

RESUME

- **Cette enquête** met en lumière l'inutilité du projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Hendaye mais aussi la manière dont les études sont poursuivies. Celles-ci ont perdu tout crédit car élaborées sur des données avérées fausses et jamais remises à jour ou en question. Une expertise indépendante réalisée à la demande de la Commission Nationale du Débat Public conseillait des hypothèses de trafic « plus prudentes » et concluait que la ligne existante était en mesure d'absorber le trafic « optimiste » prévu par RFF à l'horizon 2020. Les décideurs n'en ont pas tenu compte.

- **L'Union européenne** considèrerait « comme un objectif prioritaire la réalisation d'un axe ferroviaire performant entre la péninsule Ibérique et le nord du continent par l'arc atlantique.

- **Pour RFF** le projet GPSO « vise à améliorer la vie quotidienne pour les habitants de 2 régions, 6 départements et de plusieurs centaines de communes. Les lignes nouvelles s'insèrent dans le réseau ferroviaire européen à grande vitesse et vont faciliter ainsi les échanges entre la France et la péninsule ibérique et entre l'Atlantique et la Méditerranée. »

En fait, ce projet est fondé sur un débat public biaisé, la réalité des trafics a été falsifiée et les prévisions surestimées.

La mixité de la ligne se justifierait par un « déferlement du fret ferroviaire » en provenance d'Espagne du fait de la suppression de la rupture de charge à la frontière par la mise aux normes UIC du réseau ibérique.

Lors du débat public de 2006, RFF prédit une multiplication par 10 du trafic fret en 14 ans. La contre-expertise indépendante SMA et Prograns réalisée à la demande de la commission nationale du débat public souligne « *des prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 optimistes* » conseille « *un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes* » et conclut que « *la capacité rendue disponible grâce à des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF* ».

Les prévisions de RFF sont systématiquement surévaluées depuis 25 ans, au point d'être jugées par la Cour des Comptes « fragiles, coûteuses et peu cohérentes ».

Ce projet ne respecte pas les préconisations de la Cour des comptes, du Conseil d'analyse économique, du Grenelle de l'environnement et des Assises du ferroviaire. L'Etat a été mis en garde par ces instances, à plusieurs reprises, sur la rentabilité socio-économique insuffisante des différents projets LGV mais sans succès semble-t-il.

- **L'étalement urbain** en Pays basque est important non maîtrisé, dans un contexte de crise foncière et d'absence de politique urbaine cohérente. Il induit des déplacements, hors service public, au sein d'un habitat diffus. Une LGV repose sur des circulations rapides entre grandes métropoles, distantes de 200-400km, comme (Bordeaux, Tours, Toulouse, Bilbao...) Quelle place pour le Pays Basque dans ces flux ?

On ne peut que redouter les impacts négatifs : l'effet « pompe aspirante » ou « déménagement du territoire », l'effet rupture entre différents espaces. La LGV peut aussi constituer un risque économique pour le territoire, accroître la résidentialisation du Pays Basque et la pression foncière.

La grande vitesse ferroviaire accentue les dynamiques et les disparités territoriales, elle accompagne et renforce la métropolisation, en concentrant hommes et activités dans les plus grands centres urbains. Elle peut ainsi participer à un décrochage relatif des territoires les plus éloignés des grandes villes (par « effet-tunnel » par exemple). »

Enfin, en excluant certaines populations de l'accès aux services publics, les LGV ont un impact social inéquitable.

Dans de telles conditions, une LGV présente-t-elle réellement un caractère d'intérêt général ?

- **Le député Hervé Mariton** dans son rapport à la commission des finances regrette « la part trop grande faite à la création d'infrastructures nouvelles au détriment de la régénération de l'existant ». « *Le faible niveau d'autofinancement de ces investissements par le système ferroviaire via les redevances d'infrastructures est cependant un indice important du faible bénéfice socio-économique prévisible et devrait inciter à rééquilibrer le SNIT vers les investissements de maintenance et de renouvellement du réseau existant.* »

Les nouvelles lignes « *risquent de n'être finançables ni par des fonds privés du fait d'une trop faible rentabilité attendue ni par des fonds publics sous contraintes.* »

La Cour des comptes en 2008 met en garde l'Etat sur la rentabilité des LGV : « *Le lancement de nombreux projets dont la rentabilité socioéconomique est insuffisante est d'autant plus inquiétant que les bilans a posteriori des lignes à grande vitesse mettent en évidence une rentabilité en général bien plus faible qu'espérée initialement en raison d'une sous-estimation des coûts et d'une surestimation du trafic assez systématiques.* »

- « **L'enclavement** » de certains territoires freine leur développement, c'est un des arguments avancé pour justifier la construction d'une LGV. Rodez, ville « enclavée » connaît le **taux de chômage le plus bas de France : 5,2% en 2010**. En vérité, il n'y a aucune corrélation entre le taux de chômage et le fait qu'une ville soit desservie ou non par une LGV, des études comparatives le prouvent. De plus, le taux de chômage des villes desservies par une LGV a évolué parallèlement à celui des villes qui ne sont pas desservies par une LGV. Si la « grande vitesse » ne contribue pas systématiquement à dynamiser la croissance et l'emploi des villes moyennes elle participe à la désertification des zones intermédiaires. Toul, Commercy, Montchanin, le Creusot ... le démontrent.

La phase de construction d'une LGV n'engendre pas d'emplois pérennes.

En 1995, il avait été annoncé 17 500 emplois pour le chantier de la ligne Tours-Bordeaux. Ils sont 4 500 à l'arrivée, dont 1 300 créés pour la durée du chantier.

- **Des villes** comme Toulouse, Bayonne, Arcachon peuvent être parfaitement attractives sans avoir de LGV (étude université Paris Dauphine).

Grenoble n'a pas attendu la LGV pour se développer, Valence, avec la LGV, n'a toujours pas décollé sur le plan économique.

Le rapport réalisé par Marie Delaplace pour le Conseil régional Champagne-Ardenne démontre le leurre du miracle économique attendu par une desserte LGV : « *il n'y a pas d'effet TGV systématique (...)* En termes de développement économique global, les effets positifs sont loin d'être systématiques. Le TGV ne suffit pas pour attirer des entreprises. Lorsqu'il joue un rôle, celui-ci est secondaire. » D'autres études vont dans le même sens et souligne le danger pour les villes moyennes : « *Il se peut que le rail à grande vitesse favorise la concentration de l'activité économique au cœur des grandes agglomérations.* » (OCDE)

L'idée communément admise est que les nouvelles gares TGV vont générer l'essor de nouvelles activités. Le bilan que l'on peut dresser aujourd'hui montre que ces projets d'aménagement ont eu des retombées minimes.

- **Une LGV** n'épouse ni les paysages ni les reliefs, c'est un passage en force, en ligne droite. Elle correspond à une emprise de 70 à 100 mètres de large, soit 7 à 10 hectares de terres sacrifiées par kilomètre de voie. Au Pays Basque, le projet consommera 450 hectares de terres, 500 à 600 maisons sont directement ou indirectement impactées par le tracé, 60 devraient être détruites.

Les économies d'émission de gaz à effet de serre que permet le train par rapport à l'avion, la voiture et le camion sont présentées comme un argument majeur en faveur du train.

Les émissions de gaz à effet de serre **générées** par la construction et l'exploitation des GPSO seraient compensées, selon RFF, en 7 ans d'exploitation.

Le bilan carbone a des limites qui rendent ces calculs sujets à caution.

Ne sont pas pris en compte : le progrès technique à venir des véhicules (étude Kageson), le cycle de vie des moyens nécessaires à l'activité de transport (étude Chester et Horvath), du mode de production d'électricité (Carbone 4) la durée de vie d'une LGV (qui est de 13ans et non de 20ans !). Enfin les prévisions de report modal sont surestimées.

Une étude suédoise conclut : « La réduction des émissions de CO₂ liée à la construction des LGV est minime et la construction de ces réseaux ne peut être considérée comme une politique environnementale réaliste. »

- **Le facteur primordial** pris en compte dans les prévisions en matière de besoins d'infrastructures de transport est le produit intérieur brut (PIB). En particulier l'hypothèse de fret entre la péninsule Ibérique et la France est justifiée par RFF par les évolutions respectives des PIB de ces pays au cours des dernières années et les projections européennes à long terme. En 2006, RFF tablait, pour la période 2009/2025, sur un taux de croissance entre 1,90% et 2,30% pour la France et entre 2,60% et 3% pour l'Espagne.

Le CGEDD constate que l'impact de la crise de 2008 retarde la saturation des lignes existantes annoncée en 2020 (lors du débat public de 2006) vers 2030 ou 2035.

Les prévisions économiques de la DG ECFIN de 2012 démentent les lignes de croissance retenues par RFF pour ses prévisions de trafic.

- **En France** comme en Espagne les réseaux conventionnels n'ont pas fait l'objet de rénovations et d'entretien conséquents. Depuis 30 ans les efforts se sont concentrés sur la construction d'infrastructures de prestige destinées à la grande vitesse au détriment des transports du quotidien.

A partir de 1999, l'Espagne développe un plan qui prévoyait la construction de 7 200km de lignes à grande vitesse (AVE) pour connecter toutes les capitales provinciales et toutes les grandes villes avec Madrid. Début d'un immense gaspillage.

L'Espagne est le 2^{ème} pays au monde après la Chine pour les réseaux LGV.

En 2008, la France a transporté 113 millions de passagers en TGV, le Japon près de 300 millions et l'Espagne 16 millions. Par défaut de rentabilité, l'Espagne ferme certaines lignes LGV.

En Euskadi, sur le tronçon international Dax-Vitoria, des incohérences importantes, sont relevées par Etienne Davignon, ancien coordonnateur européen. En effet, côté français la ligne est officiellement justifiée par du fret, alors que côté espagnol, elle est dédiée aux voyageurs. Seule la capacité résiduelle de l'Y basque sera affectée au transport de marchandises, à saturation des réseaux ibériques ce seront 142 trains susceptibles de traverser la Bidassoa, deux sens confondus.

Selon RFF, 58% des trains de fret ibériques attendus emprunteront les lignes existantes rénovées dans la Communauté Autonome Basque, or, selon Fomento (ministère espagnol des travaux) ces trains ne peuvent pas emprunter le Y pour des raisons techniques (problème de dévers).

En Espagne, seules les voies à grande vitesse sont compatibles avec le réseau européen et les différences entre les réseaux GV et conventionnels posent des problèmes assez complexes au niveau de leurs interconnexions.

Le réseau conventionnel au Pays Basque Nord peut accueillir 264 trains quotidiens et même plus si les trains circulent à des vitesses proches les unes des autres.

- **En Espagne**, en 2007, 5,2 % des habitants se déplaçaient en train et 3,2% des usagers du train empruntaient les lignes à grande vitesse.

L'évolution du nombre de voyageurs traversant les Pyrénées en train est très peu significative sur la période 2001-2008. La tendance générale est cependant à la baisse. Avec une population en baisse, un taux de natalité en berne, un PIB aux perspectives

négligentes, un prix moyen du Km de LGV 25% plus cher qu'en France pour l'utilisateur, un taux de chômage proche des 25%, l'Espagne ne serait-il pas en train de construire une bulle ferroviaire à l'instar de la bulle immobilière qui l'a conduit à la situation que l'on connaît ? En Euskadi, le chemin de fer (tous modes confondus), représente 7,7% des déplacements et 0,3% des déplacements entre Euskadi et le reste de l'Europe. Une grande partie du réseau ferré conventionnel est saturée par le trafic de proximité surtout aux alentours de Bilbao et Donosti ce qui rend impossible le développement de trafics fret ou voyageurs longue et moyenne distance.

En France, la LGV agit comme « un aspirateur de trafic », elle participe au démantèlement du réseau ferré classique, à sa dévitalisation et, à terme, à son abandon progressif.

En Aquitaine, sur la ligne Bayonne-Hendaye circulent 44 trains voyageurs, 2 sens confondus avec un taux de remplissage moyen, sur les 7 dernières années, de 57 passagers par train et de 38 pour les TER Bordeaux-Hendaye.

- **Le transport intérieur** de marchandises par fer s'est effondré en France comme en Espagne, surtout après 2008, avec une baisse pour la période 2000-2009 de 42% en France et de 39% en Espagne. Sur la période 2009-2011, l'Espagne a perdu 21 000 entreprises de transport routier et 130 000 emplois dans ce secteur. Depuis 5 ans nous assistons à une baisse du trafic routier, or l'une des justifications majeures de la ligne nouvelle en Pays Basque est de capter une partie de l'augmentation attendue du trafic routier.

Une étude de Fomento précise que « *un maximum de 11% du trafic routier international est captable par le fer.* »

Si les marchandises captées se répartissaient équitablement entre Méditerranée et Atlantique, ce qui est loin d'être le cas, cela signifierait 5,5 millions de tonnes de fret en plus en 2025 sur les rails à Hendaye et 6,5 millions en 2040, nous sommes loin des 21 millions de tonnes annoncées par RFF en 2025.

- **En matière de trafic voyageur**, les déplacements à longue distance représentent donc environ 1,3% des déplacements. »

Il est faux de dire que la grande vitesse est au service de l'intérêt général : 50% des utilisateurs le sont pour des raisons d'ordre professionnel et la population concernée ne dépasse guère 10% de l'ensemble des citoyens.

Plus les trains circulent vite, moins les infrastructures qui les accueillent ont de capacité. Des choix stratégiques intégrant les coûts et privilégiant pour cela la capacité à la vitesse s'imposent.

En matière de fret ferroviaire il est impératif d'adapter les infrastructures aux besoins futurs estimés de façon crédible.

Les raisons qui conduisent à la décision d'investissement public satisfont plus à des stratégies politiques, des fantasmes de dirigeants locaux à l'appui d'un hypothétique développement économique et aussi des lobbies de grands groupes du BTP qu'à la mise en place d'une offre calibrée, en harmonie avec une estimation raisonnable des besoins futurs.

- En Espagne, le trafic ferroviaire est organisé autour de 3 corridors (méditerranéen, central et atlantique). Les corridors central et méditerranéen « *vertébreraient* » 85% du PIB espagnol.

Il est impossible que le trafic transpyrénéen atlantique fasse jeu égal avec la méditerranée.

De plus, on a affecté au trafic de marchandises la capacité résiduelle du Y Basque après décompte du trafic voyageur. La ligne actuelle est capable d'absorber les prévisions de trafic.

L'autoroute ferroviaire est un choix très discutable et inadapté, elle gaspille de la place, de l'énergie, transporte peu de masse, nécessite un « recalibrage » des tunnels et coûte 40% plus cher que le combiné.

En France, le projet de LGV Bordeaux-Espagne induit des gains de temps dérisoires : 4 minutes entre Bordeaux et Hendaye. Pour les liaisons locales (Bayonne-San Sebastian), l'utilisation des voies existantes permet une liaison aussi rapide que la voie nouvelle pour les trains sans arrêt. Pour les liaisons internationales (Paris-Madrid) et régionales longue distance, le gain de temps permis par la LGV en Pays Basque pour une dizaine de trains par jour ne s'arrêtant pas au Pays Basque est marginal (étude CITEC).

Au delà de 3 heures de trajet, il n'y a pas captation significative de trafic sur l'avion. L'essentiel des gains de temps est obtenu grâce à la mise en service des projets espagnols. Le GPSO n'aura donc qu'une incidence très relative sur le trafic international transpyrénéen atlantique.

De plus, les aménagements des voies existantes réalisés ou en cours augmentent notablement leur capacité.

Enfin, sans augmenter le nombre de trains TER avec un taux de remplissage de 60% et en faisant circuler la version moyenne des nouveaux TER mis en circulation on pourrait faire circuler 8,5 fois plus de voyageurs.

- **Grâce à son positionnement à l'un des carrefours** du système maritime mondial, l'Espagne a pu développer des ports de gabarits internationaux aux fonctions nouvelles.

En décembre 2008, la flotte espagnole comptait 298 navires, la France 360.

72 % des importations et exportations de la France s'effectuent par le mode maritime.

Selon l'observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, pour l'année 2008, 53,2% du trafic marchandises s'effectue par voie maritime 55% par le corridor atlantique et 45% par le corridor méditerranéen.

Les conteneurs constituent le fer de lance des ports espagnols. Le transport maritime dispose en effet d'une capacité inégalée, un porte-conteneurs de 10 000 boîtes équivaut à la capacité de 5 000 camions.

Les trafics de véhicules neufs représentent une part importante des flux de cabotage espagnols. Plus de 82 % des véhicules fabriqués en Espagne sont exportés, vers plus de 90 pays.

Les autoroutes de la mer (9 sur la façade méditerranéenne et 4 sur la façade atlantique) constituent une réponse plus pertinente au report modal que les autoroutes ferroviaires car elles ne nécessitent aucune construction d'infrastructures et permettent d'acheminer les marchandises de manière massive et économe en énergie. Elles sont attractives pour le transporteur avec un coût inférieur de 6,7% à 18% par rapport à la route. La tonne-kilomètre (t-km) revient à 0,035 euro en mode routier et à 0,009 euro par voie maritime.

- **La capacité maximale** de l'Y basque et du réseau conventionnel aux normes est de 124 trains de fret à saturation. Côté français, la capacité de la ligne existante est de 264 à 320 en saturation.

Si le nouveau pont sur l'Adour est mis à 3 voies ou s'il est mis à 2 voies avec le pont actuel réhabilité pour accueillir le trafic vers St Jean Pied de Port et Pau ce sont 168 trains en circulation. Si le pont sur l'Adour est mis à 2 voies ce seront alors 264 trains qui circuleront.

Si la région réclame 80 TER, la fréquentation de la ligne sera alors de 263 trains. On s'approche ainsi de la saturation ce qui explique cette demande insensée de la part de la Région.

- **Dès le début du débat public**, RFF a attiré la suspicion en sous-estimant les coûts et en surestimant les trafics dans les études préliminaires. Les objections, les suggestions et les propositions diverses faites par les élus de terrain, la population, les ONG ont été traitées avec le plus grand mépris.

En 2009, une centaine de réunions dites « de concertation » ont été organisées mais elles sont restées de simples réunions d'information. Le projet de LGV Aquitaine a été élaboré

sans respecter la convention Aarhus signée par la France en 1998. Cette convention prévoit la participation du public à la prise de décisions ayant des incidences sur l'environnement. Face à la fronde des opposants, RFF a commandé une étude au cabinet de conseil Arenes. Le constat est sans concession : *« les acteurs locaux ont le sentiment d'avoir été floués, trompés par un débat « caution » où tout était joué d'avance. Au final ils se sont sentis méprisés, victimes des « manipulations » du maître d'ouvrage. »*

La voix citoyenne s'est exprimée dans des référendums populaires organisés dans les villes du tracé. Avec des taux de participation très proches de ceux des élections « officielles » les populations ont répondu « Non à la LGV » à 90,47% ! Une pétition contre la LGV recueille plus de 22 700 signatures.

12 000 personnes descendent dans la rue, à Bayonne en 2009, elles sont 15 000 en 2010 à Hendaye puis à Bayonne avec 130 tracteurs.

Ce rejet s'est manifesté aussi lors des différentes « consultations du public » organisées par RFF : plus de 87% des personnes interrogées étaient opposées au projet.

- **5,7 milliards pour Bordeaux-Toulouse, 7,8 milliards pour la Bordeaux-Espagne** (valeurs 2010). Des coûts qui ne cessent d'évoluer. Ainsi entre 1997 et 2009, la LGV Tours Bordeaux a vu son coût multiplié par 2,8 !

En finançant de tels projets les collectivités territoriales s'endettent durablement. Pour la seule LGV Tours-Bordeaux, la part de la Région Aquitaine est de 306 millions d'Euros (valeur 2009) celle du conseil général des Pyrénées atlantiques de 80 millions d'euros et l'ACBA de 25 millions d'euros.

Pour un habitant du Pays basque Il en coûtera au minimum 4 880 Euros par foyer fiscal, dont 2 690 Euros d'intérêts.

Une étude réalisée par le Cercle des transports sur le poids budgétaire du transport préconise de *« différencier tous les investissements de développement du réseau ferré national qui ne sont pas déjà engagés façon irréversible »*. La conclusion est sans appel :

« Si rien n'est fait pour limiter cette « dérive déficitaire », c'est à l'horizon 2030 un montant cumulé de 130 milliards d'euros supplémentaires qui alourdirait le montant de la dette publique ou nécessiterait autant de prélèvements fiscaux supplémentaires »

L'Etat a recours à des subterfuges de type PPP (Partenariat Public Privé), des montages hautement toxiques aux conséquences financières imprévisibles dénoncées par la Cour des comptes en 2008 : *« les PPP des surcoûts très importants pour l'État »*.

L'État, RFF et les collectivités locales, co-financeurs, ne perçoivent aucune redevance (les péages ferroviaires). Le partenaire privé récupère sans aucun risque 100% des produits de la concession. *« On nationalise les coûts et on privatise les recettes... »*

Le 31 Janvier 2007 le débat public sur le projet de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, concluait:

« Certains acteurs ont souligné les incertitudes sur les prévisions de trafic ferroviaire de marchandises, en particulier sur le service d'autoroute ferroviaire. Cette position s'est retrouvée renforcée par l'expertise complémentaire indépendante qui a préconisé une démarche prudente et pragmatique. Certains en concluent à l'inutilité du projet de doublement du nombre de voies en Aquitaine... »

Six ans après, cette enquête nous démontre combien « certains » avaient raison !

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, reprenant les hypothèses de RFF a reculé très « diplomatiquement » de 10 à 15 ans l'échéance de la saturation des voies existantes suite à la crise de l'automne 2008. Il s'agit en fait d'un désaveu des prévisions et cela malgré des chiffres « optimistes » maintenus au niveau de la croissance attendue. La crise sans précédent que subissent l'Espagne et l'Europe n'a pas encore donné lieu à une réévaluation de la part du CGEDD. Quelles en seront les conclusions ?

L'absence d'investigations sur la situation de la péninsule Ibérique de la part de RFF en dit long sur sa volonté d'occulter la réalité pour mener à bien son projet. Pourtant la « bulle ferroviaire » espagnole, qui gonfle de manière incontrôlée, sera certes moins conséquente (seulement 82 milliards d'€ investis) que la bulle immobilière, mais devrait alerter les pouvoirs publics en France afin de mieux utiliser les infrastructures existantes largement suffisantes à assurer le développement attendu et raisonnablement prévisible du trafic.

Le dernier rapport de la Cour des Comptes met à nouveau en garde les pouvoirs publics en ces termes :

« La Cour a montré dans plusieurs rapports, par exemple sur le réseau ferroviaire en 2008, que la rentabilité socio-économique de beaucoup d'infrastructures s'avère a posteriori nettement inférieure aux estimations a priori.

Pour les investissements publics à venir, il serait donc souhaitable qu'une instance puisse définir les méthodes d'évaluation et veiller à une contre-expertise des principaux projets indépendante des maîtres d'ouvrage.

Par ailleurs, l'absence de hiérarchisation des projets a conduit la Cour, dans une communication de 2011 sur l'impact budgétaire et fiscal du Grenelle de l'environnement, à recommander de procéder à des arbitrages tenant compte de la situation des finances publiques. Elle s'est plus particulièrement interrogée sur l'ampleur des créations, envisagées dans le schéma national des infrastructures de transport, de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse qui ne sont pas budgétairement soutenables et dont ni la rentabilité financière, ni la rentabilité socio-économique, ni l'intérêt environnemental ne sont établis. Elle a rappelé qu'il était nécessaire d'accorder la priorité à la modernisation et à l'entretien du réseau ferroviaire existant. »

Comment déclarer d'utilité publique un projet qui ne satisfait pas l'intérêt général ?

Cette enquête met en lumière la principale faiblesse du projet GPSO : **son inutilité.**

Un abandon sur ces études s'impose sans délai