

## INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE N°69



# **LGV NON AHT EZ**

\*\*\*\*\*

### ➤ 700 panneaux anti-LGV en Gironde et Lot-et-Garonne

Des panneaux anti-LGV ont fleuri dans la nuit du vendredi 3 au samedi 4 mai 2024 aux entrées des villes et villages de Gironde et Lot-et-Garonne.. C'est l'œuvre des collectifs anti-LGV girondins et Lot et garonnais.



« Cette action concertée par les collectifs de la coordination LGV non merci **alerte les populations des malfaçons financières** d'un projet voué à assécher les communes », expliquent les collectifs dans un communiqué envoyé à la presse et relayé sur les réseaux sociaux.

« Cette taxe est prévue pour 40 ans, mais la durée et le montant sont susceptibles d'être majorés en cas de surcoûts, disent-ils. Ceci est symptomatique d'une situation désastreuse où des communes s'endettent pour financer un projet qui ne leur est d'aucun intérêt, tandis que les moyens manquent de toute part pour financer le service et le réseau existant ».

**Qui paiera cette taxe ?**

La **taxe s'appliquera pas à tous les habitants** établis « dans les communes situées à moins de 60 minutes en voiture d'une gare desservie par la future ligne à grande vitesse », comme le stipule l'article 103 de la Loi de Finances.

D'abord fixé à **24 millions d'euros**, le produit de cette taxe a été **augmenté à 29,5 millions**. Son **montant sera actualisé chaque année**. Cette taxe spéciale d'équipement (TSE) inclue dès 2023 à la taxe foncière que paient déjà les propriétaires, ce nouvel impôt représente quelques euros par foyer. Il a été conçu pour durer 40 ans.

➤ **Les opposants à la LGV caricaturés par un journaliste de la Dépêche du Midi. Honte à lui et à la rédaction !**

Dans un article signé Gil Bousquet paru dans la Dépêche du Midi du 8 mai 2024, intitulé « Qui sont les « anti LGV » qui s'opposent au projet de train à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse ? », le journaliste caricature volontairement les opposants, les méprise, déforme la réalité.



Tenter de comparer les opposants à une bande de black blocks paraît scandaleux.

Des parlementaires de tous bords, de LR à LFI, des collectifs d'élus locaux, des dizaines de collectifs et associations produisant des recours, des moratoires, des réunions publiques, des données chiffrées sur les impacts environnementaux énormes, démasquant les contre-vérités brandies par les promoteurs du GPSO, peuvent-ils être réduits à des black blocks ?

Mais il est vrai que parler de tous ces gens eux casserait un peu la caricature que le journaliste tente de faire des oppositions.

Un vrai travail d'investigation aurait d'abord consisté à rencontrer sur place, les populations concernées, les élus de terrain, les socioprofessionnels, les associations et les collectifs mais ça aurait risqué de casser la belle image d'unanimité pro LGV.

Depuis longtemps on sait que la Dépêche du Midi défend contre vents et marées la LGV mais de là à se livrer à une telle ignominie !

Honte à cet organe de de presse qui n'est pas un journal d'information mais un quotidien partisan.

➤ **Nouveau sondage, désormais 86% des Aquitains et occitans approuveraient la LGV !!**

Selon un sondage SNCF Réseau/Odoxa effectué en ex-Aquitaine et ex-Midi-Pyrénées, huit habitants sur dix approuveraient le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse allant de Bordeaux vers Toulouse et vers l'Espagne via Dax.

[↑ Communiqués de presse](#)

## **Sondage ODOXA « GPSO - LGV Toulouse-Bordeaux-Dax » : le projet à nouveau plébiscité par les habitants du Sud-Ouest**

Le projet ferait consensus quel que soit le département, avec une pointe à 91 % en Haute-Garonne, 83 % en Gironde et même 84 % dans les Pyrénées-Atlantiques où se recense une forte opposition d'élus basques au projet.

Pas sûr que cette enquête d'opinion comme la précédente redore le blason de l'industrie sondagière

Quelques jours plus tard, le quotidien Sud-Ouest revient sur ce sondage en ces termes : « Plébiscite » ou « trompe-l'oeil »

Premier élément, les habitants ne font pas de lien entre « GPSO » et « LGV ». À la question « connaissez-vous, ne serait-ce que de nom, le GPSO » : 81 % répondent non. Une fois qu'on leur explique qu'il s'agit de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Dax-Espagne, 59 % disent en avoir entendu parler.

**Dans ces 59%, 19% affirment connaître précisément le projet.**

*C'est bien peu mais cela permet d'affirmer que 86% des habitants des anciennes régions Aquitaine et Midi Pyrénées plébiscitent le GPSO.*

*Sondage « à la façon Poutine », quelle honte !*

### **➤ Un référendum pour trancher « ce débat interminable sur la LGV » ?**

Le nouveau Premier ministre et son gouvernement n'auront pas eu à attendre longtemps avant d'être directement interpellés sur le sujet du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO).

Nicolas Thierry, le député vert de Bordeaux a envoyé un courrier au Premier Ministre Michel Barnier. Co-signé par 4 autres parlementaires girondins opposés au projet, il lui demande la mise en place urgente d'un référendum local sur la LGV GPSO.

Pointant un « *projet aux conséquences alarmantes* », les 5 cosignataires du courrier, députés et sénateurs de Gironde EELV, LFI et MODEM, rappellent que « *Les bénéfiques supposés du GPSO, tels que la réduction des temps de trajet et les éventuelles retombées économiques, pèsent peu face à la réalité de l'impact environnemental du projet : plus de 5 000 hectares de terres agricoles et naturelles seraient détruits, menaçant la biodiversité. De plus, les émissions de CO2, estimées à plus de 15 millions de tonnes, viennent contredire nos engagements écologiques.* » Ajouté à cela, précisent-ils, un coût évalué « *à plus de 14 milliards d'euros, qui risque encore de s'alourdir, comme l'a signalé la Cour des comptes* ».



Face à ce constat, estimant que les solutions alternatives proposé par les opposants au projet, comme la modernisation des lignes existantes, sont « *sous-estimées* » par les porteurs de projet et considérant un débat devenu « *stérile et hystérique* », ils un référendum local ouvert aux habitants des 2 340 communes concernées par la Taxe Spéciale d'Équipement (TSE) Cette consultation serait placée sous le contrôle de la Commission nationale du débat publique.

**Les signataires du courrier :**

Nicolas Thierry, député de la 2ème circonscription de Gironde (EELV)  
Loïc Prud'homme, député de la 3ème circonscription de Gironde (LFI)  
Sophie Mette, députée de la 9ème circonscription de Gironde (Modem)  
Mathilde Feld, députée de la 12ème circonscription de Gironde (LFI)  
Mme Monique De Marco, sénatrice de Gironde (EELV)

➤ **LGV Bordeaux-Dax en 2037 : les collectivités locales ne sont pas satisfaites**

Voici un extrait de l'interview donnée à Sud-Ouest le 10/06/2024 par Guy Kauffmann, directeur général de la Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO)

***Quelles sont les dates de mise en service ?***

Bordeaux-Toulouse en 2032, même si Carole Delga, la présidente de la Région Occitanie, voudrait qu'on aille plus vite. **Bordeaux-Dax en 2037, mais cette date ne nous satisfait pas.** Les collectivités locales, surtout landaises, souhaitent que cette date soit avancée à 2034 ou 2035. Techniquement, c'est possible, et ce serait plus rationnel sur un plan économique. L'Espagne et l'Europe nous y incitent également.

**Alain Rousset redoute que l'Europe suspende sa subvention si la branche vers Dax ne se fait pas en même temps que celle vers Toulouse...**

Le chantier part de Toulouse en direction de Bordeaux et c'est après que doit débiter celui entre Bordeaux et Dax. Au moment de la rédaction du plan de financement et en vertu de l'étalement budgétaire, l'État ne s'est en effet engagé que sur la branche Bordeaux-Toulouse. Or, à la SGPSO, nous souhaitons que les travaux s'effectuent simultanément. La configuration actuelle ne remet cependant pas en cause le financement européen, car la branche Bordeaux-Toulouse a aussi une vocation transfrontalière vers l'Espagne, notamment Barcelone. Le GPSO est un projet global, l'Europe le finance comme tel.



### ***Le financement européen est-il garanti ?***

L'Europe ne fait pas de financement pluriannuel. Il faut donc monter les dossiers chaque année, Bruxelles regarde l'argent disponible et répartit ensuite. Mais nous avons des outils et des contacts permanents avec la Commission pour nous assurer que le financement du GPSO sera pérennisé. Cela dit, l'Europe peut retoquer un dossier en considérant qu'il n'est pas assez mûr. On le retravaille et on le représente. C'est arrivé avec le financement d'une étude sur les AFNT. Les opposants ont claironné que l'Europe disait non au GPSO quand ce financement a été refusé, mais on ne les a pas entendus quand il a ensuite été accepté.

### ***Et après Dax ?***

Notre mission s'arrête à Dax. Mais la ligne ne s'arrêtera pas à Dax, elle est raccordée au sud et vers l'Espagne. Le projet reste de relier Dax et l'Espagne par une ligne à grande vitesse. Les Basques espagnols sont pour, même s'il y a certaines hostilités, tout comme il est faux d'affirmer que tous les Basques français sont contre la LGV.

### **➤ LGV en Gironde : nuisances, décote immobilière... sept ans après l'inauguration de la ligne Tours-Bordeaux, des riverains font valoir leurs préjudices**

Bientôt sept ans, en juillet 2017, que la ligne à grande vitesse (LGV) était inaugurée entre Tours et Bordeaux. Et c'est l'envers du décor le 11 juin, que donne à voir l'audience du tribunal administratif de Bordeaux. Une poignée d'habitants de deux villages girondins proches de la Charente-Maritime, quatre de Laruscade, un de Cavignac, tous proches riverains des voies ferrées, demandent réparation à l'État, la Région Nouvelle Aquitaine et Lisea, la société concessionnaire, à la fois pour la perte de qualité de vie et la décote de leur bien immobilier.

La rapporteuse publique égrène les « niveaux d'émergence sonores », c'est-à-dire le surplus de décibels causés par le passage des TGV lancés pleine balle, et leur fréquence, grosso modo entre **50 et 60 trains par jour, quatre en pleine nuit**. Sont notamment décrites les « **vibrations acoustiques causées par les plus basses fréquences** » au point de secouer les portes et fenêtres.



Les maisons des cinq riverains se trouvent **dans un rayon allant de 60 à 150 mètres autour de la ligne** : « **Je ne sais pas si le tribunal se représente ce que c'est, mais ils ont l'impression d'être dans l'aire d'atterrissage ou de décollage d'un avion à réaction** », soutient un Me Bouhet.

Le délibéré sera rendu sous quinzaine mais, à la sortie, Jean-Claude Sarrazin, un habitant de Cavignac, laisse pointer sa satisfaction : « Ça semble très positif. » La piste de l'indemnisation lui apporterait un réconfort non seulement pécuniaire, mais aussi « moral », souffle-t-il : « **Je prends des ansiolytiques. La nuit, les trains passent à minuit, 2 heures, puis 4 h 10-4 h 15 du matin. C'est invivable.** »

Riverains de la ligne nouvelle qui traversera le Pays basque vous voilà prévenus !

➤ **Un vrai scandale : Enquête publique environnementale relative aux aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux : avis favorable !**

L'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale pour le projet d'aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) s'est déroulée du 15 juillet au 28 août 2024.

La commission d'enquête a rendu un avis favorable en soulignant la qualité du dossier produit. L'enquête publique a enregistré plus de 2 800 contributions.

**Sur 2800 contributions, les 92% d'avis défavorables au projet sont passés sous silence dans le rapport de conclusion des commissaires enquêteurs.** Cette censure permettra sans doute au Préfet d'autoriser les travaux en réduisant à une simple formalité administrative le lancement d'un chantier de 10 ans qui n'existe que pour satisfaire la soif de croissance des grands groupes de la construction et de l'ingénierie ferroviaire,

➤ **Déjà le coût de la LGV augmente et passe de 14 à plus de 15 milliards d'euros...**

Lors du 18e congrès IGPS (ingénierie grands projets et systèmes complexe), à Arcachon, Guy Kauffmann, président de la société GPSO confie à La Tribune du 29 août à propos des lignes à grande vitesse 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.**

➤ **Face à face sur la LGV entre les présidents de la communauté autonome basque et de la CAPB le 7 octobre à Bayonne**

Côté Hegoalde, Imanol Pradales (PNV) souligne « *la nécessité d'avoir la LGV* » sous peine que l'Euskadi soit « *déconnecté* » des principales liaisons ferroviaires de la péninsule ibérique. « *Il est essentiel pour nous que les travaux de raccordement s'achèvent le plus vite possible, ils entrent dans notre souci de promouvoir l'arc Atlantique, indique-t-il. Je respecte les débats*

*côté français, les enjeux écologiques provoqués par le passage de la LGV, mais il faut accélérer le déploiement de cette infrastructure* ».



Côté Iparralde, Jean-René Etchegaray rappelle la position « *hostile* » de la CAPB (communauté d'agglomération Pays basque) au passage de la LGV par la Côte basque. Il convient qu'il faut « *développer une plus grande porosité entre nos territoires* », mais que « *les dégâts écologiques sont tels que l'on ne peut accepter le projet sans concertation* ». Le président de la CAPB estime que « *l'on a tout intérêt à ce que Paris soit plus proche de Madrid, mais pas au détriment du capital écologique du Pays basque* ».

Il attend que l'État revoie sa copie sur le sujet, et écoute la demande de la CAPB de moderniser les lignes ferroviaires existantes.

***Voilà qui a le bénéfice de la clarté !***

➤ **Une alternative au GPSO proposée par des députés girondins**

Deux parlementaires La France insoumise de la Gironde, Loïc Prud'homme et Mathilde Feld, ont produit un livret qui présente une contre-proposition au Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest. Ils s'opposent à la création d'une ligne à grande vitesse au sud de Bordeaux vers Toulouse et Dax.



Cette étude a vu le jour après qu'ils aient décortiqué les documents de la SNCF et recueilli l'avis d'experts indépendants.

Ils estiment « possible de faire mieux pour beaucoup moins cher » tout simplement en modernisant, tout d'abord, la signalisation sur les voies existantes. « Les trains pourraient ainsi rouler plus près les uns des autres. Cela améliorerait la fréquence de 30 %. ». leur vitesse de circulation pourrait être augmentée en supprimant ou sécurisant certains passages à niveaux.

Au lieu de construire de nouvelles voies « inutiles » pour améliorer les trains du quotidien, ils suffirait de faire circuler des TER plus capacitaires à l'image des TGV. « Un simple basculement des unités simples (une rame de TER) en unités multiples (deux rames accrochées ensemble) permettrait d'embarquer plus de monde. »

« Il est possible de faire mieux pour beaucoup moins cher »

Mathilde Feld (par la voix de son collaborateur Léo Lespinasse) pointe les inégalités d'accès aux transports en commun du fait d'un « manque cruel » d'infrastructures. Ce qui dégrade les mobilités du quotidien.

### ➤ **la députée girondine Mathilde Feld fait voter un amendement visant à supprimer la taxe LGV**

La parlementaire girondine a défendu et fait adopter dans l'hémicycle, le 7 novembre, un amendement contre la taxe spéciale d'équipement (TSE) ou taxe LGV

Le vote s'est déroulé à main levée. L'impôt LGV consiste à faire peser sur 2 340 communes de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie une partie non négligeable du financement des LGV vers Toulouse et Dax. Le budget auquel l'amendement n'ayant pas été voté, il faudra à nouveau le faire accepter dans le nouveau budget. Ce n'est pas gagné...





➤ **Le pôle parlementaire opposé au GPSO doit rencontrer le ministre des transports**

Des députés et sénateurs anti-LGV demandent un moratoire immédiat des travaux au Premier ministre ainsi qu'une étude indépendante. Une délégation a rendez-vous avec le ministre François Durovray le 10 décembre. Mais le gouvernement n'est plus en exercice, il est démissionnaire.



Dans leur courrier, ils déroulent plusieurs arguments : « inutilité de la troisième voie sur la partie AFSB », « écart abyssal entre les fréquentations prévues et réelles », « forte augmentation du coût du projet », etc. « Le Conseil d'État a considéré qu'il fallait réexaminer ce type de projets », écrivent les élus nationaux avant d'ajouter : « Les erreurs massives de la fréquentation faites par la SNCF impliquent le recours à un autre prestataire pour une nouvelle étude. » Le pôle parlementaire appelle à réorienter le projet sur les trains du quotidien. « La crise budgétaire actuelle et le redressement des comptes publics imposant des contraintes financières, il faut redéfinir nos priorités. »

Les élus signataires de la lettre ont obtenu un rendez-vous avec François Durovray, ministre délégué chargé des Transports. Cette rencontre est prévue le 10 décembre... Ensuite il ne sera plus en exercice...

*(1) Les membres du pôle parlementaire : Sophie Mette (députée MoDem 33), Mathilde Feld (députée LFI 33), Loïc Prud'homme (député LFI 33), Nicolas Thierry (député vert 33), Lionel*

*Causse (député macroniste 40), Peio Dufau (député régionaliste basque), Monique de Marco (sénatrice verte 33), Florence Lassarade (sénatrice LR 33), Laurence Harribey (sénatrice PS 33) et Hervé Gillé (sénateur PS 33).*

### ➤ **Les élus de la CAPB renouvellent leur hostilité au projet GPSO**

Le 7 décembre les élus communautaires ont voté à une large majorité une motion contre le projet GPSO (137 élus ont voté pour cette motion, 20 contre, 41 se sont abstenus et 15 n'ont pas participé au vote).



Cette motion dénonce un « coût pharaonique », une « atteinte environnementale catastrophique », « une aberration économique, écologique et sociale ».

La motion dénonce que le fait que « la nouvelle ligne est payée par les habitant.e.s de nombreuses communes sur notre territoire qui pour la plupart n'en bénéficieront pas, bien au contraire, et qui devront la financer durant 40 ans ! »

### ➤ **Une conférence européenne du Corridor Atlantique sur les circulations ferroviaires transfrontalières au Conseil régional de Nouvelle Aquitaine**

Un atelier consacré aux circulations transfrontalières, passagers et fret, entre la France, l'Espagne et le Portugal dans le cadre du Corridor Atlantique a eu lieu le mercredi 11 décembre 2024 à l'Hôtel de Région à Bordeaux. Il est coorganisé par la Commission européenne (DG MOVE) et la Région Nouvelle-Aquitaine.

Il est introduit par **Alain Rousset**, président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, **Carlo Secchi**, coordinateur européen pour le Corridor Atlantique, et **Matthias Ruete**, coordinateur européen pour l'ERTMS.

« L'objectif de ces échanges est d'anticiper l'achèvement des différentes sections du Corridor Atlantique » et d'encourager les entreprises ferroviaires à réfléchir au lancement de nouveaux services commerciaux dans cette perspective. » Cette réunion regroupait aussi bien des élus que des techniciens, des industriels ou des financiers.



Le 23 octobre 2024, les deux Premiers ministres espagnol et portugais ont écrit à Michel Barnier pour lui demander que la France accélère dans ses projets d'infrastructures ferroviaires dont la ligne à grande vitesse de Bordeaux à la frontière espagnole.

Espagne et Portugal accélèrent leurs projets transfrontaliers à grande vitesse, notamment entre Madrid et Lisbonne qui reliera en 2030 les deux capitales en six heures au lieu des onze heures actuelles, ainsi qu'une autre liaison Lisbonne-Porto-Vigo (en Galice).

*« Pour que cet effort conjoint produise les résultats escomptés, il est essentiel que la France encourage également le développement de nouvelles infrastructures ferroviaires dans les sections transfrontalières avec la péninsule ibérique. Nous souhaitons partager notre inquiétude quant au retard actuel dans la programmation française de ces infrastructures »* ajoutent les deux Premiers ministres.

Alain Rousset a déclaré son obstination pour faire aboutir la nouvelle ligne Sud-Ouest de Bordeaux vers Toulouse et l'Espagne. *« Il a fallu dix-huit ans pour voir la mise en service de la ligne Tours-Bordeaux, on va y arriver pour la nouvelle »*, assure-t-il.

***Nous voilà prévenus , tout est mis en œuvre pour mener le projet jusqu'à l'Espagne en traversant le Pays basque.***

- **Les sociétés de projet : une fuite en avant quand les caisses sont vides dénonce un spécialiste des transports.**

Professeur émérite à l'Université Gustave-Eiffel, spécialiste des politiques de mobilité, Jean-Pierre Orfeuil dénonce la dérive des dépenses publiques liée aux sociétés de projet en général et s'attaque au GPSO en particulier.



La conclusion d'un article de huit pages consacré à ce sujet est sans concession :

*« Le concept de « société de projet » est salué par les professionnels des transports comme un outil affranchissant la conduite de projet des aléas des discussions budgétaires annuelles, ce qu'il réussit effectivement à accomplir.*

*Cependant, il est important de ne pas perdre de vue sa raison d'être : **un outil conçu pour la réalisation de projets d'envergure aux coûts élevés quand les caisses sont vides** ; un outil de répartition des coûts sur des périodes très longues (40 ans pour le GPSO Ndlr) peu compatible avec le rythme normal du renouvellement des grandes options politiques (des mandats de cinq à six ans, éventuellement renouvelés) [...]*

*Cela ne doit pas faire oublier ses conséquences : **un poids inédit des frais financiers** dans le coût à terminaison des projets, lié à la durée inédite des amortissements de dette ; **des hausses de fiscalité liées à la création de nouvelles taxes**, qui pour être discrètes du fait de leur assiette et de leur dénomination inconnue du grand public n'en sont pas moins réelles ; **un transfert de fait, très significatif et non discuté, du coût de la mobilité ferroviaire de l'utilisateur vers le contribuable** ; un effet de priorisation des dépenses liées aux projets d'infrastructures nouvelles sur d'autres dépenses, qu'elles relèvent du champ des transports (entretien modernisation des réseaux, mobilité du quotidien et services express métropolitains) ou d'autres champs souvent présentés comme prioritaires (sécurité ou enseignement par exemple) ».*

La critique ne s'arrête pas là, elle fustige ce que nous cessons de dénoncer :

*« En gageant des emprunts par des taxes additionnelles peu douloureuses au départ, sans limite de durée et modulables en tant que de besoin », écrit-il, « on affranchit les élus de la démonstration de la solidité socio-économique de leurs projets, on évite les inévitables variations annuelles des budgets publics, et l'on fait supporter l'essentiel de l'effort à des générations qui sont pas celles des décideurs. Dit autrement, les élus ont enfin le moyen de se valoriser par de grands projets même lorsqu'ils n'ont pas un sou vaillant. Du grand art, jusqu'au jour où les citoyens découvrent que ce système a permis de financer des projets peu calés sur leurs besoins, ou que les marchés sonnent la fin de la partie...»*

### ➤ **L'instabilité politique menace le calendrier de la LGV GPSO**

La direction de la SNCF n'exclut pas un possible retard de la mise en service de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse prévue en 2032. C'est ce que confie un membre de la direction de la SNCF à *la Tribune*. Entre manque de ressources humaines et incertitude sur le financement de l'Etat, le calendrier du chantier pourrait être difficile à tenir.



La régénération des lignes donne déjà beaucoup de travail aux équipes et il est difficile de mener de front les deux chantiers. « *Les LGV ne sont pas une priorité pour SNCF Réseau. Le réseau s'effondre, ils n'ont donc pas fini de faire les pompiers* », illustre Robert Claraco.

« *A court terme, nous sommes couverts par des moyens conséquents, à hauteur d'un milliard d'euros pour les aménagements au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux. A moyen terme, il reste des engagements de l'État à aller chercher* », explique Guy Kauffmann, le patron de la société du GPSO, qui parle de 2025 comme d'une « *année clé* ». « *Il y a une incertitude globale sur la conjoncture mais pas d'incertitude spécifique sur le projet* », commente-t-il. « *Le projet se fera c'est certain, la question aujourd'hui est surtout budgétaire* », confirme-t-on également au conseil régional de Nouvelle-Aquitaine.

**Le plan de financement de 14 milliards d'euros en 2019 atteint désormais 16 à 17 milliards en euros courants. Le financement réellement versé par l'État à date s'élève à seulement une centaine de millions d'euros pour les lignes nouvelles.**

SNCF Réseau dispose des équipes nécessaires pour construire les aménagements ferroviaires au nord de Toulouse et au sud de Bordeaux. Pour les 400 kms de lignes nouvelles, rien n'est joué. Les cartes seront surtout dans les mains des entreprises privées. En décembre, le maître d'ouvrage leur a tracé le chemin en constituant trois lots de 100 kms, afin de lancer la consultation autour des appels d'offre dès cette année.

Mais pour financer ces lots, les collectivités ont néanmoins été contraintes d'avancer la part de l'État : environ 120 millions d'euros sur les 300 millions à engager en 2025. « *Les élus locaux ont accepter d'avancer cette somme à l'État sans avoir un engagement écrit de remboursement.* » insiste la Région Nouvelle-Aquitaine.

***Dans un projet où plusieurs parties attendent des gages des autres avant de s'engager, les participations de l'État et de l'Europe (hypothèse de 20 %) ont droit de vie ou de mort sur la grande vitesse dans le Sud-Ouest !***

➤ **Prix du billet en hausse, nombre de trains en baisse. La SNCF réserve-t-elle les TGV à une élite ?**

La SNCF dans un communiqué de presse annonce une hausse des tarifs des TGV inOui et Ouigo de 1,5 % en moyenne pour les lignes à grande vitesse et longue distance. Selon la

compagnie ferroviaire, une hausse, qui correspond à moins d'un euro et censée être « limitée à l'inflation en 2025 ».

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) a répondu par un communiqué pour dénoncer l'annonce du groupe ferroviaire.

Le président de la FNAUT explique : « Une hausse de 1,5 % en moyenne, ça ne veut rien dire puisque l'évolution des prix est très différente d'une ligne à l'autre. Sur certaines grandes lignes, les prix ont même un peu baissé mais pour d'autres, cela va être une augmentation de 20 %. Donc la soi-disant limitation dépend d'où vous partez et où vous allez. »



Mais plus que l'augmentation des tarifs, c'est toute la stratégie de la SNCF qui est remise en cause. En plus de voir les prix grimper, la FNAUT déplore la baisse... du nombre de trains. Moins 23 % de TGV inOui depuis 2015 selon la fédération.

L'Autorité de régulations des transports (ART) confirme la tendance : une baisse du nombre de trains inOui est bien constatée à partir de 2015. L'autorité confirme même une baisse de 17 % entre 2017 et 2023.

De son côté, la FNAUT avance un autre chiffre : de 472 rames à grande vitesse en service en France en 2012, il n'en resterait en 2024 plus que 376.

Son président constate : « Les trains sont pleins, donc ils n'ont aucun intérêt à baisser les prix aujourd'hui. Au contraire, on fait tout pour qu'ils restent hauts. Sauf que cela transforme le ferroviaire en mobilité réservée aux CSP + (catégories socio-professionnelles élevées NDLR), de moins en moins accessibles aux personnes à revenus modestes ou aux familles »