pour bénéficier du gain de temps par rapport au Corail.

➤ **La LGV Tours-Bordeaux avance à coups de tirs de mines !**

Liséa effectue régulièrement des tirs de mines pour enlever des milliers de tonnes de terre.

La « Nouvelle République » relate dans le détail les explosions à Fontaine le Conte (=> [Lire l'article](#)): « *Le matin même, Maurice a mis quatre tonnes d'explosifs pour broyer 11.500 m³ de pierres. Une routine pour ce professionnel* ».

« *Parfois ça monte à six ou sept mètres* » explique admiratif ce spécialiste.



Il faudra environ entre 800 et 900 tonnes d'explosifs pour venir à bout des 300 kilomètres de chantier de la nouvelle ligne LGV SEA (Sud Europe Atlantique) Tours-Bordeaux.

L'article ne dit pas combien il en faudrait pour faire sauter les collines du Pays basque si par malheur ce projet fou était mis en chantier !

➤ **Les élus à Bercy**

Michel Hiriart, Paul Baudry et Roland Hirigoyen, Présidents des 3 communautés des Communes et Michel Dupérou, vice-président de la communauté de Communes Errobi ont été reçus le 7 novembre par Marc-Henri Serre, conseiller budgétaire en charge des transports au Ministère du Budget.

Ils ont remis une étude confirmant que la modernisation et l'insonorisation des voies existantes permettent d'atteindre les objectifs recherchés par le projet « LGV » soutenu par RFF tout en sécurisant les voies et en éliminant les nuisances sonores pour les riverains.



Les élus ont fait remarquer que ces travaux coûteraient 5 fois moins que le projet « LGV » et pourraient permettre une amélioration capacitaire et qualitative du service dans un délai court. Ce projet correspond d'autant plus aux objectifs fixés au niveau européen, que les pouvoirs publics espagnols ont d'ores et déjà abandonné le tronçon frontalier de leur projet de Y basque (Astigarraga-Biriatou), ce qui ferait du projet soutenu par RFF un projet cul-de-sac. Il tiendrait également compte des graves difficultés financières auxquelles RFF fait face, et respecte les objectifs de priorisation de la rénovation des lignes existantes par rapport à la création de nouvelles lignes dédiées au transit de trains à grande vitesse.

Monsieur Serre a par ailleurs annoncé la prochaine création d'une **instance indépendante** d'évaluation des projets placée sous l'autorité directe du Premier Ministre.

➤ **Connexion des LGV française et espagnole : début des travaux en 2017 ?**

C'est l'annonce faite par Étienne Picher, chef de projet de la LGV Bordeaux-Espagne, le 7 novembre lors d'un congrès organisé par le gouvernement basque au Kursaal de Donostia. Les travaux devraient se poursuivre pendant six ans et demi et cette connexion apporterait "17 millions de voyageurs par an" et devrait entraîner "une importante réduction du temps de parcours" entre Bordeaux et les villes du Pays Basque a-t-il précisé. Dans le même temps, le ministre des transports a mis en place une commission pour hiérarchiser les projets LGV.



Des déclarations scandaleuses :

Faut-il rappeler les propos de Mr Criquy de la Dreal qui pilote l'observatoire des trafics et repris par le sous-préfet : « L'observatoire est destiné à fournir des données qui permettront de prendre le moment venu la décision de lancer les travaux de construction de la ligne nouvelle »

Comment Mr Picher peut s'affranchir des travaux en cours de ce dispositif dont il a été demandé qu'aucune déclaration ne soit faite sans l'assentiment de ses membres ?

Des déclarations mensongères : « 17 millions de voyageurs grâce à la nouvelle connexion »

Lors du débat public, l'apport de la ligne nouvelle (dédiée principalement au fret rappellez-le) était estimé par RFF à 450 000 voyageurs par RFF et 370 000 par la SNCF. Durant ces journées de Saint Sébastien, l'Université du Pays basque révèle qu'à l'achèvement de l'Y basque et sa connexion avec Madrid, dans le scénario le plus optimiste ce seront 4 942 085 voyageurs dont 2,7 millions entre les capitales basques et 1,8 millions sur la longue distance avec Madrid. On est loin des 17 millions annoncés par Mr Picher.

Nivelle Bidassoa au nom du CADE et des élus a adressé une lettre de protestation au Préfet de Région avec en copie le sous-préfet et le président de RFF.

De plus, le CADE a demandé un démenti à RFF => [Voir l'article de eitb](#)

➤ **Qu'ils soient « roses » ou pas les membres de la commission, les députés et les sénateurs ont reçu EPINE**

Les 6 parlementaires et les 4 personnes « qualifiées » de la commission ont reçu EPINE. Nivelle Bidassoa leur a fait parvenir l'intégralité de l'enquête par internet.



Yves Crozet

Yves Crozet a accusé réception en ces termes : « merci de votre envoi dont je vais prendre connaissance. ».

Yves Crozet est Professeur à l'Université de Lyon Institut d'études politiques (IEP), président du Laboratoire d'économie des transports (LET) et administrateur de Réseau ferré de France (RFF).

Les autres personnes qualifiées sont :



Jean Michel Charpin
Inspecteur des Finances



Patrice Parisé
CGEDD



Marie Line Meaux
CGEDD

➤ **En marge de la commission Yves Crozet fait quelques déclarations à l'Expansion ...**

Interrogé sur l'opportunité de construire un 2^e aéroport à Nantes, Yves Crozet rétorque : « c'est une opération urbaine pas aéroportuaire », Nantes récupérera l'emprise de l'aéroport actuel, en zone urbaine. « En termes de plus-value foncière, c'est une très bonne affaire... il est difficile d'expliquer qu'on déplace l'aéroport parce qu'il gêne les projets des élus »

Ce qui est plus intéressant pour nous c'est la réponse à cette question : De bonnes infrastructures de transport ne favorisent-elles pas la croissance?

Yves Crozet : Non, sauf marginalement. L'Espagne a un réseau TGV plus étendu que le réseau français, mais le trafic représente un quart du seul trafic entre Paris et Lyon. Et elle ne parvient pas à amortir ses investissements... les infrastructures de transport n'apportent pas, en général, de surcroît de croissance économique... Les élus ont beau le clamer, on assiste plutôt à un démenagement d'emplois et à des transferts d'activité. C'est très largement un jeu à somme nulle. =>[Lire l'interview](#)

Rousset, Grenet, la CCI Aquitaine et bien d'autres font partie de ces bonimenteurs !

➤ **Pour la LGV Bordeaux Espagne le ministre des transports donne rendez vous au printemps 2013 ...**

Interrogé sur l'hostilité à la LGV en Pays Basque lors des Assises de l'Économie Maritime et du Littoral du 20 et 21 novembre à Biarritz, Frédéric Cuvillier a rétorqué ironique : « J'ai été accueilli par des personnes et des élus me disant : 'Il faut absolument la LGV'. Donc voyez qu'au moins ça fait débat ».

Il s'est ensuite retranché derrière le rendu des travaux « au premier trimestre 2013 » de la commission parlementaire chargée de hiérarchiser les grands projets d'infrastructures de transport. Quant aux « garanties » demandées par les Collectivités pro-LGV – notamment l'Agglomération côte basque Adour, qui a suspendu son financement de la LGV Tours Bordeaux à ces « garanties » – il n'en a guère dit plus, renvoyant là aussi à 2013.

Au pays de « l'Ovalie » nous apprécions beaucoup ces talents de « botteur en touche » !

➤ **Jean-Marc Ayrault annule sa venue au Pays Basque !**

Il était attendu le 21 novembre à Biarritz pour la clôture des Assises de l'Économie Maritime et du Littoral, il n'est pas venu « pour cause d'agenda ».

Il faut dire qu'il n'était pas seulement attendu aux Assises !



Bizi était prêt à lui réserver le même "accueil" qu'à Nicolas Sarkozy en mars dernier à Bayonne, en estimant que la politique environnementale du nouveau gouvernement va toujours dans le mauvais sens : "les grands projets inutiles, imposés et destructeurs tels que l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et la voie nouvelle LGV Bordeaux-Hendaye"

Et puis les sujets de mécontentement ne manquent pas : statut de collectivité territoriale, Aurore Martin, le processus de paix en Pays basque... **de quoi fédérer quelques banderoles !**

➤ **Solidarité avec Notre Dame des Landes**

Nous étions une vingtaine du Pays basque à la manifestation de ND des Landes le samedi 17 novembre. Plus de 1000kms aller retour pour marquer notre solidarité à nos amis en lutte contre cet aéroport inutile. Pour l'occasion, le CADE, BIZI et ATTAC avaient organisé un co-voiturage.



Sur place, entre 25 000 et 30 000 personnes (13 500 selon la police, 40 000 selon les organisateurs, un parcours de 6 Kms pour rejoindre un lieu de rassemblement festif dans le bocage à l'emplacement du futur aéroport, prises de paroles, tous les grands médias présents pour relayer l'événement, police absente et postée très à distance, ambiance détendue, nombreux échanges.

Le monde agricole était fortement mobilisé (40 exploitations impactées). Plus de 200 tracteurs ont participé au transport des matériaux de construction pour la réoccupation du terrain par les opposants.



Voilà en quelques mots le compte-rendu de 30 heures passées sur les routes en voiture puis à pied du côté de Nantes.

Souhaitons ne pas avoir à vivre de telles journées au Pays basque !

- **Vendredi 7 décembre projection d'un film à Bayonne, salle Atalante, dans le cadre de la 3^e Journée européenne contre les Grands Projets Inutiles Imposés (GPII)**

Le CADE en collaboration avec Bizi et le comité de soutien à Notre Dame des Landes organise une soirée-débat autour du film "le fantôme de Mirabel" le vendredi 7 décembre à 20 h 45 au cinéma l'Atalante à Bayonne.



Mirabel est le nom d'un aéroport près de Montréal au Canada. Sa construction commence en 1970. Montréal rayonnait alors comme « la grande métropole » hôte de la fameuse expo 67 et des jeux olympiques à venir de 1976. L'aéroport de Dorval ne semblait plus pouvoir suffire aux besoins aériens de la cité. C'est dans cet esprit que le gouvernement fédéral se lance dans un projet ambitieux : doter Montréal d'un second aéroport parmi les plus grands et modernes du monde. Ce devait être la plaque tournante de l'aviation en Amérique du Nord !

En 1969, près de 364 millions de m² de terre furent expropriés, obligeant des milliers de résidents et fermiers de la rive nord à abandonner leur patrimoine dans des conditions pour le moins révoltantes.

L'aéroport de Mirabel ne sera jamais achevé au delà de la phase 1 de construction et tombera rapidement en déclin, jusqu'à sa fermeture pour ainsi dire totale en 2004.

L'aéroport qui devait être un symbole de la fierté canadienne, fut un cuisant échec !

**Cette soirée sera l'apport du Pays Basque à la journée européenne contre les GPII.
Des initiatives similaires sont prises partout en France mais aussi en Italie et en Allemagne.**

=====