

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°57



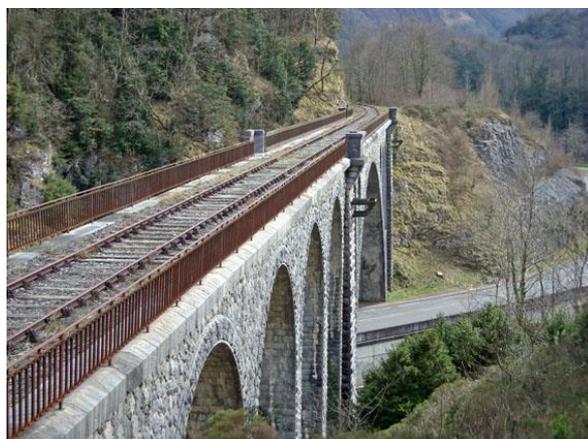
oo

➤ **Après le GPSO, le nouveau toc ferroviaire d'Alain Rousset : la ligne Oloron-Canfranc !**

Faute de clientèle, les de la ligne Oloron-Bedous ont été remplacés par des bus le 31 mai 1980 ; en 1985 la ligne est fermée au trafic marchandises puis abandonnée.

La population de la vallée d'Aspe ne cesse de décroître et les localités desservies par la ligne ont perdu 9% de leur population de 1982 à 2014. Malgré ce contexte très défavorable, la Région Aquitaine a investi 120 millions d'euros pour reconstruire la ligne.

Le 26 juin 2016, la ligne Oloron-Bedous est ouverte à nouveau, elle est parcourue chaque jour par 12 TER (6 allers-retours) offrant chacun 61 places assises et 17 strapontins. La fréquentation journalière de la ligne est d'environ 50 voyageurs ! Seule une partie des voyageurs reprend les bus circulant entre Bedous et Canfranc.



Alain Rousset veut prolonger la ligne jusqu'à Canfranc (Espagne) soit 30 km de plus pour 500 millions d'euros. Rappelons que Bedous-Canfranc a été fermé au trafic suite au déraillement

d'un train de marchandises le 27 mars 1970 et la destruction du pont d'Estanguet enjambant le gave de Pau au sud de Bedous. L'origine du déraillement ? : L'impuissance des locomotives à gravir les rampes en raison d'un rail rendu gras par les conditions atmosphériques.

On ne peut que s'étonner du choix de vouloir rouvrir Bedous-Canfranc au trafic marchandises même si les performances des engins de traction se sont améliorées.

A la demande de la Région, SNCF Réseau a étudié le prolongement de la ligne à voie unique Oloron-Bedous vers Canfranc et a conclu que le projet n'était pas intéressant sur le plan socio-économique. On aurait pu en rester là. C'est mal connaître Alain Rousset qui a demandé à un cabinet de prouver le contraire. Ce cabinet a notamment estimé que la fréquentation annuelle de la ligne augmenterait de 130 000 voyageurs grâce à la desserte supplémentaire des 2 haltes d'Etsaut (83 habitants) et d'Urdos (68 habitants), 6 fois par jour.

Qui peut croire de telles hypothèses ?

Bien entendu, la Région a évité de présenter aux opposants l'étude de ce projet farfelu. C'est le Tribunal Administratif qui a obligé la Région Nouvelle Aquitaine a communiqué cette étude aux opposants !

Une fois de plus, nous nageons en pleine transparence...

➤ **A la Région le torchon brûle entre Rousset et ses alliés verts**

Alain Juppé et Alain Rousset ont envoyé une intervention volontaire, 16 mois après l'ouverture de l'instruction au Conseil d'Etat. Alors que l'affaire était sur le point d'être fixée pour être plaidée, ceci a pour effet de repousser l'audience des recours contre les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Une manœuvre « parasitaire », voire « déloyale » pour les élus écologistes régionaux. Et ceci d'autant plus que l'argumentaire que nous avons pu consulter n'apporte aucun élément nouveau et n'est qu'un copié-collé des arguments développés dans le mémoire en réponse de SNCF Réseau. Rien d'étrange lorsque l'on sait que les avocats de SNCF Réseau et de la Région sont les mêmes !!!

Les écologistes ont bon espoir que le gouvernement enterre définitivement le projet. Emmanuel Macron et sa ministre des transports, Elizabeth Borne, veulent donner la priorité aux transports du quotidien, et comptent, pour des raisons sûrement plus financières qu'écologiques, optimiser les infrastructures existantes plutôt que de multiplier les grands chantiers.

Selon le magazine l'Usine Nouvelle, la commission d'orientation des infrastructures aurait d'ores et déjà condamné la LGV Bordeaux-Toulouse en raison de son coût – 8 milliards d'euros pour gagner une heure sur 200 kilomètres. L'amélioration des voies actuelles permettrait de réduire le temps de parcours d'une demi-heure, en économisant 6 milliards d'euros. Les conclusions de cette commission, ainsi que celles des Assises de la mobilité, doivent alimenter la future loi qui sera présentée début 2018.



Des élus régionaux verts lors de leur conférence de presse

Extraits de l'article 89 Bordeaux :

Dans un rapport adopté en bureau, et soumis aux Assises de la mobilité, Bordeaux Métropole plaide pour sa part toujours pour la LGV. Idem du côté de la région Nouvelle-Aquitaine, qui débattrà de sa contribution aux Assises lors de sa prochaine plénière. Celle-ci s'annonce mouvementée, car les conseillers régionaux écologistes, pourtant membres de la majorité, ne digèrent pas l'initiative d'Alain Rousset, explique l'un d'entre eux, Jean-François Blanco :

« Cela pose un problème démocratique car cette intervention auprès du Conseil d'État n'a pas été soumise à discussion devant le conseil régional. Aucun président ne peut s'arroger le droit de se substituer à la collectivité territoriale qu'il préside. L'accord de majorité PS-EELV a explicitement prévu que la région n'interviendrait pas dans le financement de GPSO, ni directement, ni indirectement. Nous ne pouvons pas accepter cette intervention qui génère de la confusion. »

Si les élus Verts ont voté la possibilité pour le président d'ester en justice, Pierre Hurmic juge la manœuvre « plus que discourtoise, déloyale ». Un avis que réfute Renaud Lagrave, vice-président de la région Nouvelle-Aquitaine :

« Dans l'accord passé, il était question qu'il n'y ait pas de nouveaux engagements financiers pris par la région. Mais il n'était pas question d'arrêter GPSO, sinon Alain Rousset ou moi-même ne l'aurions pas signé. Nous avons déposé auprès de la ministre des transports et du conseil d'État les voies et moyens de financer 80% de l'infrastructure. Comment peuvent-ils être contre ça ? »

Pour la raison d'être des écologistes, peut-être : Pierre Hurmic rappelle ainsi le « massacre environnemental que constituerait ces LGV, avec 4830 hectares de sols naturels, agricoles et forestiers artificialisés, soit exactement la superficie de la ville de Bordeaux ».

« Cet impact n'est pas soutenable et il est contradictoire avec les engagements écologiques pris par la région et la métropole. Il montre l'égoïsme des élus métropolitains, prêts à détruire 4800 hectares de nature pour gagner 1/2 heure sur un trajet de train. Gilles Savary (ex député PS de la Gironde, NDLR) l'a bien dit : Rousset ne pense qu'à la LGV et Juppé qu'à Bordeaux. Et la LGV est à Rousset ce que le métro était à Chaban-Delmas. »

➤ Année noire à la SNCF ; comment en est-on arrivé là ?

Le quotidien Sud-Ouest vient de publier un article intitulé : « **2017, année noire à la SNCF : comment en est-on arrivé là ?** »

Le constat qui y est fait reproduit exactement ce que les associations ne cessent de dénoncer depuis des années. Vous savez les propos qualifiés de « débilés et absurdes » par le grand visionnaire Alain Rousset. Le président de la Région illustre bien les conséquences désastreuses de l'entêtement de certains élus à vouloir développer à tout prix la grande vitesse ferroviaire.

Extraits à lire avec délectation :

« Ces 25 dernières années, les lignes pour TGV – dont la LGV Bordeaux-Tours inaugurée en juillet dernier – ont concentré une part considérable des investissements de la SNCF dans les rails : 30 milliards d'euros sur 78 au total, soit 38%, alors qu'elles ne représentent que 2 % des 5 milliards de trajets effectués chaque année, selon un rapport de la commission des comptes des transports de la Nation publié en août 2016. »

*« Ce choix stratégique a pour premier défaut de ne plus être rentable, contrairement à la décennie 2000–2010, où la grande vitesse était le moteur économique de la SNCF. **Plus des deux tiers des lignes sont désormais déficitaires.** Les seuls six premiers mois d'exploitation de la LGV entre Bordeaux et Paris devraient déboucher sur **une perte de 90 millions d'euros** en raison des péages versés à Lisea, le consortium mené par Vinci. Surtout, "le tout TGV a conduit la SNCF à abandonner le réseau classique", pointe Gilles Savary.*



"En cédant au lobbying de grands élus locaux, de groupes de pression, on a négligé les lignes qui sont vraiment nécessaires aux gens, celles qui permettent la liaison entre le domicile et le travail, qui amènent en plein centre-ville. Et si on ne met plus que deux heures pour faire Bordeaux – Paris, il faut toujours 7h30 pour aller de Bordeaux à Lyon. On n'a jamais dit aux Français dans quel état était notre réseau ferroviaire..." Gilles Savary

*« Les infrastructures ferroviaires françaises sont aujourd'hui **âgées de 33 ans en moyenne, contre 17 en Allemagne.** Pour circuler en toute sécurité les trains sont obligés de rouler au ralenti sur 5 300 kilomètres de voies, soit près de 17 % du réseau. Quant au matériel roulant, il n'est pas toujours de la dernière génération : 36 ans en moyenne pour les Intercités, dont les locomotives sont censées aller à la casse à 40... »*

« A peu près 20 000 à 25 000 kilomètres sur les 30 000 kilomètres de lignes qui, pendant trente ans, n'ont pas bénéficié des investissements de renouvellement requis ».

Le quotidien a étudié la régularité des trains sur la ligne Bordeaux-Paris depuis 2012. Les résultats sont édifiants :

- **en 2012** : 11,6% de trains en retard ou annulés dans le sens Bordeaux-Paris ; 7,4% dans le sens Paris-Bordeaux.
- **En 2017** (de janvier à septembre) : 21,5% de trains en retard ou annulés dans le sens Bordeaux-Paris ; 20,8% dans le sens Paris-Bordeaux.

Pour en savoir plus : [Lire l'intégralité de l'article](#)

➤ **Le début de la fin ?**

Le 2 janvier au matin Guillaume Pepy sonnait la charge au micro de Jean-Jacques Bourdin sur RMC/BFM : « *Nous allons mettre le paquet non pas sur de nouvelles lignes à grande vitesse mais sur les trains du quotidien* »



Et comme si cela ne suffisait pas, le PDG de la SNCF a insisté sur sa convergence de vues avec le gouvernement, Elisabeth Borne, la ministre des Transports, en tête. : « *L'Etat, qui avait lancé beaucoup de lignes de TGV, a corrigé le tir* »

« *Les crédits consacrés à la modernisation et à la maintenance du réseau classique (hors LGV) atteindront 5,7 milliards d'euros en 2018, un niveau sans précédent.* » Il a reconnu que les pannes et divers incidents récents étaient « *largement dus à des retards dans l'investissement sur ce réseau classique* ».

Un gros pavé dans la mare qui a du bien doucher Alain Rousset le président de la région Nouvelle-Aquitaine et Carole Delga, son homologue occitane.

➤ **LGV : les plaintes sur les nuisances sonores ne sont pas tombées dans l'oreille d'une ministre sourde !**

La ministre des transports, Elisabeth Borne après les manifestations des riverains des LGV Tours-Bordeaux et Bretagne. Des députés des régions Centre - Val de Loire, Nouvelle Aquitaine, Bretagne et Pays de la Loire lui avaient écrit pour l'interpeller sur les nuisances sonores générées par ces nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse.

Le 21 décembre, la ministre leur a répondu : *« J'ai pleinement conscience des difficultés rencontrées par nos concitoyens qui résident à proximité de la nouvelle infrastructure et je comprends leurs inquiétudes »*.



Elle se déclare déterminée à faire respecter *« scrupuleusement »* la réglementation en vigueur concernant les impacts sonores en rappelant que *« Dans ce domaine, le gestionnaire d'infrastructure a une obligation de résultats et non pas seulement de moyens »*

La ministre va plus loin : **elle souhaite que ces relevés prennent aussi en compte les pics de bruit (au passage des trains) et non pas seulement des moyennes sur la journée ou la nuit.** *« S'ils s'avéraient excessivement pénalisants pour les riverains [...] et que ni les réglementations existantes ni les obligations des partenaires privés ne le permettaient, il faudrait dès lors trouver le cadre adapté pour traiter de cette situation »*, indique-t-elle

Ordre est donné aux préfets de mettre en place des *« comités de suivi »* associant les riverains dans tous les départements concernés.

Elle ajoute que le gouvernement est favorable à la mobilisation du fonds de solidarité territoriale *« pour toute action visant à améliorer l'insertion environnementale des nouvelles infrastructures en dehors de l'emprise ferroviaire et au-delà des obligations réglementaires »*.

➤ **La position de Nicolas Hulot sur les nuisances sonores des LGV**

Article du Maine Libre du 08/01/2018

Le ministre de la transition écologique Nicolas Hulot, en visite dans la Sarthe ce lundi, a été interpellé par le député Stéphane Le Foll et le président du conseil départemental Dominique Le Mèner sur les nuisances sonores de la ligne à grande vitesse, en service depuis cet été.



Le ministre s'étrangle : « *On a un vrai souci là-dessus ! Mais comment on se retrouve dans des situations comme ça ?* »

Au sujet du cahier des charges du maître d'ouvrage, Eiffage, Nicolas Hulot poursuit : « *Si on regarde sur un bruit moyen, peut-être que le cahier des charges a été respecté. Mais pour moi, le ressenti fait foi. Quand on m'explique qu'on a le sentiment d'avoir un avion à réaction dans sa salle à manger, je pense qu'on ne me le dit pas pour le plaisir. Il y a une évaluation qui est en train d'être faite. J'attends le rapport et après on va voir ce qu'on peut faire et mettre chacun devant ses responsabilités.* »

➤ **Au-delà de Vitoria vers Madrid, la ligne à grande vitesse sera exclusivement voyageurs !**

Le Ministre Espagnol des transports vient de confirmer une liaison du Y basque avec Madrid exclusivement voyageurs :

<http://www.elmundo.es/pais-vasco/2017/12/28/5a450c58e2704e56698b458f.html>

Extraits

« *Le Gouvernement basque souhaitait que la liaison à grande vitesse Vitoria –Burgos soit mixte (passagers –marchandises) pour ainsi assurer une continuité avec le Y basque avec les mêmes caractéristiques et fonctionnalités. Cependant après étude de la proposition le Ministère a rencontré des « difficultés techniques qui rendent cette option impossible » et propose pour cela l'adaptation de l'écartement de la voie conventionnelle à l'international.* »



Autrement dit si le projet de LGV Bordeaux-Espagne voyait le jour, il se raccorderait à l'Y basque mixte (voyageurs/marchandises) mais au-delà de Vitoria vers Madrid les trains de marchandises ne pourraient emprunter les lignes à grande vitesse mais devraient être basculés vers le réseau conventionnel adapté au trafic international.

Une complexité qui constitue une entrave supplémentaire au développement du fret ferroviaire.

Une nouvelle qui va à l'encontre de la ritournelle d'Alain Rousset : « il nous faut la LGV pour développer le transport ferroviaire des marchandises »

➤ **Le Comité d'Orientation des Infrastructures a remis son rapport : un pas en avant pour nous...**

Depuis plusieurs mois, les projets d'infrastructures de transport sont en suspens en attendant les conclusions du rapport du comité d'orientation des infrastructures. Le document a été rendu à la ministre Elisabeth Borne le 1er février après plus de trois mois de travaux. Il explore trois scénarios :

- Le premier ne prévoit pas de ressources supplémentaires : 48 milliards d'euros mobilisables sur 20 ans. Dans ces conditions, aucune avancée substantielle n'est à prévoir pour des infrastructures nouvelles et l'entretien des réseaux n'est pas pleinement assuré.
- Le second scénario mobilise 60 milliards d'euros. Cela permet de restaurer et moderniser les réseaux, tout en finançant les premières phases de nouveaux chantiers, mais il faut trouver 600 millions d'euros supplémentaires par an.
- Le troisième table sur 80 milliards d'euros pendant 20 ans et permet la réalisation au plus vite des projets.

Un membre du COI résume bien la situation : « le scénario 1 est celui qui plait à Bercy, le 2 celui qui a les faveurs du COI, et peut-être aussi du ministère des transports, le 3 c'est celui que préfèrent les collectivités ».



L'accent est, sans surprise, mis sur les réseaux dédiés aux transports du quotidien. L'amélioration des nœuds ferroviaires doit être privilégiée.

Concernant les LGV qui nous intéressent. Le scénario 2 table sur une mise en service de Bordeaux-Toulouse en 2037 avec des travaux phasés : d'abord on s'occupe des nœuds ferroviaires de Toulouse et Bordeaux puis le premier tronçon Toulouse-Agen ne serait lancé qu'en 2028.

Mais dans tous les cas la LGV Bordeaux-Dax n'a pas les faveurs des experts : *« L'opportunité de ligne nouvelle Bordeaux-Dax doit être réinterrogée à plus longue échéance »* car *« moyennant des travaux de relèvement de vitesse sur la ligne classique, il est possible d'obtenir quasiment les mêmes bénéfices qu'une ligne nouvelle à un coût bien moindre »* et *« l'infrastructure nouvelle ne serait justifiable que par la saturation de la ligne existante, notamment pour répondre aux besoins du fret, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et ne semble pas envisageable avant un horizon lointain. »*

A croire que les opposants ont tenu la plume des rédacteurs du rapport !

Désormais la ministre des transports a les cartes en main pour décider ou non l'abandon du projet à moins que le Conseil d'Etat ne s'invite dans la partie en annulant la déclaration d'utilité publique.

➤ **Alain Rousset, Carole Delga and co. pas contents du tout...**

Après s'être rendu de nombreuses fois à Paris pour rencontrer E. Borne, les grands élus mettent maintenant la pression sur le Premier Ministre qu'ils rencontrent le 9 février. Un interventionnisme insupportable ! Dans un communiqué de presse ils font état de leurs « revendications »

Ils se félicitent de la position du Conseil, qui confirme tout l'intérêt d'une LGV entre Bordeaux et Toulouse et de la reconnaissance de l'urgence des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) et au sud de Bordeaux (AFSB). En revanche ils contestent le découpage du scénario 2 avec les échéances prévues. Ils *« rappellent qu'ils ont fait des propositions concrètes*

et crédibles pour financer le projet » et « demandent que ces propositions soient étudiées avec la plus grande attention dans les semaines qui viennent »

Et concluent que *« La réalisation de cette LGV doit s'inscrire dans le scénario 3, le plus volontariste, du rapport dans la période 2023-2027. »*



Concernant la branche Bordeaux-Dax pour ces grands élus obstinés *« les travaux doivent être programmés dans les mêmes échéances, avec la mobilisation d'outils de financement ambitieux. »*

Enfin ils demandent au gouvernement de faire *« des choix politiques qui répondent aux besoins des habitants du grand sud-ouest de la France, dont l'immense majorité s'est prononcée en faveur de ces projets »*

Peut-être une allusion au sondage « bidon » de l'IFOP pour le journal Sud-Ouest où 78% des personnes interrogées sont favorables à la LGV Bordeaux-Dax mais seulement 8% l'emprunteront régulièrement, 34% de temps en temps et 58% rarement ou jamais !

➤ **Un Premier Ministre apparemment peu convaincu par Alain Rousset**

Si l'on se réfère à l'article de « Sud-Ouest » du 10/02 Alain Rousset est revenu déçu de son entrevue avec le Premier Ministre qu'il a rencontré avec la présidente d'Occitanie et le maire de Toulouse.



Ces élus étaient venus une fois de plus plaider la cause des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Alain Rousset était mal en point : retard de 2heures du TGV Paris-Bordeaux et une rage de dents... Selon le quotidien Sud-Ouest, Edouard Philippe « ne ferme aucune porte mais n'en a pas ouvert non plus ». Cela a du attiser sa mauvaise humeur !

Mais Alain Rousset a « l'habitude, dans ce type de dossiers, il faut tout le temps monter au filet » selon ses propres déclarations

Attention cependant, à trop vouloir monter au filet, on risque de se faire lober !

➤ **Rapport sur le système ferroviaire de Jean Cyril Spinetta**

Ce rapport de l'ancien patron d'Air France a été remis le 15 février au Premier ministre Édouard Philippe.

Il propose plusieurs mesures choc pour une profonde réforme de la SNCF avec 43 propositions pour améliorer un système ferroviaire dont les « performances ne sont pas satisfaisantes » et dont le financement est « gravement déséquilibré ». « Le vieillissement du réseau n'explique pas tout, loin de là », souligne le rapporteur.



Nous ne commenterons pas certaines mesures proposées telles que fin du statut de cheminot pour les futures embauches, le changement de statut de la SNCF, la reprise de la dette ferroviaire par l'Etat et l'ouverture à la concurrence.

Ce qui nous intéresse en premier lieu, c'est le devenir des LGV. Sur ce sujet, le rapport est clair. Il faut « recentrer le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence » à savoir les transports du quotidien autour des agglomérations et sur les dessertes TGV entre les principales villes françaises. Il préconise un audit sur les petites lignes peu fréquentées.

Le rapport note surtout que « *Le réseau à grande vitesse peut être considéré comme abouti* », et estime que construire de nouvelles lignes « *entraînerait le TGV au-delà de sa zone de pertinence économique* ». La grande vitesse devrait se limiter aux « *dessertes de très grandes agglomérations avec des trajets durant jusqu'à trois heures* ».

Le rapport Spinetta porte donc un nouveau coup aux projets de LGV Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax et Montpellier-Perpignan.

➤ **En principe, Sudmine ne viendra pas saccager le Pays basque pour rechercher de l'or**

Nous n'aurons pas l'occasion d'aller faire des trous chez Mr. Valier, le projet serait définitivement enterré ! Mediabask l'a annoncé, Vincent Bru, député de notre circonscription

en a obtenu confirmation auprès du ministère de l'Économie. « *Le délai pour faire un recours contentieux auprès du tribunal administratif est dépassé.* »

Quelques jours plus tard, Mediabask nous apprenait qu'un recours contentieux avait été déposé dans les délais par Sudmine. L'Etat devra donc formuler explicitement son refus en se référant au Code minier. Il devrait le faire courant avril. Attendons...

Rappelons que Sudmine envisageait de rechercher de l'or en vue de son exploitation sur 11 communes de de Saint-Pée-sur-Nivelle à Cambo-les-Bains (124km²).

En septembre dernier, nous étions 1800 à manifester à Bayonne pour contester ce projet.



Deux jours plus tôt, les militants de Bizi s'étaient eux rendus dans le Loiret, armés d'une pelleuse, devant le domicile du PDG de Sudmine Christian Vallier.

➤ **Les associations dont Nivelle-Bidassoa réagissent après les prises de position des élus suite aux différents rapports sur le ferroviaire**

Après le rapport Duron, les élus pro-LGV se sont manifestés pour le projet de LGV au sud de Bordeaux à travers une motion adressée aux ministres en charge du dossier et au Premier Ministre.

En réaction à cette motion portée par certains élus landais une lettre ouverte a été envoyée à Edouard Philippe, à Nicolas Hulot et à la ministre des transports Elisabeth Borne. Cette lettre a été signée par de nombreuses associations landaises, girondines et le CADE.

Nous contestons point par point les affirmations mensongères de ces élus :

- La construction d'une LGV n'est pas une exigence européenne
- La présentation fallacieuse du sondage IFOP où 80% de la population serait favorable à la LGV mais on oublie de préciser que seulement 8% des sondés se déclarent prêts à l'utiliser et que 11% souhaitent que l'on investisse en priorité pour les LGV!
- La LGV n'est pas « *capitale pour l'avenir des Landes, de Dax et de Mont-de-Marsan* » et nous le démontrons.
- Une LGV n'est pas synonyme de croissance et de développement économique
- Enfin la LGV n'est pas nécessaire pour développer le fret ferroviaire

Enfin nous nous sommes joints à une deuxième lettre ouverte à Nicolas Hulot dénonçant un saccage environnemental par le projet GPSO.