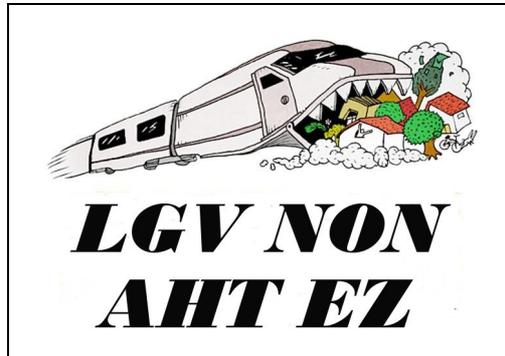


**INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE  
N°41**



- **L'enquête d'utilité publique Bordeaux-Dax, c'est pour le 14 octobre...**

**L'enquête publique concernant la ligne à grande vitesse entre le sud de Bordeaux et Dax et Bordeaux-Toulouse débutera le 14 octobre et s'achèvera le 8 décembre.** Les avis réglementaires seront affichés dans les lieux d'enquête et le long du tracé mais aussi publiés dans la presse avant le 29 septembre.



Pendant toute la durée de l'enquête, les dossiers et les registres d'enquête seront mis à disposition du public dans les préfectures et sous-préfectures concernées ainsi que les mairies des communes situées sur le tracé, soit plus d'une centaine de lieux au total.

La commission d'enquête désignée par le tribunal administratif de Bordeaux tiendra des permanences sur les lieux d'enquête afin de recevoir les observations écrites ou orales du public.

Pour Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sont concernées 111 communes réparties dans cinq départements. Cette consultation représente 130 dossiers d'enquête de 10 000 pages chacun, soit 60 kg de papier...

*C'est ce qu'on appelle « le choc de la simplification administrative » !!!*

À l'issue des enquêtes, les commissaires-enquêteurs auront trente jours pour rédiger leurs conclusions. Puis interviendra la déclaration d'utilité publique (DUP) dans un délai de 18 mois sur décision du Conseil d'État. Cette DUP permettra de poursuivre le projet à travers le lancement des études détaillées concernant la protection de l'environnement

Puis interviendront le choix de la maîtrise d'ouvrage, les discussions liées au financement du projet lancé «aux alentours de 2017-2018.»

Rappelons que les objectifs de mise en service sont fixés : c'est 2024 pour Bordeaux-Toulouse, et 2027 pour Bordeaux-Dax.

On décide d'abord la construction sans savoir comment on financera ou si on pourra financer, puis on se pose la question du financement.

*C'est ce qu'on appelle « la politique cohérente à la française » !!!*

### ➤ **Participez à l'enquête d'utilité publique**

**PRENEZ QUELQUES SECONDES  
PARTICIPEZ MASSIVEMENT POUR NOUS DONNER UNE CHANCE  
D'ARRÊTER CE PROJET**

**Il faut qu'un maximum de personnes réponde à cette enquête. Cela constitue un devoir citoyen.** Pensez à vous, mais aussi à vos enfants, petits enfants, neveux...

Ce sont eux aussi qui paieront les errements de nos politiques influencés par les lobbies du BTP.

### ➤ **Tout le monde peut participer, quel que soit son lieu d'habitation.**

**Aucune condition n'est requise.** C'est quand même de vos impôts dont il s'agit.

[Pour accéder au site de l'enquête c'est ici](#) (cliquer sur ce lien)

Vous y trouverez l'ensemble des données officielles. Mais attention parmi ces données, il y a aussi la propagande officielle.

### ➤ **Comment envoyer vos remarques**

Il y a trois solutions :

- utiliser la voie papier en vous rendant dans une mairie de l'enquête publique aux heures d'ouverture.
- en écrivant à : Monsieur le Président de la commission d'enquête « GPSO Lignes nouvelles » [2]
- **Utiliser le mail**

**La solution la plus facile.** [Vous pouvez envoyer par courriel](#) (cliquer sur ce lien) vos documents et remarques.

Quelle que soit la solution que vous retiendrez, **une simple phrase circonstanciée peut suffire.** Par exemple :

- Je suis opposé à un projet dont le financement n'est pas connu.
- Je suis opposé à un projet dont les coûts sont indéterminés (il manque entre autre l'évaluation du matériel roulant).
- Je suis entièrement d'accord avec le relevé de conclusion déposé par telle association, et en conséquence je m'oppose à ce projet que je qualifie de GPI2 (Grand Projet inutile et Imposé).

- Je suis opposé à ce projet qui consiste à créer une nouvelle infrastructure alors que la ligne actuelle n'est utilisée qu'à 25 % de ses capacités.
- Je suis opposé à ce projet qui détruira des espaces naturels alors qu'il n'est pas justifié...

### Données intéressantes

Pour ceux qui voudraient construire leurs remarques, l'Autorité environnementale en a fait une étude exhaustive. Par le plus grand des hasards, elle reproche au dossier, en dehors de son volume rédhibitoire, les mêmes choses que nous. Vous pourrez donc lire et argumenter sans risque à partir de ce rapport qui ne fait que 45 pages, mais du plus haut intérêt :



### Avis délibéré de l'Autorité environnementale

Les associations ont également prévu quelques documents plus légers, permettant aussi de vous aider dans vos rédactions :

« EPINE » Enquête permanente sur l'Inutilité de Nouveaux Equipements.  
<http://epine.urrugne.info/>



### Données du CADE



### Données ACCRiL & AT

## ➤ « Bildu » critique le gouvernement basque au sujet de l'Y

EH Bildu maintient sa position sur l'Y basque et critique l'attitude du gouvernement basque « qui continue de dilapider des millions dans ce projet insensé ».

Le parlementaire Oskar Matute, de Bildu, insiste sur la nécessité de « paralyser » les travaux de l'Y basque. Selon ce député, il faut réfléchir « où conduit et à qui bénéficie la construction de cette infrastructure ». Il dénonce les dépassements des budgets et prend pour exemple le « énième imprévu » celui du tunnel de Zumarraga.



« Ce tunnel va coûter 250 millions d'euros, 35 000 euros par m<sup>2</sup> », des « chiffres qui scandalisent la société basque » s'exclame le bouillant élu.

Le porte parole de Bildu rappelle que l'on « estime à 5 à 6 milliards d'euros le coût in fine de la construction, un puits sans fond qui ne cesse de se creuser ». (Diario Vasco du 15/08/2014)

➤ **Recours Nivelles-Bidassoa contre le Conseil général des Pyrénées atlantiques : des nouvelles...**

Comme vous le savez Nivelles Bidassoa a introduit un recours contre la délibération du Conseil général des Pyrénées atlantiques pour participer au financement de la LGV Tours-Bordeaux à hauteur de 80 millions d'euros.

En première instance, nous avons perdu devant le Tribunal administratif de Pau mais nous avons fait appel, le juge n'apportant aucun élément pour démontrer que le Département avait « un intérêt » à financer un tel projet.

La Cour d'appel de Bordeaux a prolongé la période d'instruction jusqu'au 20 août, le département n'ayant produit aucun mémoire en défense. Le département a fait savoir au juge qu'il s'en remettait à RFF pour assurer sa défense.

Voilà donc des élus manifestement dans l'incapacité de justifier leur vote et de démontrer que le département avait un intérêt à participer au financement de la LGV Tours-Bordeaux.

Pour expliquer leur vote le Département s'en remet à Réseau Ferré de France, gestionnaire du réseau ferré national et concédant du projet !!!

***On croit rêver ! Lorsqu'on est élu on assume ses votes et ses prises de position !***

➤ **Manuel Valls sur le chantier de la LGV SEA relance les PPP...**

Le Premier ministre, Manuel Valls, a souligné sa volonté de relancer les partenariats public/privé (PPP), en inaugurant le 1<sup>er</sup> septembre le Viaduc de la Dordogne, dans la commune de Saint-Romain-la-Virée (Gironde), où passera la future ligne de train à grande vitesse.

Aux côtés des présidents de Vinci, Xavier Huillard, de la SNCF, Guillaume Pépy, et de Réseau Ferré de France, Jacques Rapoport, il a développé son credo en faveur des PPP : «*L'état est pleinement engagé auprès des collectivités locales et des opérateurs pour développer le réseau ferroviaire français*» et «*la future ligne à grande vitesse Europe Atlantique en sera un maillon essentiel [...] La France, pour retrouver la croissance et donc des emplois, doit impérativement relancer l'investissement public comme privé dans le secteur des travaux publics et de la construction [...] Et ces investissements, nous allons les poursuivre notamment dans les contrats de plan État-régions* ».



Pourtant cet avis est loin de faire l'unanimité. Si les grands groupes du BTP semblent logiquement affectionner ce type de financement, Denis Dessus, Vice-Président de l'Ordre des Architectes, n'hésite pas à renvoyer dans les cordes ce dispositif : « *Les grands travaux d'infrastructure ferroviaire, dont les marchés en PPP de plusieurs milliards ont été passés dans une concurrence 'simplifiée' et, dans l'indifférence générale, gentiment répartis entre nos trois majors, plongent dans des fonds abyssaux la dette réelle de RFF, et donc de la SNCF. Une dette qui provoque l'ire des cheminots, avant celle probable des contribuables et usagers qui devront rembourser. (...)* ». Selon lui, « *le mal est fait, et le vrai coût des PPP se jugera à l'expiration des contrats dans des dizaines d'années. Là où les PPP passent, les finances publiques ne repoussent pas !* »

*En effet, « Le retour de 10 ans d'expérience sur les contrats PPP, et de 16 ans sur les PFI anglais, confirme l'endettement accru, la concurrence faussée, la captation de la commande publique par les majors, les loyers qui explosent et l'impact économique intenable de ces véritables bombes fiscales à retardement »*

***Mais dans 10 ans où seront les décideurs d'aujourd'hui pour assumer leurs responsabilités ?***

### ➤ **Alternatiba2014 à Socoa**

Le dimanche 5 octobre, BIZI organisait Alternatiba 2014 à Socoa. Le CADE et Nivelles Bidassoa étaient présents et tenaient un stand.

Alternatiba c'est le village des alternatives à la crise sociale et écologique mais aussi une grande fête populaire avec conférences ateliers, concerts, mutxikoak, théâtre de rue, déambulations et performances artistiques, des repas populaires, un marché paysan local, une bourse aux vélos, un appartement témoin, un circuit consommation responsable, un espace enfants avec jeux et ateliers pédagogiques.

L'entrée était gratuite. 3000 personnes ont déambulé dans ce grand village.



Pantxo Tellier a donné une conférence sur le thème « Transports et justice sociale », la LGV n'a pas été oubliée dans son intervention.

### ➤ **Des menaces sur les trains Corail dénoncées par la FNAUT** (Fédération nationale des associations d'usagers des transports)

*« La FNAUT pointe les menaces qui s'accumulent sur ces trains indispensables aux voyageurs, à l'aménagement du territoire et à la politique énergétique.*

*Une offre consistante de dessertes Intercités (ex-Corail), à moyenne et longue distance, de jour et de nuit, est un élément essentiel de l'offre ferroviaire, car les TER et les TGV ne peuvent pas répondre à tous les besoins des voyageurs et de la collectivité.*

*Depuis le 13 décembre 2010, les trains Intercités, sous le nom de trains d'équilibre du territoire (TET), sont placés sous l'autorité de l'État dans le cadre d'une convention État-SNCF ayant pour objectif de maintenir et de développer l'offre. En réalité, cette dernière n'a cessé de régresser (- 10 %), l'État approuvant les suppressions demandées par la SNCF. »*



La FNAUT dénonce la dégradation du réseau ferré interrégional : « un quart des 20 000 km de lignes ouvertes au trafic des voyageurs aura disparu dans dix ans », l'absence de renouvellement du matériel roulant (3 milliards d'euros), l'absence de pérennisation du financement par l'Etat : « le déficit d'exploitation a augmenté de 50% en trois ans (soit de 210 à 312 millions d'€) »...

*« Les dessertes Intercités sont asséchées par la SNCF elle-même, qui incite à utiliser le TGV plutôt que le train classique »*

***Tout est dit...***

### ➤ **Budget 2015: les Régions attendent des contreparties à la baisse des dotations**

Le Projet de Loi de finances présenté au Comité des Finances Locales le 30 septembre 2014 officialise la baisse massive des dotations aux collectivités locales : -11 Milliards d'euros en trois ans.



Pour les Régions, cette baisse aura des conséquences lourdes, notamment sur les capacités d'investissement. Les Régions demandent donc des contreparties à cette baisse des dotations.

« Nous attendons du Premier ministre qu'il clarifie nos ressources, sinon nos investissements dans les transports ou les lycées seraient touchés » déclare **Alain Rousset**.

*Il suffit que la Région Aquitaine n'investisse plus dans les LGV et elle retrouvera un équilibre financier !*

➤ **LGV Poitiers-Limoges : « petit repas entre amis à l'Elysée... »**

Une délégation d'élus locaux Michel Jau (préfet du Limousin), Emile-Roger Lombertie (maire de Limoges - UMP), Jean-Paul Denanot (président du Conseil Regional -PS), Marie-Françoise Pérol-Dumont (présidente du conseil général de la Haute-Vienne -PS) et Gérard Vandembroucke (président de Limoges-Métropole - PS) ont été reçus fin septembre à l'Elysée.

Au menu la LGV Poitiers-Limoges rejetée par la commission Mobilité 21.



Cette délégation pro-LGV est sortie de l'entrevue réconfortée et optimiste. Le président semblant leur avoir donné l'assurance de son engagement sur le dossier. « *L'Etat apportera sa côte part [dans le financement de la LGV]* », explique Michel Jau avant de préciser : « *La répartition n'est pas achevée mais il y a de bonnes raisons de penser que nous aurons un accord dans les jours qui viennent.* »

Une pluie de réactions indignées de la part des élus de la région Centre a fait suite au soutien du projet par François Hollande.

Après Gil Avérous, maire de Châteauroux, les élus **Jean Delavergne** (EELV) et **Alain Pasquer** (PS) réagissent : « *Il s'agit là non seulement d'une remise en cause manifeste des conclusions du rapport rendu, en juin dernier, par la commission Mobilité 21 qui avait reconnu le caractère peu rationnel de ce projet, mais aussi une grave menace pour l'avenir de la desserte ferroviaire du Berry* »

**Alain Pasquer**, le maire du Blanc, se dit « *Atterré* » : « *C'est le mépris le plus total à l'égard des élus des territoires ruraux irrigués par le Polt ! Je suggère qu'un collectif d'élus se mette en place et je demande d'urgence une rencontre au président de la République puisqu'il semble que ce soit la seule méthode pour obtenir satisfaction !* »

**Annick Gombert**, conseillère régionale PS parle, elle de « *coup fourré* » : « *Sous le prétexte fallacieux d'agrandissement des régions, le président de la République favorise en coulisses*

*la fusion des régions Poitou-Charente et Limousin avec l'Aquitaine, pour faire croire que le barreau Poitiers-Limoges est indispensable ! »*

**Louis Pinton et Jean-François Mayet**, sénateurs de l'Indre, se disent « *consternés d'avoir appris par la presse la tenue d'une réunion privée à l'Élysée, au cours de laquelle les défenseurs du barreau Poitiers-Limoges auraient obtenu un engagement de 500 millions d'euros de la part de l'État* ».

*« L'arbitraire étant sans limite, poursuivent-ils, c'est le nouveau préfet de la région Centre, Michel Jau, ancien préfet du Limousin et proche de François Hollande, issu de la promotion Voltaire, qui confirme cette décision désastreuse... pour la région Centre ! »* Les deux parlementaires font les comptes : « *500 millions d'euros, c'est plus que le coût de l'amélioration de la ligne Polt, dont on a pourtant constaté l'absolue nécessité lors de la catastrophe ferroviaire de Brétigny.* »

***Il n'est pas si loin le temps où les nobles se rendaient à Versailles pour obtenir « quelques avantages et soutiens » de la part du Roi...***

### ➤ **LGV Lyon-Turin : le financement par l'Europe n'est pas assuré**

Le 14 octobre les opposants italiens et français au projet Lyon Turin ont été reçus à Bruxelles par le Président de la Commission des transports du Parlement Européen.



Michael Cramer a rappelé que le projet ne fait toujours pas l'objet d'un accord de financement par l'Europe qui en tout état de cause ne pourra intervenir qu'après un arbitrage entre différents projets qui doivent être proposés avant la fin février 2015.

### ➤ **Gilles Savary, député PS de la Gironde persiste : « Il n'est pas concevable qu'un tel projet soit lancé.. »**

A la veille de l'ouverture de l'enquête publique sur la LGV Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse, les amis du Barthos ont organisé une réunion publique à laquelle le député Gilles Savary a participé.

L'objectif de cette réunion était de faire un état de lieux de la situation du dossier GPSO et d'inciter les opposants à la LGV à participer à cette enquête publique en mentionnant leur opposition noir sur blanc sur les registres.

Au cours de cette réunion, Gilles Savary (PS) a expliqué, par le menu, le lobbying qui entoure cette LGV et donné son sentiment. A l'heure où l'état doit faire des économies, il n'est pas concevable, selon l'élu, qu'un tel projet soit lancé alors que toutes les études en soulignent les incohérences.



*« J'ai pris du recul avec ce projet quand j'ai vu combien de dégâts il provoquait. Vous devez saisir les commissions parlementaires concernées, faire des recours. « Il ne doit pas y avoir de groupuscules désordonnés qui agissent de part et d'autre du projet. Il faut une incarnation forte, il faut que quelqu'un assure le leadership... Nous devons nous désintoxiquer du tout TGV. C'est comme si Air France avait fait du tout Concorde... L'Allemagne, elle, a décidé de faire mieux avec ce qu'elle avait en optimisant son réseau. »*

« Il reste un petit espoir de voir ce projet définitivement abandonné. Seulement, une fois la déclaration d'utilité publique prise, les grands projets peuvent dormir longtemps pour se réveiller tardivement... »

*A bon entendeur, salut !*

### ➤ **Le 15 octobre : Conférence de presse**

Le CADE a convoqué la presse régionale pour une conférence au cours de laquelle nous avons restitué le dernier comité scientifique de l'Observatoire des trafics avec nos remarques.



Nous avons dénoncé les mensonges de la REAL et de RFF avec une multiplication par 2 du nombre de trains voyageurs circulant dans les gares de Bayonne et de Dax, l'annonce d'une

augmentation du fret international de 10% de 2009 (l'année de la plus forte baisse) à 2012 alors qu'il a baissé de 37% de 2008 à 2012 !

Nous avons également fourni les dernières données sur GPSO : une évolution « optimiste et irréaliste » des PIB, une rentabilité tout juste atteinte de la rentabilité des GPSO dénoncée par l'autorité environnementale et enfin une surestimation du gain de trafic voyageurs. Nous sommes en effet passés d'une estimation faite en 2012 de 6 millions de voyageurs supplémentaires 10,5 millions aujourd'hui !

Le but étant de générer des recettes supplémentaires pour que le projet devienne juste rentable

### ➤ **17 octobre : Réunion publique à Mouguerre**

Plus de 250 personnes ont assisté à la restitution au public du dernier conseil scientifique de l'Observatoire des trafics par quatre membres du CADE : V. Pachon, J. Lavictoire, P. Tellier et P. Recarte.



Une vingtaine de membres de Nivelles Bidassoa s'étaient déplacés. Roland Hirigoyen, maire de Mouguerre et Alain Iriart, maire et conseiller général de St Pierre d'Irube ont successivement pris la parole pour féliciter le CADE pour son travail et répéter la nécessaire unité dans la lutte entre les élus et les associations. Rien n'est joué, le projet n'est pas mort, la lutte doit continuer ont réaffirmé les élus et le CADE.

=====