

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°66



LGV NON AHT EZ

➤ **Le rassemblement de Bordeaux du 28 janvier**

Un grand rassemblement a été organisé à Bordeaux à l'appel d'élus et d'associations contre les projets des futures lignes à grande vitesse entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, en proposant comme alternative la modernisation urgente des voies existantes. 500 personnes étaient présentes à ce rendez-vous

Ce sont les associations et collectifs des territoires impactés par le projet, des élus de Gironde, Lot-et-Garonne et Pays basque qui ont été à l'initiative de cet appel à manifester.

Les maires de Bordeaux, Pierre Hurmic, Bayonne, Jean-René Etchegaray et celui d'Irun, Jose Antonio Santano (en vidéo) auteurs de cet appel étaient présents aux côtés de nombreux élus dont le maire d'Urrugne.



Le maire de Bordeaux se dit « favorable à un train rapide à 220 km/h qui pourrait rejoindre en 2030 la frontière espagnole. Mieux vaut gagner 10 ans que 10 minutes » – le gain de temps estimé pour rallier Dax en TGV depuis Bordeaux.

« Nous devons moderniser la ligne pour être au rendez-vous de l'Y basque », renchérit Jean-René Etchegaray, maire de Bayonne et président de l'Agglo du Pays Basque. Il sera prêt en

2027, nous n'avons pas le temps d'attendre 2042, date à laquelle, selon le rapport du conseil d'orientation des infrastructures, sera achevé GPSO. »

Le président de l'Agglo du Pays Basque rappelle que son assemblée a dit non « à plus de 90% au financement de la LGV »

:

« L'enjeu pour nous n'est pas de créer de grandes infrastructures pour augmenter notre attractivité », du fait des difficultés pour se loger ou se déplacer. « Nous sommes contre la LGV et déterminés, il faudra nous passer dessus, ni plus ni moins. »

Une détermination partagée parmi les élus de tous bords, dont trois des douze députés de Gironde, Loïc Prud'homme (France insoumise), Nicolas Thierry (EELV) et Sophie Mette (Modem).

Jean-Luc Gleyze, le président du département de la Gironde, expliquait également que, pour lui, la LGV "est un Grand Vide", qu'elle relie les grandes villes entre elles, mais pas les villages. Il poursuit, donnant aux trois lettres bien d'autres significations moins avantageuses : c'est aussi "Le Grand Vandalisme", quant au coût qui va être assumé par ceux qui n'en verront pas les bénéfices. LGV c'est pour lui aussi un message : "Laisser la Gironde Vivre..."

Hervé Gillé, sénateur socialiste de Gironde, est aussi un farouche adversaire du projet, quoique affilié au même parti par deux présidents de Régions, Alain Rousset et Carole Delga.

Il critique « un dossier honteux de A à Z », et « un déni démocratique », à l'image des « manœuvres de contournement budgétaire » qui ont permis de faire passer au dernier moment au Sénat, sans consultation préalable des commissions, des amendements à la loi de finances 2023 instaurant ou relevant les nouvelles taxes pour financer GPSO. Le texte a ensuite été adopté sans débat à l'Assemblée nationale, via un 49-3.



A l'issue de ce rassemblement un cortège s'est rendu à la préfecture où une délégation d'élus a été reçue par le sous-préfet de Libourne de garde ce jour- là.

➤ Déclaration Beaune au sommet franco-espagnol de Barcelone

Il a confirmé que le tronçon Montpellier-Perpignan du Corridor Méditerranéen est une priorité pour la France, ainsi que la construction du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) -à la fois dans la liaison Bordeaux-Toulouse, et dans la liaison Bordeaux-Frontière espagnole, qui figure dans le Corridor. Cela ouvrira une nouvelle ère de connectivité ferroviaire avec notre pays et avec le reste de l'Europe.



Le ministre français a promis de terminer les deux corridors ferroviaires européens en 2030, après avoir démarré les travaux sur la Méditerranée en 2023 et sur l'Atlantique en 2024 !

➤ **LGV Bordeaux-Toulouse/Dax : l'Europe « réaffirme son soutien », selon le président de la Nouvelle-Aquitaine**

Alain Rousset était le 25 janvier à Bruxelles, pour s'assurer du soutien de la Commission européenne. Celle-ci « réaffirme son soutien à la liaison ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Madrid » déclare-t-il.

Il est ressorti confiant de cet entretien selon la presse : « La priorité de la Commission européenne est d'accélérer la liaison vers l'Espagne afin de connecter le réseau de la péninsule ibérique au reste de l'Europe via le Y-basque ».



Alain Rousset a rencontré le Pr Carlo Secchi, coordinateur européen du « corridor atlantique » (le réseau des LGV de l'Allemagne au Portugal) et des représentants de la direction générale Move de la Commission, dont Herald Ruijters, le directeur général adjoint et directeur en charge des investissements, transports innovants et durables.

Ses interlocuteurs évoquent un Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) « fort » pour « accélérer et finaliser les travaux sur ces grands dossiers transfrontaliers européens ».

➤ **Les mauvais comptes du TGV Paris-Bordeaux**

Les comptes de l'exploitation de la LGV Paris-Bordeaux ont été dévoilés par la presse. En mettant 20 000 places de plus chaque semaine sur les TGV Paris-Bordeaux la SNCF espère ainsi répondre aux récriminations régulières de voyageurs et d'élus qui réclament plus de places et critiquent sa politique jugée restrictive. En effet le TGV Paris-Bordeaux affiche une

fréquentation en pleine croissance : + 70 % de voyageurs en plus depuis 2017, année de lancement de la nouvelle LGV Tours-Bordeaux.



Le nombre de sièges offerts fait polémique entre usagers et élus et la SNCF. Certes tout le monde s'accorde pour saluer « indéniable » du Paris-Bordeaux.

Ce succès qualifié de « populaire » ne doit pas masquer les pertes enregistrées par la SNCF qui affiche en 2019, malgré l'augmentation du trafic un déficit de 87 millions d'euros sur cette LGV. La faute, selon elle, aux péages élevés demandés par Lisea, le concessionnaire de la ligne Tours-Bordeaux.

Les pertes de la SNCF pourraient encore s'aggraver avec la hausse programmée des tarifs des péages demandés par la filiale de Vinci Concessions.

« Si on prend en considération la hausse prévue d'ici à 2024, l'augmentation du prix des péages aura atteint 44 % depuis 2017 », affirme Franck Dubourdieu de la SNCF.

Les auteurs de ce magnifique résultat pour Vinci sont les promoteurs de cette LGV, Alain Rousset en tête qui ont accepté le contrat de concession pour Vinci pour avoir « leur » LGV.

Ils l'ont et creusent sans vergogne le déficit de l'exploitant : la SNCF. Bravo !

➤ **« Le gouvernement a fait des promesses intenable sur les LGV », selon Yves Crozet**

C'est ce que déclare cet éminent économiste, spécialiste de l'économie des transports et des services publics, dans une interview donnée à Villes, Rail & Transports.

« Commentant le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), ce spécialiste y voit une interrogation des choix de l'Etat. Autrement dit, le COI met le gouvernement face à ses responsabilités après le revirement politique de Jean Castex puis d'Emmanuel Macron en 2021, en faveur des nouvelles LGV. »



Voilà comment Yves Crozet commente ce rapport :

[Extraits]

*« le COI confie sa préférence pour le scénario 2, à 84,3 millions d’euros sur 2023-2027, tout en soulignant que la marche financière est trop haute. Au final, la réalité sera donc sans doute proche du cadrage budgétaire à 54,8 milliards d’euros [c’est le choix de Bercy, ndlr], avec une petite rallonge au profit de la régénération du réseau ferré et des transports du quotidien. **En écrivant cela, il glisse discrètement que le gouvernement a fait des promesses intenable sur les LGV. Le COI dit aussi au gouvernement que s’il en reste au scénario 1, dit de « cadrage budgétaire » alors il faudra repousser de cinq ans les travaux sur tous les projets de lignes à grande vitesse.** »*

*« Ce rapport met le gouvernement face à ses responsabilités. Il dit : vous avez changé de logique et avez renoué avec les vieilles traditions des grands élus en donnant votre feu vert sur des projets qui dévorent tous les fonds [...] **Les subventions de l’Europe pour les grands projets et les LGV sont des pousse-au-crime.** »*

Pour en savoir plus : [«Le gouvernement a fait des promesses intenable sur les LGV», selon Yves Crozet - Ville, Rail et Transports \(ville-rail-transports.com\)](#)

➤ France: le fret ferroviaire en colère

Dans une interview accordée à RFI transports ([Voir l'intégralité de l'interview](#)) l’Alliance 4F qui regroupe les principaux industriels français du fret ferroviaire laisse éclater sa colère.

Ses représentants devaient être reçus par le ministre des transports Clément Beaune pour « parler de la relance du transport de marchandises par le rail. ». Leur rendez-vous a été annulé sans qu’aucune nouvelle date n’ait été fixée.



Ils se plaignent d'être « *les parents pauvres du transport* ». Ils constatent qu' « *après avoir souhaité un plan de relance du fret avant la crise du Covid, la France ne semble plus en faire une priorité.* »

Ils dénoncent l'insuffisance d'investissement dans le fret ferroviaire : « *Aujourd'hui, il manque un milliard par an pour moderniser le réseau SNCF Réseau, le réseau français [...] les voies ferrées de SNCF Réseau sont des rails qui sillonnent la France et qui sont négligés. Il y a urgence. La situation s'aggrave d'année en année [...] En Allemagne, en Suisse, en Italie, vous avez des crédits alloués aux rénovations des voies qui vont jusqu'à quatre fois plus qu'en France.* »

➤ **Bizi déploie deux banderoles contre la LGV sur la façade du CD à Bayonne**



Le 8 février, Bizi! a déployé deux banderoles de 16m² sur le Conseil départemental des Pyrénées Atlantiques à Bayonne pour dénoncer le projet climaticide de la LGV-GPSO.

Le Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques, a voté pour. Son président, Jean-Jacques Lasserre, prône de voyager toujours plus loin, toujours plus vite, pour une minorité, dans un territoire qui souffre déjà plus qu'autre chose de son attractivité.

La Communauté d'Agglomération Pays Basque lui, a voté contre, comme le Conseil Départemental Gironde et le Conseil Départemental Lot-et-Garonne. A l'appel des maires de Bayonne, Irun et Bordeaux, plus de 230 élus ont déjà demandé l'étude d'une rénovation des voies existantes.

Bizi! dénonce la position favorable du Conseil Départemental des Pyrénées-Atlantiques et de son président, qui va contre l'avis de tout un territoire concerné directement par le projet.

L'association demande l'abandon de ce projet insensé et se joint à l'appel d'Irun pour une modernisation des voies existantes, que ce soit sur les tronçons Dax - Irun mais aussi Bordeaux - Dax et Bordeaux - Toulouse.

➤ **Le rapport du COI remis officiellement au gouvernement**

L'avis du conseil était sollicité sur les trajectoires d'investissement à mettre en œuvre.

3 scénarii évoqués. La remise du rapport au gouvernement, par son président le député des Vosges, David Valence, vendredi dernier a aussitôt fait dire à Elisabeth Borne que l'un des scénarios contenu dans ce rapport avait sa préférence : le scénario dit de planification écologique, qui est aussi celui que le COI présente comme « l'hypothèse centrale vers laquelle les choix publics doivent se tourner.

Le conseil pointe des choix forts pour la régénération et la modernisation du réseau existant et l'accélération des réseaux métropolitains façon RER. Le COI constate que « le traitement des nœuds de Bordeaux (AFSB) et de Toulouse (AFNT) a pris un grand retard au quinquennat précédent par rapport aux recommandations du COI 2018.



Il accélère aussi la ligne nouvelle Bordeaux Toulouse. En revanche, la ligne Sud Gironde Dax et la réalisation de la liaison Dax-Espagne sont décalées d'un quinquennat dans le scénario préconisé, ce qui renvoie les échéances entre 2038 et 2042.

Pour la sortie Sud de Bordeaux et Nord de Toulouse les acquisitions foncières se font, les choses avancent.

Alain Rousset promet de rester « *vigilant quant à la concomitance des deux tronçons, vers Toulouse et Dax, pour que l'Europe intervienne.* » Autre argument selon lui : la date de forclusion de la Déclaration d'utilité publique. « *Si on dépasse 2030 ou 2031, il faudra tout reprendre à zéro, car la DUP disparaît.* »

➤ **Elisabeth Borne présente le plan d'avenir pour les transports**

La première ministre Élisabeth Borne annonce un plan de 100 milliards d'euros d'ici 2040 pour le transport ferroviaire, avec d'abord le lancement de «RER métropolitains» dans les grandes agglomérations françaises. Le gouvernement veut disposer d'une planification précise des investissements d'infrastructures de transport d'ici juin, après en avoir discuté avec les régions et partenaires concernés, en se fondant sur les conclusions d'un rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI).

Pour la cheffe du Gouvernement, en effet, l'adoption de ce scénario constitue donc seulement un point d'étape qui devrait se compléter, en juin prochain, d'une stratégie bien plus large et planifiée dans le domaine de la mobilité et des transports du quotidien. Alors que le COI prévoyait un budget de 80 milliards d'euros pour l'ensemble des infrastructures, la Première ministre a déjà commencé à s'en démarquer en annonçant une enveloppe de 100 milliards uniquement pour le train, désormais qualifié de « colonne vertébrale des mobilités », d'ici à 2040.



Augmentés progressivement pour laisser le temps à la SNCF de programmer ses investissements, ces fonds devraient atteindre un milliard d'euros par an à la fin du quinquennat pour la régénération du réseau et 500 millions pour sa modernisation.

La création des nouvelles lignes devrait également se poursuivre.

« Les projets de LGV imprudemment remis à l'ordre du jour en 2021, font l'objet d'un nouveau report et notamment jusqu'en 2034 pour le GPSO, a déclaré dans un communiqué Pierre Hurmic. Des années de déclarations contradictoires ont terriblement pénalisé la dynamique ferroviaire sur notre territoire entraînant une très forte dégradation du service aux usagers du train ».

C'est effectivement ce que prévoit le scénario proposé par le COI, mais celui-ci fera sûrement l'objet d'aménagements.

En effet, suite à sa prise de parole, la Première ministre a toutefois temporisé sur l'hypothèse d'un tel report.

Matignon minimise les pistes du COI et précise que ce travail *« servira de base de travail dans les discussions que nous allons avoir à partir de mars avec les collectivités locales pour décider sur quoi nous allons investir »*

Donc prudence, prudence, prudence...

Dans la droite ligne des annonces du président de la République, Emmanuel Macron, le Gouvernement envisage surtout le déploiement des RER métropolitains. Destinés à mieux relier les grandes villes au tissu périurbain et aux villes de taille moyenne, ces trains devraient assurer plus de dessertes, mieux cadencées. En binôme avec la SNCF, le pilote de ces

chantiers devrait être la Société du Grand-Paris (SGP) qui a fait preuve de sa capacité à mener le plus grand projet d'infrastructure et d'aménagement d'Europe.

➤ **L'Espagne réclame la réalisation rapide du GPSO**

Voilà ce que le ministre des transports a dit au sommet franco-espagnol de Barcelone (voir plus haut) :

Il a pris l'engagement que le tronçon Montpellier-Perpignan du Corridor Méditerranéen est une priorité pour la France, ainsi que l'exécution du Projet Grand Sud-Ouest (GPSO) -à la fois dans la liaison Bordeaux-Toulouse, et dans la liaison Bordeaux-Frontière espagnole-, inclus dans le Corridor Atlantique, qui ouvrira une nouvelle ère de connectivité ferroviaire avec notre pays et avec le reste de l'Europe.



En ce sens, il a promis de terminer les deux corridors ferroviaires européens en 2030, après avoir démarré les travaux sur la Méditerranée en 2023 et sur l'Atlantique en 2024.

Aitor Esteban du PNV a demandé à Sánchez, ministre des transports de rendre compte de la décision de la France de retarder la construction du corridor atlantique jusqu'en 2042.

Pour cette raison, Sánchez a assuré que le gouvernement espagnol va exiger que les Français se conforment à ce qui a été convenu lors du sommet bilatéral de Barcelone en décembre dernier et respecteront les délais fixés dans la partie qui relève de la responsabilité de l'Espagne.

De plus, selon Sánchez, le gouvernement a le soutien de la Commission européenne, c'est pourquoi il espère "que la France respectera les délais qu'elle a pris au sommet de Barcelone".

➤ **Et maintenant c'est le président du gouvernement basque qui s'y colle...**

Le président de Communauté autonome basque exige que la connexion ferroviaire avec Irun se fasse pour 2030. Or, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) prévoit le lancement des études pour le tronçon Dax-Irun entre 2038 et 2042.



Le président de la Communauté autonome basque, Iñigo Urkullu, a convoqué une réunion, le lundi 13 mars, dans son palais de Ajuria Enea, à Gasteiz, avec les présidents des communautés autonomes de Galice, Asturies et Cantabrie, Alfonso Rueda, Adrián Borbon et Miguel Ángel Revilla. Entouré de ses homologues, il a regretté le « retard pris par la France » sur le réseau de transport atlantique.

Un éventuel report à 2042 du tronçon entre Bordeaux et Dax, sans calendrier précis pour Dax-Irun, « signifierait un manquement très grave des engagements de l'État français » concernant le réseau atlantique, d'après Iñigo Urkullu. Il exige ainsi que la Commission européenne et Madrid fassent pression sur Paris afin que la connexion ferroviaire se fasse pour 2030.

Voir l'article de Mediabask ci-dessous :

https://www.mediabask.eus/fr/info_mbsk/20230316/la-ligne-a-grande-vitesse-pas-avant-2043

➤ **L'Eurorégion réunie à Garazi réaffirme son engagement pour la LGV**

Lors de son assemblée générale, du lundi 20 mars à Saint-Jean-Pied-de-Port, l'Eurorégion a dit son inquiétude quant à l'avancée du projet de LGV au sud de Bordeaux, en réaffirmant son intérêt pour les interconnexions entre France et Espagne

Lors de la conférence de presse, les trois présidents Alain Rousset, Iñigo Urkullu (Euzkadi) et Maria Chivite (communauté de Navarre) ont réaffirmé leur position sur les interconnexions entre France et Espagne.

Le président d'Euzkadi a une nouvelle fois demandé le respect des délais en ce qui concerne les travaux de la LGV côté français, pour la liaison des communautés du nord-ouest de l'Espagne avec la France et, au-delà, avec le nord de l'Europe.



Les représentants de l'Eurorégion ont été chaleureusement accueillis par les militants de BIZI.

Ils ont perturbé cette rencontre à coups de slogans, de prises de parole, et de sirène. Déployant des banderoles avec des messages comme *“Urkullu, Rousset, respectez Iparralde : Ne nous imposez pas la LGV !”* ou *“Climat : LGV toujours plus vite dans le mur !”*, les militants ont réitéré leur opposition à un projet controversé aux coûts économiques, environnementaux et sociaux exorbitants.



Emma Tosini, porte-parole de BIZI, dénonce cette provocation :

“Venir ici, à Saint Jean Pied de Port, capitale de la Basse Navarre, pour organiser cette assemblée générale, c’est provoquer les habitants et les élus de ce territoire qui ont déjà plusieurs fois exprimé leur opposition à ce projet, tout en proposant une alternative plus crédible avec la rénovation des voies existantes. Venir ici pour organiser cette assemblée générale, dans le contexte de crise démocratique qui vient de s’enclencher dans l’Hexagone, c’est nier le peuple et c’est irresponsable !”



L'association Bizi! pointe l'obstination de ces grands décideurs qui, selon Antton Harignordoquy, porte-parole de Bizi, souhaitent *“imposer ce projet absurde au Pays Basque Nord, alors qu'il est inutile, antiécologique, dangereux financièrement et socialement. Dans un contexte où il est de plus en plus difficile pour la population locale de se loger dans le pays où elle travaille et où elle vit, le développement d'une LGV ne ferait qu'amplifier de façon exponentielle les difficultés actuelles.”*

Nous ne pouvons qu'approuver cette analyse.

➤ **LGV Bordeaux-Toulouse : un arrêté autorise la SNCF à pénétrer dans les propriétés privées. Les élus montent au créneau...**

Alors que le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest est contesté et son financement encore incertain, le préfet de la Gironde a pris un arrêté autorisant les agents de SNCF Réseau à mener des travaux sur les terrains des propriétaires particuliers.

Cette autorisation préfectorale, accordée pour une durée de cinq ans, permet aux agents de SNCF Réseau et des entreprises mandatées de pénétrer dans les propriétés privées des habitants de la Gironde, *« dans le but de réaliser des opérations de sondages, de levés et piquetages topographiques, de reconnaissances géotechniques, d'études environnementales, de mesures acoustiques et d'archéologie préventive »*. Les agents ne sont cependant pas autorisés à *« pénétrer à l'intérieur des maisons d'habitation »* mais pourront effectuer leurs opérations sur des terrains privés.

La réaction des élus

Cet arrêté doit désormais être affiché dans les mairies concernées, *«au moins dix jours avant le début des opérations »*. Mais pour nombre d'entre elles, il n'en est pas question. *« Je ne l'afficherai pas »*, assure d'emblée Jacqueline Lartigue-Renouil, coprésidente d'un collectif d'élus du Sud Gironde opposés au GPSO et maire de la commune de Bernos-Beaulac, visée par cet arrêté.

L'élue a pris connaissance de ce texte mais déplore que le préfet n'ait répondu ni à ses sollicitations ni au courrier de l'Association des maires de Gironde.

« Ça ne peut pas se passer comme ça, on est considérés comme rien du tout », tempête Jacqueline Lartigue-Renuil coprésidente d'un collectif d'élus du Sud Gironde opposés au projet



« Nos communes vont être détruites, on ne sait pas ce qui se passe, on ne sait pas si l'argent va être trouvé, si les terrains vont être achetés, et moi je dois donner mon accord pour que des pelleteuses viennent démolir les terrains des gens ? Il n'en est pas question. »

L'élue affirme que plusieurs édiles girondins refuseront également d'afficher cet arrêté. Elle rappelle leur demande d'un « abandon pur et simple de ce projet au profit de la rénovation des lignes existantes, qui va coûter le tiers du projet GPSO ».

Habitants du Pays basque vous voilà prévenus, voilà comment procèdent l'Etat et SNCF Réseau !

Venez-vous informer : REUNION TOUS LES 1^{er} 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 (nivellebidassoa@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 nivellebidasoa@gmail.com
Siège social chez M. Pantxo Tellier
770 chemin Kampobaïta
64122 URRUGNE

BULLETIN D'ADHESION

NOM : PRENOM :
ADRESSE :
CODE POSTAL : VILLE :
Adresse électronique :
.....