

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°68



LGV NON AHT EZ

➤ **Rousset et Urkullu font encore pression sur l'Europe**

Les présidents du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine et de la Communauté autonome basque, Alain Rousset et Iñigo Urkullu, ont échangé, le 19 juillet et par visioconférence, avec Adina Vălean, la commissaire européenne au Transport.



Cette intervention intervient quelques jours seulement après que l'Union Européenne a confirmé qu'elle financerait le projet de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Dax. Rappelons que 60 millions d'euros ont été octroyé alors que SNCF Réseau sollicitait une subvention de 200 millions. Déception ?

« Alain Rousset et Iñigo Urkullu ont regretté, auprès de la commissaire européenne, que les engagements pris par les États espagnol et français au niveau européen pour achever le Corridor atlantique à l'horizon 2030 risquent de ne pas être tenus », indique la Région Nouvelle-Aquitaine dans un communiqué.

Pour rappel, au début de l'année 2023, un rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) recommandait de reporter de deux ans la LGV entre Bordeaux et Toulouse, mais aussi d'étaler dans le temps les autres phases du Grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO).

Dans le scénario proposé par le COI, le lancement des principaux travaux sur le tronçon Dax-Espagne ne se ferait pas avant 2043.

L'Etat suivra-t-il ce calendrier ?

➤ **La société GPSO en ordre de bataille pour lancer les LGV vers Toulouse et Dax**

Le 29 août, lors du 18e congrès IGPSO (ingénierie grands projets et systèmes complexe), à Arcachon, le directeur général de la SGPSO (société du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest), Guy Kauffmann, est venu y détailler, devant 250 professionnels de l'ingénierie, le montage financier qui sous-tend la construction des 360 km de lignes d'ici la mi-2030 au sud de Bordeaux vers Toulouse et Dax.



Un chantier chiffré a minima à 14 milliards d'euros mais dont le coût, estimé en 2020 avant le choc inflationniste, **devrait être réévalué dans les prochains mois pour dépasser les 15 milliards d'euros.**

160 millions d'euros de budget annuel

La SGPSO a pour mission de participer au financement du projet, notamment en gérant la contribution financière des 25 collectivités d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine. Dans les prochains jours, elle disposera de son effectif au complet : sept équivalents temps plein chargés de suivre l'ingénierie financière et technique, les stratégies d'achats, les études d'acquisition foncière, la défense juridique du projet ou encore sa communication.

C'est bien la SNCF qui sera le maître d'ouvrage de la construction des 360 km de lignes nouvelles.

Pour mener à bien ses missions, la SGPSO dispose déjà d'un budget de 110 millions d'euros en 2023 puis, jusqu'en 2027, d'un budget annuel de 160 millions d'euros, dont 62 millions d'euros de fiscalité dédiée (taxe spéciale d'équipement, taxe spéciale complémentaire et taxe de séjour) et 100 millions d'euros de contribution financière des collectivités.

S'y ajoute une première enveloppe de 60 millions d'euros apportée par Bruxelles en juin dernier. Ensuite, l'ampleur des travaux se chiffrera en milliards d'euros quand il s'agira de construire réellement la ligne nouvelle.

Le respect des coûts et des délais

La SGPSO devra endosser le rôle de Gendarme pour vérifier que la SNCF tient ses engagements :

*« Notre mission c'est de nous assurer que l'argent public sera bien utilisé ! », résume Guy Kauffmann. « C'est le cas à court terme mais nous devons aussi construire l'architecture financière globale du projet en se projetant à 40 ou 50 ans. **Cela passe notamment par la conclusion dans les prochains mois d'un contrat entre l'État, les 25 collectivités locales concernées et la SNCF pour garantir concrètement le respect par celle-ci des coûts et des délais du chantier.** »*

Parmi les autres dossiers chauds sur le bureau de Guy Kauffmann, se trouvent aussi les mécanismes financiers d'avance de la part de l'État - *« qui ne veut pas déboursier trop vite les sommes nécessaires »* - ou encore le financement des frais financiers de la société qui n'ont pas encore été budgétés. Enfin, la question des marchés de conception réalisation et de maintenance mais aussi l'environnement concurrentiel dans lequel évolueront les nouvelles lignes sont aussi scrutés de près.

Des interrogations...

Car au-delà de l'infrastructure en elle-même, c'est bien son articulation avec l'existant qui préoccupe Guy Kauffmann : *« La question est de savoir quel sera, à terme, le service rendu ou plutôt les services rendus dans un univers concurrentiel, y compris pour la SNCF sur les grandes lignes. »* Et pour le patron de la SGPSO, le premier sujet, à défaut d'être le plus simple, est d'esquisser les conséquences économiques de la création d'une navette ferroviaire permettant d'aller de Bordeaux à Toulouse en une heure avec un départ régulier au moins toutes les heures.

Des questions qu'il aurait fallu se poser bien avant de décider de la réalisation de ce projet fou !

➤ Un des effets pervers de la LGV

Voilà ce qui commence à fleurir sur Internet :

LGV Bordeaux-Toulouse : les villes où investir pour rentabiliser votre opération immobilière

TRANSPORT

SUIVRE CE SUJET



Pixabay

★ Réservez aux abonnés

SAUVEGARDER PARTAGER

ANALYSE - Si l'arrivée de la LGV va renforcer l'attractivité de Bordeaux et Toulouse, c'est bien vers d'autres villes, également traversées par la future ligne à grande vitesse que les investisseurs doivent se tourner. À la clé : une rentabilité brute importante et de fortes chances de voir son bien prendre de la valeur.

- Un « couac » retentissant dans le projet de LGV entre Toulouse et Bordeaux, les travaux doivent attendre...

L'Autorité environnementale n'a pas pu se prononcer sur les aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT). Le dossier présenté était incomplet, obsolète et non conforme au code de l'environnement !!!

L'AFNT est une composante essentielle du GPSO, puisqu'il s'agit de mettre à quatre voies le tronçon existant entre la gare Toulouse-Matabiau et le raccordement avec les lignes à grande vitesse. Ce projet nécessite une autorisation environnementale, qui doit être précédée d'une étude d'impact soumise à l'avis de l'Ae.



L'Autorité environnementale explique avoir interrogé à ce sujet l'entité ferroviaire, qui a répondu par un message électronique le 23 août 2023. Un message qui n'a visiblement pas convaincu les experts mandatés : « SNCF Réseau demande à rester sur la forme choisie d'une seule étude d'impact sur le projet GPSO », indique l'AE, qui soutient de son côté que le maître d'ouvrage aurait dû « **actualiser l'étude d'impact initiale** » comme le demande la loi.

Dossier incomplet, étude d'impact datant de 10 ans !!!

L'Autorité environnementale estime l'absence de mise à jour de l'étude d'impact, « *alors que de nombreuses données font défaut ou sont obsolètes* ».

Elle ajoute : « *le dossier, en se focalisant sur une approche réglementaire datée, est **incomplet sur de multiples questions de fond** (contenu du projet, artificialisation, gaz à effet de serre, milieux naturels) ne permet pas d'informer le public sur l'évolution du projet et de ses impacts.* »

Une analyse de l'urbanisation « extraordinairement pauvre »

Alors qu'elle était pourtant bien introduite dans l'étude d'impact initiale (20 pages), l'analyse du développement éventuel de l'urbanisation est « *extraordinairement pauvre.* »

Bruit, vibrations, qualité de l'air, gaz à effet de serre

L'Ae s'insurge sur le fait que de nouvelles études acoustiques étaient annoncées, en perspective de décisions à prendre sur les seuils acoustiques en cas de multi-exposition. Pourtant, dix ans après, le dossier ne définit aucune mesure supplémentaire. Les incidences du bruit de la phase chantier (huit ans, plusieurs bases travaux) « *sont très peu étudiées* ».

Elle dénonce le fait que les différentes mesures à mettre œuvre pour réduire les risques vibratoires dus au passage des trains ne sont toujours pas précisées.

Concernant la qualité de l'air, l'Ae trouve que *« le traitement de cet enjeu est anormalement faible pour une infrastructure de transport. »*

Le bilan carbone repose sur le report modal donc sur les études de trafic qui datent de 2013 et elles n'ont pas été actualisées comme le demandait le Conseil d'Orientation des Infrastructures !

Un public peu informé

Alors qu'il s'agit de *« la dernière étape réglementaire avant engagement des travaux »*, l'Autorité environnementale s'étonne aussi que le public soit si peu informé des conséquences du projet depuis l'enquête publique, ou depuis les déclarations d'utilité publique (DUP).

De nombreux éléments ont changé

L'Ae en cite un certain nombre : *« contenu du projet », « hiérarchisation des enjeux », « prise en compte de l'évolution de l'environnement et de la réglementation depuis 2014 » « , « mesures d'évitement, de réduction et de compensation supplémentaires en cas d'incidences résiduelles significatives »*, etc.

Au regard de ces « carences importantes », l'Ae ne pourra instruire ce dossier que lorsqu'il lui sera présenté à nouveau avec une étude d'impact actualisée et les travaux ne peuvent démarrer. SNCF Réseau en a pris acte.

- **LGV: Le président de notre conseil départemental ne veut pas se faire avoir 2 fois !!**

Le volet « Mobilités » du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) devrait atteindre 1,5 milliard d'euros, avec comme priorité affichée, la rénovation des petites lignes ferroviaires.



Mais que ce soit sur les projets ferroviaires ou routiers, les propositions en cours de discussion concernant les projets de mobilité dans son département sont pour l'heure, estime Jean-Jacques Lasserre, *« notoirement insuffisants »*.

Quant aux propositions faites sur le plan ferroviaire, le président du Département, n'est pas plus satisfait. *« Nous sommes très attentifs, sur la restauration des lignes Dax-Puyoo-Pau et Dax-Bayonne »* dont le Département a fait une des conditions essentielles à sa participation financière à la LGV GPSO. En la matière, l'élu considère que *« les propositions sont notoirement insuffisantes »*.

En cause la priorité posée sur la ligne Pau-Canfranc. *« Cet arbitrage nous paraît déséquilibrer : les efforts seraient fait sur ce tracé au détriment des 2 autres qui nous paraissent plus fondamentaux. Dans l'attente de la LGV, il ne faut surtout pas que Dax*

Bayonne ne soit pas entretenue et, comme Pau n'aura pas de desserte LGV, il faut aussi absolument accélérer la réfection entre Dax-Pau, pour que la ville puisse être reliée à LGV », explique-t-il. N'hésitant pas, s'il le fallait, à mettre à nouveau dans la balance la participation du Département au projet LGV.

Car chat échaudé craint l'eau froide.

« Je garde un souvenir douloureux de la LGV Tours-Angoulême-Bordeaux où on a été « couillonné » dans les grandes largeurs. L'expérience compte dans notre raisonnement. Poitou-Charente, principale Région concernée n'avait pas mis un rond, Les Landes idem. Nous, on a été volé de 70 M€. Tout pardonner mais ne jamais rien oublier ».

➤ Une sarabande contre les LGV vers Dax et Toulouse

« Cette LGV, on n'en veut pas ! » : plusieurs centaines de militants ont entrepris fin septembre une « sarabande », un convoi suivant le tracé du projet de lignes à grande vitesse depuis Bordeaux vers Dax et Toulouse, véritable serpent de mer politique de la région.



Ce convoi « festif et combatif », s'est élancé de l'université de Talence, a fait une halte le lendemain matin à Balizac, dans le sud de la Gironde, où il a été rejoint par des élus, maires, députés et sénateurs des villages traversés par le grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

Les militants dénoncent un projet « écocide » et plaident en échange pour « la rénovation et la modernisation des lignes existantes ».

➤ En Angleterre un projet de LGV dérape, de 37,5 à plus de 100 milliards de livres

La construction d'une ligne à grande vitesse reliant les grandes villes du nord de l'Angleterre à Londres a vu son coût exploser en dix ans. Déjà revu à la baisse, le projet pourrait être amputé d'un nouveau tronçon.

Le gouvernement britannique a mis en garde contre les coûts exorbitants du chantier de ligne à grande vitesse HS2 et appelé à la mesure dans les dépenses.

Ce projet ne peut pas bénéficier d'un "chèque en blanc" si son coût augmente "inexorablement", a averti le ministre de la Défense Grant Shapps. Estimé à 37,5 milliards de livres en 2013, HS2 a vu son coût s'envoler depuis à une centaine de milliards (115 milliards d'euros)



Déjà plusieurs fois revu à la baisse pour tenter de maintenir les coûts, le projet risque à présent selon la presse britannique de se voir amputer du tronçon Birmingham / Manchester. "Je dois dire qu'il serait irresponsable de simplement dépenser de l'argent, de faire comme si rien n'avait changé", a déclaré à l'émission politique dominicale de la BBC Grant Shapps, précédemment chargé des transports, évoquant l'augmentation des coûts du projet, notamment sous le coup de l'inflation liée à la guerre en Ukraine.

Les vastes projets comme HS2, "qui je crois est le plus grand chantier de construction en Europe, aspirent beaucoup de cet argent", a-t-il poursuivi, "tout gouvernement doit prendre ces décisions".

Enfin des politiques qui mesurent le « coût pharaonique » de tels projets. Malheureusement, ils ne sont pas français mais britanniques !

➤ **Le ministre Béchu et la LGV**

A propos du projet de lignes à grande vitesse ferroviaire Bordeaux - Toulouse et Bordeaux – Dax, à la question : Pourquoi un tel projet d'un autre temps, quel rapport entre le bénéfice qu'on en attend et son coût écologique, pourquoi ne pas consacrer cet investissement aux trains du quotidien ? Voici la réponse du ministre :

« J'étais hier à Toulouse et je n'y ai pas rencontré de gens contestant le GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, NDLR). On m'a tenu un discours plutôt en soutien du projet : le gain d'une heure sur le trajet et l'opportunité de développer les trains du quotidien grâce à cette ligne nouvelle. Notre pays a fait un choix dans les années 1980, pas forcément éclairé du point de vue démocratique : on a abandonné l'entretien des petites lignes pour miser sur les LGV. Il y a cinq ans, la loi d'orientation des mobilités (la loi LOM) a posé qu'on ne pouvait pas continuer à baisser sur la régénération du réseau. D'ici à la fin du quinquennat, la somme que l'on va consacrer chaque année à la régénération de nos 29 000 km ferroviaires va atteindre 4,5 milliards d'euros, contre 3 milliards cette année et 2 milliards il y a seulement cinq ans. La marche vers les trains du quotidien et vers les RER métropolitains s'inscrit dans ces enveloppes budgétaires.



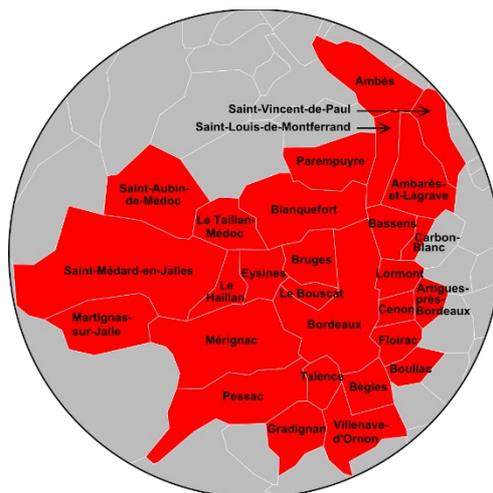
Pour le reste, il y a des projets dans les tuyaux depuis longtemps. On pourrait se dire « arrêtons les routes, augmentons le rail ». Mais deux projets ferroviaires suscitent eux aussi des oppositions : Lyon - Turin et le GPSO. Un chemin de transition écologique n'est pas tout noir ou tout blanc. Nous sommes clairement sur la voie de la planification, de l'accélération et de la bifurcation. Nous ne pouvons pas tout stopper. Il y a des projets d'infrastructures que nous devons continuer à porter parce qu'il y a des populations à désenclaver ou des alternatives crédibles à la voiture à trouver. »

➤ **Bordeaux Métropole finance les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) 1^{er} chaînon de la LGV. Explications.**

Le conseil de Bordeaux Métropole a adopté un avenant au plan de financement de GPSO, entérinant un engagement de **354 millions d'euros** au bas mot. Ces 354 millions sont « entendus comme après déduction de la fiscalité », c'est à dire des recettes [des nouveaux impôts LGV](#) (taxes spéciales d'équipement assises sur la taxe foncière des particuliers et la contribution foncière des entreprises, taxe additionnelle de séjour). Selon les sommes engrangées, le plan de financement stipule bien que le montant dû par Bordeaux Métropole peut aller jusqu'à **505 millions d'euros**.

Peu importe que le plan de financement prévoie l'engagement à financer l'intégralité du GPSO, les dépassements de coûts, la différence si la contribution européenne n'est pas de 20%.

Le conseil de métropole a davantage été agité par le courrier de parlementaires de Gironde adressé à tous les élus. Ce sont 5 sénateurs et 3 députés remettent en cause l'utilité des AFSB et demandent un moratoire sur ce projet. Nathalie Delattre a défendu le travail du groupe des parlementaires, qui est parvenu à cette position commune à l'issue de plusieurs auditions de SNCF Réseau.



« Nous demandons un moratoire pour qu'une étude indépendante puisse se faire. La SNCF est juge et partie et nous donne des éléments pas tout à fait sincères. »

Président de la métropole, Alain Anziani a balayé l'argument de l'inutilité des AFSB, rappelant qu'ils ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP), que « GPSO est en marche et que les travaux préliminaires ont commencé »

« Nous avons des divergences qui traversent la plupart des familles politiques représentées, preuve que c'est un débat de fond, a estimé Pierre Hurmic, premier vice-président de la métropole. Faut-il continuer à courir après la vitesse, gagner 30 minutes entre Bordeaux et Toulouse quoi qu'il en coûte pour les finances publiques et pour l'environnement, avec 4830ha d'espaces agricoles, naturels et forestiers et 8 sites Natura 2000 qui seront fragmentés par le ferroviaire ? »

Pour le premier vice-président de la métropole, la donne a changé depuis le vote du plan de financement en 2021 :

« Nous avons l'avis de l'Autorité environnementale qui considère que l'étude d'impact du projet est obsolète (...) et ne permet pas d'informer le public, donc les élus, sur de nombreuses questions de fond – l'artificialisation, le climat, la biodiversité. Nous avons l'avis défavorable du Conseil de protection de la nature. Nous avons l'avis de 5 sénateurs sur 6 et trois députés, nos législateurs, qui nous disent de ne pas voter ce projet en l'état car ils pensent que les voies existantes suffisent. Ce n'est pas possible de ne tenir compte d'aucun de ces avertissements. »

Résultat : 61 voix pour, 39 contre et une abstention. Voilà ce qui arrive lorsque les élus perdent tout esprit critique et se suivent les directives données par leur parti.

➤ **Rousset « planche » à Sciences Po Bordeaux sur la LGV, pas triste...**

Un comité d'accueil l'attendait : une trentaine d'étudiants opposés au projet de LGV et à l'autoroute Toulouse-Castres.



A la question sur l'intérêt de la LGV il répond avec sa fougue mais aussi avec ses approximations et ses slogans habituels. « *Vous n'imaginez pas le nombre de "fake news" qui circulent sur le sujet* », a-t-il tonné, prenant pour exemple le chiffre de 5 000 hectares de terres qui seraient avalées par la projet, au lieu des 700 véridiques. Ce qui bien sûr est archi faux, il suffit de lire le rapport de l'Autorité environnementale.

Vous pouvez amplement vous informer en consultant notre site stoplgv2030

➤ **Trois manifestations en Gironde contre les carrières qui serviront à la construction des futures LGV**

Les lignes à grande vitesse au sud de Bordeaux, nécessiteront de grosses quantités de matériaux. C'est ce qu'ont voulu rappeler des militants anti-LGV devant les gravières du département de la Gironde.



Trois rassemblements étaient programmés en Gironde pour manifester contre les projets de nouvelles carrières à Saint-Michel-de-Rieufret en Sud-Gironde, à Porchères dans le Libournais et à Lormont dans la métropole bordelaise. Objectif de ces rassemblements : dénoncer l'empreinte carbone des cimentiers.

Deux dossiers d'extension ou de création de gravière ont été déposés ces dernières années à Saint-Michel-de-Rieufret (85 hectares par Vinci) et à Bourdelles dans le Réolais (environ 100 hectares par Lafarge). La matière première servira notamment à la construction des ouvrages d'art de la LGV. Rien que 17 viaducs entre Saint-Médard-d'Eyrans et Bernos-Beaulac.



Le collectif LGV-NiNA s'est également déplacé à Porchères, accueillie par l'association Vivre en Vallée de l'Isle, association contre la gravière à Porchères et Saint-Antoine-sur-l'Isle (Vienvi), présidée par le maire de Porchères lui-même, David Redon.

Le projet de LGV était aussi au menu des griefs déclinés par les 60 manifestants à Lormont devant les policiers de six fourgons protégeant l'entrée de la centrale de Lafarge.

- **Le 16 décembre : réunion de la coordination régionale contre la LGV à Mont de Marsan.**



Lors de cette rencontre nous avons pu faire le point sur les 3 procédures en cours au tribunaux administratifs de Toulouse et Bordeaux et envisager d'autres recours possibles

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 Nivelle Bidassoa.
- Enveloppes « Non à la LGV »

Vous pouvez toujours passer vos commandes à Nivelles Bidassoa (nivellesbidassoa@gmail.com)
7 euros 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 paviser vos maisons, vos propriétés, celles de vos voisins et vos voitures.

NIVELLE BIDASSOA

Association loi de 1901

w641001523 nivellesbidassoa@gmail.com

Siège social chez M. Pantxo Tellier

770 chemin Kampobaïta

64122 URRUGNE

BULLETTIN D'ADHESION

NOM : PRENOM :

ADRESSE :

CODE POSTAL : VILLE :

Adresse électronique :

.....