

INFOS EN LIGNE... SUR LA LIGNE
N°71



➤ **Le préfet d'Occitanie se fâche après les Zadistes...**

Le préfet d'Occitanie, Pierre-André Durand, (ancien préfet des Pyrénées atlantiques) se montre intransigeant : « *On ne laissera pas de ZAD s'installer et ceux qui tentent de s'installer sur les chantiers seront systématiquement délogés* ».



Soit monsieur le préfet mais une phrase est dérangeante.

En effet, il précise : « *On ne laissera pas s'installer de quelconques dispositifs qui viendraient empêcher la réalisation d'infrastructures démocratiquement choisies et administrativement validées.* »

La LGV démocratiquement choisie ? Faut-il rappeler à Monsieur le préfet que 21 commissaires enquêteurs ont donné un avis défavorable au GPSO. Alain Vidalies, ministre des transports, s'est assis sur cet avis et a déclaré ce projet d'utilité publique. Rappelons que ce ministre est un élu de Mont de Marsan et qu'il a signé cette DUP pour que la LGV desserve sa ville ou plus exactement Lucbardez situé à 12 km.

Effectivement tout cela a été démocratiquement choisi !!!

➤ **Alain Rousset remet le couvert dans *la Semaine du Pays basque***

Dans une interview « complaisante », il affirme que la LGV est « *un enjeu écologique majeur* »

Effectivement l'incidence environnementale décrite par l'Autorité environnementale et dénoncée par la commission de l'enquête publique démontre l'impact négatif de la LGV sur le plan écologique. SNCF Réseau ne s'y retrouve pas dans le bilan carbone. En 2011, il est annoncé positif au bout de 7ans d'exploitation, puis en 2014 au bout de 10ans, ou 12ans si l'on ajoute Dax-Espagne, enfin en 2024 de 16 à 24ans après la mise en service. Et dans les calculs sont occultés, entre autres, l'importation et le transport de millions de m3 de matériaux pendant 5 ans avec 2360 camions par jour ouvré !

Plus fort, c'est un « *enjeu climatique majeur* ».

Les promoteurs de la LGV tablent sur un report modal massif de la voiture et de l'avion vers le train. Une surévaluation du même ordre que celles réalisées sur les LGV aujourd'hui opérationnelles dénoncée par la Cour des comptes. Celle-ci constate : « *De nombreuses études en France et à l'étranger confirment ce constat de faible effet de la grande vitesse sur le gain en émission de GES (gaz à effet de serre).* »

La ligne serait saturée.

Mensonge ! Avec 96 trains en sortie de Bordeaux (48 par sens) le taux d'occupation de la ligne est de 36,3%, avec 73 trains (37 par sens) de 30,4% sur le pont sur l'Adour et avec 43 trains (22 par sens) de 16,3% entre Bayonne et Hendaye. (Source SNCF Réseau)

La LGV permettrait de lutter contre « *l'envahissement des camions* »

Comme le rappelle Yves Crozet, éminent spécialiste du transport ferroviaire : « *Il est vrai que la création d'une nouvelle ligne ferroviaire dégage mécaniquement de la capacité sur les voies anciennes, notamment pour le fret. Mais si cela suffisait à dynamiser le fret ferroviaire, cela se saurait.* ». La construction de 2 700 km de LGV a libéré les lignes existantes pour le fret, pourtant celui-ci s'est effondré et nous le déplorons. Les causes de ce déclin sont autres et non résolues par tous les plans de relance du fret.



La LGV pour gagner du temps ?

Etonnamment Alain Rousset évoque les gains de temps pour Bordeaux-Angoulême ou Poitiers et n'indique rien sur la LGV Bordeaux-Espagne. La raison en est simple. Le Conseil d'Orientations des Infrastructures, dans son rapport de 2018 constate : « *L'opportunité de ligne nouvelle Bordeaux-Dax doit être réinterrogée à plus longue échéance. Il semble en effet que moyennant des travaux de relèvement de vitesse sur la ligne, il est possible d'obtenir quasiment les mêmes bénéfices qu'une ligne nouvelle à un coût bien moindre.* »

Il évoque « *Le succès populaire de la LGV Tours-Bordeaux* »

Mais il se garde bien de rappeler les propos de M. Fanichet, directeur de SNCF Voyageurs qui déclarait en 2022 : « *cette liaison a ainsi généré en 2019, pour notre entreprise, 87 millions d'euros de déficit. En 2021, la desserte est demeurée déficitaire pour la cinquième année consécutive* ».

La LGV serait une « *ligne régionale pour les trains du quotidien* » ?

La ligne nouvelle ne desservira pas Biarritz, Saint-Jean-de-Luz et Hendaye. Bayonne, n'est pas sur son tracé. C'est une desserte « en crochet » avec un détour qui fait perdre 18mn comme la SNCF l'a avoué. Tout le bassin de la Bidassoa (plus de 100 000 habitants) n'est pas desservi par la LGV. Mont-de-Marsan est desservi par la « gare des pignes » à Lucbardez à 12km de Mont de Marsan sans liaison ferroviaire.

Devant de telles affabulations et contre-vérités, le CADE a demandé un droit de réponse. L'hebdomadaire s'est engagé à interviewer le CADE à son tour. La promesse sera-t-elle tenue ?

➤ **Alain Rousset présente ses vœux à Bruxelles**

Le Président de la Région Nouvelle-Aquitaine était dans la capitale européenne le 30 janvier pour présenter ses vœux aux représentants des institutions de l'UE. A cette occasion, il a également eu deux rencontres bilatérales avec la Commission : le transport ferroviaire et la gestion de la ressource en eau.



Ainsi, il a pu rencontrer des fonctionnaires, des représentants de réseaux, d'associations ou de lobbys bruxellois. Tout au long de son intervention, Alain Rousset a rappelé l'engagement de la Région pour la transition écologique, fil rouge de son déplacement bruxellois. Il était accompagné d'Imanol Pradales, président d'Euskadi, pour rencontrer notamment Apostolos Tzitzikostas, commissaire européen au Transport.

Alain Rousset a en outre pu échanger avec le Professeur Carlo Secchi, Coordonnateur européen du Corridor atlantique. Ce dernier était accompagné de plusieurs représentants de la DG MOVE de la Commission européenne dont Eddy Liégeois, Directeur Investissement, Transport innovant et durable. Il a demandé à la Commission de poursuivre son soutien financier. La Commission a rappelé que sa priorité politique était les sections transfrontalières, donc la branche du GPSO vers Dax puis l'Espagne, et que la date actuellement envisagée pour la mise en service de Bordeaux-Dax, en 2037, devrait impérativement être rapprochée.

Concernant les financements, la Commission s'attend à une énorme pression sur le dernier grand appel à projets du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) de la période 2021-2027, qui se clôturait ce 30 janvier.

Ce séjour à Bruxelles a été largement médiatisé et a fait l'objet d'un communiqué de presse de la Région Aquitaine.

A son tour, le CADE a rédigé un communiqué de presse. Il s'interroge sur l'objectif de ce « voyage » : « *Faut-il comprendre que la participation de l'UE prévue à hauteur de 20% dans le plan de financement n'est pas acquis ? Les collectivités locales devront-elles dès à présent se substituer à l'Europe si les subventions ne sont pas à la hauteur attendue ? En effet, elles se sont imprudemment engagées à le faire sans en mesurer les conséquences désastreuses en ces périodes de disette budgétaire.* »



L'autre objectif de cette rencontre était selon Alain Rousset « *de manifester l'engagement de nos deux Régions à promouvoir le Corridor à grande vitesse et, en particulier, d'analyser les goulets d'étranglement existants qui empêchent la connexion de la péninsule ibérique à la France et au reste de l'Europe* ».

La connexion avec la péninsule ibérique serait empêchée et présenterait des goulets d'étranglement ?

Ceci est en totale contradiction avec ce que déclare la Commission européenne, en 2020 :

« *La Commission européenne a ouvert des discussions avec les autorités françaises et le réseau de la SNCF afin que la ligne existante soit mise à niveau à temps pour le démarrage de l'exploitation de l'Y basque. Cela permettra de disposer d'une connexion transfrontalière efficace de capacité suffisante.* » (Réponse de la commission au rapport de la Cour des comptes européenne « Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus » p.92)

➤ La LGV s'invite à l'euro-région

L'euro-région Nouvelle-Aquitaine - Euskadi - Navarre tenait son assemblée générale le 25 mars, à Pampelune. A cette occasion les représentants de ces trois régions ont redit leurs inquiétudes face au retard de la mise en œuvre de la LGV Bordeaux-Espagne.



Alain Rousset a rappelé son « obstination » : « *Je redis ici que mon objectif, mon obstination, est que nous puissions aller de Bordeaux au Pays Basque avec une ligne à grande vitesse* ».

Imanol Pradales, président d'Euskadi a révélé avoir récemment écrit, avec Alain Rousset au commissaire européen aux transports pour lui faire part de leur mécontentement quant au retard que prenait le projet.

Une invitation officielle a été lancée au commissaire européen à venir visiter Irun, Hendaye et Bordeaux « *pour connaître la réalité* » qui, selon lui, « *entrave notre développement logistique* ».

Le CADE ne s'est pas privé d'inviter le commissaire européen des transports à auditionner le CADE lors de cette visite afin de prendre connaissance des raisons de notre opposition à ce projet.

Sûr à l'avance que l'intéressé ne répondra pas favorablement à cette invitation, une analyse contradictoire du GPSO lui a été envoyée.

➤ **Une note inquiétante de la SNCF sur l'état du réseau ferré**

Reporterre, media de l'écologie, a consulté une note de la SNCF qui confirme l'état d'extrême délabrement du réseau ferré français.

Un état catastrophique

Depuis dix ans 3 000km de lignes ont été fermées. Un abandon au profit des LGV et du TGV qui ont cannibalisé tous les investissements. Pour rattraper le retard, les subventions au ferroviaire ont été portées à un niveau record. Dès 2020, l'Etat a réduit la voilure en se délestant sur les régions du financement de l'entretien du réseau et en imposant à la SNCF de rentabiliser son activité pour réinvestir sur le réseau. L'opérateur ferroviaire dégage ainsi 3,5 milliards par an. Mais à quel prix ! Hausse du prix des billets, fermetures de guichets et de gares, abandon des lignes les moins rentables, majoration des péages ce qui alourdit la facture des TER pour les régions, réorganisations en cascade, report des travaux les moins urgents... Tels sont les subterfuges utilisés. Aujourd'hui la coupe est pleine.

La vétusté du réseau engendre des incidents en cascade et oblige la SNCF à ralentir ses trains pour préserver la sécurité. Des dessertes sont abandonnées et certains trajets remplacés par des cars, des sections de lignes sont "suspendues" puis supprimées.

Quelles solutions ?

La SNCF affirme ne plus pouvoir faire d'effort et prévient : « *la pérennité et la performance du réseau structurant sont menacées* ».



Dès 2028, 4 000km de lignes doivent impérativement être renouvelées. Dans dix ans, ce sont 10 000km du réseau structurant, c'est-à-dire très emprunté par les usagers, qui seront « *directement menacés* ».

Dans le document remis aux membres de la conférence de financement des transports, le gouvernement suggère de « *prioriser* » les projets ferroviaires les plus pertinents et d'ajourner ceux pour lesquels les subventions européennes sont inférieures aux attentes. Est visée, entre autres, la LGV de Bordeaux vers Toulouse et Dax.

D'autres mesures envisagent de supprimer les exonérations fiscales du transport routier, d'utiliser une partie des 5 milliards des quotas carbone, d'attendre la fin des concessions autoroutières pour disposer des revenus des péages, d'instaurer une taxe sur les poids lourds, les billets d'avion, les colis, les nuitées des croisières...

L'Etat dans le document remis aux membres de la conférence propose trois scénarios pour sauver le réseau structurant : doter la SNCF de 1,5 milliard par an supplémentaire, ceci permettrait de maintenir a minima le réseau mais pas de le rénover. Les deux autres consisteraient à abandonner de 3 000 à 5 000 km de lignes « *les moins circulées* ». Sont visées les lignes de « *desserte fine du territoire* » qui assurent moins de seize aller-retours par jour. Les cars se substitueraient aux trains.

➤ **Bercy envisagerait-il d'abandonner les projets de LGV Bordeaux-Toulouse-Dax et Nice-Marseille ?**

Le 11 juin, *L'Humanité* dévoile un document interne du ministère de l'Économie semble questionner l'intérêt de poursuivre ces deux grands projets ferroviaires, hautement contestés.

Cette note inventorie les lignes où pourraient se pratiquer des coupes budgétaires. Et le secteur des transports n'y échappe pas.



Voilà comment est formulée la recommandation du Contrôle général économique et financier : « *Il serait peut-être envisageable de réexaminer les projets au titre de la ligne nouvelle "Provence Côte d'Azur" ou du "grand projet Sud-Ouest"* ». Il ajoute que ces ouvrages coûteraient respectivement 3,6 milliards et 14 milliards d'euros, « *dont la moitié est à la charge de l'État* ».

Les noms des projets ont été soulignés à l'encre noire et gratifiés d'un « *Excellente reco* » par Amélie de Montchalin, la ministre des Comptes publics.

Ce n'est qu'un document de travail et non une décision. N'en doutons pas Alain Rousset et Carole Delga sillonnent déjà les couloirs de Bercy et poussent les portes...

➤ **Commission locale de l'eau du Ciron émet un sévère avis défavorable**

Saisie d'une demande d'autorisation environnementale pour les investigations préalables à la construction de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, la Commission locale de l'eau du Ciron l'a jugée incompatible avec son schéma d'aménagement et de gestion des eaux. Elle dénonce notamment le manque de mesures d'évitement, des destructions environnementales et les risques de pollution.

Les investigations préalables consistent à prendre possession des emprises du tracé et à les déboiser. Devront être réalisés des diagnostics d'archéologie préventive et des sondages géotechniques pour réaliser certains ouvrages (voies, ponts, routes). SNCF Réseau, à la doit obtenir des autorisations de défrichement en prévision du déboisement de 1050 hectares pour l'ensemble de la ligne, dans 248 ha dans le bassin versant du Ciron. De plus, des dérogations à l'interdiction de détruire des zones humides, des espèces protégées et leurs habitats doivent être obtenues. Pour cela SNCF Réseau doit démontrer que les impacts sur l'eau, la flore et la faune sont limités.



Trois points importants relevés par la Commission et posant problème. Alors que tout projet doit appliquer la séquence ERC (éviter les dégâts causés à l'environnement, les réduire si c'est inévitable, et les compenser), elle note que « les mesures d'évitement proposées par le pétitionnaire permettent **d'éviter seulement 2 hectares** » **sur les 72 hectares de zones humides directement impactées**. Or selon le SAGE Ciron, « les ouvrages et les infrastructures devront éviter les zones humides ».

La Commission du Ciron considère que « les investigations préalables peuvent occasionner une pollution accidentelle des eaux superficielles par des produits polluants et/ou des matières en suspension ».

De plus, elle émet des réserves sur la compatibilité avec le SAGE des mesures de compensation prévues par SNCF Réseau, qui prévoit de restaurer 144 hectares à proximité des zones détruites.

Mais le préfet de Gironde pourra passer outre son avis négatif qui n'est que consultatif !
Dans tous les cas, SNCF Réseau devra déposer une nouvelle demande d'autorisation environnementale pour démarrer le chantier proprement dit, prévu 2028 au plus tôt.

➤ Les préconisations de la conférence Ambition France Transport

Cette conférence a réuni pendant dix semaines experts, parlementaires, élus locaux et représentants de fédérations professionnelles ou d'usagers pour définir un modèle pérenne de financement du secteur des transports pour les vingt prochaines années.

En est ressorti un rapport remis le 7 juillet au ministre des transports. L'objectif est de fournir une *"boussole pour le gouvernement et les décideurs politiques"*.

Le consensus s'est fait autour de sept grands principes :

- Priorité donnée à la régénération et modernisation du réseau ferré existant
- Développer des modes de transports collectifs et massifiés pour réussir la transition écologique
- Améliorer les infrastructures pour le changement climatique
- Renforcer et sécuriser le financement pluriannuel des transports
- Agir sur la tarification des usagers
- Créer des ressources nouvelles
- Mobiliser le financement privé lorsque cela est pertinent

Quelles propositions pour le ferroviaire ?

- 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an à partir de 2028 pour le réseau existant
- 300 millions d'euros supplémentaires par an pour améliorer la performance des infrastructures du fret ferroviaire
- Passer en revue les lignes de dessertes fines du territoire (LDFT)
- **« Soumettre systématiquement les grands projets de développement (dont les LGV) à manifestation d'intérêt en vue de partenariats public-privé (PPP) »**
- **La réévaluation des projets est confiée au Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI).** Celui-ci devra « reprioriser » les projets, réactualiser leur coût, leur bilan socio-économique et « leur cohérence avec les priorités fixées »



« Mais le COI ne dira non à personne, et ne sera pas le juge de paix, ce sera probablement Bercy », avance un proche du dossier...

➤ **Vers un financement du GPSO par un PPP ?**

Que se passera-t-il si l'Etat fait subitement défaut ? Face à cette menace, la conférence sur les transports a donné sa position : « *Soumettre systématiquement les grands projets de développement (dont les LGV) à manifestation d'intérêt en vue de partenariats public-privé (PPP).* »

Les PPP ont été déjà déployés à plusieurs reprises sur des LGV, dont Bretagne-Pays-de-Loire et la nouvelle ligne Nîmes-Montpellier. Mais les loyers annuels à payer coûtent très cher, car le PPP va chercher de la rentabilité, prévient un proche du dossier.

Ce montage financier, qualifié en son temps de « mécanique infernale » par Alain Rousset, a été écarté au moment de la signature du plan de financement de la Bordeaux-Toulouse-Dax en 2022. Sécheresse budgétaire oblige, cette option pourrait ressurgir pour éviter un déraillement du projet.

Aujourd'hui, le président de la Région Nouvelle-Aquitaine tempête : « *L'État doit se concentrer sur les projets stratégiques au lieu de vouloir être présent derrière tous les rubans. La LGV va coûter beaucoup plus cher si l'option public-privé est choisie.* »

Mais plusieurs experts penchent pour un abandon de cet éléphant blanc, pour sauver les investissements de régénération des voies existantes, jugées prioritaires. Selon eux, les travaux sur les nœuds ferroviaires toulousains et bordelais ne seraient pas perdus, contribuant à désembouteiller les entrées et sorties des deux agglomérations. Et le déploiement sur la ligne existante du système de signalisation ERTMS permettrait d'y augmenter le trafic ferroviaire d'au moins 20 %, en réduisant les intervalles entre les trains.

Nous partageons cet avis !

➤ **Un premier emprunt de la société SGPSO**

Le 9 octobre, La société du GPSO a validé à Toulouse, auprès de la Banque des Territoires un premier emprunt de 50 millions d'euros pour financer le GPSO



Les élus pro-LGV envoient ainsi un message fort à l'État : « *Le projet est entré dans une phase concrète et opérationnelle* »

Tout est bon pour rendre le projet irréversible...voir ci-dessous

➤ **Rencontre Kaufmann François Brausch**

Alors que l'État français envisage de revoir à la baisse sa participation à la ligne à grande vitesse LGV Bordeaux-Toulouse, Guy Kaufmann, président du directoire de la société GPSO est allé chercher un signal auprès de François Bausch, coordonnateur européen du Corridor Atlantique. La rencontre a eu lieu à Paris le 15 octobre.



L'Europe aurait réaffirmé son soutien au GPSO considérant ce projet comme stratégique pour la connexion ferroviaire entre la France et l'Espagne. Pour François Bausch, la priorité est claire : relier Lisbonne, Madrid et Paris par le train à grande vitesse dans les meilleurs délais.

Ce choix politique se traduira prochainement par la publication d'une feuille de route européenne sur le développement de la grande vitesse, qui confirmera la place centrale du rail dans la stratégie de mobilité durable de l'Union.

La Commission européenne de doubler le budget du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE). Si elle est validée, cette enveloppe passerait de 25,8 à 51,5 milliards d'euros pour la période 2028-2034, avec un accent particulier sur les liaisons transfrontalières et les LGV.

➤ **Les associations jugent « illégale » la consultation publique électronique sur l'autorisation environnementale**

Plusieurs associations anti-LGV ont annoncé déposer un recours devant le tribunal administratif dès le début de la consultation publique par voie électronique, lundi 27 octobre, si elle n'était pas ajournée

Le public devrait participer par voie électronique sur l'autorisation environnementale pour la première phase du chantier de la ligne LGV Bordeaux-Toulouse. Celle-ci doit être mise en ligne le 27 octobre. Les associations anti-LGV en contestent la légalité et en demandent l'ajournement.



Avant l'ouverture de la participation du public par voie électronique sur les investigations environnementales liées au projet de LGV Bordeaux – Toulouse, une réunion publique s'est tenue à Lucmau ce mercredi 22 octobre

Selon les associations, le dossier présenté reste incomplet et le Code de l'environnement impose une enquête publique, menée avec des commissaires enquêteurs. Elles dénoncent « un nouveau passage en force de l'État et de GPSO ».

La préfecture estime que l'enquête publique menée en 2014 est un précédent suffisant, ce que réfutent les associations puisqu'« *elle ne portait pas sur les travaux préalables* ».

Le cas échéant, « *nous déposerons un recours devant le tribunal administratif dans les heures qui suivent le début de la consultation* », prévient Jean Olivier, président des Amis de la terre Midi-Pyrénées.