

Madame Elisabeth Borne
Ministre auprès du Ministre d'Etat
Ministre de la Transition Ecologique et
solidaire, chargée des transports
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint Germain
75007 PARIS

Mont de Marsan, le 26 février 2018

Objet : **LETTRE OUVERTE**

Projet de LGV au sud de BORDEAUX.

Réponse à la « motion des Landes » portée par des élus Landais

Madame la Ministre,

Vous avez été récemment destinataire d'une motion des Landes (PJ), signée par des élus Landais demandant l'inscription prioritaire de la construction de la LGV BORDEAUX/DAX/ESPAGNE dans la loi d'orientation des mobilités 2018.

Les associations signataires de cette lettre, entendent dénoncer le dogmatisme de cette motion portée par des élus de la République, qui aligne nombre d'imprécisions et de mensonges que nous ne pouvons laisser perdurer.

Les signataires de cette motion se fondent sur l'aspect européen du projet ferroviaire BORDEAUX/DAX/ESPAGNE, pour exiger la mise en service de la LGV en 2027.

En octobre 2013, une instruction ministérielle a retenu un schéma de réalisation selon 2 phases :

- 1^{ère} phase :
ligne nouvelle BORDEAUX/TOULOUSE avec un objectif de mise en service en 2027
ligne nouvelle BORDEAUX/DAX avec un objectif de mise en service en 2024
- 2^{ème} phase :
ligne nouvelle DAX/ESPAGNE avec un objectif de mise en service en **2032**

(source : rapport de la commission d'enquête mars 2015)

A ce jour, seuls les tronçons BORDEAUX/DAX et BORDEAUX TOULOUSE (1^{ère} phase) ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, signée en juin 2016, qui fait par ailleurs l'objet de 6 recours en Conseil d'Etat.

Nous tenons à rappeler

- que le corridor Atlantique est inscrit dans les priorités européennes **pour le fret**.
- que l'Union Européenne n'exige pas la création de lignes nouvelles pour répondre aux objectifs du RTE-T, précisés dans le règlement 1315/2013 UE

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=FR>

Les objectifs prioritaires y sont clairement définis : utilisation optimale des capacités existantes, interopérabilité des réseaux, résorption des goulets d'étranglements, compatibilité des systèmes et comblement des chaînons manquants.

Pour mémoire, le montant de la participation de l'Union Européenne dans le financement de la LGV TOURS BORDEAUX en service depuis le 01 juillet 2017 a été de 0,21% du coût du projet. Et cette LGV appartient au réseau central du RTE-T !

La signature en 2016 de la DUP de ce projet n'est pas un document engageant sur la date de mise en service de cette ligne. En effet de nombreuses études complémentaires ainsi que les modalités de financement ont été remises à plus tard.

Nous notons d'ailleurs, que dans cette motion, nos élus se gardent bien d'aborder le sujet épineux du financement. Auraient-ils « oublié » que la dette du ferroviaire avoisine les 50 milliards d'euros, et que cette dette peut-être pour partie imputée au financement non amorti des LGV depuis plus de trente ans ?

« 80% des habitants du Sud Ouest plébiscitent la LGV »

Le soi disant plébiscite à 80 % des habitants du Sud Ouest pour la LGV résulte d'un sondage IFOP/Sud Ouest réalisé auprès de 1001 habitants.

Si 80% des sondés se sont déclarés favorables aux LGV, nous doutons qu'ils aient eu tous les éléments pertinents pour leur permettre de se prononcer.

Nos élus omettent de préciser que seulement 8% des sondés se déclarent prêts à l'utiliser ! Ce qui correspond à peu de chose près à la part du TGV dans le transport ferroviaire (moins de 10 %des usagers)

Ils oublient de préciser que 46 % des sondés souhaitent que les pouvoirs publics accordent la priorité à l'amélioration des TER, et seulement 11 % aux lignes nouvelles.

Notons qu'ils font fi des 93 % d'avis défavorables et circonstanciés émis par les 15000 participants à l'enquête publique du GPSO fin 2014.

Corréler les résultats de ce sondage avec le succès de la fréquentation de la LGV PARIS/BORDEAUX nous semble curieux : En effet, si une augmentation du trafic a été constatée sur cette ligne, elle est à relativiser si l'on rapporte le nombre de passagers au nombre de trains : Sur les 6 premiers mois après la mise en service, il a été comptabilisé (source : article Sud Ouest éco du 25/01/2017)

- 2 700 000 passagers transportés

- 15 000 trains

Cela donne en moyenne 180 passagers par trains en moyenne sur 510 à 634 possibles.

« La LGV est capitale pour l'avenir des Landes et la desserte de Dax et Mont de Marsan »

Mont de Marsan et Dax sont des agglomérations d'environ 60 000 habitants. Les TER sont tout à faits pertinents pour la desserte de ces territoires.

Les conclusions du rapport de la Cour des Comptes d'octobre 2014, auraient du être de nature à tempérer le désir de LGV de nos élus. Ce rapport, dans ses conclusions, préconise :

« de restreindre progressivement le nombre d'arrêts sur les tronçons de LGV et de dessertes des TGV sur voies classiques et extrémités de lignes, en ne conservant que celles justifiées par un large bassin de population. »

« Là où la grande vitesse passe, l'emploi et la croissance se développent »

Cette assertion, a été largement démentie par de nombreuses études, et ce depuis plusieurs années. De plus, la Cour des Comptes, a enfoncé le clou, dans son rapport thématique d'octobre 2014 « La grande vitesse, un modèle porté au-delà de sa pertinence » :

« Les arguments les plus couramment utilisés pour la promotion de la grande vitesse ferroviaire se réfèrent à une mobilité accrue, un avantage environnemental par rapport aux autres modes de transport, une incidence positive sur l'activité économique et le développement régional. La Cour a examiné la portée et la pertinence de ces motivations qui se révèlent souvent contestables, sinon inexactes [...] Plus généralement, une comparaison récente des performances économiques des régions en France en fonction de l'introduction des LGV montre aussi des résultats contrastés : ainsi les régions Alsace et Lorraine ont vu l'emploi diminuer depuis l'ouverture de la LGV Est de respectivement 2,3 % et 5 %, alors que des régions sans LGV ont bénéficié de tendances positives.

Les effets paraissent donc incertains et ne suffisent pas par eux-mêmes à justifier le niveau des investissements nécessaires à la construction de LGV. »

« Il y a aussi un fort enjeu environnemental et il faut la LGV pour développer le report modal »

Nous constatons que l'arrivée de la LGV à Bordeaux n'a pas empêché le développement de l'aéroport de Bordeaux Mérignac.

Le premier enjeu environnemental est d'arrêter l'artificialisation des terres et leur destruction irréversible. Le projet GPSO entrainera la destruction de près de 5000 ha, dont 1240 ha de terres agricoles, 2865 ha de forêt, en fragmentant l'espace des territoires traversés. De nombreuses zones humides et milieux naturels riches en biodiversité seraient également détruits définitivement.

« Il y a urgence à libérer des sillons pour développer les trains du quotidien et le fret ferroviaire »

« 10000 poids lourds franchissent chaque jour la frontière à Biriatoú »

Encore faudrait-il que l'Espagne et la France aient la même vision de l'utilisation de leurs infrastructures ferroviaires :

En France, Le Y basque, ligne mixte (voyageurs-marchandises) mais surtout à vocation voyageurs se raccordera au réseau à grande vitesse ibérique qui sera exclusivement voyageurs. Un article du quotidien « *El Mundo* » du 27/12/2017 précise :

« Le Gouvernement basque souhaitait que la liaison à grande vitesse Vitoria -Burgos soit mixte (passagers -marchandises) pour ainsi assurer une continuité avec le Y basque avec les mêmes caractéristiques et fonctionnalités. Cependant après étude de la proposition le Ministère a rencontré des « difficultés techniques qui rendent cette option impossible » et propose pour cela l'adaptation de l'écartement de la voie conventionnelle à l'international. »

Nos élus tentent d'accréditer l'idée qu'une LGV serait nécessaire pour développer le fret ferroviaire, et pour réduire « le mur de camion », ce qui est totalement faux.

- Le trafic marchandise routier :

- Sur les 15 dernières années (2 000 - 2015) nous constatons en Aquitaine une baisse de 30% du tonnage routier depuis 2007 et de 18% depuis 2000 (*source CERTA Aquitaine page 55*)

- A Biriatou la baisse du trafic est de 4,8% entre 2010 et **2014, soit moins de 8000 camions/jours** (*source : CGEDD chiffres et statistiques n° 740 page 2*)

- Le trafic fret ferroviaire :

- 11 trains de fret/jour entre Hendaye et Bayonne

- 14 entre Dax et bordeaux

(*source : CERTA Aquitaine page 58*)

- Entre 1981 et 2016 la France a mis en service **2107km** de lignes à grande vitesse. Durant la même période, la SNCF a vu le fret ferroviaire s'effondrer passant de **187 millions de tonnes de marchandises en 1981 à 44,1 millions de tonnes en 2016**. (Source : Open Data SNCF)

- Même constat en Espagne. Entre 1992 et 2010 l'Espagne a mis en service plus de 2200km de LGV. **En 1974**, tous transporteurs confondus ce sont **49 millions de tonnes de marchandises** qui ont transité par le fer et **20 millions de tonnes en 2010**. En 2014, seuls 4% des transports terrestres étaient effectués en train. (Source : Chambre de commerce et d'industrie Madrid 2015)

L'exemple méditerranéen est éclairant :

- Alors que l'interopérabilité à la frontière espagnole existait depuis 2010, société TP Ferro concessionnaire de la ligne LGV entre Perpignan et Figuera a été mise en faillite pour insuffisance de trafic : il passait 34 trains de fret par semaine soit 7% du trafic prévu.

- L'autoroute ferroviaire Perpignan Bettembourg, mise en service en 2007 a transporté en 2012 41565 poids lourds, soit 6 % du trafic PL sur cet axe.

Seule une politique volontariste peut permettre de développer le fret ferroviaire en privilégiant le transport modal par conteneur ou caisse mobile, comme opéré dans d'autres pays Européens.

Force est de constater que la LGV ne sera d'aucune utilité en ce domaine.

« il faut anticiper la saturation de la ligne existante »

Actuellement sur la ligne Bordeaux-Espagne, au point le plus contraint (pont sur l'Adour à Bayonne), circulent, deux sens confondus, 67 trains par jour. La capacité actuelle de la ligne, compte tenu des aménagements est de 264 trains/jour, 2 sens confondus et de 240 trains/ jour au point le plus contraint.

Ainsi la ligne est occupée à 27,9% de sa capacité. Le cabinet d'expertise ferroviaire suisse CITEC estime que cette capacité peut être portée à 322 trains quotidiens.

Comme nous l'avons toujours affirmé depuis de nombreuses années, nous sommes favorables à des transports ferroviaires modernes en adéquation avec notre temps. Cela passe par la modernisation et la rénovation des lignes existantes.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre plus haute considération.

Signataires :

Landes :

- Les Amis de la Terre des Landes
- ACCRiL (Association de Coordination des Citoyens et Riverains Landais)
- SEPANSO LANDES

Pays Basque :

- Collectif des Associations de Défense de l'Environnement (CADE) (regroupant 58 associations de défense de l'environnement du Pays basque et du sud des Landes).

Aquitaine :

- Fédération SEPANSO Aquitaine (regroupant 41 associations de protection de l'environnement)