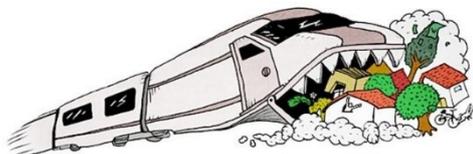


INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°42



LGV NON AHT EZ

➤ **La Cour des comptes dénonce « les folles dérives du TGV » après les Assises du ferroviaire, les rapports Auxiette, Bianco, Mobilité 21...**

Prévisions de trafic démesurées, pression des élus locaux et de l'UE, arbitrages discutables de l'État... Dans un rapport, la Cour des comptes fait l'inventaire des errances qui sapent l'avenir du TGV.

Elle dresse un bilan intraitable de la grande vitesse, victime de « décisions politiques irrationnelles et d'estimations de rentabilité faussées ».

Sur six liaisons à grande vitesse citées, aucune n'atteint les objectifs annoncés. Le fossé est parfois important. La rentabilité de la LGV Nord atteint péniblement 3 %, contre 12,9 % initialement envisagés. La LGV Méditerranée affiche quant à elle un taux de 4,1 %, soit deux fois moins que prévu.

Cela fait des mois que nous le dénonçons chiffres à l'appui !



La Cour accuse l'État de se rendre complice de la pression exercée par les collectivités, de façon systématique. Quitte à mettre la décision publique en porte à faux avec la rationalité économique. « *On constate que les annonces politiques, à haut niveau, confortent solidement les projets avant même que soient menées à bien les phases préliminaires* », s'étonnent les magistrats.

La question du montage financier est souvent reléguée au second plan, quand les études techniques suffisent quasiment à asseoir la crédibilité du projet.

L'État finit aussi par perdre de vue la finalité principale de la grande vitesse. Ce mode de transport peut concurrencer l'aérien s'il offre de relier de grandes métropoles en l'espace de trois heures et à un prix abordable.

Or, pendant que les prix grimpent, le TGV est également envisagé comme un outil d'aménagement du territoire susceptible de dynamiser les zones moins denses. Résultat, les TGV desservent 230 gares de l'Hexagone. Du jamais-vu en Europe. Ce maillage, qui concourt à satisfaire les demandes des élus locaux, a l'inconvénient de diminuer la rentabilité de ce train.

En échafaudant un plan ambitieux de réseau européen de transport, l'Europe compte quadriller le continent du nord au sud et d'est en ouest par des dessertes ferroviaires.

Quitte à prendre fait et cause pour des projets dont la rentabilité socio-économique est discutée. **C'est le cas de la LGV reliant Bordeaux à l'Espagne voire du Lyon-Turin, également épinglé par le rapport.**

Comment ne pas éprouver une certaine fierté de voir les arguments que nous répétons depuis des années repris par les « sages » de cette institution !

Pour en savoir plus : [Lire l'intégralité du rapport](#)

➤ Gilles Savary, député PS de la Gironde remet ça...

Le lendemain de la publication du rapport de la Cour des comptes, Gilles Savary s'exprimait sur Facebook. Lisez plutôt...



« L'avis de la Cour des Comptes sur les impasses (mais aussi les mystifications) du programme LGV que Borloo et Bussereau ont fait miroiter aux élus locaux dans l'euphorie du Grenelle de l'environnement (et sous la discrète pression d'Alstom) fait écho à ce que d'autres instances indépendantes ont révélé :

Les LGV à la française sont insoutenables financièrement en investissement comme en exploitation ; elles reposent sur des prévisions de trafic fallacieuses, et elles ont gravement détourné les gouvernements de la dégradation dramatique du réseau classique.

Le TGV français est comme une Ferrari : il lui faut une infrastructure hors de prix pour donner sa pleine mesure. Comme une Ferrari, ou le Concorde, tout le monde l'admire mais personne ne l'achète. Plutôt que d'envisager un train grande vitesse plus modeste comme en Allemagne, on a obligé notre système ferroviaire à l'acheter à crédit, au point de le plomber d'une dette abyssale de 44 milliards d'euros qui s'élèvera à 65 milliards en 2025 au terme des chantiers LGV en cours.

Notre système ferroviaire illustre très exactement l'irresponsabilité politique qui a conduit l'Etat à la quasi faillite avouée par Fillon : un train de vie somptuaire et des dépenses de prestige politique proprement insensées, dont les conséquences financières sont pudiquement renvoyées aux générations futures.

J'ai personnellement tenté d'en limiter les dégâts dans la Loi ferroviaire en mettant en place une clause de financement par laquelle toute décision d'investissement inconsidérée, ne devrait pas peser sur les finances du système ferroviaire. Mais les élus pourront toujours les financer par le contribuable.

Vu les sommes en jeu, et les nouvelles concurrences low cost qui fragilisent le rail, je suggère que la classe politique mette sagement un mouchoir sur son orgueil et se replie sur des programmes moins ambitieux, mais plus assurés de réalisation effective.

Il est temps d'arrêter le poker menteur et d'amplifier, comme en Allemagne le programme de régénération du réseau existant quitte à le doubler de lignes nouvelles de fret infiniment moins coûteuses. A défaut, il y aura dans certaines Régions des lendemains qui vont déchanter !

Dans la mienne, deux enquêtes publiques de lignes LGV sont engagées sur des prévisions de trafic notoirement trompeuses, avec des promesses d'arrêts intermédiaires qui aggravent les déficits d'exploitations, et qui n'engagent pas la SNCF !

Difficile dans ces conditions de prendre les résidents contribuables pour des imbéciles !

Si l'on veut rallier l'Espagne et Toulouse par la grande vitesse (standard européen 250 km /~~000~~ h au lieu de 340 standard français) à échéance raisonnable, il faut peut-être arrêter de se mentir et envisager des solutions raisonnablement atteignables à un coût infiniment plus supportable ! A défaut on court le risque d'attendre Godot indéfiniment, au prix, inutile pour RFF, de coûteuses expropriations ! »

➤ **Quand la LGV s'effondre...physiquement**

Début octobre, le tunnel de Herrialde (village proche de Tolosa) s'est effondré. Les médias sont restés discrets mais les vidéos tournent sur internet.



ailleurs !

Imaginez cela à Urrugne ou

➤ **LGV Tours-Bordeaux : la Charente défend ses arrêts, demain ce sera le cas au Pays basque si la LGV voyait le jour...**

La tentation est grande pour la SNCF de réduire le nombre d'arrêts dans la future gare LGV d'Angoulême. C'est le rapport de la Cour des comptes qui a mis la puce à l'oreille aux Charentais. En effet la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux en 2017.

On parle là d'un déficit structurel de 100 à 200 millions d'euros annuels pour l'exploitation de la ligne. Le rapport n'y va pas par quatre chemins. Il préconise, pour la SNCF, la baisse du nombre de dessertes dans les gares dites intermédiaires...

Tollé immédiat du côté des collectivités locales. Ces dernières ont participé au financement du chantier du siècle. En Charente, le Conseil général a versé 29 millions d'euros pour la construction de la LGV-SEA, Le Grand-Angoulême près de 12 millions d'euros et la Communauté de communes de Cognac, 2,7 millions d'euros. En contrepartie, l'État a assuré aux collectivités, noir sur blanc, un nombre conséquent et une certaine qualité des dessertes dans les gares concernées...

À la SNCF, on sait bien que tous les trains qui s'arrêteront à Angoulême quitteront l'axe principal de la ligne et perdront le bénéfice de la grande vitesse pour entrer en cœur de ville.

Ce sera aussi le cas de Bayonne...

Alors combien de trains TGV s'arrêteront à Angoulême et à Bayonne si la ligne se faisait ??? En pleine enquête publique du GPSO, RFF et la SNCF se gardent bien de donner la réponse...

➤ **Vinci employeur modèle ?**

«Mon binôme fait exactement les mêmes heures et le même boulot. Il a fait la même formation, a été embauché le même jour. Pourquoi gagne-t-il 1.400€ de plus par mois?»

«Quand on a été embauchés sur le chantier LGV Cosea nous a promis des salaires équivalents quelle que soit l'entreprise pour laquelle on travaillerait»

«Un collègue a voulu faire valoir ses droits à la Caisse primaire d'assurance-maladie. On lui a refusé parce que nos feuilles de paie ne sont pas conformes»

Tels sont les propos recueillis sur le chantier par un journaliste de la Charente Libre. Alors Cosea, filiale de Vinci, un employeur modèle ?



On peut en douter lorsqu'on apprend de surcroit que Cosea interdit les heures supplémentaires, n'accorde pas de RTT et demande à ses salariés de prendre des congés sans solde le 10 novembre et pendant les deux semaines des vacances de Noël.

➤ **RFF sur le gril à Saint Pierre du Mont lors d'une réunion organisée dans le cadre de l'enquête publique**

Trente-six personnes en provenance du Pays basque, dont 8 adhérents de Nivelle Bidassoa, sont venues prêter main forte aux opposants landais lors d'une réunion

dans le cadre de l'enquête publique organisée aux portes de Mont de Marsan, le 6 novembre dernier.

Deux cents personnes environ face à RFF et à quelques commissaires enquêteurs. Faible affluence pour la seule réunion organisée dans les Landes mais il faut dire que ni la préfecture des Landes, le conseil général, la Région et la ville de Mont de Marsan n'ont absolument pas communiqué sur le sujet. Et l'on débat sur un projet de 9,5 milliards d'euros...



Les opposants étaient nombreux, les pro-LGV muets à part madame Darrieussecq, maire de la ville qui a tenu un discours brouillon pour conclure qu'elle voulait des TER rapides...

Les représentants de RFF manifestement mal à l'aise ont déroulé leur argumentaire habituel (contredit par la Cour des comptes) et des estimations toujours aussi optimistes, contestables et contestées. Les opposants largement majoritaires s'en sont donné à cœur joie pour démolir les arguments de RFF qui a passé une soirée fort désagréable sous l'œil perplexe des commissaires enquêteurs. Carton rouge à chaque contre-vérité proférée par RFF !

Les commissaires enquêteurs ont-ils pris la mesure de l'ampleur de la contestation et de la pertinence des arguments des opposants ?

► [Voir l'article d'Aqui](#)

➤ Résultats de l'enquête d'utilité publique sur internet

Nos amis girondins nous ont communiqué les premiers résultats de l'enquête d'utilité publique sur **internet**.

Au total : 1991 avis

Indéfinis : 71 avis (3,56%)

POUR : 259 avis (13%)

CONTRE : 1661 avis (83,42%)



Restent bien sûr les compositions déposées dans les mairies (5000 environ) avec en première lecture une majorité de non.

N'est-ce pas Alain Rousset qui disait qu'en l'élisant les Aquitains avaient plébiscité la LGV ?

➤ Les sylviculteurs girondins ne veulent pas de la LGV...

Réunis dans le sud Gironde à Préchac, les sylviculteurs appellent à la mobilisation générale contre la LGV. Sur les 282 km de Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, le GPSO a une emprise de 1260 hectares de forêt en Gironde, plus du double sur l'ensemble du tracé !



Le passage de l'ouvrage va provoquer une coupure des propriétés et des parcelles forestières. Il interrompra le réseau des pistes forestières servant à la gestion forestière et à la défense des forêts contre les incendies.

La diminution de surface et l'effet de coupure entraîneront une dévalorisation des biens fonciers. Une forte inquiétude porte également sur les compensations environnementales qui pourront être demandées pour la destruction des massifs forestiers, des espèces protégées et l'impact sur la ressource en eau. Sans parler des risques d'aggravation des dégâts du vent ou bien encore les attaques phytosanitaires.

Il était temps de s'en rendre compte...

➤ **Gilles Savary envoie sa contribution à la commission d'enquête d'utilité publique**

Dans sa contribution, le **député PS, de la 9e circonscription de la Gironde** pointe « *un projet de lobbying industriel plus que d'utilité publique* », « *à contre-courant écologique* » et « *un risque de marginalisation ferroviaire de l'Aquitaine* ».

Il conclut par un parallèle avec un autre projet controversé qui occupe l'actualité : « *Pour paraphraser la ministre de l'Écologie, Ségolène Royal, à propos du barrage de Sivens : "un tel projet ne serait plus aujourd'hui possible".* » **Et s'il brigait la Région ?**



▶ [Lire son article dans les Echos](#)

➤ **Cela commence : Eiffage réclame des dédommagements pour absence de trafic sur une ligne LGV...**



Non nous ne rêvons pas, le magazine Challenges du 13 novembre nous apprend qu'Eiffage, concessionnaire de la ligne LGV Perpignan-Figueras réclame des dédommagements pour absence de trafic pour l'année 2013. Une procédure d'arbitrage international vient d'être lancée à Genève. Un autre arbitrage, lancé fin 2011, pour réclamer 350 millions d'euros à l'Etat espagnol, est sur le point d'être rendu.

➤ **Le Conseil d'Etat envisagerait de rejeter le projet de LGV Poitiers-Limoges...**

Rien n'avait pu arrêter le projet de LGV Poitiers-Limoges lancé par Jacques Chirac il y a dix ans et soutenu sans relâche par François Hollande. Alors que l'enquête publique avait émis un avis favorable, l'an dernier, le Conseil d'Etat aurait fait savoir au gouvernement qu'il rejetait le projet, selon une information du site spécialisé Mobilettre.



Alors qu'ils avaient jusqu'au 12 janvier 2015 pour prendre un décret d'utilité publique, les conseillers d'Etat auraient mis en avant des arguments « *de fond* » pour retoquer ce projet controversé.

Si cette information était confirmée, elle mettrait fin aux espoirs des élus du Limousin de relier leur région au réseau ferroviaire à grande vitesse vers Paris et Bordeaux, via Poitiers. Dans l'hypothèse où le gouvernement déciderait de passer outre l'avis du Conseil d'Etat en imposant un décret d'utilité publique, il est en effet probable que celui-ci serait cassé par la suite. La nouvelle devrait en revanche réjouir les partisans de l'amélioration de la ligne Paris-Toulouse via Orléans et Limoges (POLT). Cette ligne réhabilitée, comment alors justifier la construction de la LGV Bordeaux-Toulouse ?

➤ **Enquête publique à Langon : « réunion houleuse, dialogue de sourds »**

L'ambiance est bouillante dans la salle Nougaro, des opposants aux LGV sont venus en nombre pour cette 4e réunion d'information organisée dans le cadre des enquêtes publiques du GPSO.

Sur scène, André Bayle, le chef du projet GPSO de RFF et Daniel Maguerez, le président de la commission d'enquête publique du GPSO, font face aux Sud-Girondins qui ont pris d'assaut les 500 fauteuils mis à disposition du public. À peine André Bayle ouvre la bouche que les sifflets fusent et vont crescendo lorsqu'il affirme, imperturbable, qu'il défend « un projet ambitieux et stratégique pour le Grand Sud-Ouest ». Les « bravos » ironiques ponctuent son inventaire sur les milliers d'hectares impactés par les lignes nouvelles.

Le directeur de la Sepanso, Philippe Barbedienne, démonte point par point l'exposé de RFF, sous les applaudissements, au nom de la coordination des associations de défense de l'environnement. Le conseiller général et maire de Captieux, Jean-Luc Gleyze, a lui aussi droit à ses « vivats » à l'issue d'une longue intervention fustigeant « un serpent de fer », « la surdité de l'Etat, de RFF » et « les balafres indélébiles que la LGV provoquerait »



L'ambiance ne se détend pas avec l'arrivée des questions. Interrogé sur le financement de ces projets, dont le coût est estimé à 9,5 milliards d'euros, André Bayle est conspu  après avoir rappelé que « le bouclage n'intervient pas au niveau de l'enquête publique ».

Comme à son habitude RFF ne répond jamais aux questions posées notamment sur l'environnement : les atteintes irréversibles aux nappes phréatiques, les millions de m3 de granulats nécessaires aux remblais, l'utilisation de pesticides pour désherber les futures voies etc....

RFF n'apporte aucune réponse crédible, se contente d'expliquer que tout serait fait pour COMPENSER, comme si l'on pouvait compenser la perte de terres agricoles sylvicoles, naturelles ! Que les études se poursuivent afin de minimiser les impacts des lignes nouvelles...

Bref, au bout de 2 heures d'un dialogue de sourds, la plupart des participants exc d s par cette mascarade se sont levés et ont mis fin à cette réunion.

« Je regrette que vous ayez mis fin à cette réunion et vous souhaite malgré tout une bonne soirée. Nous avons entendu votre colère. » conclut Daniel Maguerez, le président de la commission d'enquête.

➤ **La « pourriture noble » des vins de Sauternes va-t-elle pourrir le projet de LGV Bordeaux-Dax ?**

Entre Bordeaux et Dax, le train doit passer par la vallée du Ciron, une zone humide dont le climat est nécessaire à la fabrication du fameux vin liquoreux...

[Les appellations Sauternes](#), Sainte-Croix-du-Mont, Loupiac et Cadillac, soit 530 exploitations réparties sur 4.400 hectares, craignent en tout cas que le projet ferroviaire ne mette en péril la fabrication de ce vin si particulier.

« Les propriétés ne sont pas directement impactées par le tracé, [explique Philippe Dejean, propriétaire du château Rabaud-Promis \(premier grand cru classé de Sauternes\)](#), et

président des [Sweet Bordeaux](#), mais il est prévu que la future ligne traverse [la vallée du Ciron](#) et une trentaine de ses affluents. Il s'agit d'une zone humide et boisée, dont le microclimat participe à la formation de brouillards matinaux à l'automne, qui eux-mêmes favorisent la création du botrytis, la fameuse pourriture noble. »



Selon les producteurs il est évident qu'une telle infrastructure modifierait profondément la climatologie de cette zone.

Outre les risques potentiels pour les vignobles, de nombreuses autres voix s'élèvent pour dénoncer l'impact qu'aurait la LGV sur l'environnement et ce paysage du Sud-Gironde.

Au terme de l'enquête publique, un rapport de synthèse sera remis au Conseil d'État qui émettra un avis que le gouvernement pourra suivre ou non. Mais les viticulteurs envisagent déjà de "saisir la Cour de justice européenne".

*Vive **Les Grands Vins** !*

➤ **Alain Rousset remet ça à Hendaye...**

En déplacement à Hendaye, à l'occasion de la présentation du plan stratégique de l'Eurorégion Aquitaine-Euskadi pour la période 2014-2020, de la région Aquitaine a réaffirmé sa « détermination pour que la ligne à grande vitesse aille bien de Bordeaux à Vitoria, en passant par le Pays basque" ».

« Il faut le courage de le faire (...) le verrou transfrontalier doit sauter", a-t-il insisté.



Il vient le 16 janvier à Biarritz présenter ses vœux depuis la Cité de l'Océan. Nous vous convions à venir nombreux manifester votre hostilité au projet de LGV Bordeaux-Espagne. Nous vous donnerons prochainement des informations mais dès à présent retenez la date du 16 JANVIER

➤ A lire : le dernier article de Nivelles Bidassoa => [Lire l'article dans Aqui](#)



Joyeux Noël



Eguberri on