

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE
N°29



➤ **Après le rapport de la Cour des comptes, les collectivités avouent avoir financé la LGV Est sans étude préalable**

Première infrastructure de ce type à être financée par les collectivités locales en France, la LGV Est, d'un coût de 5,1 milliards d'euros a bénéficié de 1,25 milliard de la part des collectivités traversées, de l'Ile-de-France à l'Alsace, la Champagne-Ardenne versant plus de 230 millions.

Dans son rapport annuel consacré à « la participation des collectivités territoriales au financement de la LGV Est », la Cour des comptes dénonce l'absence d'étude préalable puis de mesure a posteriori des retombées socio-économiques de ce financement pour leur territoire. Le conseil régional de Champagne-Ardenne, le conseil général de la Marne et la ville de Reims se défendent : le conseil régional « n'avait pas le choix », pour le Conseil général : « Une étude n'apporte pas grand-chose » et pour Reims : « Le TGV contribue au développement économique »

Ces trois collectivités ont-elles mis 230 millions d'euros sur la table sans savoir si cet investissement se justifiait ? Oui aucune étude préalable n'a été commanditée ! On croit rêver !



Les présidents de 3 collectivités territoriales

Le Conseil général des Pyrénées atlantiques a procédé de la même façon lors du financement de la LGV Tours-Bordeaux, « l'intérêt du département étant évident »

En 2004, le conseil régional de Champagne-Ardenne met en place un embryon de mesure de l'impact de la LGV. L'université de Reims est sollicitée et l'étude confiée à Marie Delaplace. La Cour des comptes relève que « cette étude demeurerait très prudente sur les retombées socio-économiques à attendre »

Une étude que le Conseil général des Pyrénées atlantiques aurait bien fait de lire avant de voter sans sourciller à la demande du Président Labazée et du vice-président Kotte Ecenarro 79 879 811 € pour la construction de la LGV Tours-Bordeaux !

➤ **Recours contre le CG64 de Nivelle Bidassoa : l'association déboutée fera appel**

Nous avons assisté à l'audience du 12 mars à Pau. Sans surprise le rapporteur public a repris quasiment mot pour mot l'argumentation de RFF. « L'intérêt du département » à participer au financement de la LGV Tours-Bordeaux est évident, incontestable ou indiscutable.



Le problème c'est que le rapporteur public **procède** par affirmation sans apporter les preuves de ce qu'il avance alors que nous nous appuyons sur des rapports et des études prouvant le contraire à savoir que les LGV n'ont pas d'impact sur le plan économique.

Le juge a suivi comme cela est habituel le rapporteur mais ne démontre aucunement l'intérêt du département à financer une telle infrastructure.

Nous ferons appel car il a l'obligation de motiver ses attendus ce qu'il ne fait pas, il affirme sans preuve : « l'intérêt du département est évident, incontestable... »

Résultat attendu dans plusieurs mois...

➤ **Michel Hiriart : « Vouloir faire croire que je suis favorable à la LGV relève de la polémique »**

Les récents propos de Michel Hiriart dans la Semaine du Pays basque sur la LGV ont suscité de nombreuses réactions.

Déclarer « Nous ne laisserons pas le projet de la LGV se faire dans d'autres conditions qu'en lignes enterrées. » revient à accepter le projet. C'est ainsi que nous l'interprétons.

Interrogé à nouveau Michel Hiriart se défend. Nous avons du mal à comprendre !

*« Ma position ainsi que la totalité des Maires des communes de l'Agglomération (à l'exception de Guéthary), est celle d'une **opposition farouche** au projet d'une nouvelle ligne LGV.*

*Avec les 2 Communautés de Communes avec lesquelles nous travaillons étroitement (Nive Adour et Errobi) nous développons un **projet d'utilisation et de modernisation des voies existantes** et je suis d'ailleurs à la demande de mes collègues, le porte-parole de cette opposition auprès des pouvoirs publics.*



Si j'ai parlé de voie LGV souterraine dans les lignes de la Semaine du Pays Basque, il s'agissait uniquement de faire référence à l'état actuel du projet de RFF, qui prévoit des parties importantes de la voie enterrée, mais aucunement de cautionner cette hypothèse contre laquelle je m'oppose depuis l'origine.

Vouloir faire croire que je suis favorable à la LGV relève de la polémique. »

Dont acte, mais nous n'oublions pas son absence à la dernière manifestation !

➤ **Quand Rousset sort de sa tanière...**

Par ces grands froids (ce n'est pas très prudent !) Alain Rousset s'est rendu à Vitoria le mercredi 13 mars pour une belle opération de lobbying territorial à destination des gouvernements français et espagnol. Il était accompagné pour cela d'Iñigo Urkullu (PNV, centre droit), le lehendakari qui dirige le gouvernement basque depuis quatre mois.

Tous deux ont demandé solennellement de mettre en œuvre sans délai les travaux de raccordement des deux réseaux ferrés à grande vitesse.

« C'est une priorité européenne », a rappelé l'élu basque, « et un enjeu majeur pour le report modal », a indiqué Alain Rousset.



Depuis plusieurs jours le « monomaniac » Alain Rousset circule dans les couloirs des palais de la République pour convaincre le gouvernement de retenir les prolongements de la grande vitesse ferroviaire au-delà de Bordeaux vers Toulouse et Hendaye, parmi ses priorités financières.

On sait qu'une commission Mobilité 21 fait actuellement un tri drastique parmi les mille et un chantiers retenus dans le projet de schéma national des infrastructures de transport. « J'ai bon espoir que notre Grand Projet Sud-Ouest soit en haut de la première pile », a indiqué hier le président aquitain.

⇒ [Lire l'article de Sud Ouest](#)

Réforme ferroviaire : la mission Bianco opposée à de nouvelles lignes à grande vitesse

La mission de concertation confiée par l'Etat à Jean-Louis Bianco pour préparer le projet de loi sur la réforme du système ferroviaire préconise de ne pas accroître la dette ferroviaire par la construction de nouvelles lignes à grande vitesse (LGV), selon un document intermédiaire "de méthode", dont l'AFP a obtenu copie.

Pour mettre un terme à l'endettement chronique du secteur ferroviaire (la dette de RFF dépasse aujourd'hui les 30 milliards d'euros), "trois actions sont prioritaires", estime l'ancien ministre des Transports.



Il préconise de ne pas construire de nouvelles LGV "en proposant une alternative intermédiaire entre la solution TGV et la solution TET" (train d'équilibre du territoire, anciennement "Corail").

Il propose d'augmenter les ressources du gestionnaire d'infrastructure "en accroissant la production de sillons (créneaux de circulation des trains) de qualité et en engageant une réflexion sur la politique de tarification" (péages versés par les transporteurs). Il estime aussi nécessaire de "responsabiliser l'État et les différentes entités du (futur) pôle public ferroviaire grâce à des contrats d'objectifs et de performances pluriannuels".

La mission Bianco devrait rendre ses "conclusions finales" début avril avant qu'un projet de loi ne soit présenté au parlement avant l'été.

➤ **« *Moi président de la République, j'essaierai d'avoir de la hauteur de vue, pour fixer les grandes orientations, les grandes impulsions, mais en même temps je ne m'occuperai pas de tout* » Coulisses d'un dossier !**

Plusieurs fois repoussé l'an dernier, le lancement de l'enquête publique pour la LGV Poitiers-Limoges semble cette fois en très bonne voie. Pas forcément une bonne nouvelle pour les défenseurs du POLT (ligne actuelle Paris Orléans Limoges Toulouse).

Loin des projecteurs, l'Élysée et son « locataire corrézien », François Hollande, ont été régulièrement à la manœuvre pour faire décoller la LGV Poitiers-Limoges.

L'étape technique de l'annonce du lancement de l'enquête publique – officiel depuis le 26 mars – a fait l'objet, ces derniers mois, d'un intense travail de lobbying politique.

S'il ne souhaite pas apparaître publiquement dans ce dossier pour ne pas donner l'impression de privilégier ses anciennes terres d'élection en cette période de disette financière, il a été, depuis son arrivée à l'Élysée, régulièrement sollicité pour aider à le faire évoluer.



20 juillet 2012 : Brive-la-Gaillarde après l'arrivée de la 18^e étape du Tour de France, F. Hollande est approché par le président du Conseil régional du Limousin Jean-Paul Denanot pour apporter son soutien à la ligne LGV.

15 octobre 2012. Les élus s'inquiètent que les opposants au projet aient été reçus par Bernard Combes, maire de Tulle, conseiller à la Présidence de la République. Pour les rassurer les élus les plus impliqués dans la défense du projet sont discrètement reçus, au palais de l'Élysée, pour un déjeuner avec François Hollande.

17 décembre 2012. L'autorité environnementale est officiellement saisie, étape indispensable avant le lancement de l'enquête publique.

25 janvier 2013. Nouveau coup de tonnerre avec la lettre reçue par les membres du comité des financeurs en provenance de Daniel Bursaux*. Dans celle-ci, le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer au ministère de l'Écologie, signale que le projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Limoges-Poitiers ne s'annonce pas rentable. Pour « améliorer le bilan socio-économique de la LGV », le passage de 7 à 4 allers-retours quotidiens sur la ligne Polt est envisagé.

7 mars 2013. La tempête est passée. Nouveau signal de l'Élysée sous la forme d'un courrier du secrétaire général de la Présidence de la République, Pierre-René Lemas aux élus du Limousin. Elle indique que l'avancement des études permettait d'envisager le lancement de cette enquête avant la fin du premier semestre 2013, « *conformément au souhait du président de la République* ».

14 mars 2013 : l'autorité environnementale rend un avis favorable..

25 mars 2013 : Frédéric Cuvillier rend public la Décision ministérielle permettant de préparer le lancement de l'enquête publique. Cette décision intervient à trois jours du conseil d'administration de RFF qui, le jeudi 28 mars 2013, entérinera la décision et missionnera l'État pour la réaliser.

Vite fait et... bien fait !

* Daniel Bursaux est le fonctionnaire qui a signé l'approbation ministérielle de la LGV Bordeaux Espagne sans en référer au ministre des transports et au Premier Ministre.

➤ **Pour motiver les troupes avant la manif à Nérac... une initiative intéressante !**

Pour assurer « la promotion » de la manifestation de Nérac, « TGV en Albret a tourné la vidéo d'une « Flashmob »

Une initiative dont nous pourrions nous inspirer au cœur de l'été à l'heure de l'apéritif...

=> [A voir sur Youtube](#)

La manifestation de Nérac : un succès !

Près de 2000 personnes ont défilé dans les rues de Nérac le samedi 23 mars contre le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse. Comme nous, ils demandent l'abandon du projet et l'aménagement des voies existantes. Pour cela, associations et élus s'appuient sur une étude indépendante réalisée par le cabinet Claraco.



Nous étions une soixantaine du Pays basque à défilé aux côtés de nos amis lot et garonnais.

Cette manifestation intervenait alors que le président socialiste du conseil général du Lot-et-Garonne, Pierre Camani, a annoncé mi-février que sa collectivité ne participerait pas au financement des travaux, même s'il a souligné « qu'il ne s'agit pas de remettre en cause le bien-fondé de cette infrastructure » !!

=> [Voir la vidéo en fin d'article](#)

➤ Des dizaines de milliers de manifestants dans le Val de Suse

Hasard du calendrier une manifestation avait lieu le même jour dans le Val de Suse contre la LGV Lyon-Turin. 80 000 manifestants selon les organisateurs dont 200 Français qui s'étaient déplacés « par solidarité ».

Pour la première fois, des élus italiens, notamment le chef des sénateurs, participaient à cette manifestation en compagnie de membres de différents partis, essentiellement de gauche.

Plusieurs députés et sénateurs avaient visité le chantier de Chiomonte, à quelques kilomètres de Suse d'où partait la manifestation, avant de rejoindre le cortège.

80 000 personnes dans le Val de Suse



La future ligne à grande vitesse doit mettre Paris à quatre heures de Turin, contre sept actuellement. Cette "autoroute ferroviaire", combinant fret et trafic de voyageurs, dont le projet lancé en 1991, a été maintes fois ajourné, devrait entrer en service en 2028-2029.

Selon ses concepteurs, elle devrait à terme supprimer au moins un million de camions par an sur les routes mais les écologistes des Alpes jugent le projet démesuré par rapport au trafic.

"Ils ne nous voleront pas notre futur", proclamait une banderole ;

Comme on les comprend !

➤ Nivelles Bidassoa a participé à la « Korrika » lors de son passage à Urrugne

Plus de 10.000 personnes ont accueilli le dernier relais d'une course de 2.300 kilomètres parti il y a dix jours de Andoain (Espagne), et qui a suivi un itinéraire sinueux, de nuit comme de jour, de village en village.



Une foule moins nombreuse pour encourager le passage d'adhérents de Nivelles Bidassoa qui ont couru le kilomètre à hauteur de « Comaso »

Un grand merci à ceux qui ont porté les couleurs des anti LGV à une heure où beaucoup d'entre nous dormaient.

Il était en effet 4H30 du matin !

➤ **Dans le Lot et Garonne la SAFER commence « à stocker » les terres**

La Safer et RFF ont signé une convention pour « accompagner » les propriétaires terriens touchés par le Grand projet du Sud-Ouest et dont les terres sont situées sur l'emprise du projet de LGV Bordeaux-Toulouse.

« C'est une opération courante et classique, bien organisée » estime Serge Bousquet-Cassagne, président (CR) de la Chambre d'agriculture.

=> [Lire la suite dans "Sud Ouest"](#)

➤ **Commission Mobilité 21 : premiers « bruits de couloir » ...**

Dans un article paru dans « MobiliCités », Marc Fressoz, journaliste spécialisé dans le ferroviaire se fait l'écho de quelques indiscretions de la part de la commission chargée de hiérarchiser les projets du SNIT.

Dans le « TOP 4 », on trouverait : le raccordement ferroviaire de Roissy à Creil, l'interconnexion des LGV au sud de Paris, un projet autoroutier avec le doublement de l'A31 entre Toul et le Luxembourg et le contournement ferroviaire de Lyon.

Après « ça déraile », la commission propose d'engager de façon prioritaire la construction de la LGV POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon) 14 milliards d'€ et la LGV PACA (entre 17 et 20 milliards d'€). Dans ce « TOP 10 » provisoire, la LGV Montpellier Perpignan (6,3 milliards d'€) ou encore la liaison CDG Express (1,3 milliard d'€).



Ph. Duron, président de la Commission Mobilité 21

Dans le bas du classement : les LGV Paris-Normandie et...Poitiers-Limoges ! (Voir plus haut)

L'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transports) dispose d'un budget annuel de 2,3 milliards d'euros qui ne devrait pas augmenter dans les prochaines années. La taxe poids lourds (800 millions d'euros en 2014) doit seulement compenser le retrait de la subvention de l'Etat.

Ce budget permet principalement de faire face à des dépenses récurrentes (route, rail, transports collectifs en site propre), en particulier celles des quatre LGV lancées, dont trois sous forme de partenariat public-privé.

« Si on ajoute les 300 à 400 millions d'euros annuels que capterait durant 10 ans la liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin projet international hors de la compétence de la

commission, on ne pourrait donc pas engager de travaux supplémentaires avant l'horizon 2023, 2024 », résumant plusieurs acteurs de la commission.

Et la LGV Bordeaux-Espagne ?

Marc Fresso, contacté par le CADE nous a répondu : « Malheureusement je n'ai pas eu le classement du Bordeaux Espagne car ma source ne m'a pas lu tout le classement »

=> [Lire l'article](#)

➤ **Pour la FNAUT, c'est « vivent les LGV ! »**

Dans une conférence de presse le 21 mars, la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d' Usagers des Transports) a dévoilé ses propositions pour la révision du SNIT.



Les projets sont classés en 3 catégories :

- **Les projets à éliminer** : parmi ceux-ci, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, et la LGV Poitiers-Limoges
 - **Les projets rationnels à retenir** : A partir de critères de pertinence, la FNAUT propose de retenir entre autre Bordeaux-Toulouse et Captieux-Dax en deuxième phase.
 - **Les projets à reporter ou à oublier** : Il s'agit de projets de LGV moins urgents que les précédents dont Bordeaux-Espagne (Dax-Hendaye)
- En conclusion, la FNAUT propose de retenir environ la moitié des LGV inscrites au SNIT, et de les construire d'ici 2035, soit un effort financier de 2 à 2,5 milliards d'euros par an.

=> [Lire l'intégralité du document](#)

➤ **Dernière évaluation de la France par l'OCDE**

L'OCDE dans son évaluation de la situation économique et des politiques de la France de mars 2013 constate que « *l'économie française a été sévèrement touchée par la récession mondiale et, plus récemment par les turbulences dans la zone euro* » et préconise que « l'assainissement des finances publiques demeure une priorité. »



Dans son rapport l'OCDE remarque : « *La France étant dotée d'infrastructures de réseau et de transports bien développées, certains investissements supplémentaires ont probablement un rendement relativement faible. Certaines lignes de train à grande vitesse (TGV) ne seront sans doute jamais rentables [...] et risquent de représenter une charge pour les générations futures* »

➤ **Financement de la Tours-Bordeaux, l'agglomération de Pau se pose des questions...il était temps !**

21 millions à déboursier dont 6,7 millions sur l'exercice 2013 à prélever sur un budget d'investissement de 30 millions. Quel gâchis et quelle folie !

Lors de la réunion de la Commission permanente la question du désengagement a été soulevée. Un avocat avait été mandaté pour négocier à Paris. La réponse est sans surprise : c'est non !



Les élus pris au piège se débattent « il est davantage pragmatique de négocier un lissage de notre participation » déclare Martine Lignières-Cassou la présidente d'agglomération. Pour Hélène Lérrou-Pourqué une élue paloise il faudrait suspendre la participation tant que ne sont pas apportées par l'État des garanties sur le prolongement de la ligne jusqu'en Béarn et en Bigorre. Jean-René Bellocq, adjoint à Lons se demande « Peut-on demander à l'État de favoriser les collectivités qui se sont engagées ? »

Bilan, sur 78 votants, 17 abstentions n'auront pas suffi à s'opposer au financement.

Restera pour les élus à expliquer cette décision à leurs électeurs lors des prochaines municipales et là ça sera une autre paire de manches !

➤ **A lire**

- Un article de Nivelles Bidassoa dans le JPB : ["LGV: La France va-t-elle suivre l'exemple de l'Espagne dans la dérive des gaspillages publics"](#)