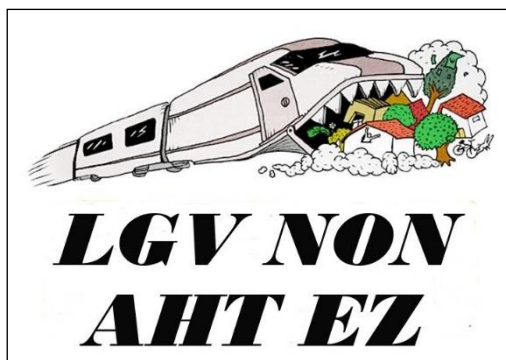


**INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE  
N°63**



\*\*\*\*\*

➤ **Urte berri on, Bonne année**



Oubliez les espoirs déçus de 2021, vous pensiez le projet LGV abandonné. Pas nous. Cette nouvelle année nécessitera encore plus de mobilisation, de détermination, d'action, face aux pharaons mégalos. Nous devons saisir toutes les opportunités que 2022 nous proposera et elles seront nombreuses, à chacun de n'en rater aucune.

**2022 sera notre année, vive 2022 !**

➤ **Même en vacances Alain Rousset rêve à la LGV Bordeaux-Espagne.**



Photo Sud-Ouest

Le 24 août, le quotidien régional Sud-Ouest consacre une pleine page aux vacances du président de la région Nouvelle Aquitaine dans son « étable rénovée » de Lescun.

Interrogé sur la LGV, notre édile affirme avoir l'assurance du Premier Ministre que le « *premier chantier irait jusqu'à Dax* » Et de poursuivre :

*« En réalité la liaison qui intéresse Bruxelles, c'est Bordeaux-Espagne. On ne peut pas lutter contre le changement climatique et continuer à prendre l'avion. Il y a une ligne prévue côté au Pays basque espagnol pour 2023 ou 2027, c'est demain. En France, la ligne prévue est enterrée à plus de 40%, cela ne va pas sans une pression forte, notamment foncière. Il y a des obstacles, mais sans compromis, on reste avec l'axe le plus pollué de la région le long de l'ex RN 10 »*

Ce que ne précise pas Alain Rousset, c'est que L'Europe n'exige pas une liaison transfrontalière par une LGV mais qu'elle participerait aussi bien au financement d'une ligne rénovée (précision donnée par deux auditeurs de la Cour européenne des comptes au CADE).

Alain Rousset veut une LGV pour ne plus prendre l'avion. Comme il n'est pas à une contradiction près à l'annonce d'une éventuelle fermeture de la navette aérienne Bordeaux-Paris (car Paris est à 2H de Bordeaux en LGV), il cosigne avec la CCI une lettre réclamant « **qu'elle soit préservée** car sa suppression serait une mauvaise réponse à une bonne question et aurait un impact très important sur le tissu économique local »

### ➤ **Le dernier recours en Conseil d'Etat rejeté...**

Le 27 septembre, le Conseil d'État a rejeté la demande d'annulation de déclaration d'utilité publique (DUP), demandée par un collectif d'une dizaine d'associations et d'élus de Gironde et du Lot-et-Garonne.

Les travaux d'Aménagement du réseau ferroviaire sud de Bordeaux (AFSB) sur un tronçon de 12 kilomètres entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans, avait été déclarés d'utilité publique en 2015.



En octobre 2019, la cour administrative d'appel de Bordeaux avait rejeté un recours des associations contre ces mêmes aménagements ferroviaires. Devant le Conseil d'État, les associations ont contesté la décision de la cour d'appel de Bordeaux. Elles ont estimé que les faits ont été « inexactement qualifiés », remettant en cause l'utilité publique d'un projet », notamment par « l'incertitude du coût du projet » et « l'absence de financement ». Elles se sont appuyées sur les enjeux de protection de l'environnement. Les juges de la section contentieux du Conseil d'État n'ont finalement retenu aucun argument avancé par les associations et n'ont pas annulé l'arrêt de la cour administrative d'appel de Bordeaux. Tous les recours semblent épuisés pour les opposants, qui devront trouver d'autres moyens de lutte.

Les travaux de la LGV Bordeaux-Toulouse pourraient démarrer d'ici 2024, à condition toutefois de boucler son budget colossal.

## ➤ 11 octobre : Communication sur l'état actuel du GPSO au Conseil Régional en séance plénière

L'obstacle juridique a été levé par le Conseil d'Etat et l'Etat, contrairement aux déclarations de 2017, reprend la construction des LGV en s'engageant à investir 6,5 milliards d'euros dans les LGV Marseille-Nice, Montpellier-Perpignan et Bordeaux-Toulouse.



Pour Alain Rousset, l'Europe « ferait pression sur la France pour boucler ses liaisons ferroviaires, notamment avec l'Espagne par le tronçon Bordeaux-Dax lequel qui selon lui doit se construire en même temps que Bordeaux-Toulouse. " La date de 2037 est inacceptable. C'est insultant pour nos voisins espagnols qui seront à Biriatoú en 2026" ajoute-t-il » (Sud-Ouest 11/10/2021). Il ne comprend pas l'hostilité des écologistes à la LGV.

Cette communication que nous nous sommes procuré est un tissu de contre-vérités, d'approximations. C'est un document à la gloire de la grande vitesse et du GPSO dont la plupart des rubriques sont contestées par les rapports, les experts et les chercheurs.

Il sera voté en décembre. Reste à convaincre les récalcitrants qui ne veulent pas participer au financement...

Nivelle-Bidassoa a rédigé pour le CADE un argumentaire en fiches pour répondre point par point aux affirmations de cette communication. Il a été largement diffusé auprès des élus de la CAPB et du conseil départemental.

## ➤ Le financement annoncé et les premières réactions

L'Etat assurerait 40% du financement, les collectivités territoriales 40% et l'Europe 20%. Jusqu'à présent l'Europe participait au financement des études et seulement aux projets transfrontaliers.

Pour alléger le poids des contributions des collectivités, le président de la région indique l'instauration de deux taxes spécifiques. Il s'agit de la TSE et de la TSB qui seraient levées par un Etablissement Public Local (EPL).

Concernant la TSE (Taxe Spéciale d'Équipement), elle est due par toute personne assujettie à la taxe foncière (bâti et non bâti), à la taxe d'habitation et un grand nombre y est toujours astreint via la taxe télévisuelle, ou la CFE (Cotisation Foncière des Entreprises). Elle est due dans le périmètre géographique de L'EPL.

Concernant la TSB (Taxe Spéciale de bureau) nous avons à faire à un cas spécial. Actuellement, elle n'est payable que dans 8 départements de la région parisienne pour financer le Grand Paris Express.

Comme son nom ne l'indique pas, elle taxe sous condition de surface minimum l'ensemble des bureaux, stockages, entrepôts, locaux commerciaux ou professionnels, ateliers, zones de stationnement, et même les salles d'attentes de médecins, d'architectes ou d'avocats peuvent y être assujettis.



Pour l'instant, les conseils départementaux du Lot et Garonne et de la Gironde refusent de payer leur quote part, Le conseil départemental des Landes traîne les pieds, l'agglomération d'Agén demande des « compensations routières », le Grand Dax accepterait sous 3 conditions :

- une simultanéité des études et travaux sur Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne
- une sanctuarisation claire de la gare TGV de Dax
- une modification du plan de financement incluant notamment les sommes déjà versées pour Tours-Bordeaux

La Communauté d'Agglomération Pays Basque (CAPB) n'a voulu signer aucun engagement, les élus doivent en débattre.

Le conseil départemental des Pyrénées Atlantiques, à travers la voix de son président, serait pour une LGV jusqu'à Bayonne. Il ne veut pas donner un blanc-seing à la Région pour ce qu'il qualifie de «  *mascarade budgétaire*  ». «  *Je considère les bases de la proposition de la Région inacceptable*  »

Alain Rousset a jusqu'à mi-décembre pour convaincre les récalcitrants.

Suspense !

➤ **A lire, la tribune de Gilles Savary parue dans le journal Sud-Ouest du 11 octobre 2021**

**Relance des LGV : « Un anachronisme financier, écologique et social »**

Par GILLES SAVARY MEMBRE DU HAUT COMITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE

L'ancien député girondin Gilles Savary plaide pour financer prioritairement des transports publics urbains et périurbains.

Les transports représentent 30 % des émissions de CO2. Avec le logement, ils constituent un enjeu majeur de la lutte contre le réchauffement climatique. Pourtant, mise à part la « trêve » de la crise sanitaire et du confinement en 2020, les embouteillages ont repris leur cours et atteignent des niveaux vertigineux dans nos grandes agglomérations.

Le dernier pointage du magazine « Auto plus », basé sur des données de géolocalisation, fait état d'un rebond spectaculaire des congestions urbaines. Il y apparaît que six métropoles et agglomérations de province surpassent désormais la région parisienne dans ce registre. En septembre 2021, les Rennais, les Marseillais, les Bordelais ont perdu plus de dix-huit heures de leur temps dans les bouchons ; les Parisiens un peu moins de seize heures et les Toulousains quatorze heures.



Malgré les intentions affichées de réduction des gaz à effet de serre, la hausse des prix du logement dans les centres urbains, particulièrement des « villes TGV », favorise l'étalement urbain et constitue un puissant multiplicateur de déplacements et de bouchons périurbains.

Si la lutte contre le réchauffement climatique est bien une priorité nationale, et le message des gilets jaunes à prendre au sérieux, alors c'est indiscutablement sur les périphéries de nos agglomérations et leurs profondeurs périurbaines, outre la remise à niveau de notre réseau ferroviaire, qu'il faut prioritairement faire porter l'effort d'investissement. Il s'agit d'un impératif social et écologique de premier ordre tant les conditions de déplacements domicile-travail à l'heure de pointe y sont critiques, hors de contrôle, et socialement explosives.

Des Régions et Métropoles se lancent opportunément dans des projets de RER métropolitains. Mais pour accéder à des cadencements dignes des RER franciliens à l'heure de pointe, ils devraient idéalement disposer de leur propre rail, incomparablement moins cher qu'une LGV mais coûteux néanmoins. Et ils nécessiteront des investissements considérables de rabattements routiers, de réouverture de gares, de réalisation de parkings et de pôles multimodaux sécurisés, qui demanderont du temps et beaucoup d'argent.

Ce grand chantier devra être mené simultanément avec la poursuite de la régénération du réseau historique qui reste l'un des plus vieillissants d'Europe (29 ans en moyenne), ainsi qu'avec sa modernisation numérique, la moins avancée des grands systèmes ferroviaires du continent.

L'affaiblissement du réseau historique depuis trente ans au profit du TGV enseigne qu'il n'est pas vrai, quels qu'en soient les artifices, que nous aurons les moyens financiers de mener de front ces investissements d'avenir et le déploiement de nouvelles lignes LGV.

Non seulement, les subventions et emprunts publics affectés aux nouveaux projets de LGV seraient mieux employés dans le financement des transports publics urbains et périurbains, mais

leur montage en sociétés de projet consistera à siphonner pour plusieurs décennies des recettes parafiscales locales qui devraient revenir prioritairement aux transports publics locaux. C'est l'exact anti-modèle du Grand Paris Express, dont les taxes prélevées sur les bureaux de l'Île-de-France financent le développement de l'offre de transports urbains... de l'Île-de-France !

Pour mesurer l'incongruité de ce hold-up financier, il faut se rappeler que malgré leur coût démesuré, nos TGV actuels transportent moins du huitième de l'ensemble du trafic passagers journalier et moins de la moitié de celui du seul RER A en région parisienne ! Il ne s'agit pas d'opposer dogmatiquement le TGV aux transports publics du quotidien, mais simplement de prioriser nos investissements publics en fonction de leurs bénéfices écologiques et de leur utilité sociale... accessoirement de nos engagements politiques contre le réchauffement climatique !

« C'est sur les périphéries de nos agglomérations qu'il faut faire porter l'effort d'investissement ».

### ➤ **Le point après l'avalanche d'informations souvent incomplètes**

Pour l'instant seule la LGV Bordeaux-Toulouse est sur la sellette pour le financement mais la Région réclame le financement de Bordeaux-Toulouse et de Bordeaux-Dax car le Premier Ministre a donné l'assurance par écrit que « la *branche qui dessert Dax sera intégrée dans la prochaine loi de programmation* », donc elle verra le jour.

Côté Occitanie, les collectivités territoriales sollicitées acceptent de financer.

Côté Nouvelle Aquitaine, c'est plus difficile. Suite à de nombreuses protestations d'élus Alain Rousset a dû revoir sa maquette financière, augmenter la participation de certaines collectivités et diminuer la part d'autres.

La région doit réunir 2,474 milliards d'euros. La nouvelle clef de répartition est la suivante : 1014,7 M€ pour la région, 74,6 M€ pour le CD du Lot et Garonne, 140,9 M€ pour le CD des Landes, 305 M€ pour les Pyrénées Atlantiques, l'agglomération Pays basque est appelée pour 65,4 M€, Bordeaux Métropole pour 865,2 M€, le Grand Dax pour 32,6 M€, l'agglomération de Mt de Marsan pour 31 M€, celle de Pau pour 75,7 M€ et d'Agen pour 26,7 M€. Aux dernières informations La Gironde, Le Lot et Garonne et l'agglomération Pays basque refusent de payer. Le département des Pyrénées-Atlantiques, le grand Dax et Mt de Marsan demandent des « aménagements » comme l'agglomération d'Agen.



Un Etablissement Public Local (EPL) sera créé, il lèvera de nouvelles taxes, taxe sur les bureaux (TSB) et taxe spéciale d'équipement (TSE) pour en principe réduire de 30% la quote-part des collectivités.

La TSE sera payée par les contribuables assujettis à la taxe foncière et à la taxe d'habitation des résidences secondaires. Elle sera redevable dans les communes situées à moins de 1H en

voiture d'une gare desservie par la LGV. Un impôt qui devrait rapporter 24 M€ par an sur 40 ans soit près d'un milliard d'euros.

La TSB (modèle du Grand Paris Express) concerne les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement.

Des questions : Comment déterminera-t-on les zones susceptibles de bénéficier d'un éventuel effet LGV ?

Les entreprises vont-elles venir s'installer dans ces zones alors qu'elles savent qu'elles vont être "surtaxées" ?

Si les gares de Bordeaux, de Toulouse et leurs quartiers satellites (Euratlantique, Matabiau) sont de bonnes cibles, comment cibler les villes intermédiaires comme Marmande, Agen, Montauban et vers l'Espagne, Mont de Marsan, Dax ou Bayonne ?

### ➤ **Un accueil « comme il se doit » du président Rousset » à Bayonne**

Le 6 novembre à l'invitation du président de la CAPB, le président de la région Nouvelle Aquitaine est venu à Bayonne défendre son projet GPSO. La participation demandée à cette collectivité était de 145M€. Soixante-dix maires du Pays basque ont répondu à ce rendez-vous.



Nous avons manifesté bruyamment devant la Cité des Arts. Alain Rousset nous a évités en entrant par une porte dérobée. Nous étions environ 200.

### ➤ **La décision courageuse de la CAPB**

La Communauté d'agglomération Pays basque, avant de débattre du financement, s'est posé la bonne question : veut-on de ce projet ? Les élus communautaires ont voté à plus de 70 % leur opposition de principe à une LGV nous rejoignant ainsi dans la lutte.



Photo Sud-Ouest

La lucidité et la raison ont été au rendez-vous. On ne peut que s'en féliciter et saluer cette décision courageuse.

### ➤ **Faisons nos comptes**

« *Il reste aux collectivités territoriales **336,4 millions d'euros brut**, ce qui représente en net, quand on déduit la part attendue des fiscalités, 235,5 millions d'euros* », a précisé le préfet coordinateur du projet GPSO Etienne Guyot.

Sur les 2 474,2 millions d'euros que doit financer la Région Nouvelle Aquitaine cela représente 13,6% de la part des collectivités de Nouvelle Aquitaine à trouver.

Dax-Espagne n'a pas encore été chiffré et n'est pas compris dans le protocole de financement.

### ➤ **Marche à la stèle de St Pée sur Nivelle**

Le dimanche 19 décembre nous avons organisé une marche à Saint Pée sur Nivelle vers la stèle. Environ 80 personnes représentant les associations contre la LGV de Tarnos à Hendaye ont cheminé dans la bonne humeur survolées par un drone et devant les caméras de France 3 Euskal Herri. La marche s'est achevée par la lecture d'un communiqué de presse par Victor Pachon.



Un passage a été repris dans les articles de presse : « *Nous ne sommes plus en 1992, les dommages collatéraux des années tout TGV se sont fait sentir et nos idées ont fait leur chemin. Inlassablement, nous avons expliqué, démontré la pertinence de nos arguments. Ils sont aujourd'hui de plus en plus partagés. Notre indignation qu'on jugeait parfois marginale en 1992 est aujourd'hui profondément ancrée.* » Évidemment, le collectif a salué la « décision courageuse » du Conseil communautaire de l'agglomération Pays basque qui, la veille, a rejeté le principe même de nouvelle LGV.

### ➤ **Le CADE reprend les réunions publiques**

Afin de tenir les populations informées et de maintenir la mobilisation nous avons décidé de réaliser une série de réunions publiques : le 12 novembre nous avons réuni cent cinquante



personnes à Mouguerre, le 17 décembre 80 personnes à Urrugne. En janvier ce sera le tour de Tarnos et d'Ustaritz.



**Venez-vous informer : REUNION TOUS LES 1<sup>er</sup> LUNDIS du mois (20H 30) Maison des associations « Kixoenea » Urrugne**

- Ralliez de nouvelles personnes à notre cause et faites les adhérer à Nivelles Bidassoa.
- Enveloppes « Non à la LGV »

Vous pouvez toujours passer vos commandes à Nivelles Bidassoa ([nivellesbidassoa@gmail.com](mailto:nivellesbidassoa@gmail.com)) **7euros le paquet de 100 enveloppes**. Vous pouvez en prendre livraison soit chez Pantxo Tellier, 770 chemin de Kampobaïta à Urrugne (téléphone 05 59 54 31 55) soit le premier lundi de chaque mois à Kixoenea maison des associations à partir de 21H

- Demandez nous banderoles et autocollants pour pavoiser vos maisons, vos propriétés, celles de vos voisins et vos voitures.

**NIVELLE BIDASSOA**

Association loi de 1901

w641001523 [nivellesbidassoa@gmail.com](mailto:nivellesbidassoa@gmail.com)

Siège social chez M. Pantxo Tellier

770 chemin Kampobaïta

64122 URRUGNE

**BULLETIN D'ADHESION**

NOM : ..... PRENOM : .....

ADRESSE : .....

CODE POSTAL : ..... VILLE : .....

Adresse électronique : .....