

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE
N°31



ATTENTION !

PAS D'ACCORD A L'AMIABLE AVEC RFF et ses représentants

RFF prévoit d'organiser « des réunions publiques de proximité » et surtout « **des contacts individuels avec les personnes directement impactées et les riverains les plus proches** »
De son côté la Région a déblocqué 11,6 millions d'euros « pour débiter rapidement les études complémentaires préalables à la déclaration d'utilité publique et les **acquisitions foncières anticipées** ».

Faites connaître ce message autour de vous ainsi qu'aux personnes impactées dans le fuseau ou à proximité.

Il faut les mettre en alerte pour qu'elles ne répondent pas à ces prises de contact, qu'elles ne signent aucun document et qu'elles ne cèdent pas au chantage que ne manquera pas de faire RFF.

TOUTE PERSONNE CONTACTÉE EST INVITÉE À SE RAPPROCHER D'ABORD DE L'ASSOCIATION NIVELLE-BIDASSOA (nivellebidaso@gmail.com ; 770 chemin Kampobaïta 64122 URRUGNE ; téléphone : 05 59 54 31 55)

Rien n'est décidé, RFF et la Région tentent de passer en force.

➤ **Des nouvelles d'au-delà des Pyrénées...**

▶ **Coup de frein pour la LGV en Navarre**

La crise économique contraint une nouvelle fois les promoteurs des projets à revoir leurs ambitions à la baisse.

Le conseiller aux transports de la Communauté forale de Navarre, Luis Zarraluqui, a ainsi annoncé que le tronçon de la ligne à grande vitesse en partance de Pampelune se limitera, dans un premier temps, à une seule portion de 60 km jusqu'à Castejón.



Un sacré coup de boutoir porté à un projet qui était initialement censé joindre la capitale navarraise à Saragosse pour ensuite filer vers Barcelone. La liaison grande vitesse avec la province de Gipuzkoa et l'«Y basque» est elle aussi pour le moment abandonnée.

Pour compenser la suspension du projet, les autorités prévoient d'adapter le réseau actuel en ajoutant un troisième rail respectant l'écartement nécessaire à la circulation des trains à l'échelle européenne.

C'est le désengagement du gouvernement central dans le financement de l'Y basque dans la Communauté autonome basque et de la ligne Madrid-Saragosse qui a motivé la décision du gouvernement de Navarre.

► **Des financements du gouvernement central revus à la baisse**

Le gouvernement de Mariano Rajoy a baissé, dans ses budgets 2013, sa participation dans plusieurs projets. Pour l'Y basque, Madrid a annoncé le 29 septembre dernier une baisse de 40 % sa participation (de 314 millions d'euros en 2012 à 190 millions d'euros).

Pour la construction du tronçon Castejón-Saragosse, il n'a prévu en 2013 qu'un apport de 5 millions d'euros visant à financer des études.



► **La LGV Madrid - Barcelone a eu un surcoût de 31 % !**

Attendu, le rapport du tribunal des comptes publics espagnol chiffre à 8,966 milliards d'euros le coût du chantier pour la réalisation de la ligne à grande vitesse entre Madrid et Barcelone, amorcée en 2002 et achevée en février 2008.

Ce montant hors matériel roulant dépasse de 31,4 % le prix initialement fixé pour les travaux ! En moyenne, chaque kilomètre des 621 km qui séparent les deux villes a eu un coût de 14,4 millions d'euros. Le Fonds européen de cohésion a contribué à la plus grosse partie du financement.

► Irun ne veut pas rater le train de la LGV

Le gouvernement espagnol changerait-il son fusil d'épaule en écartant la cité transfrontalière du tracé de l'Y basque ?

Après une étude commandée par Madrid remettant en question le passage du « Y basque » par Irun « Sud Ouest » a réalisé une intéressante interview de Miguel Angel Páez, adjoint à l'environnement de la Mairie d'Irun => [Lire l'interview](#)

Le tracé initialement prévu serait ainsi modifié : un arrêt à Saint-Sébastien puis les trains continueraient leur course vers la France, avec un stop en gare de Bayonne, mais sans arrêt à Irun. Le tracé initial dévierait à hauteur de Lanbarren, entre Lezo et Oiartzun avec un changement de trajectoire et une courbe plus prononcée en pénétrant davantage dans le parc naturel de Peñas de Aya avec des viaducs et des tunnels...

Initialement la Mairie d'Irun avait signé un protocole avec le ministère des Transports espagnol, le gouvernement basque et la « diputación » pour construire une gare intermodale à Irun (à l'emplacement de l'ancienne gare) pour les TGV, les trains régionaux RENFE, le Topo et les autobus.



Irun attendait beaucoup de l'arrêt du TGV pour devenir « une ville de services à part entière »

On ne connaît pas les raisons de ce changement.

« Nous ne comprenons pas pourquoi le gouvernement espagnol se précipite désormais vers cette nouvelle hypothèse. D'autant que cela implique aussi un nouveau point de connexion avec la France. Cette étude ne tient pas compte non plus des doutes côté français. Paris ignore toujours si la nouvelle ligne se fera un jour ou si une rénovation des voies actuelles suffira. » conclut Miguel Angel Páez.

De son côté, le maire Jose Antonio Santano n'a pas attendu pour adresser au gouvernement central de Madrid une note de protestation avec un long rapport argumenté.

► DERNIERE MINUTE : Le projet de ligne à grande vitesse entre Saint-Sébastien et Irun ajourné

Le gouvernement espagnol en charge de la réalisation de ce tronçon privilégiera la rénovation de la voie actuelle entre Saint-Sébastien et Hendaye. C'est Ana Oregi, la ministre basque des Transports, qui l'a annoncé lors d'une visite au port de Bayonne.

« Concernant le tronçon entre Biriadou et Saint-Sébastien, nous sommes en discussion avec le gouvernement espagnol qui doit exécuter les travaux. Nous nous orientons vers une amélioration de la voie actuelle avec la pose d'un troisième rail pour que l'écartement de nos voies soit conforme aux normes européennes. Ce n'est certainement pas la solution idéale, mais compte tenu de la conjoncture actuelle, nous n'avons pas le choix. »

Le projet de nouvelle ligne entre la capitale du Guipuzcoa et Hendaye n'est pas « enterré » mais « ajourné ».

➤ **Ce n'est pas un canular : un circuit touristique organisé sur le chantier de la LGV Tours-Bordeaux !**

A partir de juin, des visites guidées sont lancées pour mieux comprendre les travaux de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux...

Les particuliers vont pouvoir découvrir les travaux de construction de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux à partir du 5 juin, deux matinées par semaine. Des visites existaient pour les groupes mais le concessionnaire Liséa vient de s'associer à l'office du tourisme pour proposer des parcours au public, au départ de Saint-André-de-Cubzac. Un circuit de trois heures est proposé sur les « sites les plus spectaculaires de Gironde » comme le viaduc de la Dordogne, long de 1300 mètres.



Liséa, le concessionnaire de la future ligne, explique qu'il s'agit surtout de donner la possibilité aux riverains de mieux comprendre ce qui se passe sous leurs fenêtres. Quelques dizaines de réservations ont déjà été enregistrées. C'est André Vantalon, ancien employé de réseau ferré de France (RFF), qui commente les visites.

Mais quel cynisme !

Si par malheur le projet voyait le jour est-ce Christian Maudet, retraité de RFF, qui commentera les visites au Pays basque ?

A Saint Martin de Seignanx, les représentants de RFF ont du rebrousser chemin !

Le mercredi 29 mai à Saint Martin de Seignanx, RFF avait donné rendez-vous à plusieurs personnes ayant leur habitation sur le trajet du projet de LGV Bordeaux-Hendaye.



Mais un imposant comité d'accueil les attendait dans la maison de la Communauté de communes lieu du rendez-vous en question. 55 militants anti-LGV, basques et landais réunis, occupaient la salle prévue pour les réunions. « Vous n'êtes pas les bienvenus » leur indiquait le porte-parole de la Coordination anti-LGV, Victor Pachon.

« De quel droit vous êtes ici ? » demandaient les représentants de RFF, aussi surpris qu'inquiets. « Et vous de quel droit voulez vous nous imposer une voie nouvelle LGV rejetée par la majorité de la population ? » leur fut-il aussitôt répondu.



L'échange fut aussi bref que déterminé, et il fut indiqué aux représentants de RFF que les 55 militants allaient les reconduire à leurs voitures. Aussitôt dit, aussitôt fait, et RFF repartit d'où ils étaient venus, annulant tous les rendez-vous de l'après-midi.



➤ **494 propriétaires d'un terrain sur le tracé de la LGV : l'opération « Ter » dévoilée à la presse !**

Nous avons bien gardé le secret depuis le 27 décembre 2010, date à laquelle nous étions 494 citoyens à nous porter acquéreurs de deux terrains d'environ 860 m² (410 et 450) entre Mouguerre et Saint-Pierre-d'Irube sur le tracé futur de la LGV. Deux ans et demi plus tard, le Cade révèle au public la manœuvre !



Maintenant, il faut que tout le monde vende pour que RFF puisse acheter ces terrains. Parmi les acheteurs figurent notamment le député européen écologiste José Bové ou la veuve de l'ex-maire de Bordeaux Micheline Chaban-Delmas.

« Il faudra qu'elle nous fasse un procès en expropriation, procès qui s'annonce remarquable médiatiquement », annonce Victor Pachon lors d'une conférence de presse le 5 juin. La procédure pour exproprier les 494 propriétaires promet un bel imbroglio. Il faudra déjà retrouver tous les propriétaires, certains à l'étranger, au Canada. D'autres sont malheureusement décédés depuis, il faudra retrouver les ayant droit.» Chaque copropriétaire a déboursé 20 euros, l'opération se chiffrant à quelque 10 000 euros et possède désormais sa bande de terre, environ 80 centimètres de largeur sur une longueur variable. Il a fallu l'intervention de géomètres, 1 800 euros de photocopies et six heures dans le bureau du notaire pour la signature.

Il faut parfois savoir se compliquer la vie pour compliquer celle de vos adversaires. Car telle est la finalité de cette opération. La presse s'est largement fait l'écho de cette acquisition pour le moins surprenante !

Voir les articles

[De Sud Ouest,](#)

[Du Journal du Pays basque,](#)

[De eitb](#)

➤ **A l'Assemblée Nationale, Philippe Duron, président de la commission Mobilités 21 explique la méthode et les critères...**

Selon Philippe Duron, le rapport de la commission « Mobilités 21 » sera remis au ministre des Transports Frédéric Cuvillier le 15 juin. Le 5 juin, il a présenté devant la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée, la méthode d'analyse retenue et les critères qui serviront à arbitrer entre les projets d'infrastructures. Le travail de classement des 75 projets du SNIT n'est pas terminé, la dernière séance de travail aura lieu le 12 juin.

La commission a décidé d'élargir les « temporalités » a déclaré Philippe Duron, « la première, qui porte sur le réseau central (NDLR : français) a été fixée à 2030. La seconde, qui concerne le maillage européen des infrastructures de transports, définie par la commission européenne par le terme Global Network, a été reportée à 2050. »

Se déclarant réaliste, Philippe Duron a expliqué que la commission allait privilégier la modernisation du réseau ferroviaire existant. La hiérarchisation des projets devrait favoriser « les trains intermédiaires – et non les TGV -, à savoir des trains pouvant rouler à 220 km/heure à la manière des trains allemands ». Enfin il a rappelé « que la grande vitesse ne représente que 6% du marché mondial ».



Les critères retenus ont été classés en 4 familles :

- 📁👤 la première vise à servir la compétitivité économique, la réduction des inégalités territoriales,
- 📄👤 la seconde s'attache à mesurer l'empreinte écologique des projets, les émissions de gaz à effet de serre, le développement des TCSP, et la massification des transports de marchandises,
- 📄👤 la troisième vise à réduire les nuisances, améliorer la sécurité et la santé,
- 📄👤 enfin, la dernière mesure la valeur actualisée nette par euro investi dans chaque projet.

« Nous avons surtout évité de nous satisfaire de celui qui consiste à survaloriser le temps gagné sur une liaison. Car si le train connaît un ralentissement dû à une congestion en arrivant en gare, nous voyons bien que ce n'est pas un critère ! ».

« Nous ne savons pas quelles seront les tendances en matière de transports au-delà de 2030, car les problématiques peuvent changer. Pour l'instant, nous savons que tous les financements de l'AFITF iront aux quatre projets de LGV en cours jusqu'en 2018 : 2ème tronçon du TGV Est, Le Mans-Rennes, Nîmes-Montpellier, Tours-Bordeaux. »

D'ici à 2018, aucun moyen supplémentaire ne devrait venir abonder l'agence de financement.

« L'Etat ne pourra pas se passer du cofinancement des collectivités », a réaffirmé Philippe Duron. Selon Gilles Savary (PS), membre de la commission des affaires européennes, et présent lors de cette audition, « les collectivités territoriales sont l'immense équivoque du schéma SNIT, il y a un angle mort financier qu'il faudra dissiper, qui touche la solvabilité des collectivités territoriales ».

De fait, la commission Mobilités 21 anticipe déjà sur une forte contribution des collectivités locales au financement des futurs projets sélectionnés...

➤ **LGV : Le maire de Toulouse confiant, « les Alain » (Rousset et Juppé) inquiets...**

Le maire socialiste de Toulouse, Pierre Cohen, est sorti d'un entretien avec le président François Hollande relativement confiant quant à la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse, le chef de l'Etat convenant avec lui de la nécessité du projet, a rapporté son entourage. M. Hollande partage le constat que la quatrième ville de France ne peut pas rester à l'écart de la grande vitesse et note que la LGV Bordeaux-Toulouse peut se prévaloir d'une garantie de financement, d'une rentabilité économique prouvée, d'un tracé approuvé et d'une convergence des élus locaux sur sa nécessité, dit-on dans l'entourage de M. Cohen.



Si à Toulouse on voit la « vie en rose », côté aquitain, on s'inquiète...

Dans un courrier adressé au premier ministre Jean-Marc Ayrault (rendu public le 7 juin par le Conseil régional) les « grands élus d'Aquitaine » lui font part de leur préoccupation sur le respect du calendrier de la réalisation du GPSO et lui demande audience. A côté du président du Conseil régional d'Aquitaine figurent Alain Juppé, maire de Bordeaux, trois présidents de Conseils généraux Philippe Madrelle(Gironde) Henri Emmanuelli(Landes) Georges Labazée (Pyrénées-Atlantiques), les maires de Pau, Martine Lignières-Cassou, de Bayonne Jean Grenet et Vincent Feltesse, président de la Communauté urbaine de Bordeaux.



Cette union sacrée des grands élus d'Aquitaine - précise le communiqué de la Région Aquitaine - s'inscrit au moment où le GPSO pourrait subir un retard, alors que jusque-là le calendrier a été respecté, si la consultation préalable de l'Autorité environnementale n'est pas engagée de façon immédiate. Le lancement de l'enquête publique à l'automne serait alors compromis.

Dans cette lettre, les grands élus rappellent en 5 points pourquoi ce projet est, à leurs yeux, capital pour l'avenir du grand Sud-Ouest.

A savourer : une réponse sur la LGV de Gilles Savary (député PS de la Gironde) à un opposant de la Gironde !

« Je ne cesse de prôner une grande priorité nationale articulée autour de deux grands axes d'effort:

- la régénération et l'optimisation du réseau existant, comme en Allemagne par exemple.
- une approche des priorités géographiques, non pas par lignes, mais par goulets d'étranglements et pôle multimodaux afin de permettre une meilleure coexistence des trafics, condition à une relance du fret.

J'ai évidemment parlé de tout cela au Premier Ministre, mais la pression de nos éminences régionales et locales est forte, comme vous pouvez l'observer dans notre région, ou toute autre hypothèse qu'une LGV non finançable est un crime de lèse Majesté.



Ils n'ont pas trop l'air de s'apprécier ces deux là !

Au point ou nous en sommes, il faudrait que des gens comme vous se regroupent et fassent un communiqué de presse très politique en détournant le débat contre une régionalisation supplémentaire en dénonçant la gabegie clientéliste qui en résulterait, vous appuyant sur l'exemple du dossier LGV, du pouvoir personnel et du pharaonisme qui l'entoure.

Je fais ce que je peux de mon côté et je vous invite à visionner l'audition de DURON, la semaine dernière par la Commission de l'aménagement du territoire de l'assemblée nationale. J'y intervins vers la fin du débat.

Pour GPSO, je crains la pire des décisions: prioritaire, repoussée a 2020, mais pas financée. Il faudra dénoncer soit la spoliation des gens qui se trouvent sur le tracé et la gabegie des expropriations alors que les collectivités locales ne financeront jamais ce qui est attendu d'elles.

À bientôt

Gilles Savary »

« Une LGV non finançable, un crime de lèse Majesté » dénoncer « la gabegie clientéliste qui en résulterait, vous appuyant sur l'exemple du dossier LGV, du pouvoir personnel et du pharaonisme qui l'entoure. »

Vous l'avez bien compris une fois de plus c'est « le monomaniacque *» Alain Rousset qui est visé !!!

En voilà 2 qui ne sont pas prêts à partir en vacances ensemble !!!

***qualificatif utilisé par Gilles Savary lorsqu'il parle d'Alain Rousset**

➤ **François Hollande suit de près le dossier de la LGV Poitiers-Limoges**

Régulièrement lors de ses déplacements, en Corrèze ou ailleurs, François Hollande prend le temps d'échanger avec quelques journalistes sur des sujets d'actualité.

Cela se passait en « off », sans enregistrement, sur le perron de la préfecture de Tulle, le 9 juin dernier.

Le Président de la République est alors interrogé par « FR 3 Limousin » sur la commission Duron et la LGV.



Evidemment, dans un sourire, François Hollande refuse de se prononcer pour ou contre le projet de LGV entre Limoges et Poitiers.

Reste à savoir s'il suivra les préconisations de la commission Duron, qui jusqu'ici ne semble pas très enthousiaste. A cette question, François Hollande répond :

« Je ne sais pas si je suivrai ses préconisations. Mais en tout cas je suivrai le dossier de près ! »

Ainsi se trouver réalisée l'une des rengaines de la campagne : « 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 »

➤ **Tous à St. Pée sur Nivelle le dimanche 23 juin pour un pique-nique géant dans une ambiance festive et musicale**



Un an après revenons sur les lieux où nous avons fait serment de nous opposer à ce projet.

Montrons à tous que nous sommes toujours déterminés et mobilisés !

- Alors que la Commission Mobilité 21 rend son verdict sur la construction des LGV.
- Alors que les rapports Bianco et Auxiette concluent que « la très grande vitesse reste un marché de niche et que la principale activité du ferroviaire reste liée au fonctionnement du réseau classique » et « qu'en termes d'investissements, une priorité absolue doit être donnée à la rénovation du réseau existant »

RFF, l'Etat et la Région nous imposent une enquête d'utilité publique pour un projet qui ne verra peut-être jamais le jour ou alors dans 25ans...

REAGISSONS, CETTE ENQUÊTE EST D'ORES ET DEJA DISQUALIFIEE !

En pratique :

Deux départs sont prévus à 10h30, à partir d'Ahetze et de la vieille route de St Pée à St Jean de Luz.

Les lieux de regroupement seront fléchés

Comment s'y rendre ?

■ De St Jean de Luz, Ascain, direction St Pée sur Nivelle. Prendre sur la gauche la vieille route St Pée-St Jean de Luz (une banderole signalera le carrefour). Continuer vers St Jean de Luz jusqu'à une banderole (à hauteur du passage du gazoduc). Vous pourrez garer votre voiture sur la droite dans un champ.

■ A Ahetze le rendez-vous est fixé comme la fois précédente à la ferme Larre Ondoa, 2161 chemin Ostalapea

VENEZ TRES NOMBREUX en famille et avec vos amis !

➤ **A lire**

Dans le JPB un article de Nivelle Bidassoa sur les autoroutes ferroviaires :

« [L'autoroute ferroviaire un choix discutable inadapté et imposé par le lobby](#) »

=====