

Le 3 Mars 2016 Mr Le Secrétaire d'Etat aux transports était sollicité pour la transmission des évaluations ex-post des infrastructures de transport dites « Pau-Langon » (autoroute A65 inaugurée le 16 /12/2010) et la liaison ferroviaire dite Perpignan Figueras (inaugurée par le Ministre Thierry Mariani le 27 /01/2011)

L'art 1511-6 du code des transports (LOTI) prévoit : « un bilan des résultats économique et sociaux des infrastructures de transport est établi au plus tard 5 ans après leur mise en service lorsqu'ils sont réalisés avec le concours de financements publics. Ce bilan est rendu public. »

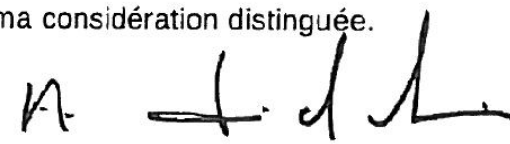
Art 1511-8 : *Le bilan dont le projet est soumis à l'évaluation... est établi au moins 3 ans et au plus tard 5 ans après la mise en service ...*

Réponse du Secrétaire d'Etat en date du 9 Août 2016:

En 2015 :34 convois de marchandises par semaine et 70 de passagers,

Concernant la ligne à grande vitesse (LGV) Perpignan-Figueras, en raison du nouveau calendrier de réalisation de la LGV Barcelone-Figueras décidé par l'Espagne, la mise en service de la section internationale s'est déroulée en deux étapes : une mise en service partielle en décembre 2010 et une mise en service définitive en janvier 2013. Dès lors, le bilan LOTI sera mis à disposition d'ici 2018 au plus tard, ce qui permettra de disposer du recul nécessaire pour conduire un tel exercice.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.


Alain VIDALIES

| Tráficos previstos originalmente en la LAV mixta internacional Figueres-Perpignan ^[11] | | | |
|---|---------------------------------|-----------------------------|------------------------|
| año | trenes de viaj/Dia prev real | Mercantes /Dia prev real | Toneladas /año |
| 2009 | 34 | 24 | (3.9 mills de ts/año) |
| 2014 | 42 | 39 | |
| | 6 | 3 | |
| 2019 | 50 | 54 | (8.8 mills de ts/año) |
| 2049 | 80 | 115 | (18.6 mills de ts/año) |

Rapport financier semestriel SNCF Réseau au 30-06-2016

En 2004, un contrat de concession a été attribué à la société TP Ferro (détenue par Eiffage et Dragados) dont l'objet était la construction et l'exploitation d'une ligne à grande vitesse internationale, à trafic mixte (passagers et fret), d'une longueur de 44 km, entre Perpignan et Figueras. Suite à un trafic réel très inférieur aux prévisions (15 % du trafic passagers prévu et 8 % du trafic fret), la société concessionnaire a été placée en redressement judiciaire. La liquidation de la société devrait être prononcée à l'automne.

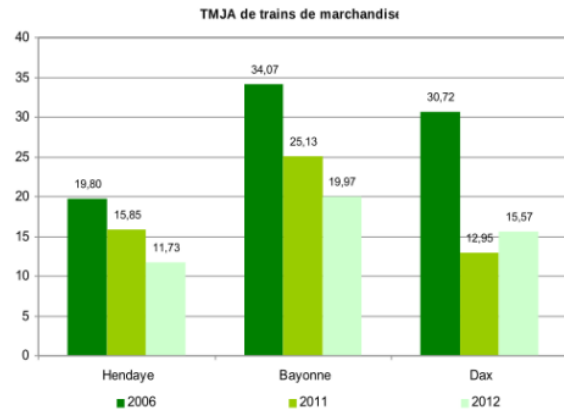
M. Criqui (DREAL) « Il y a un intérêt à observer ce qui se passe côté Méditerranée... Ce qui se passe côté Méditerranéen peut être un éclairage sur notre futur. »

C'est à partir du trafic de transit que s'opère le transfert modal sur le rail

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 |
| Biriatou | - 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 |
| Pyrénées | 10,4 | - 4,7 | 2,2 | 7,8 | - 0,3 | 3,8 |

3.1.2 - Trafic moyen journalier annuel des trains de marchandises (TMJA)



Entre 2006 et 2012, le TMJA de trains de fret a diminué :
 - de 40,7% à Hendaye ;
 - de 41,4% à Bayonne ;
 - de 49,3% à Dax.

Entre 2011 et 2012, le TMJA de trains de fret a diminué :
 - de 26% à Hendaye ;
 - de 20,5% à Bayonne.
 Et a augmenté de 20,2% à Dax.

Soit 8 040 PL/j à Biriatou & 8 860 au Perthus en 2014 (le trafic de transit est 35% plus élevé au Perthus qu'à Biriatou)

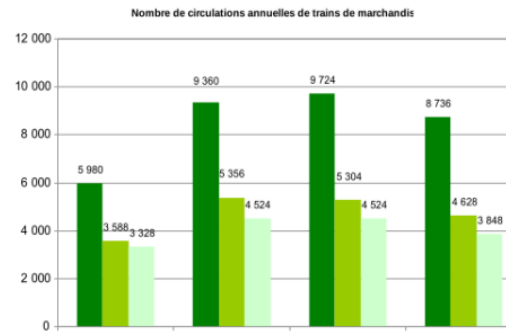
Le Perthus dispose d'une ligne à grande vitesse mixte Figueras Perpignan en dépôt de bilan ainsi que d'une autoroute ferroviaire (Le Boulou-Bettembourg) mise en service en Septembre 2007 et assurant 4 A/R journaliers après 8 ans d'exploitation.

Source : RFF

Observatoire:

Alimentation des réflexions sur les prévisions de trafics transfrontaliers sur la côte Atlantique et sur les perspectives de saturation des voies ferrées actuelles.

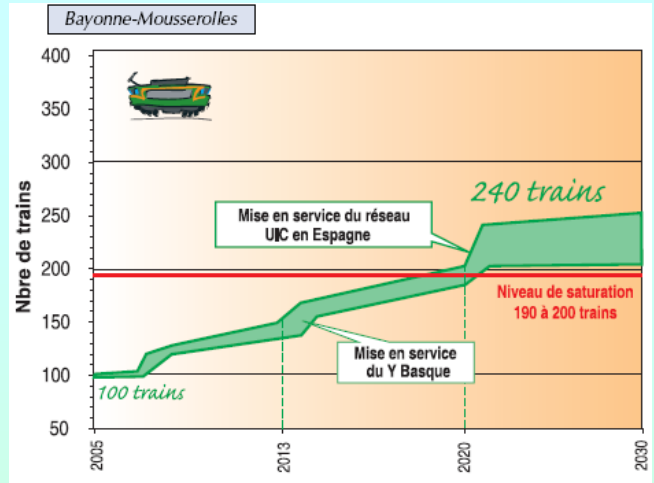
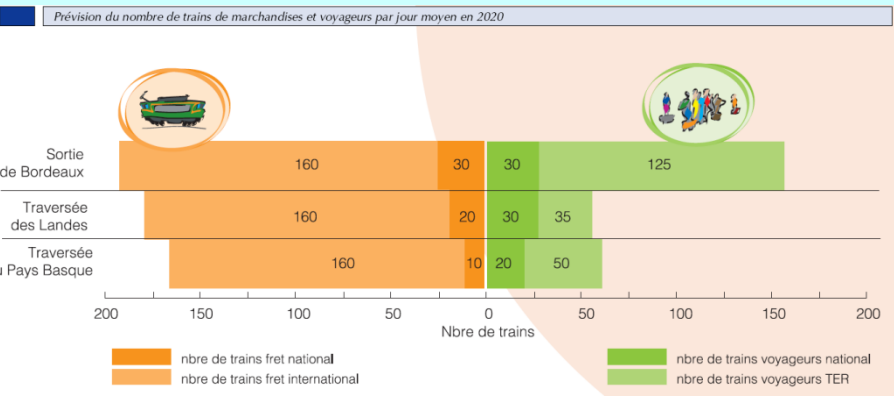
3.3.1 - Nombre de circulations annuelles de trains de marchandises



Entre 2006 et 2012, le nombre de circulations de trains de fret a diminué :
 - de 44,3% à Vitoria ;
 - de 51,7% à Tolosa ;
 - de 53,5% à San Sebastian ;
 - de 55,9% à Irun.

Entre 2011 et 2012, le nombre de circulations de trains de fret a diminué :
 - de 7,2% à Vitoria ;
 - de 15,5% à Tolosa ;
 - de 14,7% à San Sebastian ;
 - de 16,9% à Irun.

Eztabaida publikoa 2006an Evolution capacité Déb Pub/Enq Pub



« Malgré des aménagements prévus avant 2020, la ligne existante ne pourra pas faire face à cette augmentation de trafic. »

Capacité de la ligne ferroviaire Bayonne –Hendaye -Septembre 2009-

Citec Ingénieurs Conseils SA

Ainsi, en ne tenant compte que du 80% des sillons tracés, **la capacité utile à long terme est de 240 sillons fret par jour (2 sens confondus)**

En tenant compte des trains voyageurs la capacité totale de la ligne est de **322 trains par jour**

Les dernières prévisions publiées par RFF tablent sur un besoin de 90 allers-retours soit 180 sillons de fret par jour en 2050 entre Bordeaux et Dax

H/ Ch.3.4.6.6 p.79 Enq pub

RFF a tenu compte d'aménagements du réseau permettant d'optimiser encore plus la capacité de cette section. On considère ainsi que la section entre Bayonne et la bifurcation de Mousserolles atteindra sa limite de capacité pour un nombre maximum de sillons estimé à **280** avec l'ensemble des aménagements réalisés. On peut également considérer que la limite capacitaire se situe entre 250 et 280 sillons selon l'enchaînement de ces aménagements dans le temps. Compte tenu de sa configuration, la capacité du réseau ferré est supérieure sur les autres sections (hors contraintes liées à la réalisation des travaux).

Sur Bordeaux –Bayonne:
 Scénario d'aménagement de la ligne existante avec relèvement de la vitesse (1B) : gain de temps **0h17'**
 Scénario de ligne nouvelle par l'est (3A&B) gain de temps **0h 21'**

Un Projet « rentable »

Indicateurs synthétiques (Source : MVA)

| Indicateurs | CE2011/2011 € | CE2013/2013 € |
|---------------|---------------|---------------|
| VAN sans COFP | 4,0 Md€ | 4,2 Md€ |
| VAN avec COFP | 0,4 Md€ | 0,6 Md€ |

l'investissement (13,3 milliards d'euros, dont 4,3 Md€ de valeur résiduelle considérée selon la méthode comptable en fin de période de calcul) ;

VARIANTES /CGI:

Prévisions SNCF mobilités (-1million de passagers)

Hypothèses de dessertes ajustées :

Politique tarifaire des autoroutes au-delà de 2034

Augmentation de 30 points de la part de financement public

Périmètre de l'évaluation (national au lieu de européen)

Changement de TVA (non pris en compte)

Evaluation selon méthode Quinet vs De Robien

7.3.1.2 Bilan des acteurs

La décomposition du bilan par acteur montre un avantage accordé surtout aux usagers du ferroviaire.

Bilan par acteur (Source : MVA)

| Acteurs | VAN (Md€) |
|----------------------------------|-----------|
| Passagers ferroviaires | 13,2 |
| Chargeurs | 0,5 |
| Acteurs du transport ferroviaire | 4,0 |
| Autres acteurs du transport | -1,1 |
| Puissance publique | -2,7 |
| Tiers | 3,4 |
| Investissement | -13,3 |
| Collectivité | 4,0 |

impact de -2,1 Mds € sur la VAN

impact de -1,2 Mds € sur la VAN

impact de -1,4 Mds € sur la VAN

impact de -0,6Mds € sur la VAN

impact de -0,8 Mds € sur la VAN

impact de -0,5 Mds € sur la VAN

impact de -2,4 à -3,5 Mds € sur la VAN

QUI va payer ?

Alain Rousset a donné son accord, en juillet dernier, pour « **la mise au point d'une convention d'initialisation d'un montant de 45 M€, pour la poursuite des études et l'engagement des acquisitions foncières** » du projet de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. (coup de canif dans l'accord avec EELV)

Un communiqué de presse d'Alain Vidalies précisait que « **L'Etat et les collectivités locales présentes lors de cette réunion participeront à hauteur de 50 /50 au financement de cette convention** »

Architecture « innovante »

La LGV Tours-Bordeaux est la première à bénéficier d'un financement « innovant » faisant appel aux collectivités locales et l'Etat aux côtés de l'actionnariat privé. Ce mariage de raison s'est rapidement révélé chaotique.

Pour ne pas retomber dans les mêmes travers, Alain Vidalies proposait un plan de financement d'un nouveau genre , très « avant-gardiste » : le partenariat public-public.

Les fonds publics français, nourris d'un prêt sur 4 générations (100 ans), seraient complétés par des fonds issus de la République démocratique de Chine ou du Qatar!

Les effets de l'emprunt très long terme: le supplément d'intérêt restant à payer (4 139 029 147 €) viennent en diminution de la VAN

| | | |
|-------------------------------|----------------------|------------------------|
| % Int : annuité | 1% : 210 453 914 | 1%/50 ans: 338 127 240 |
| Int sur 100 ans | 7 745 391 733 | |
| Int réglés à 50 ans | 4 986 660 569 | 3 606 362 586 |
| Cap remboursé /50ans | 5 535 296 431 | 13 300 000 000 |
| Rest à payer à 50 ans cap+int | 8 270 058 294 | 16 906 736 2 586 |
| I | + 2 758 731 164 | |
| Total | = 11 028 789 458 | |

Le financement se ferait à 3 niveaux:

1 : National

2 : Régional

3 : Communautaire (le département ayant perdu sa compétence générale avec la loi NOTRe)

EPCI Pays Basque 2ème collectivité de la Nelle Aquitaine

Le secrétaire d'Etat aux Transports pour sa part, plaide aussi pour une hausse d'un ou deux centimes par litre de carburant de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), bien que trois camions sur quatre immatriculés à l'étranger et circulant en France ne s'approvisionnent pas dans nos stations.

La règle d'or L'article L. 2111-10-1 (P25 &s.)

Ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau. En cas de dépassement du niveau plafond de ce ratio qui ne peut excéder **18**, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

Dans les faits, pour les éventuels projets de développement dont l'Autorité aurait à connaître dans les prochaines années, il est peu probable qu'une contre-expertise de la participation financière de SNCF Réseau

s'impose. Comme elle l'a indiqué dans son avis du 18 novembre 2015 et sous réserve des détails du mode de calcul des éléments du ratio devant être précisés dans le décret, le ratio plafond entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau fixé à 18 par la loi apparaît d'ores et déjà significativement dépassé en 2015 (**19**) comme en 2016 (**22**).

"la France souffre d'une vision stratégique", des sénateurs de gauche comme de droite ont dénoncé quelques décisions prises aujourd'hui par un exécutif, déconnecté de la réalité du terrain et préconisent notamment de geler pendant 15 ans toute nouvelle LGV

Evolution de la dette du système ferroviaire

| En M€ | 31/12/2015 | 31/12/2014 | 31/12/2013 | 31/12/2012 | 31/12/2011 |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| RFF/ SNCF Réseau | 42 178 | 39 589 | 36 526 | 33 627 | 30 292 |
| SNCF / SNCF Mobilités | 7 772 | 7 405 | 7 383 | 7 347 | 8 329 |
| TOTAL | 49 950 | 46 994 | 43 909 | 40 974 | 38 621 |
| Variations N/N-1 | 2 956 | 3 085 | 2 935 | 2 353 | |

Source : Rapports financiers de SNCF Mobilités et SNCF Réseau pour 2015

Déclaration de Mr Vidalies sur le financement SNCF Réseau devant les sénateurs le 5 octobre 2016.

"On ne fait plus financer par Réseau (...) la construction de lignes nouvelles"

"Le dispositif envisagé par le gouvernement exclura toute participation de SNCF Réseau dans les projets de lignes nouvelles en tracé neuf »

Quid des LGV en gestation ? *"Soit on trouvera une autre solution, soit ça ne se fera pas",*

"En clair, ce n'est pas Réseau qui va financer GPSO",

"On ne peut pas aggraver la situation de Réseau... Il faut... mettre en place "au plus vite" la règle d'or pour remédier à cette situation "préoccupante"

"Nous avons soumis le décret au Conseil d'État (qui) a estimé la semaine dernière qu'il ne pouvait pas statuer avant d'avoir saisi l'Arafer", "ce qui va reporter forcément la publication du décret

Afin de garantir la pleine effectivité du dispositif de contrôle du respect de la trajectoire financière du système ferroviaire prévu par la loi, le décret explicitant la « règle d'or » en matière d'investissements ferroviaires doit être publié au plus vite. (P27 du rapport Oct 2016)

L'ensemble des espaces consommés pour les travaux est estimé dans le dossier à 4 830 ha, essentiellement sylvicoles (2 700 ha) et agricoles (1 240 ha), et 395 propriétés bâties, dont 31,4 ha pour les aménagements des lignes existantes. Les terrassements prévus correspondent à un besoin total de 41 millions de m3 de matériaux de remblai, ce qui apparaît considérable. Les déblais représentent 24 millions de m3, dont seuls 11 millions seront réutilisables : **30 millions de m3 devront donc être apportés sur le chantier**, soit à partir de carrières ou sites d'extraction locaux, soit par importation, **la région étant déjà déficitaire en matériaux**. Sur la base d'un tombereau de 10,4 m3 cela suppose **5 192 millions de rotations**. sur la durée du chantier soit **2360 rotations par jour** compte non tenu des camions de ferrailage et de béton

Pour ce projet de LGV:

justifié par : une saturation de la ligne existante non avérée

Des gains de temps de temps insignifiants

dont la rentabilité socio économique s'avère catastrophique

dont l'enquête d'utilité publique a émis un avis défavorable (pour la première fois pour des projets de cette sorte)

dont les modalités de financement inconnues à ce jour pourraient s'avérer ruineuses pour les générations à venir

PAS 1 Euro !

PAS 1Eusko !

OUI à une participation volontaire au recours auprès du Conseil d'Etat !

NON AUX Grands Projets Inutiles et Imposés



MILLESKER

ETORTZEAGATIK!