

**INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE  
N°65**



***LGV NON  
AHT EZ***

\*\*\*\*\*

➤ **Jean Castex renouvelle son soutien à la LGV entre Bordeaux et Toulouse**

Tel un diable qui sort de sa boîte, l'ancien Premier ministre Jean Castex, a réaffirmé son soutien à la LGV entre Toulouse et Bordeaux à l'Assemblée nationale le 27 juillet.



Il était auditionné pour le poste de futur président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Cette instance a pour mission de coordonner les financements des grands projets des transports. Selon l'ancien premier ministre qui brigue ce mandat, il faut investir massivement dans le ferroviaire pour décarboner les transports mais sans oublier la route !

Le député girondin Nicolas Thierry (EELV) n'a pas manqué de l'interpeller : « *Le plan de financement est bancal, des départements refusent de le financer et une immense incertitude pèse sur la participation de l'Europe. Plus grave encore, ce projet détruirait plus de 5.000 hectares d'espaces naturels et de forêts. Après les incendies dévastateurs que nous venons de subir, vous comprendrez que cela suscite une réelle indignation* »

Ce à quoi Jean Castex a répondu : « Une immense majorité des collectivités se sont tout de même prononcées favorablement. La décision sur le GPSO a été prise et les choix à venir n'incombent pas au président de l'Afitf. La déclaration d'utilité publique du projet ne date pas de mon gouvernement. »

Non elle date de 2016, elle a été signée par le ministre des transports, landais, Alain Vidalies malgré l'avis défavorable de l'enquête publique.

Il justifie ainsi sa « réactivation » du projet GPSO : « Une fois que les décisions sont prises, si ça met 40 ans à se mettre en œuvre, les gens n'y croient plus. Il fallait avancer »

Ben voyons !

### ➤ **70 millions d'euros pour une gare « TGV » à Irun**

Adif, gestionnaire des infrastructures ferroviaires espagnoles, l'équivalent de SNCF Réseau en France, a lancé le 29 juillet 2022 un appel d'offres à 70 millions d'euros pour doter la ville d'Irun d'une nouvelle gare « grande vitesse ».

Cet investissement, s'accompagnera de l'installation en cours d'un troisième rail sur l'ensemble du réseau basque-espagnol, permet d'envisager de nouvelles offres de transports efficaces entre Bayonne et Saint-Sébastien. En effet les réseaux français et espagnol n'ont pas le même écartement des rails, la France est aux normes européennes (UIC), en Espagne seules les lignes à grande vitesse respectent cette norme.



Jose Antonio Santano, maire d'Irun et Kotte Ecenarro, son homologue hendayais sont satisfaits par ce projet validé par le gouvernement de Madrid. Cerise sur le gâteau on apprend par la presse espagnole la construction d'un échangeur (pour près de 40 millions d'euros) entre la gare de Riberas de Loiola, arrivée de l'Euskotrain (Topo) à Saint-Sébastien, et les lignes conventionnelles. Ainsi s'ouvre l'opportunité de faire circuler sans difficulté les trains de part et d'autre de la « frontière ».

Un pavé dans le jardin d'Alain Rousset qui s'obstine à vouloir faire passer une ligne LGV à l'intérieur du Pays basque de Lahonce à Biriattou pour un gain d'une poignée de minutes.

Kotte Ecenarro soutient d'autant plus fortement ces investissements transfrontaliers qu'il émet de sérieux doutes sur la possibilité d'ouvrir un jour une nouvelle ligne LGV au Pays basque :

*« C'est probablement mon seul point de désaccord avec Alain Rousset. Mais comme j'ai déjà eu l'occasion de le lui dire, je ne crois pas en ce projet de LGV qui rejoindrait ensuite Astigarraga, à côté de Saint-Sébastien. Par où elle passerait ? Par*

*Mouguerre, par Saint-Pierre-d'Irube, par Bariatou ? Vu l'opposition que ce projet rencontre ici, c'est beaucoup trop compliqué », déclare-t-il.*

Pour le maire d'Hendaye le développement de la gare d'Irun et de l'ensemble du réseau basque espagnol « la possibilité d'avoir de vraies lignes du quotidien ».



Ce nouveau bâtiment pensé comme un immense pont au-dessus des 10 voies actuelles, et la réorganisation de ces voies. Cette future gare multimodale comprendra trois niveaux et elle sera recouverte de 180 panneaux photovoltaïques.

Au 1er étage, un immense hall permettra de relier les zones d'embarquement suburbaine, moyenne et longue distance et international. Des espaces abriteront divers bureaux, services commerciaux, cafétéria, billetteries, opérateurs de bus et loueurs de voitures. Le parking actuel sera réorganisé, pour accueillir 150 places de stationnement avec un arrêt de bus. Une nouvelle place sera créée avec une station de taxis, un parking pour les vélos, le tout relié par une passerelle urbaine.

Une véritable métamorphose et un caillou dans la chaussure des pro-LGV qui rejettent toute modernisation de la ligne existante au profit des lignes à grande vitesse pour desservir leurs métropoles.

### ➤ **Le Sénat vote des financements supplémentaires pour le GPSO**

A l'occasion de l'examen de la loi de finances 2023, les sénateurs ont voté plusieurs amendements visant à consolider et apporter de nouveaux financements pour la Société du Grand Projet du Sud-Ouest, la Société de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur.



Pour GPSO, la taxe spéciale d'équipement (TSE) prévue dans le cadre du financement de la ligne à grande vitesse sera portée à 29 millions au lieu des 24 millions initialement prévus par la loi n° 2021-1900 du 30 décembre 2021 de finances pour 2022.

Les sénateurs ont également instauré une taxe additionnelle sur la taxe de séjour au profit du GPSO et de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) à compter de 2024.

### ***Oublié le GPSO ?***

- **Une étude récente sur le fret ferroviaire dans le corridor atlantique qui va faire du bruit !**

Très récemment est parue une étude sur le fret ferroviaire dans le corridor atlantique avec des perspectives de trafic pour 2030.

Cette étude date de 2021, la commission européenne paraît en être la destinataire.

Elle prévoit, pour 2030, selon le scénario retenu, entre « 5 000 et 6 400 trains de fret par an » ou 14 à 18 trains par jour sur une base de 350 jours ouvrés.

Rappelons qu'en 1999 circulaient 20 trains par jour (10 par sens) aujourd'hui 14 (7 par sens). SNCF Réseau interrogé par un syndicat des cheminots indique qu'entre Bayonne et Hendaye circulaient en moyenne 8,15 trains de fret, 2sens confondus.

Le débat public de 2006 prévoyait 160 trains de fret international par jour en 2020 !

Toutes les expertises indépendantes SMAProg Trans et CITEC (pièces jointes) ont prouvé que la ligne actuelle pouvait assumer les prévisions de trafic « optimistes » du débat public.

Les auteurs estiment que le nombre total de trains internationaux de fret sur ce corridor n'augmenterait que de +20% entre 2018 et 2030 et que le trafic ne devrait « revenir en 2030 qu'au niveau de 2006 » !

Ainsi, on envisage de dépenser des milliards pour revenir en 2030 au trafic fret de 2006 !

Ils rappellent que « la précédente étude de marché du transport réalisée en 2014 prévoyait une forte augmentation du trafic ferroviaire sur le corridor. Au lieu de cela, l'inverse s'est produit avant même l'impact de la récession liée au COVID avec une baisse continue du trafic ferroviaire. C'est notamment le cas du trafic transpyrénéen à Irun-Hendaye. »



#### TRANSPORT MARKET STUDY OF THE ATLANTIC CORRIDOR

31<sup>st</sup> of March 2021

Selon eux, « la demande ne devrait pas être un moteur important de la croissance du trafic le long du corridor atlantique au cours de la prochaine décennie en raison de l'impact de la récession liée à la pandémie. »

L'étude date de 2021, elle ne prend pas en compte l'impact de la récession économique due au conflit en Ukraine qui assombrit encore les perspectives de croissance.

Enfin, sont soulignés « les problèmes de fiabilité des sillons du fait des travaux notamment en Aquitaine et plus généralement des grèves qui impactent fortement la demande. »

Cette situation va perdurer et ce n'est pas la construction d'une deuxième ligne uniquement mixte fret/voyageurs de Dax à la frontière qui résoudra le problème.

Copie de cette étude a été adressée à la **commission européenne** en charge des transports, à **Elisabeth Borne**, Première Ministre, à **David Valence**, président du conseil d'orientation des infrastructures et à **Karima Delli**, présidente de la commission transports au parlement européen.

***Les citoyens que nous sommes ne peuvent que s'étonner qu'en période de contrainte budgétaire la commission européenne et le gouvernement continuent à soutenir un projet comme le GPSO, au coût pharaonique, alors que les études indépendantes prouvent que la ligne existante peut assumer les prévisions « optimistes » de trafic faites par RFF lors du débat public.***

➤ **Elisabeth Borne à Albi : « Quand on fait des aménagements, notamment au nord de Toulouse, c'est la première étape pour faire la ligne à grande vitesse GPSO »**

La Première ministre Élisabeth Borne en visite à Albi et Gaillac ce jeudi a tenu à rassurer les Occitans : à Toulouse, le projet de RER métropolitain ne se fera pas sans la LGV. Carole Delga, la présidente de Région, l'avait interpellée sur le sujet.

La Région Occitanie et l'État ont signé le Contrat Plan le 1er décembre à Albi. La Première ministre, Élisabeth Borne est venue en personne signer ce document qui liste toutes les actions à imaginer et à financer pour les cinq ans à venir, jusqu'en 2027. Ce contrat de plan État Région de 6,4 milliards, financé à parité par l'État et la Région, est très ambitieux.



A cette occasion, Carole Delga, présidente de la région Occitanie a apostrophé la Première Ministre ainsi: « **Mais on veut d'abord la LGV, avant le RER à Toulouse** » avant de poursuivre :

*"Nous devons absolument être désenclavé. Monsieur le président de la République a donné un élan supplémentaire aux RER métropolitains. Mais en Occitanie, quand on parle de RER, on doit avoir des LGV parce que nos lignes ferroviaires, elles sont complètement saturées. Et si nous voulons des trains du quotidien, nous avons absolument besoin des LGV, que ça soit bien sûr entre Toulouse et Bordeaux, ou que ça soit entre Montpellier et Perpignan."*

La Première ministre Élisabeth Borne a tenu à rassurer les Occitans.

Selon elle, **la LGV et le RER, c'est le même combat**. *"Ça tombe bien parce que les deux projets sont liés. Quand on fait des aménagements, notamment au nord de Toulouse, c'est la première étape pour faire la ligne à grande vitesse GPSO (Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest). Et en même temps, c'est ce qui va permettre de développer les transports du quotidien, d'avoir des trains avec des fréquences beaucoup plus fortes, autour de Toulouse par exemple. »*

***Nous voilà prévenus, le GPSO se fera quoiqu'il en coûte !***

➤ **Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) : nouveau rapport et des infos sur le GPSO...**

● Le COI à travers ce rapport nous fournit des informations intéressantes. Ainsi apprend-on le montant disponible des fonds européens :

« *Le MIE ((Mécanisme d'Interconnexion Européenne) dispose pour la période 2021-2027 d'une enveloppe d'environ 30 Md€2020 pour les transports à répartir sur l'ensemble des pays européens. Compte tenu de son PIB élevé, la France ne peut soumettre des projets candidats qu'à une sous-enveloppe d'environ 11,3 Md€2020.* »

Compte-tenu des protocoles de financement signés ou en cours de discussion, la France envisagerait de solliciter sur la période 2021-2027 plus de 5 Md€2020 de subventions au MIE dont « **1,2 Md€2020** pour de grands projets ferroviaires (LNPCA phase 1 et 2, Roissy-Picardie, LNMP, Massy-Valenton, accès du Lyon-Turin, **GPSO**, raccordement ferroviaire à l'EuroAirport, etc.) »

Autrement dit bien un montant bien inférieur à ce qui est prévu dans le protocole de financement.



Le COI conseille donc de réviser les demandes de financement sur la base d'un taux de 20% pour la partie du projet contribuant à l'axe France–Espagne et de 10% pour la section Sud Gironde-Toulouse.

### ***Qui paiera la différence ?***

- Le COI conseille « *d'étudier les possibilités de développer les taxations locales affectées pour contribuer à financer les grands projets* »

Tableau 5 : Taxes affectées aux sociétés de projet existantes. Situation à partir de 2023.

Taxe	Redevable	SGP	SGPSO	SLNPCA	SLNMP
Fraction de la taxe locale sur les surfaces commerciales à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage et de stationnement (TSBCS)	Entreprises	X	X	X	X
Taxe spéciale d'équipement (TSE)	Ménages et entreprises	X	X		
IFER (imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux), concernant le matériel roulant exploité par la RATP	Entreprises	X			
Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	Entreprises	X			
Taxe additionnelle régionale à la taxe de séjour	Touristes	X	X	X	X

Ce sont les particuliers qui paieront (TSE), les entreprises (TSBCS) et les professionnels du tourisme et les particuliers (taxe additionnelle régionale à la taxe de séjour)

- Il conseille de dynamiser les services express métropolitains :

Tableau 4 : Dynamiser les projets de services express métropolitains

Engagé et à poursuivre	A faire avancer rapidement	A préparer
Strasbourg,	Grenoble, [Marseille, Toulon, Nice dans LNPCA], Rennes, [Bordeaux, Toulouse sans attendre GPSO], Lyon [à articuler avec CFAL et St Fons-Grenay], Lille, Bâle-Mulhouse, Sillon Lorrain, Nantes	[Rouen dépendant de LNPN], Dijon, Montpellier, Pays Basque, Tours, Angers, Clermont-Ferrand, Chambéry, le Mans, Caen, Saint-Etienne et éventuellement Orléans, Reims, Besançon, Brest

- Le COI a étudié 3 scénarios :

Le COI a bâti le scénario demandé reposant sur un encadrement de la dépense en euros courants du premier quinquennat. et un scénario également sélectif mais plus large.

- « **Le scénario 1 cadré à 17,5 Md€ de crédits de paiement de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France) pour 2023-2027 est extrêmement contraint. C'est un scénario « de crise » qui ne permet pas de répondre aux ambitions affichées par le gouvernement.** »

Il l'a extrapolé dans le même esprit : poursuivi dans la durée, **il ne répond pas aux ambitions affichées et suppose de sérieux renoncements.** Il a ensuite bâti un scénario sélectif sur la base des priorités gouvernementales.

**Tous les projets y compris prêts à démarrer en 2023, y compris le GPSO doivent être stoppés et ne pourront être relancés qu'au plus tôt en 2027-2028.**

- **Le scénario 2 « planification écologique »** vise à répondre aux ambitions annoncées.



« Il prévoit l'engagement dans les délais prévus par la LOM, dès le premier quinquennat des opérations relevant de l'aménagement du réseau structurant et des nœuds ferroviaires [dont les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) et au nord de Toulouse (AFNT).]

Le scénario permet l'engagement dès la fin du premier quinquennat des LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier Béziers.

Sur les quinquennats suivants, il prévoit plusieurs LGV dont le GPSO, y compris la liaison Dax-Espagne.

**Le scénario 3 « priorité aux infrastructures de transport » prend en compte des attentes fortes de certains territoires : accélération des lignes à grande vitesse ferroviaire, entre autres.**

- **Planning des grands projets ferroviaires dans les différents scénarios**

- Le traitement des nœuds de Bordeaux (AFSB) et de Toulouse sont inscrits au plus vite dans les scénarios 2 et 3, ils, retardés dans le scénario 1.

- La LGV Bordeaux Toulouse est accélérée par rapport à la LOM dans le scénario 1, même si elle l'est moins que les attentes, elle est accélérée conformément aux attentes dans le scénario 3.

- La ligne Sud Gironde Dax est accélérée dans le scénario 3, qui prévoit également la réalisation de la liaison Dax-Espagne sur le dernier quinquennat.

➤ **LGV Barcelone-France : Renfe et SNCF ont mis fin à neuf ans de coopération**

La SNCF exploite désormais seule la liaison entre Barcelone et Paris. Et ce au motif que les trains Renfe ne disposent pas des certificats sécurité nécessaires pour franchir la frontière et se rendre vers la capitale française, Lyon et Marseille, comme c'était le cas jusqu'à présent.

Les deux sociétés travaillaient ensemble sur les lignes grandes vitesse depuis décembre 2013, un accord qui devait expirer à la fin de cette année 2022 ; même si une prolongation était un instant envisagée à l'automne 2021. En début d'année 2022, dans une déclaration au journal Les Echos, **la SNCF a signifié ne plus vouloir « continuer à perdre de l'argent » ; surtout après la baisse de la demande dans un contexte de pandémie et de restrictions de la mobilité internationale.**

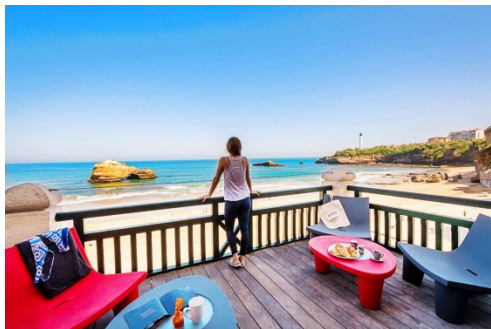
Trajet	<b>BARCELONE</b>	<b>PARIS</b>
	<b>T.G.V</b> <small>renfe ou Sncf</small>	<b>Avion</b> <small>Vueling</small>
TEMPS	<b>6H25</b>	<b>2H</b>
Fréquence	<b>2</b> par jour	<b>10</b> par jour
PRIX	<b>176€10</b>	<b>79€99</b>

De son côté, la Renfe se voulait plus rassurante et assurait que les deux compagnies étaient en mesure d'atteindre un équilibre financier après l'impact du Covid et, même, d'étudier l'exploitation de nouveaux trafics internationaux.

### ➤ **LGV GPSO : touristes et loueurs, il va falloir passer à la caisse...**

Dans le cadre du projet de loi de finances 2023, le Sénat a adopté un amendement visant la création d'une surtaxe régionale à la taxe de séjour pour financer l'amélioration des infrastructures ferroviaires en Provence et dans le Sud-Ouest. La fédération régionale de l'hôtellerie de plein air s'oppose à cette disposition.

Après la taxe de séjour, voici la surtaxe de séjour. C'est tout nouveau, tout chaud et bien évidemment ça ne fait pas plaisir aux professionnels du tourisme dans la région. Une mesure votée au Sénat pour financer l'amélioration des infrastructures ferroviaires en Provence et dans le Sud-Ouest.



Dans un communiqué, la confédération Occitanie de l'Hôtellerie de Plein Air en précise les modalités :

*"Il serait ainsi instauré à compter du 1er janvier 2024, une taxe additionnelle de 34 % à la **taxe de séjour** perçue dans les départements de la Gironde, des Landes, du Lot-et-Garonne, des **Pyrénées-Atlantiques**, de la Haute-Garonne, du Gers, des Hautes Pyrénées, de l'Ariège, du Lot, du Tarn et du Tarn-et-Garonne **au bénéfice de la « Société du Grand Projet du Sud-Ouest »**. Les départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales sont également concernés par cette mesure et le produit de la taxe serait reversé à la « Société de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan »."*

Selon la confédération Occitanie de l'Hôtellerie de Plein Air, cette mesure serait *"lourdement pénalisante pour l'attractivité de nos territoires dans un contexte concurrentiel exacerbé entre les destinations touristiques européennes."*

### ➤ **Les maires de Bordeaux, Bayonne et Irun se positionnent pour la modernisation de la ligne existante entre Bordeaux et Irun**

Voici l'appel qu'ils ont signé à l'issue de leur rencontre :

Samedi 17 décembre 2022, à la mairie d'Irun, se sont réunis les maires de Bayonne -Jean-René Etchegaray- de Bordeaux -Pierre Hurmic- et d'Irun -José-Antonio Santano- pour rappeler l'importance historique des relations entre leurs villes, leurs territoires voisins et leurs habitants.

En 2027, la ligne ferroviaire dite « Y Basque » devrait arriver à la frontière, sans perspective de raccordement à une ligne modernisée côté français dans le même calendrier.

Les trois maires ont exprimé leur préoccupation commune vis-à-vis de cette situation et déplorent cet état de fait.

Ce d'autant plus que la ville d'Irun a lancé un projet d'aménagement urbain justifié par ce raccordement, nommé « Via Irun ».



A ce jour, le projet dit « LGV/GPSO », présenté comme la seule perspective, n'est pas crédible, car la prolongation vers l'Espagne n'est ni programmée, ni finançable.

Un rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures du 12 décembre 2022 envisage une réalisation Dax-Irun au plus tôt en 2042.

**Face à l'urgence à relier nos territoires, il existe une alternative : la modernisation de la ligne existante entre la frontière espagnole et Bordeaux.**

C'est une solution pragmatique, à la fois moins onéreuse, plus sobre, plus rapide à réaliser, plus respectueuse des territoires et des écosystèmes. Des études antérieures accréditent cette alternative.

Une actualisation de ces dernières portant sur le calendrier, le développement du ferroutage, la faisabilité technique, les temps de trajet envisagés, les coûts, et les impacts environnementaux, réalisée par un cabinet indépendant, doit rapidement conforter cette opportunité.

**Les trois maires réaffirment le rôle central des maires dans la construction collective de leur territoire.**

**Ils lancent un appel à l'ensemble des forces politiques, économiques sociales et citoyennes, pour porter cette alternative, symbole d'une mobilité efficace et soutenable.**

Jean-René Etchegaray  
*Maire de Bayonne*

Pierre Hurmic  
*Maire de Bordeaux*

José-Antonio Santano  
*Maire d'Irun*

➤ **Appel pour se rendre au rassemblement à Bordeaux du 28 janvier**

Les partisans d'une modernisation des voies existantes, solution plus « sobre » financièrement et écologiquement, appellent à un rassemblement à Bordeaux, sur fond de colère contre la nouvelle « taxe LGV »

Nivelle-Bidassoa, votre association, a multiplié les appels pour se rendre à ce rassemblement. Avec le CADE, elle a organisé pour se rendre dans la capitale régionale un bus.

[voir l'article de Sud-Ouest](#) (cliquer sur ce lien)

\*\*\*\*\*