

GPSO : COMMENT DÉCLARER D'UTILITÉ PUBLIQUE UN PROJET QUI NE L'EST PAS ?



IL FAUT D'ABORD JUSTIFIER LE PROJET PAR UNE EXIGENCE:

▶ UN GAIN DE TEMPS



▶ UNE LIGNE SATURÉE



Gagner du temps

- **Bordeaux-Mont de Marsan : 35 mn. Gain de temps : 55 mn.**

Référence utilisée par RFF: 1H30 avec 6 arrêts intermédiaires.
Avec la LGV : gare à 17km de Mont de Marsan
pas arrêts intermédiaires.

- ▶ Le gain de temps sera nettement inférieur à celui annoncé.

LIGNE 40 Horaires du 13 décembre 2015 au 02 juillet 2016
BORDEAUX > MORCENX > MONT DE MARSAN

Mont de Marsan - Bordeaux
Ligne Ter certifiée

ter aquitaine
Ma Région, mon train et moi

PENSEZ À VOUS REPORTER AUX RENVOIS

BORDEAUX > MORCENX > MONT DE MARSAN

Mise à jour 11 DÉC 15

	3	TER 866005	TER 866013	TER 867213	TER 867215	TER 866017	TER 867219	TER 866021	TER 867225	TER 866025	TER 867229	TER 866031	TER 867233	TER 866035	TER 866035	TER 857237	TER 866091	TER 866043	2
BORDEAUX ST JEAN		06:23	06:45	07:47	08:56	09:47	10:56	12:51	12:56	14:45	15:58	16:45	17:30	17:30	18:47			21:58	
PESSAC		06:30	06:52	07:55	09:06	09:53	11:06	12:58	13:06	14:51	16:05	16:52	17:37	17:37	18:54			22:05	
BIGANOS FACTURE		06:49	07:09	08:12	09:24	10:11	11:24	13:16	13:25	15:08	16:25	17:10	17:54	-	19:12			22:25	
YCHOUX		07:13	07:26	-	09:43	-	11:43	-	13:43	-	16:42	17:27	18:12	18:12	19:29			22:43	
LABOUHEYRE		07:22	07:35	-	09:51	-	11:51	-	13:51	-	16:51	17:36	18:21	18:21	19:38			22:51	
MORCENX	06:50	07:36	07:46	08:43	10:03	10:43	12:03	13:48	14:03	15:39	17:03	17:47	18:34	18:34	19:50	19:59	23:03		
ARENGOSSE	06:57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:06	-		
YGOS	07:04	07:47	-	10:14	-	12:14	-	14:14	-	17:14	-	18:46	18:46	-	20:13	23:14			
ST MARTIN D'ONEY	07:10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:19	-			
MONT DE MARSAN	07:19	07:59	-	10:26	-	12:27	-	14:27	-	17:26	-	18:59	18:59	-	20:28	23:27			

Cette fiche horaires est régulièrement mise à jour sur aquitaine.ter.sncf.com

▶ **MAIS CELA LES PROMOTEURS DU PROJET NE LE DISENT PAS !**

Saturer la ligne en comptant les trains 2 fois



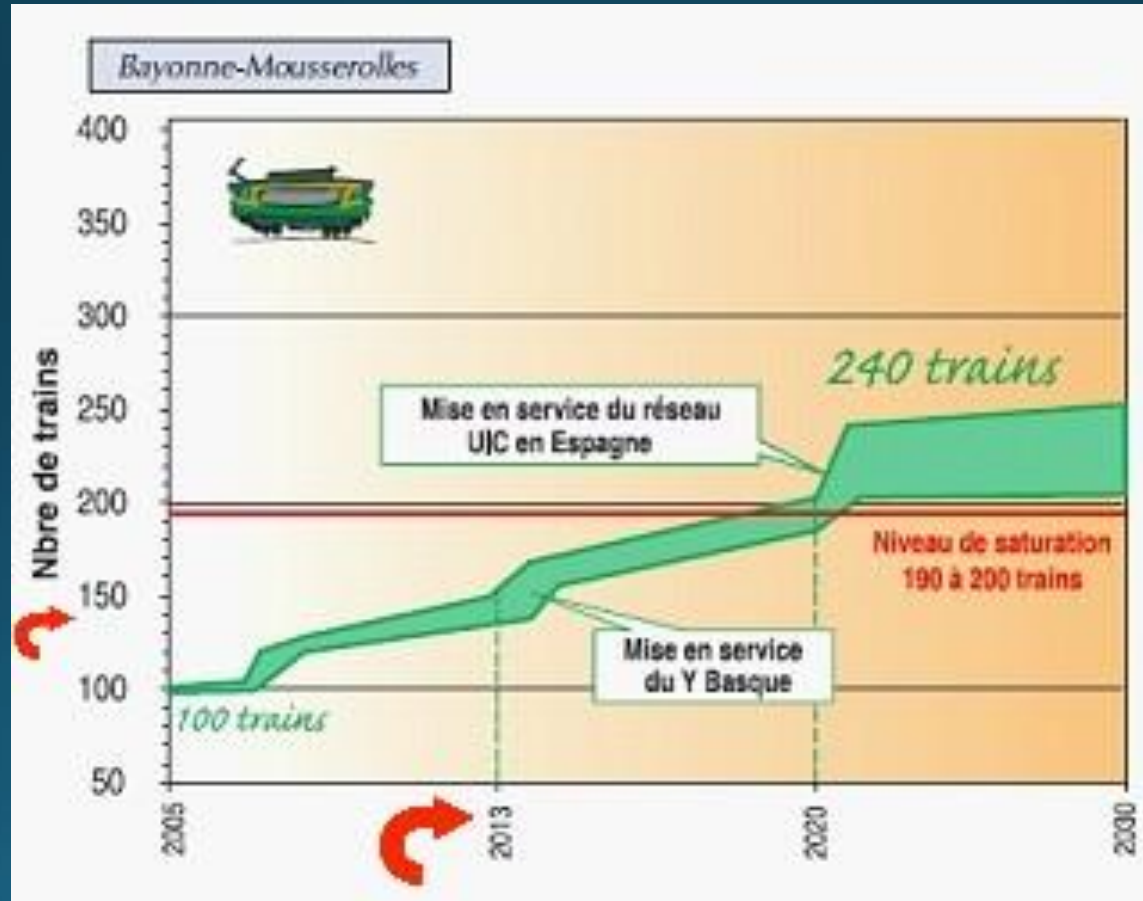
Un train arrive = **1 TRAIN**



Il repart = **2 TRAINS !**

Saturer la ligne par des prévisions « optimistes »

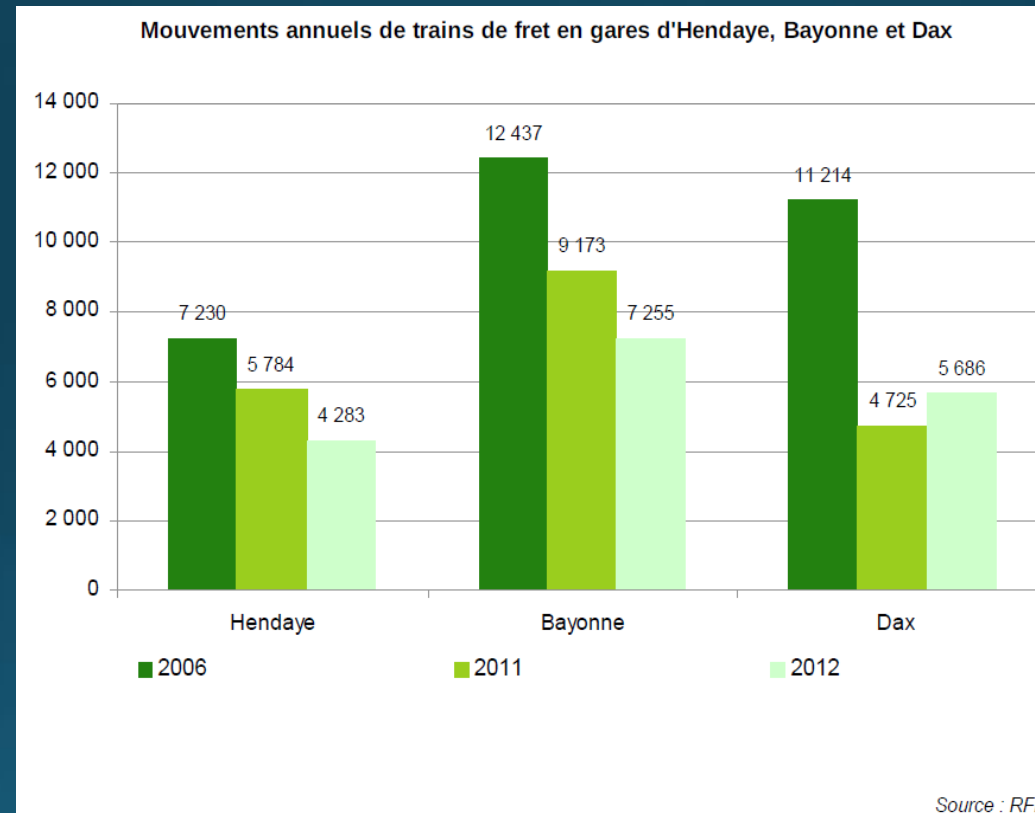
- ▶ **150 trains/jr** devaient circuler **en 2013**, 2 sens confondus
- ▶ **67 trains/jr** circulent **en 2016**, 2 sens confondus !



Extrait Débat public 2006

Affirmer une saturation proche en niant les tendances constatées

► Entre 2006 et 2012, le nombre de mouvements de trains de fret s'effondre à Dax, à Bayonne, à Hendaye et côté espagnol.



► Ces évolutions tendanciennes ne figurent pas dans le dossier

Affirmer une saturation proche en niant la réalité

- Selon RFF, les LGV concourent à diminuer le trafic des marchandises par PL sur la route.
- Depuis 2010 la LGV Perpignan-Barcelone est opérationnelle.
 - ▶ Nombre de PL augmente au Perthus
 - ▶ Il diminue à Bariatou sans LGV ni autoroute ferroviaire !

Tableau 3 : évolution des flux de poids lourds et de marchandises entre 2010 et 2014

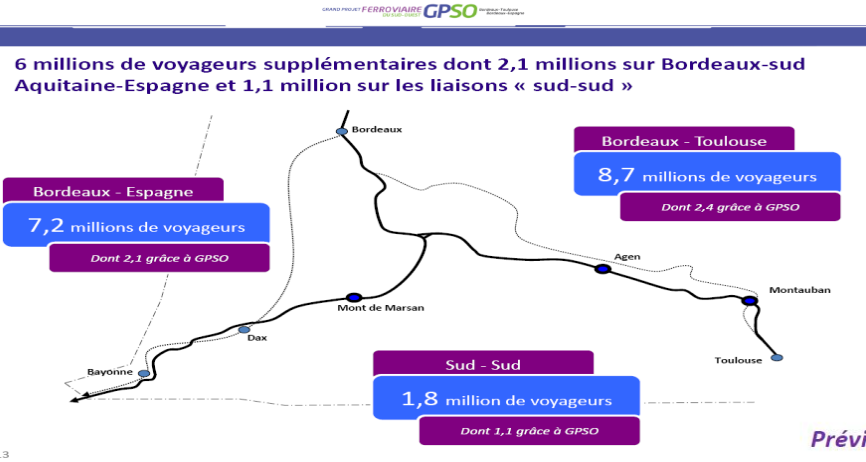
	Nombre de poids lourds (en milliers)			Tonnage (en millions de tonnes)		
	Transit	Échange	Total	Transit	Échange	Total
Bariatou	- 5,4	- 4,4	- 4,8	- 4,1	- 1,0	- 2,5
Le Perthus	25,2	- 5,0	9,5	18,8	0,7	10,7

Source : TRM-UE, Modex-calculs SOeS, enquête Transit 2010

IL FAUT ENSUITE MAJORER LES PRÉVISIONS DE TRAFIC



Les prévisions de trafic de RFF sont extrêmement variables...



Présentation Pont du Casse 10 octobre 2012 par RFF (Mr. Bayle) :
17,7 millions de voyageurs dont 5,7 millions grâce à GPSO

10/10/2012
5,7 millions

Gains de voyageurs grâce à GPSO

Prévisions de trafic voyageurs

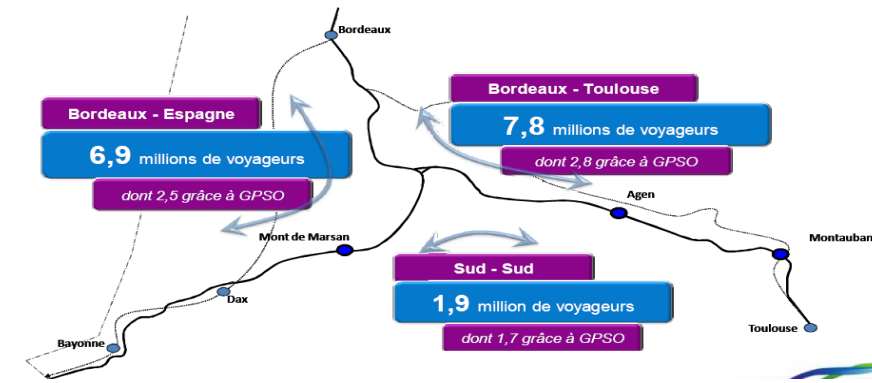
Trafic (Millions de voyageurs / an)	2024	2027	2032
Trafic voyageurs ferroviaires en référence (sans GPSO)	45,1	46,7	49,3
Nouveaux usagers du train	6,1	8,7	10,5
dont AFNT	2,9	3,1	3,4
AFSB	0,4	0,4	0,4
Ligne nouvelle	2,8	5,2	6,7
dont report de la route	3,9	6,0	6,8
report de l'aérien	0,9	1,3	1,7
induits	1,3	1,4	2,0
Trafic voyageurs avec GPSO	51,2	55,4	59,8

- + 8,7 millions de voyageurs en 2027
 - 5,2 millions dans les TaGV
 - 3,5 millions dans les TER

Juin 2014

8,7 millions

près de 17 millions de voyageurs fréquenteront les lignes nouvelles



Présentation 27 jours plus tard à Saint Sébastien 7 novembre 2012 (Mr. E. Picher) :
16,6 millions de voyageurs dont 7 millions grâce à GPSO

27 jours après
7 millions

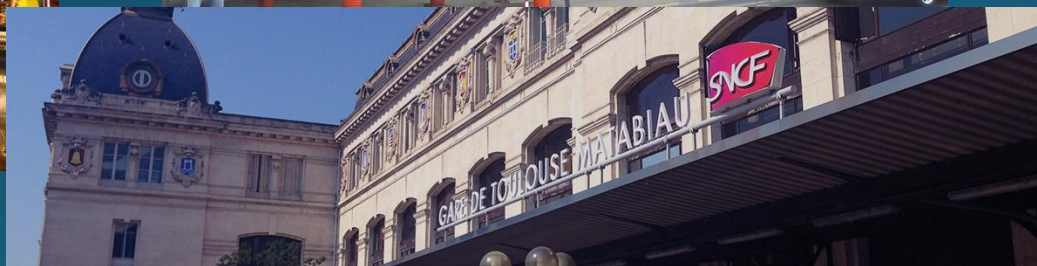
Elles l'ont toujours été...

En millions de voyageurs	Trafic prévu	Trafic réel	Ecart
LN1 (Sud Est)	14,7	15,8	+7,5%
LN2 (Atlantique)	30,3	26,7	-12%
LN3 (Nord)	38,7	19,2	-50,4%
Interconnexion I de F	25,3	16,6	-34%
LN4 (Rhône Alpes)	19,3	18,6	-3,6%
LN5 (Méditerranée)	21,7	19,2	-11,5%
LGV Est 1ère phase	11,5	12	+4,3%

Source : Bilans LOTI

► En période de croisière, l'écart moyen entre réalisation et prévision est de **-26%**.

IL FAUT ENSUITE PROPOSER DE NOMBREUSES DESSERTES



Pour les dessertes, RFF propose, SNCF Mobilité dispose...

► 8 TGV A/R par jour pour Bilbao et Barcelone en 2027, alors que le seul TGV direct Toulouse-Barcelone est devenu saisonnier car « *peu de voyageurs intéressés* » (SNCF).



► 10 TGV AR par jour et 3 TERGV AR pour Mont de Marsan (agglomération de 53 000 hab.) 16 TGV AR par jour et 3 TERGV AR pour Dax. (agglomération de 57 000 hab.)

Selon RFF, ces dessertes « *n'engagent pas les transporteurs* »

IL FAUT REJETER TOUTE RÉNOVATION DU RÉSEAU EXISTANT COMME ALTERNATIVE



Il est donc inutile d'étudier de véritable alternative au projet avant l'enquête publique

- Pour Paris-Toulouse, une alternative par la POLLT (Paris-Orléans-La souterraine-Limoges-Toulouse) a été étudiée mais après l'enquête publique.



- Pour Bordeaux-Dax aucune étude n'a été réalisée.

Affirmer qu'une rénovation de ligne revient plus cher qu'une ligne nouvelle

- C'est ce qu'a dit **RFF à la commission d'enquête.**



- En 2006, dans un document de travail remis au Conseil des élus du Pays basque» RFF estime :
 - ▶ ***l'aménagement de la ligne actuelle*** (220 km/h sur Bordeaux-Dax et 160km/h sur Dax-Bayonne et mise à 4 voies sur les sections saturées à **2,3 milliards d'€.**
 - ▶ ***la réalisation d'une ligne nouvelle de 3,2 à 4,2 milliards d'€*** selon les options.

IL FAUT FAIRE MIROITER DES RETOMBÉES MIRIFIQUES POUR LES RÉGIONS ET LES VILLES DESSERVIES



► MÊME SI LES ÉTUDES UNIVERSITAIRES DISENT LE CONTRAIRE !

IL FAUT A TOUT PRIX PRÉSENTER UN BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE POSITIF



Qu'est-ce qu'un bilan socio-économique ?

Il consiste à évaluer l'intérêt d'un projet pour la collectivité au travers des avantages et des inconvénients qu'il génère.



Ce bilan se juge sur la VAN (Valeur Actualisée Nette). C'est la somme des avantages et des inconvénients du projet actualisé selon leur année d'apparition.

► Si la VAN est positive : le projet présente plus d'avantages pour la collectivité que d'inconvénients.

Rendre « rentable » un projet qui ne l'est pas !

Le projet est annoncé avec une VAN positive de 4Md€
(avec COFP)

Comment ont-ils fait ?
Nous vous l'expliquerons...

Voilà le « vrai » bilan socio-économique

LA VAN avec COFP
N'EST PAS
POSITIVE + 4Md€



MAIS NÉGATIVE :
- 3,2Md€ / -4,6Md€



IL NE FAUT SURTOUT PAS PARLER DU FINANCEMENT

- Le coût annoncé de l'investissement est de 9,6Md€ (valeur juin 2011).



- **ET SURTOUT** : les modalités de financement n'ont pas été fixées.

ENSUITE IL FAUT QUE LE GOUVERNEMENT SIGNE LA D.U.P



Mais d'abord il lui faut oublier les conclusions...

- Des Assises du ferroviaire
- Du rapport Mariton
- Des rapports qu'il a commandés :



► Rapport Bianco



► Rapport Mobilité 21



► Rapport Auxiette

► TOUS PRÉCONISENT L'ARRÊT DU « TOUT LGV »

Puis faire l'impasse sur le rapport de la Cour des comptes sur la grande vitesse ferroviaire

Cour des comptes 

ENTITÉS ET POLITIQUES PUBLIQUES

LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Un modèle porté au-delà de sa pertinence

Rapport public trimestriel

Janvier 2014

 Institut National de la Documentation Française



Oublier les engagements de J.M. Ayrault et de F. Cuvillier



Le 9 juillet 2013 , Jean-Marc Ayrault reprenait à son compte les préconisations du rapport **Mobilité 21**.



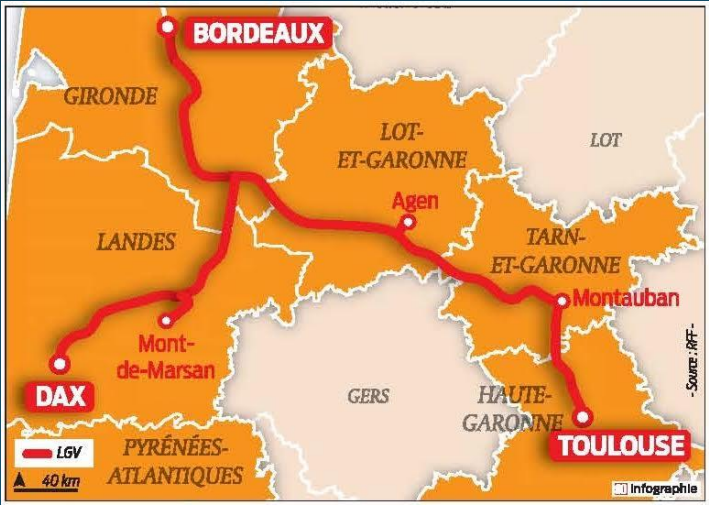
*« Seul le "tout TGV" est abandonné, c'est-à-dire les annonces de chantiers pharaoniques au mépris des besoins des autres territoires. »
(Le Monde 12/07/2013)*

Et les déclarations de Manuel Valls...



Il a qualifié d' « *erreur* » le « *tout-TGV* »
« *Le choix des majorités précédentes a été au développement à tout crin de nouvelles lignes. La priorité doit changer. Il s'agit de concentrer les moyens humains et financiers sur les lignes les plus empruntées, sur les transports du quotidien* » (15/07/2015 au siège SNCF)

Ne pas tenir compte de l'avis négatif de l'enquête d'utilité publique



Céder au lobbyisme incessant de quelques « grands élus »...



Elus aquitains au ministère des transports



Les couloirs du pouvoir



Déclarations à la presse



Réunion à Matignon

Et d'un ministre « landais partie prenante » en place...



« Je crois que le rapport d'enquête publique était manifestement imprégné de l'air du temps »

("Sud Ouest" 04/06/2016)

Se prévaloir de l'avis du Conseil d'Etat en refusant de le rendre public



Enfin où sont ?

► La transparence

► La cohérence



► L'écoute des citoyens



Que reste-il de ses engagements ?



« Tout doit être fait pour que, sur chaque grand projet, tous les points de vue soient considérés, que toutes les alternatives soient posées, que tous les enjeux soient pris en compte »

« Nous devons explorer aussi de nouveaux modes d'association des citoyens aux décisions qui les concernent, de nouvelles façons de communiquer, d'expliquer, d'entendre, de dialoguer. »

« Un mauvais projet doit être arrêté rapidement... »

(François Hollande France Inter 06/01/2015)

La voix des citoyens n'étant plus écoutée, il ne reste plus que les recours en Conseil d'Etat



POUR QUE LE PROJET GPSO SOIT DÉFINITIVEMENT ABANDONNÉ !

Lobby LGV, le gouffre à fric des français



**STOP AU
GASPILLAGE
DES ELUS !**

**NON AUX 10
MILLIARDS
POUR UNE LGV
INUTILE**

Alternative LGV Midi-Pyrénées Tel 05 63 95 95 30

