

## INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°67



# **LGV NON AHT EZ**

\*\*\*\*\*

### ➤ **Rapport Cour européenne des comptes sur le transport inter modal des marchandises**

Le transport de marchandises en Europe reste très largement dominé par les camions. Et les objectifs que s'est fixés la Commission européenne pour le train et le fluvial sont "*irréalistes*" en l'état actuel du réseau européen, estime la Cour des comptes européennes dans un rapport critique sur le transport intermodal de marchandises. L'institution appelle à un changement de braquet.



En effet, le transport routier domine largement les échanges intra-européens, tout simplement parce qu'il est moins cher, plus rapide et plus flexible. Alors qu'il est aussi moins sûr et plus polluant. Aujourd'hui, il compte pour les trois quarts des transports de marchandises en Europe. Entre 2010 et 2020, la part du rail et de la navigation a même diminué, passant de 25 à 23% du total du fret intérieur (hors aérien et maritime donc).

Derrière les bonnes intentions, l'Union européenne ne fait pas grand-chose. Lors de la précédente programmation européenne (2014-2020), elle a dépensé 1,1 milliard d'euros pour l'intermodalité, à travers le fonds européen de développement régional (Feder), le fonds de cohésion (FC) ou le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Vu la masse de ces fonds, ce n'est pas beaucoup (près de 200 milliards d'euros avaient été affectés au seul Feder sur la période). Mais surtout, la Commission n'a pas de stratégie spécifique et renvoie à d'autres stratégies d'écologisation du transport de marchandises et de report modal.

### ➤ **Ligne à grande vitesse vers Toulouse et Dax : le ministre Clément Beaune conforte le projet**

S'adressant en visioconférence depuis son ministère aux participants du colloque sur les déplacements organisés par « Sud-Ouest » et TV7, Clément Beaune a en effet confirmé la volonté du gouvernement de mener le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) à son terme et dans le calendrier prévu. Un gros poids en moins pour les pro-LGV, menés par le président de Région Alain Rousset, très inquiets par le récent rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) qui, dans l'un de ses trois scénarios, retenu par Élisabeth Borne, renvoie la mise en service du tronçon Bordeaux-Dax aux calendes grecques, à défaut d'espagnoles, plus précisément vers 2042.



Maria Elorza Zubiria, a rappelé que ce projet LGV n'était pas que franco-français. Profitant de la présence, même à distance, de Clément Beaune, elle lui demande des précisions sur la préférence accordée au scénario dit « Planification écologique », qui recule d'une quinzaine d'années le tronçon Bordeaux-Dax et, par conséquent, la liaison vers l'Espagne.

« *Nous gardons le budget de ce scénario (environ 84 milliards d'euros) mais pas le calendrier* », lui répond, rassurant, le ministre dans un bel exercice d'« en même temps » macronien.

« *Nous tenons à l'unicité et à la globalité du projet, ajoute-t-il, même s'il est vrai que la branche la plus prioritaire et la plus rapide à faire est la Bordeaux-Toulouse.* »

Reste à percevoir les premiers subsides de Bruxelles, ce qui n'est pas encore fait. « Nous attendons ce financement le plus rapidement possible », assure le ministre.

## ➤ Lettre aux conseillers départementaux

Avant le vote de l'avenant au plan de financement du GPSO le CADE a adressé un courrier à chaque conseiller départemental lui demandant de ne pas voter cet avenant car il ne respecte pas les conditions suspensives qu'avait émis le département lors du vote du plan de financement lui-même à savoir :

- concomitance des chantiers Bordeaux-Toulouse et Sud Gironde-Dax. A ce jour, le gouvernement ne s'est engagé que sur Bordeaux-Toulouse.
- engagement financier de toutes les collectivités concernées. Or la CAPB et le CD 47 ont refusé de participer.
- « cibler la totalité » de sa participation sur la ligne Sud-Gironde-Dax. Or le CD64 figure pour 12M€ pour le financement de Bordeaux-Toulouse et des aménagements ferroviaires à Bordeaux et Toulouse.

Enfin, nous faisons remarquer que voter cet avenant consisterait à avaliser un détournement de fonds. En effet le CD64 s'est engagé à financer 54M€ sur Sud Gironde-Dax et 16M€ pour l'amélioration des voies existantes. Or dans l'avenant le CD64 figure pour 70M€ et non pour 54M€.



## ➤ Bordeaux-Toulouse sur les rails et bientôt Bordeaux-Dax (?)

*Lorsque nous disions que le projet n'était pas abandonné et qu'il fallait rester vigilants et mobilisés peu nous croyait. Aujourd'hui ils se heurtent à la réalité.*

*En voici quelques preuves :*

### • La recherche du soutien de l'Europe

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 ».

• **Le ministre Clément Beaune conforte le projet des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax** lors d'une visioconférence organisée par le journal *Sud-Ouest* au cours d'un colloque sur les transports dans le sud-ouest, en présence d'Alain Rousset (voir ci-dessus).

• **Une pression sans précédent de l'Espagne sur les autorités françaises.**

× Nous l'avons vu, les espagnols ont interrogé longuement Clément Beaune en le poussant dans ses retranchements lors du récent sommet franco-espagnol de Barcelone.

× 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.

× Le président de Communauté autonome basque, Inigo Urkullu, exige que la connexion ferroviaire avec Irun se fasse pour 2030 lors d'une réunion à Vitoria avec les présidents des communautés autonomes de Galice, Asturies et Cantabrie, Alfonso Rueda, Adrián Borbon et Miguel Ángel Revilla.



× Lors de l'assemblée générale de l'Eurorégion, du 20 mars à Saint-Jean-Pied-de-Port, le président d'Euskadi, I Urkullu, 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.

× Début avril, I.Urkullu rencontre l'ambassadeur de France à Madrid pour lui demander une fois de plus que la France respecte ses engagements de réaliser la LGV Bordeaux-Espagne pour 2030, engagement pris par Clément Beaune lors du sommet de Barcelone.

*Il s'est fait poliment rabroué par l'ambassadeur qui lui a rappelé que cet engagement concernait le corridor méditerranéen et non atlantique et que les communautés de Galice, Asturies et Cantabrie n'appartenaient pas au corridor atlantique.*

*Enfin une bonne nouvelle !*

• **La SNCF autorisée à pénétrer dans les propriétés privées par un arrêté préfectoral pour les études de Bordeaux-Toulouse.**

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 levers et

*piquetages topographiques, de reconnaissances géotechniques, d'études environnementales, de mesures acoustiques et d'archéologie préventive »*

- **Christophe Huau nommé directeur pour SNCF-Réseau de l'Agence du GPSO**

Cette agence est créée à la demande des financeurs pour avoir une vision globale du projet, « nourrir les phases d'études, définir les modalités de réalisation puis les appels d'offres aux entreprises.

- **Création des comités de suivi départementaux du GPSO**

*Le département des Landes est également intéressé ce qui laisse supposer que Bordeaux-Dax sera réalisé dans la foulée.*

La SEPANSO et les Amis de la Terre sont appelés à siéger dans ces instances.

L'objet :

- Informer les acteurs du territoire sur l'avancement du projet et de poursuivre la concertation selon le calendrier des opérations
- Assurer le suivi et la prise en compte par les maîtres d'ouvrage des mesures inscrites dans le dossier des engagements de l'Etat
- Assurer le suivi des compensations environnementales et agricoles.

- **"Le chantier Bordeaux-Toulouse va démarrer fin 2023 en principe" assure le préfet d'Occitanie**

La LGV verra le jour en 2032 dit le nouveau préfet d'Occitanie et de la Haute-Garonne, Pierre-André Durand, le 12 avril sur France Bleu Occitanie.



Conscient des difficultés, le préfet ajoute, optimiste :

*« Il y aura encore des recours. L'autorisation environnementale donnera peut-être lieu à des recours, je ne sais pas. Mais ce sont des aléas qui sont intégrés dans le calendrier et qui ne devraient pas avoir d'incidence sur la date de livraison en 2032.*

[Voir l'intégralité de l'interview](#)

- **Les collectivités locales appelées à voter à nouveau le plan de financement du GPSO. JJ Lasserre prêt à faire figurer encore ses réserves !**

Petit retour en arrière : Afin d'éviter une sanction du Tribunal administratif suite aux recours déposés par les élus et les associations sur le plan de financement du GPSO pour irrégularités, le préfet coordinateur Guyot a demandé aux collectivités de voter un avenant au financement du projet GPSO. Officiellement cet avenant est destiné à « corriger quelques erreurs de transcription ». Bel euphémisme pour tenter de corriger de graves irrégularités...



Interrogé par le quotidien Sud-Ouest sur cet avenant, le président du Conseil départemental des Pyrénées atlantiques, JJ Lasserre déclare : « **Nous resterons intraitables sur les conditions** ». Il précise : « Le Département ne va pas changer de position sur la LGV, en maintenant les mêmes conditions suspensives. ».

Quelles sont ces conditions suspensives ? :

- « ***Un engagement financier de toutes les collectivités concernées par la présente délibération*** »

Or, Dans le plan de financement voté le 16 décembre 2021 figuraient comme collectivités contributrices le Conseil Départemental du Lot et Garonne (CD47) et la Communauté d'Agglomération Pays Basque (CAPB). Ces collectivités ont refusé de financer et ne sont plus présentes dans l'avenant à voter. M. Lasserre ne va pas se dédouaner en déclarant : « *Sur la solidarité des collectivités, il semble que la Région accepte de mettre la main à la poche pour suppléer celles qui refusent de participer au financement.* »

- « ***La concomitance des chantiers Bordeaux-Toulouse et Sud Gironde-Dax*** »

Or, le 9 juin dernier Clément Beaune, ministre des transports déclarait aux journalistes de Sud- Ouest que le barreau Bordeaux-Dax se ferait un peu plus tard que Bordeaux-Toulouse.

- « ***cibler la totalité*** » de sa participation « *sur la seconde étape du projet, soit sur la ligne Sud-Gironde-Dax* »

Or, Dans l'avenant, la participation du CD64 figure pour 12M€ (hors fiscalité) dans le plan de financement de la première étape Bordeaux-Toulouse (p. 8/63).

**Le Conseil départemental des PA n'a aucune raison valable de voter cet avenant, il doit se retirer de ce plan de financement s'il ne veut pas se dédire.**

- **« La LGV vers Dax est aussi urgente que celle vers Toulouse », estiment les sénateurs des Pyrénées atlantiques Brisson et Saint-Pée.**

Au lendemain de l'annonce ministérielle d'un décalage du calendrier du chantier de la LGV Bordeaux-Dax, les sénateurs des Pyrénées-Atlantiques Max Brisson et Denise Saint-Pée ont réagi. Le ministre des transports a en effet déclaré au quotidien « Sud-Ouest » que la LGV Bordeaux-Dax « se fera un peu plus tard » que Bordeaux-Toulouse.



« *Je regrette cette annonce du ministre* », déplore le sénateur LR Max Brisson, conseiller départemental de la majorité, en rappelant la condition de la contribution des Pyrénées-Atlantiques exigeant la concomitance des deux chantiers. Et le parlementaire, de rappeler que « *la taxation qui a été votée impose la concomitance des chantiers de ces deux lignes. J'aurais du mal à accepter une concomitance de la taxation et pas de la réalisation* ».

En effet, un prélèvement de 29 millions d'euros doit en effet être réalisé sur les taxes locales des habitants de 2340 communes de Nouvelle-Aquitaine et Occitanie.

Le ministre a beau assurer son attachement à la réalisation de la portion entre Bordeaux et Dax et sa réalisation, le sénateur Brisson, comme son homologue Denise Saint-Pée n'acceptent pas son report.

« *Nous devons avoir un front commun pour dire que la desserte de Dax et donc du Béarn et du Pays basque est aussi importante et urgente que la desserte de Toulouse* », lancent nos deux sénateurs.,

- **La subvention européenne du GPSO tant attendue par Alain Rousset and co est arrivée...elle n'est pas à la hauteur de la demande !**

Christophe Huau, le « Monsieur SNCF Réseau du GPSO » l'avait annoncé dans le Sud-Ouest du 14 juin 2023 :

« En début d'année, SNCF Réseau a déposé deux dossiers de demande de subvention dans le cadre de l'appel à projets Mécanisme pour l'interconnexion européenne (MIE) pour les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse-Dax. La demande porte sur environ **200 millions d'euros**, précise et la réponse est attendue pour juin ou juillet. »

Le 22 juin, l'Europe annonce un versement de **59,7 millions d'euros** au projet de ligne à grande vitesse de Bordeaux vers Toulouse et Dax. Ce versement se décompose ainsi : 32,5 millions pour des études sur la LGV et 27,2 millions d'euros pour une première étape de travaux des AFSB (aménagement ferroviaires au sud de Bordeaux),



Attendu



Obtenu

**On est vraiment loin des 20% voire des 30% attendus par les régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie !**

Alain Rousset s'assure la paternité de ce déblocage de fonds affirmant sans sourciller que « l'Europe ne finance que les projets transfrontaliers » et « qu'il a « dû batailler pour que le tronçon Bordeaux-Dax vers l'Espagne ne soit pas relégué aux calendes grecques, car c'était le seul moyen d'obtenir la subvention européenne ».

Assertion absolument fausse : l'Europe participe au financement des études des LGV (elle l'a fait pour Tours-Bordeaux) et du traitement des nœuds ferroviaires.

Rappelons que si l'Europe ne participe pas à hauteur des 20% attendus, les collectivités locales se sont engagées à financer la différence et ne manqueront pas d'augmenter les taxes locales (taxe locale d'équipement) payées par les contribuables des 2340 communes imposées.

Un nouvel appel à projets de l'Union européenne sera lancé à l'automne.

\*\*\*\*\*

- **Premier dépassement : Les fouilles archéologiques sur le tracé de la LGV Bordeaux-Toulouse-Dax : non prévues au budget...**



Deux phases de diagnostic et de fouilles archéologiques doivent être menées sur les tracés de la LGV. Ces opérations préalables ne sont pas encore quantifiées, « *cela fait partie des risques, des incertitudes du projet* », selon la SNCF Réseau, maître d'ouvrage.

Qu'en termes choisis cela est dit !

M. Guy Kauffmann, président du directoire de la société GPSO précise : L'enveloppe totale du GPSO est connue mais « *pas encore détaillée* »

De son côté M. Christophe Huau, « Monsieur GPSO de SNCF Réseau » s'explique : « *Il est important que dans le coût, il y ait des provisions qui permettent d'absorber ce genre de nouvelles* ».



Comme avant chaque grand chantier, une phase d'archéologie préventive doit être réalisée avec dans un premier temps, le diagnostic. La Préfecture d'Occitanie, coordinatrice du GPSO, précise qu'il devra porter « *sur la presque totalité des emprises du linéaire* ». Ces opérations se dérouleront à l'horizon 2024.

Puis suivront des « *fouilles archéologiques préventives sur les sites pour lesquels une sauvegarde par l'étude aura été estimée nécessaire, préalablement à leur destruction par les travaux d'aménagement de la ligne* », précise la Préfecture d'Occitanie. Cette deuxième étape donnera lieu à un appel d'offres.

Pour donner un ordre d'idées sur le coût la construction de l'autoroute A65 entre Languedoc et Pau 14 fouilles ont été prescrites pour un coût entre 500 000 et 1 million d'euros chacune.

Pour Jean-Claude Merlet du Centre de recherches archéologiques des Landes, autour de la future gare de Lucbardez près de Mont de Marsan, une quarantaine de sites sont identifiés dont sept ou huit à fouiller. Il est évident que le potentiel de découvertes archéologiques est majeur sur les 327 kilomètres de ligne nouvelle.

## **La facture sera aussi majeure...**

Nous pensions sûrement à tort que des gens sérieux en charge d'établir un budget procédaient en cumulant tous les coûts détaillés, partie par partie, étapes par étapes et sous-étapes.

**Eh bien non : le coût de 14 milliards d'euros a été sorti à la louche d'un chapeau de prestidigitateur sans que les coûts détaillés n'aient été vraiment calculés !**

**A quand le nouvel imprévu non budgétisé ?**

**Rappelons que tous les dépassements seront à la charge exclusive des collectivités locales.**

### ➤ **Le calendrier des travaux du GPSO**

En janvier dernier, le Ministre délégué chargé des Transport fixait le planning des travaux : « **fin 2023-début 2024** » pour le lancement au sud de Bordeaux et **au nord de Toulouse**, et 2027 pour les 55 kilomètres de « ligne nouvelle » et la création d'une bifurcation vers Toulouse ou Dax.



**En 2028, début de la construction de Bordeaux-Toulouse** pour une mise en service en 2032. Carole Delga, présidente de la Région Occitanie se « démène » pour que l'échéance soit avancée de 2 ans.

Sud-Gironde-Dax serait construite dans la foulée. Aucune date n'est précisée.