

aujourd'hui au développement, sous réserve naturellement des opérations déjà décidées (...)

La définition des priorités de développement relève de la responsabilité conjointe du gouvernement et du parlement. **Elle pourrait s'appuyer sur une meilleure prise en compte de l'évaluation socioéconomique des projets, à confier à une expertise tierce au porteur de projet.** »

Une évaluation socio-économique jamais réalisée sur le projet GPSO.

Ces préconisations ont été prises en compte par Madame Nathalie Kosciusko-Morizet qui a déclaré dans le discours de clôture des assises :

« Donner la priorité à l'entretien et à la rénovation du réseau classique. Cela veut dire poursuivre l'effort sans précédent de rénovation, pour placer les trains du quotidien au coeur de la politique de qualité de service. C'est une orientation qui aura forcément des conséquences sur le développement des lignes à grande vitesse (LGV). Au-delà des quatre lignes en cours de travaux ou de passation de contrat, je dis bien au delà, j'approuve l'idée d'une évaluation externe et indépendante des grands projets qui figurent au schéma national des infrastructures de transports (SNIT).¹⁴ »

● Dans son référé¹⁵ du 3 novembre 2011 intitulé « L'impact budgétaire et fiscal du Grenelle de l'environnement », la Cour des comptes intervient de nouveau sur les LGV (page 5) :

« En ce qui concerne les lignes ferroviaires à grande vitesse, les ressources actuellement prévues (2 Md€ par an) sont insuffisantes pour financer la mise en oeuvre des 14 lignes qui avaient été envisagées. Le programme d'investissement devrait donc être adapté, en tenant compte tant de la situation des finances publiques que de la nécessité de moderniser et de mieux entretenir le réseau existant. »

2 - Le Contexte socio-économique

2 - 1) Démographie et organisation urbaine

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 ?

2-1.1) Etat des lieux

Le Pays Basque présente une densité de 150,2 habitants au km², supérieure aux 116 de l'Union Européenne mais 70% de la population vit dans les agglomérations urbaines des

¹⁴ Page 7 et 8 du discours de clôture : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2011-12-15_Conclusions_Assises_du_ferroviaire-2.pdf

¹⁵ http://www.ccomptes.fr/fr/CC/documents/Syntheses/Synthese_grenelle_environnement.pdf

capitales basques. Au cours des 40 dernières années, la population du littoral s'est multipliée par 1,3 et par 1,8 dans la zone intermédiaire. L'intérieur a perdu près de 7.000 habitants durant cette période (avec toutefois un changement de tendance ces dernières années). La côte et l'intérieur enregistrent un taux de vieillissement plus élevé (population âgée de plus de 60 ans). C'est dans la zone intermédiaire que l'on trouve le plus grand nombre de jeunes (âgés de moins de 30 ans). Au Pays Basque Sud, les personnes âgées de plus de 60 ans représentent 23,7% de la population et celles âgées de moins de 30 ans 24%. Au Pays Basque Nord, 31,7% de la population a moins de 30 ans. La population du Pays Basque Nord est donc relativement plus jeune, par rapport à la moyenne du Pays Basque (24,9%).

Sur le littoral c'est un « polycentrisme urbain » avec une agglomération du BAB concentrant la moitié de la population du Pays Basque et la majorité de l'activité économique avec trois villes au développement autonome (souhaitant maintenir habitat, espaces naturels et zones d'activités). Cette agglomération présente une forte attractivité sur les populations du sud-ouest des Landes et de l'intérieur du Pays Basque, dans un rayon de 50km, aussi bien pour le travail, le commerce que les loisirs.

Des pôles urbains sont en plein développement autour de Saint-Jean de Luz (dans une relation également côte/intérieur) et d'Hendaye (dans le cadre d'un district transfrontalier nord/sud avec Irun et Fontarrabie).

Ainsi l'étalement urbain est important non maîtrisé, dans un contexte de crise foncière et d'absence de politique urbaine cohérente. Ceci se traduit par un mitage de l'espace par l'habitat et par des déplacements induits. Des pratiques et comportements propres aux résidents du Pays Basque. De 1990 à 1999, le parc automobile s'est considérablement développé, surtout à l'intérieur.

L'enquête ménage de 1999 ainsi que les données INSEE ont révélé un certain nombre de points de fragilités sur le littoral :

- le taux d'équipement en voitures individuelles (1,34 véhicules/ménage) et le recours à la voiture comme mode transport (79%) sont particulièrement élevés et supérieurs à bien d'autres agglomérations comparables ;
- les marges de progression de la mobilité routière sont très importantes : le nombre de déplacements était en 1999 inférieur à la moyenne, auxquels il faut ajouter ceux générés par l'arrivée de nouveaux résidents (environ 8 à 10 000 tous les cinq ans) ;
- l'usage du transport public (4% des déplacements) est peu élevé, le recours au transport urbain de bus est deux fois moins élevé sur l'agglomération bayonnaise par rapport à l'agglomération de Pau ;
- des motifs de déplacements quotidiens de type domicile/travail-études minoritaires (29% au total) par rapport aux pratiques de consommation et de loisirs.

Ces informations interrogent la capacité de l'action publique à agir sur les comportements des citoyens et sur la capacité de ces derniers à les modifier.

2-1.2) L'impact d'une LGV

● On ne peut que redouter des impacts négatifs d'une infrastructure de transit en Pays Basque : l'effet « pompe aspirante » ou « déménagement du territoire », l'effet rupture entre différents espaces (quel aménagement de la zone intermédiaire où se développe un habitat diffus ?).

Elle peut aussi constituer un risque économique pour le territoire, accroître la résidentialisation du Pays Basque et la pression foncière (venant des autres régions, et notamment côté espagnol)...

Nous sommes pour le maillage ferroviaire de notre territoire avec la nécessité de développer l'axe ferroviaire Bayonne-Toulouse, sur les voies existantes à optimiser. Au niveau des réciprocity territoriales, soulignons l'enjeu du développement de la ligne Bayonne-Peyrehorade, proposant un transport collectif de la zone péri-urbaine du sud-Adour (Mouguerre-Lahonce-Urt...), prolongé par la voie du souffre à l'intérieur de l'agglomération (pouvant desservir certains établissements importants comme l'hôpital, les lycées, les commerces...). De même, la ligne Bayonne - St Jean Pied de Port doit impérativement être revalorisée.

Ces deux lignes correspondent à deux axes de développement péri-urbain à connecter avec les réseaux de transport urbain de l'agglomération du BAB.

Quant au transport ferroviaire cadencé sur le littoral il pourrait se concevoir dans la mesure où ce mode de transport passerait au coeur des trois villes du BAB ce qui n'est pas le cas. Le déplacement au sein des villes du BAB ne peut s'envisager que par un tramway le long des grands axes de circulation.

- Une ligne à grande vitesse repose sur des circulations entre grandes métropoles, distantes de 200-400km, comme (Bordeaux, Tours, Toulouse, Bilbao...) ce qui pose la question de la place du Pays Basque dans ces flux, l'irrigation entre une gare unique en Pays Basque et les autres pôles urbains (St Jean-de-Luz, Hendaye...).

Il semble bien que les décideurs politiques aient parfaitement compris que la LGV est un atout pour les seules grandes métropoles et un handicap pour les villes moyennes. « Dans dix à quinze ans, déclare Alain Juppé, Bordeaux se trouvera au centre d'une immense toile ferroviaire reliant le nord et le sud de l'Europe. Il s'agit là d'un levier extraordinaire de développement qui doit nous permettre de hisser la ville au rang de métropole européenne. » Opter pour les LGV, c'est un choix politique de « déménagement » du territoire.

Avec des liaisons à grande vitesse qui mettront Paris à deux heures de Bordeaux (en principe en 2015), et Toulouse à une heure de Bordeaux (en 2020), la CUB (*Communauté Urbaine de Bordeaux*) relierait les régions du Sud Atlantique (Madrid, Lisbonne) et de la Méditerranée au réseau Nord Européen (Londres, Bruxelles, Amsterdam). « C'est une opportunité de développement sans précédent qui a donné naissance à Euratlantique » selon les responsables de la CUB.

À l'instar d'Euralille ou d'Euroméditerranée à Marseille, Euratlantique est une vaste opération d'aménagement urbain qui permettra à l'agglomération bordelaise de faire émerger « une nouvelle centralité ». Cette opération va remodeler profondément un millier d'hectares répartis sur les communes de Bordeaux, Bègles et Floirac.

Bordeaux Euratlantique s'étendra sur les deux rives du fleuve. Il englobera la construction de 500 000 mètres carrés de bureaux, de nombreuses surfaces commerciales et d'un million de mètres carrés pour 15 000 logements. Le projet Arena (une salle de spectacles et 28 000 mètres carrés de commerces), dont le permis de construire est déjà déposé, complètera ce complexe immobilier.

Cette Opération d'Intérêt National (OIN) se développera sur une surface de 738 ha répartie sur trois communes. L'objectif est de créer, d'ici à 2030, un centre d'affaires au rayonnement international, et de nouveaux quartiers. À terme, le centre ville gagnera 30 000 habitants et plus de 20 000 emplois seront créés.

- Une étude¹⁶ sur les impacts socio-économiques des dessertes ferroviaires, menée sous la direction de Marie Delaplace (Université de Reims) et sur laquelle nous allons revenir, souligne « qu'une infrastructure (par exemple une LGV) ne peut avoir un effet structurant que si le tissu socio-économique est capable de l'intégrer... » et que « les effets de la LGV ne se manifestent qu'en présence de potentialités locales ». De telles potentialités ne peuvent émerger qu'autour et dans les grandes agglomérations (Bordeaux, Toulouse). Mais elles ne profitent aucunement aux localités et villes moyennes qui parsèment nos territoires. Ainsi donc, la métropole bordelaise deviendra à l'évidence avec les GPSO « l'aspirateur à emplois » de la Région Aquitaine.

Les déplacements rapides ont permis l'émergence d'une nouvelle catégorie socio-professionnelle, « les navetteurs » pour lesquels la LGV permet de vivre dans une agglomération et de travailler dans une autre (exemple de monorésidentialité : habiter à Tours et travailler à Paris, sans avoir un pied à terre pour la semaine). Avec le « rapprochement » de Bordeaux il y a fort à parier que c'est le sort réservé au Pays Basque.

- Germá Bel, professeur d'économie à l'université de Barcelone, spécialiste des infrastructures, déclare à propos du futur TGV Perpignan-Barcelone : « Le TGV sucera

¹⁶ Analyse prospective des impacts de la LGV Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et Champagne-Ardenne. Référence internet :

http://www.univ-reims.fr/gallery_files/site/1/1697/3184/5292/6643/7563/7573.pdf

l'activité économique des petites villes au profit des grandes¹⁷. » C'est la perspective redoutée par tous, sauf par Alain Rousset qui affirme désormais, sans aucune preuve à l'appui : « Je plaide pour le TGV, il a apporté des bienfaits *partout*. »

- Le cabinet SETEC dans son étude « Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire¹⁸ » met en avant certains risques :

« La grande vitesse ferroviaire peut contribuer à accentuer les dynamiques et les disparités territoriales : **elle accompagne et renforce la métropolisation**, c'est-à-dire la concentration et l'internationalisation des hommes et des activités, notamment des activités tertiaires supérieures, dans les plus grands centres urbains, et peut par contrecoup participer à un décrochage relatif des territoires les plus éloignés des grands centres urbains (par « effet-tunnel » par exemple). »

« La grande vitesse ferroviaire peut aussi entraîner des risques pour le développement et l'aménagement. Plusieurs risques peuvent exister pour certains territoires :

- Un « effet-tunnel » (c'est-à-dire l'absence de dessertes pour des territoires traversés - exemple d'une partie de la Picardie sur la LGV Nord) ou un niveau de desserte insuffisant (Meuse TGV en 2007) ;

- Une désorganisation territoriale et des dysfonctionnements spatiaux, dus aux modifications des proximités ou la création de flux nouveaux mal maîtrisés, qui peuvent entraîner dans certains cas :

- une baisse de l'influence d'une ville centre sur son bassin d'habitat et d'emploi,
- une périurbanisation non maîtrisée... »

- En 1990, Michel Delebarre, ministre des transports, écrivait pourtant : « Le pire des scénarios, ce serait celui où une minorité de privilégiés pourraient circuler d'une ville à l'autre entre des centres d'affaires situés autour des gares, parfaitement équipés pour répondre à leurs besoins d'activités et de loisirs, îlots de prospérité enclavés dans des agglomérations abandonnées à leurs problèmes et à leurs embouteillages¹⁹ ». Malheureusement, ceci n'est plus un mauvais scénario ; c'est une conséquence à peu près certaine du développement des LGV en France et en Europe.

- Quand on élabore une politique d'aménagement du territoire pertinente et durable, il faut non seulement en examiner ses effets économiques ou écologiques mais aussi sa portée sociale. Celle-ci implique en effet que les politiques publiques n'engendrent pas de dysfonctionnements sociaux, par exemple en excluant certaines populations de l'accès aux services publics.

Les LGV ont un impact social inéquitable.

La priorité sociale devrait être de reconstruire un réseau ferroviaire reliant les villes moyennes, pour permettre à l'immense majorité de nos concitoyens de se déplacer, à courte ou moyenne distance, avec des transports publics fiables, confortables et bon marché.

Pourquoi les promoteurs des lignes à grande vitesse tournent-ils le dos à cet objectif, et favorisent au contraire le déplacement occasionnel d'une frange aisée de la population, une élite circulatoire ?

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

Ainsi, le développement des LGV peut être considéré comme une véritable régression sur le plan social puisqu'il ne fait qu'accroître, pour ce qui les concerne, les inégalités. Les habitants des villes qui ne bénéficient pas de la desserte par le TGV perdent la qualité du service offert jusque là par le réseau classique. Le TGV, en écrémant la clientèle la plus rémunératrice des lignes classiques, entraîne un abandon progressif des lignes qui

¹⁷ Référence internet : <http://www.la-clau.net/info/5380/incertitudes-sur-limpact-economique-du-tgv-en-catalogne-5380>

¹⁸ Référence internet <http://www.cg58.fr/IMG/pdf/Effets-territoriaux-de-la-grande-vitesse-ferroviaire.pdf>

¹⁹ *La Vie du Rail* du 1^{er} au 7 novembre 1990.

assuraient auparavant une desserte répondant aux besoins des usagers. La SNCF les déclare alors déficitaires et les supprime.

- À l'heure actuelle, *rien* n'est envisagé pour protéger les riverains de la ligne actuelle des nuisances acoustiques. Pourtant, ils subiront l'essentiel du trafic : autoroute ferroviaire, TER, TGV nationaux. Nous demandons aux différents décideurs et financeurs la mise en place de ces protections phoniques. RFF doit appliquer aux riverains les mêmes règles de sécurité et les mêmes règles environnementales que sur les lignes nouvelles. Ainsi, la ligne actuelle coupe le village de Guéthary en deux en passant en cœur de ville. Une déviation avec un passage en tunnel de Guéthary nord à Acotz devrait être étudiée afin de réduire les nuisances.

Dans les zones urbanisées, il convient aussi de couvrir les voies actuelles partout où cela est possible.

2 - 2) Rentabilité socio-économique

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. »

En cette période de contrainte budgétaire, il est légitime de se poser la question de la pertinence de ces investissements publics faramineux.

D'aucuns pourront rétorquer que la relance de l'économie peut-être assurée par la programmation de grands travaux. Soit, mais alors pourquoi ne pas consacrer plutôt cet argent à la rénovation d'un réseau ferré qui se dégrade tous les jours un peu plus faute d'investissements.

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. Les projets inscrits dans les contrats entre l'Etat et les régions ne font pas l'objet d'études préalables suffisantes et s'avèrent souvent eux aussi plus coûteux et moins rentables que prévus. »

Dans un rapport²⁰ relatif au schéma national d'infrastructures de transport présenté à la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale, en mai 2011, le député **Hervé Mariton** constate « *la fragilité financière du schéma* » et regrette « *la part trop grande faite à la création d'infrastructures nouvelles au détriment de la régénération de l'existant.* »

Le rapporteur spécial déplore cependant que l'aspect « *amélioration de la compétitivité économique* » ne soit pas davantage développé.

« La crédibilité du SNIT suppose un plan de financement en rapport avec les contraintes pesant sur l'ensemble des finances publiques.

²⁰ Rapport Mariton

<http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/document/2011/rapportcompletmariton.pdf>

<http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i3450.asp>

Or, dans son ambition actuelle, ce schéma se trouve largement en décalage avec les moyens que nous sommes en mesure de rassembler pour financer les infrastructures au moment nous présentons un programme de stabilité proposant une meilleure cohérence budgétaire »

« Les investissements ferroviaires s'élèvent à 145 milliards d'euros, soit 55,6 %, des dépenses totales prévues dans le SNIT. 103 milliards d'euros seront consacrés aux investissements de développement ferroviaire soit 62,2 % des investissements concernant le domaine du fer et 39,5 % des investissements totaux.

Cette part importante faite aux investissements de développement et singulièrement aux investissements de développement ferroviaire ne sera pas sans conséquences sur la soutenabilité des finances publiques et sur l'équilibre financier du système ferroviaire.

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.

Le Rapporteur spécial rappelle que le projet Sud Europe Atlantique est celui qui a le plus fort taux de couverture des investissements par les recettes de péage et qu'au vu des difficultés - juridiques et financières - rencontrées, la réalisation des autres lignes risque de n'être finançable ni par des fonds privés du fait d'une trop faible rentabilité attendue ni par des fonds publics sous contraintes.

Les investissements de régénération et de modernisation sont insuffisants.

« Ces insuffisances font courir le risque d'un système ferroviaire à deux vitesses, avec d'un côté des lignes à grande vitesse performantes et toujours plus nombreuses et de l'autre côté un réseau de proximité ayant vocation à assurer les transports quotidiens souffrant de nombreux dysfonctionnements (...)

Les investissements du *premier groupe* - LGV Est 2ème phase, Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux ; LGV Bretagne-Pays de Loire ; Contournement Nîmes - Montpellier ; Rhin - Rhône Est 2ème phase - soit au total 17 milliards d'euros sont financés par les fonds propres de RFF pour 7 milliards d'euros, par des subventions d'État pour 5 milliards et par d'autres cofinancements pour 5 milliards d'euros.

Pour ce groupe, RFF prévoit des revenus associés aux péages de 4 milliards d'euros sur la période 2010-2025 tandis que la SNCF est plus réservée quant à la capacité contributive des voyageurs et donc à la capacité des transporteurs à trouver une rentabilité, comme tenu du niveau attendu des péages, des investissements nécessaires - rames additionnelles - et des charges d'exploitation. Cependant, il n'existe pas d'étude confirmant ou infirmant la dégradation de la rentabilité des transporteurs liée aux nouvelles lignes.

Néanmoins, même selon l'hypothèse de haute utilisation de RFF, la dette du gestionnaire de réseau passerait de 29,9 milliards d'euros en 2010 à 43,3 milliards d'euros en 2025 tandis que les contributions publiques annuelles augmenteraient en moyenne de 0,5 milliard d'euros (+ 7 %).

Le retour sur les investissements du *second groupe*, c'est-à-dire pour des mises en service au-delà de 2020, est encore plus aléatoire. Les investissements représenteraient, selon le SNIT, 86 milliards d'euros. RFF prévoit 3,7 milliards d'euros de revenus sur la période, à compter de 2020 tandis que la SNCF n'a pas fourni de chiffres à ce stade.

Les revenus sont très modestes au regard de l'investissement conséquent prévu. Le déséquilibre serait alors difficilement quantifiable. »

Faisant les mêmes constatations les Assises du ferroviaire préconisent de :

- « reconnaître la rénovation du réseau comme une priorité absolue en portant progressivement l'effort de renouvellement à 1.200 km par an sur le coeur de réseau ;
- suspendre toute nouvelle opération de développement de même que la poursuite de nouvelles études dans l'attente de la réalisation d'une programmation de long terme budgétairement soutenable et garantissant au préalable le financement de la rénovation du réseau ;
- renforcer l'évaluation externe des projets pour éclairer le choix politique dans la définition d'une programmation de long terme des investissements de développement ;

- mettre en oeuvre une règle d'or dans le financement des investissements de développement en interdisant le recours à l'endettement du gestionnaire du réseau et en mettant fin à la règle de cofinancement des collectivités locales. »

2 - 3) Emploi et Perspectives de développement économique

Lors du colloque « Le modèle du TGV 30 ans après : viabilité et perspectives » qui s'est tenu à Paris le 14 février 2012, Jean Sivardière, président de la FNAUT²¹, mettait en garde les promoteurs des lignes à grande vitesse sur l'erreur qui consiste à « survaloriser les retombées espérées du TGV pour les économies locales », précisant : « Nombre d'élus affirment qu'une LGV et une gare feront naître une technopole dans laquelle viendront s'implanter des entreprises innovantes. L'expérience montre que cela ne fonctionne pas car les retombées économiques locales sont beaucoup plus faibles que ce que l'on peut espérer. En fait de technopole, on ne voit souvent qu'une espèce de terrain vague, avec des hangars destinés aux transporteurs routiers. »

2 - 3.1) Un projet qui ne créera pas d'emplois au Pays Basque

« 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.

● La ville de Rodez apporte un démenti à cette affirmation péremptoire.

Rodez, préfecture de l'Aveyron, 24 540 habitants (70 000 dans l'agglomération), soi-disant « enclavée », située sur la ligne classique Paris-Toulouse via Limoges et exclue des projets LGV, connaît le taux de chômage le plus bas de France : 5,2% en 2010. Espace de vie dynamique au cœur du triangle Clermont-Ferrand-Toulouse-Montpellier, c'est le 1^{er} bassin d'emploi du département et le 5^e de la Région Midi-Pyrénées. Cette agglomération a su attirer industries agroalimentaires, industries du bois et de la mécanique aussi bien que services aux personnes et aux entreprises, technologies de l'information et de la communication, grandes enseignes commerciales.

● D'autres villes moyennes, mal desservies sur le plan ferroviaire, connaissent également des taux de chômage bas. Ce sont, par exemple : Tulle, préfecture de Corrèze (15 800 habitants, 4,2% de chômage en 2008) ; Aurillac, préfecture du Cantal (28 600 habitants, 4,8% de chômage) ; Fougères (20 000 habitants, 5% de chômage) ; Auch, préfecture du Gers (23 500 habitants, 5,1% de chômage). 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, comme le montrent les deux tableaux ci-dessous.

²¹ Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Villes desservies par une LGV	Taux de chômage 2008
Avignon	9,5%
Reims	7,2%
Metz	7,1%
Aix en Provence	7%
Nancy	6,8%
Grenoble	6,2%

(Source : INSEE)

Taux de chômage de six villes *desservies* par une LGV

Villes non desservies par une LGV	Taux de chômage 2008
Angers	6,7%
Limoges	6,6%
Clermont-Ferrand	6,5%
Nantes	6,2%
Poitiers	6,2%
Rennes	5,2%

(Source : INSEE)

Taux de chômage de six villes *non desservies* par une LGV

Sur une longue durée, 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, ainsi qu'on peut le constater ci-après.

Villes	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Avignon*	13,7	12,1	11	10,4	10,7	11	11,2	11,3	10,5	9,5
Reims**	10,2	8,9	8,2	7,9	8,3	8,7	9	8,9	7,9	7,2
Metz**	9,3	7,9	7,1	7,2	7,7	8	8,3	8,5	7,8	7,1
Aix en P*	12,6	10,8	9,7	9,1	9,4	9,3	9,1	8,9	8,1	7
Nancy**	8,9	7,7	6,9	7,1	7,7	8,1	8,2	8,4	7,6	6,8
Grenoble*	10,2	8,5	7,1	7,2	7,8	7,9	7,7	7,5	6,8	6,2

(Source INSEE)

(* Mise en service de la LGV : 2001. ** Mise en service de la LGV : 2007)

Evolution des taux de chômage dans des villes *desservies* par une LGV

Villes	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Angers	9,5	8,1	7,7	7,8	8,4	8,5	8,4	8,4	7,6	6,7
Limoges	8,1	6,8	6,1	6,2	6,7	7,2	7,4	7,8	7,1	6,6
Clermont-F.	8,6	7,6	7,2	6,9	7,1	7,5	7,5	7,5	7,1	6,5
Nantes	9,8	8,3	7,5	7,5	7,9	8,1	7,9	7,9	7	6,2
Poitiers	8,5	7,2	6,6	6,4	6,9	7,3	7,6	7,7	6,8	6,2
Rennes	7,3	6	5,4	6,1	6,6	6,4	6,4	6,7	6	5,2

(Source INSEE)

Evolution des taux de chômage dans des villes *non desservies* par une LGV

Ce constat est partagé par Marie Delaplace, professeur d'urbanisme et spécialiste de l'impact des LGV sur le développement local et régional :

« Nous avons par exemple étudié la croissance de l'emploi de 1 400 unités urbaines de plus de 9 000 habitants sur plusieurs années. Qu'elles soient desservies ou non par une LGV, ne

change rien. Celles qui ont une LGV ne se détachent pas, n'évoluent pas différemment. Si elles étaient dynamiques elles le restent, et inversement.²² »

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, les gares TGV de Haute-Picardie, de Montchanin, du Creusot démontrent cette désespérante réalité.

- Dès 2001, dans le bilan LOTI²³ du TGV Atlantique (Paris, Le Mans, Tours), le rapporteur Jean Noël Chapulut (CGPC) relevait que les impacts sur l'aménagement du territoire « sont assez limités » et que « le TGV semble agir plus sur les conditions de l'activité que sur l'évolution de l'emploi ».

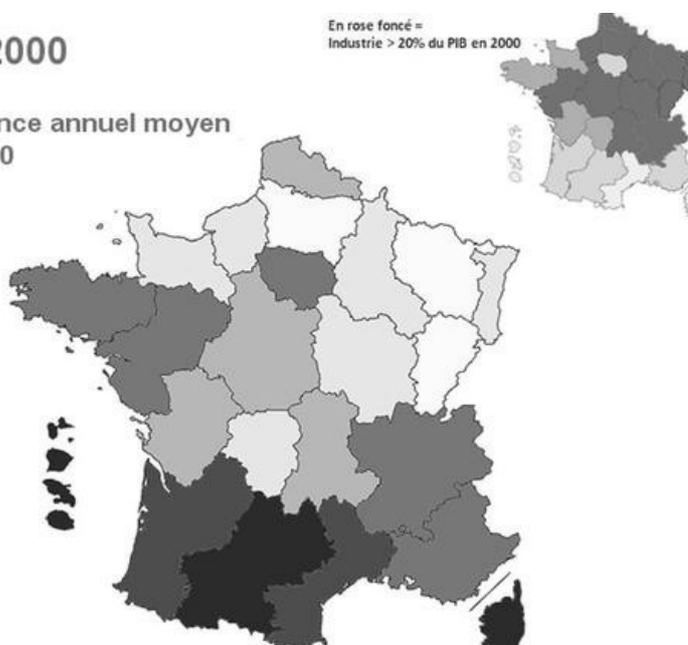
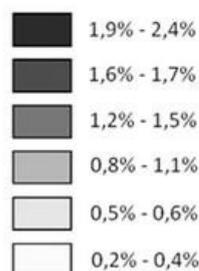
L'emploi, notamment dans le secteur tertiaire, n'est pas pénalisé par ce que les tenants des LGV définissent comme un « enclavement » puisqu'entre 1990 et 1999, une métropole comme Toulouse, non desservie par la LGV, a connu un accroissement des emplois dits supérieurs de l'ordre de 30%.

- Une récente enquête réalisée par le cabinet Asterès²⁴ analyse la croissance de l'économie des régions françaises entre 2000 et 2010. La Région Midi-Pyrénées et la Corse sont en tête, avec une hausse de leur PIB (en volume) de 20% et de 26% respectivement ; elles sont suivies par le Languedoc-Roussillon avec 19% et la Région Aquitaine avec 17%. En bas du palmarès se trouvent la Franche-Comté (2%) et la Lorraine (3%), alors que le PIB de France en volume a progressé de 14% sur la période²⁵.

En rapprochant la « carte de la croissance » et celle des implantations industrielles au début des années 2000, le cabinet Asterès observe qu'elles sont presque parfaitement opposées. Ainsi, la croissance a été plus forte ces dernières années là où il y avait peu d'industrie il y a dix ans. L'étude s'est également attachée à analyser la situation de l'emploi en France. Sans surprise, elle montre que l'emploi se développe là où il y a de la croissance. Curieusement, les régions les plus dynamiques (comme Midi-Pyrénées ou l'Aquitaine) ne sont pas celles où passe une LGV...

La décennie 2000

Taux de croissance annuel moyen
du PIB 2000-2010



²² Journal Sud Ouest <http://www.sudouest.fr/2012/04/12/lgv-l-impact-economique-n-a-rien-d-automatique-686213-731.php>

²³ Référence internet :

http://www.cgedd.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/TGV_Atl_cle2668c5.pdf

²⁴ Référence internet :

http://www.asteres.fr/analyse-economique,strategies-entreprise/perspectives_regionales_fr/

²⁵ Voir: http://www.france-inflation.com/evolution_pib_france.php

- Pendant la période du chantier la LGV devrait générer des emplois. Dans quelles proportions ?

Le quotidien *Sud Ouest* titrait en janvier 2011 : « LGV, des emplois à la pelle ». Selon Alain Juppé, la construction des 303 km de la LGV Tours-Bordeaux représenterait pas moins de 100 000 emplois par an pendant toute la période du chantier puis 1 000 emplois directs et entre 5 800 et 8 500 emplois indirects²⁶.

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. En effet, les emplois sont déjà largement pourvus au sein de l'entreprise concessionnaire et de ses sous-traitants. Ce sont donc les emplois les moins qualifiés et le plus souvent temporaires qui reviendront à la main d'œuvre locale. On le sait, ces emplois temporaires ne débouchent sur aucun renforcement, à long terme, du tissu économique des régions impactées, et donc beaucoup des personnes embauchées pendant la phase de construction se retrouveront au chômage une fois la ligne mise en service.

Selon RFF²⁷ : « Lors du pic d'activité des travaux de génie civil, la LGV Rhin-Rhône a généré 4 000 emplois directs et 2 000 emplois indirects dans les secteurs du commerce, l'hôtellerie, l'entretien, la maintenance, les garages... »

Malgré cela, le président de la CCI de Bayonne, André Garreta, n'hésite pas à écrire :

« Au-delà des milliers d'emplois que la LGV va générer pendant la durée du chantier et qui devront bénéficier aux entreprises locales, nous y serons vigilants, cette infrastructure nouvelle sera un puissant facteur de développement pour l'ensemble de nos entreprises et de nos filières économiques²⁸ »

La réalité est tout autre. Pour construire la LGV Tours-Bordeaux, Cosea (filiale de Vinci) s'est attribué onze "lots infrastructures" sur 15... Et quand elle s'est décidée à déléguer, comme avec le lot n° 9, portant sur le terrassement, l'assainissement et la construction d'ouvrages d'art (un marché de 52 millions d'euros), Cosea a écarté la société charentaise SNGC et ses entreprises partenaires au profit du groupement de deux sociétés de Metz et d'une d'Avignon... Pour l'heure, Cosea ne promet que de la sous-traitance avec une intervention « à la marge, en dernier recours ». Ce qui fait dire au président du Conseil général de la Charente : « on méprise nos entreprises et on nous prive de retombées économiques. »

En tout cas, on est loin des 100 000 emplois nouveaux annoncés triomphalement par Alain Juppé.

2-3.2) Des perspectives de développement économique illusoire

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 :

²⁶ *L'Express.fr* 12/06/2009. Référence internet :

http://www.lexpress.fr/region/aquitaine/alliot-marie-et-juppe-s-affrontent-autour-du-futur-tgv-sud-ouest_767223.html

²⁷ <http://est.lgvrhinrhone.com/222-.php>

²⁸ « La LGV pour rapprocher les hommes les entreprises, les territoires » p. 3. Référence internet : http://www.aquieco.com/images/upload/etudes/dossier_technique_lgv_ccibpb_fevrier_2012.pdf

« 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 minimales.

- Une ville peut être parfaitement attractive sans avoir de LGV qui s'arrête à proximité. Une analyse du magazine *Les Echos* du 1^{er} juillet 2010, faite à la suite d'une étude menée par l'Université Paris-Dauphine²⁹ sur les villes préférées des Français, montre que les agglomérations du Sud (Toulouse, Montpellier...), et certaines villes moyennes (Bayonne, Arcachon...) ont une attractivité bien plus importante que des villes comme Lille, Calais, Le Mans... pourtant desservies par des LGV.

En d'autres termes, les villes les plus attractives sur le plan résidentiel ne font pas partie des villes les plus dynamiques sur le plan de l'économie « productive ». Ceci étant, la concurrence territoriale ne porte plus seulement sur l'économie « productive » (production de biens et prestation de services destinés à être vendus en dehors du territoire), mais aussi sur l'économie « résidentielle » (biens et services destinés à la population habitant dans le territoire considéré). Avec l'essor de l'économie résidentielle, il devient tout aussi important pour un territoire de capter des richesses que de les créer.

Ainsi, des villes de taille moyenne drainent une partie de ces richesses en attirant les populations qui les possèdent et qui sont susceptibles de les dépenser sur place.

Toulouse et Rennes, non desservies par une LGV sont classées 1^{ère} et 2^e ville de France pour leur dynamisme économique. Grenoble n'a pas attendu le TGV pour se développer et Valence, avec la LGV, peine à décoller sur le plan économique.

- Le rapport réalisé par Marie Delaplace³⁰ et ses collaborateurs pour le Conseil régional Champagne-Ardenne démontre le leurre du miracle économique attendu par une desserte LGV. Voici quelques extraits de ses conclusions :

« L'analyse des expériences passées nous permet de dégager un certain nombre de résultats en termes de déplacement, d'immobilier et de foncier, d'emplois et d'activités économiques et de politiques d'accompagnement et de facteurs de dynamisme. Ces résultats varient pratiquement toujours selon la taille de l'unité urbaine et sa localisation par rapport à Paris.

Autrement dit, 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. Son arrivée qui se traduit par des relocalisations d'entreprises locales au sein de l'agglomération peut favoriser le maintien de certaines de ces entreprises, mais n'empêche pas toujours les délocalisations.

- En outre, en termes de développement du tertiaire et/ou de l'industrie, globalement l'emploi industriel semble se porter relativement mieux dans les unités urbaines desservies par TGV.

- En termes d'immobilier d'entreprise, les villes TGV qui ont connu un succès de leurs opérations immobilières, ont présenté un certain nombre de caractéristiques telles que la disponibilité de projets d'immobiliers d'entreprises au moment de l'arrivée du TGV de façon à bénéficier de l'effet vitrine. En outre, la commercialisation des programmes immobiliers et fonciers qui est fortement influencée par la conjoncture économique, n'a jamais été conforme aux prévisions.

- En matière de tourisme, les effets du TGV doivent également être relativisés. Si le TGV permet de valoriser essentiellement les sites qui sont déjà connus, son éventuel impact est limité au tourisme urbain, vert ou sportif de court séjour (sur un week-end) destiné plutôt à des couples ou à des personnes voyageant seules et disposant de revenus moyens à supérieurs. Il favorise le développement du tourisme d'affaires, dans la mesure où il

²⁹ Référence internet :

<http://archives.lesechos.fr/archives/2010/LesEchos/20710-145-ECH.htm> (accès payant)

³⁰ Marie Delaplace, universitaire, économiste et urbaniste est professeur d'urbanisme à l'université Paris-Est-Marne-la-Vallée, membre de l'Institut français d'urbanisme et du Lab'Urba, spécialiste de l'impact des LGV sur le développement local et régional

constitue un atout supplémentaire pour la destination. S'il contribue à réduire la durée des séjours, il peut également favoriser la croissance des déplacements lorsque l'attractivité touristique est forte.

- En matière de commerce, le TGV ne crée pas en lui-même des déplacements pour motif d'achat, mais il peut générer un accroissement de la demande de produits régionaux vendus dans certains commerces localisés près des gares. Une évasion commerciale notamment pour les produits de luxe est également susceptible de se produire.

Enfin, en termes de modification de la structure des emplois, l'analyse souligne que la desserte TGV n'est pas systématiquement associée à une forte croissance des emplois des professions et catégories socioprofessionnelles dites supérieures.

(...) Ainsi, une desserte TGV peut, dans certains cas, être associée à un certain dynamisme des villes, mais c'est loin d'être systématique. En outre, certaines villes non desservies sont particulièrement dynamiques. »

Dans une interview³¹ donnée au quotidien « Sud Ouest » qui a réalisé un dossier sur la LGV en Pays Basque, la chercheuse confirme : « La LGV n'a pas d'effet sur l'économie d'un territoire. Il faut vraiment dépasser ce cliché. Entre chercheurs, nous sommes tous d'accord pour dire qu'elle n'a pas d'effets structurants en soi. Il n'y a rien d'automatique (...) Sauf exception, il n'y a aucune corrélation entre LGV et dynamisme d'un territoire (...) Dans nos études, lorsqu'on demande (aux entreprises) pourquoi elles se sont implantées (dans les quartiers d'affaires autour des gares), elles invoquent cette offre immobilière nouvelle. Très rarement la LGV. Et quand la LGV est citée, c'est en 2e ou 3e position dans la liste. Les zones d'activités périphériques fonctionnent souvent beaucoup moins bien, quand elles ne restent pas quasiment vides pendant des années comme à Valence, ou à Mâcon. »

• Dans une étude réalisée par le cabinet d'ingénierie SETEC³² pour la LGV POCL, les experts font les mêmes constatations :

« Une LGV ne suffit pas au développement et à l'aménagement. Une infrastructure de transport n'est pas indispensable au développement des territoires. L'histoire a fourni des exemples de villes s'étant fortement développées, malgré leur localisation à l'écart des réseaux principaux (...) Montbard, Le Creusot, voire Vendôme ou le Futuroscope, n'ont pas, ou que peu, bénéficié d'effets significatifs en termes d'aménagement et développement du territoire (...) L'expérience montre qu'une LGV doit constituer pour un territoire un outil au service d'une stratégie et non un projet en soi. Elle constitue une occasion pour faire du développement plus qu'une cause de développement. »

Quant au développement économique, le leurre avancé par les promoteurs, il se résume à « Un rôle second et diffus sur les localisations d'entreprises : une LGV n'engendre en général que peu de créations ou de départs d'entreprises. »

En fait : « Une LGV n'a d'effet que sur « l'économie » qui l'utilise c'est-à-dire l'économie génératrice de déplacements supra-locaux : les secteurs du tertiaire supérieur (l'enseignement supérieur et la recherche, la haute technologie, la finance, la haute administration, les études-conseil-assistance...) ».

• Que constate le CETE³³ de l'ouest à Nantes 7 ans après l'arrivée du TGV Atlantique ?

« Contrairement à une opinion répandue selon laquelle le TGV peut être un vecteur fort du développement urbain et économique local, il semble que le TGV n'ait qu'une influence socio-économique limitée à Nantes. Dans le secteur économique, l'implantation géographique des entreprises ne serait que peu influencée par le TGV »

• L'OCDE à son tour révèle que : « L'infrastructure du rail à grande vitesse n'aurait pas des retombées favorables supplémentaires très importantes. Le TGV n'influe pas sur les choix

³¹ Journal Sud Ouest <http://www.sudouest.fr/2012/04/12/lgv-l-impact-economique-n-a-rien-d-automatique-686213-731.php>

³² Déjà cité : « Effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire » Mars 2010
<http://www.cg58.fr/IMG/pdf/Effets-territoriaux-de-la-grande-vitesse-ferroviaire.pdf>

³³ Centre d'Etude Technique de l'Équipement

du lieu d'implantation des activités industrielles. Il se peut que le rail à grande vitesse favorise la concentration de l'activité économique au cœur des grandes agglomérations.³⁴ »

• Au début des années 80, l'idée communément admise était que les nouvelles gares TGV allaient générer, à leurs alentours, l'essor de nouvelles activités. L'implantation d'une gare TGV fut considérée par les responsables politiques et économiques locaux comme l'instrument qui allait sortir la région de la crise industrielle en attirant de nouvelles entreprises. Quelques exemples :

- À côté de la gare de Villiers-Vendôme, sur la LGV Atlantique, est inauguré en 1990 le parc technologique de l'Oratoire (230 hectares) L'objectif : atteindre 5 000 emplois en 2000. 21 ans après elle n'accueille que 20 entreprises pour un total de 500 emplois.
- Ne parlons pas du fiasco de la zone d'activités près de la gare dite des betteraves sur la LGV Nord.
- Faut-il parler des échecs du projet Coriolis à Montchanin, des aménagements en périphérie de Mâcon pour accueillir des entreprises de tertiaire industriel, des laboratoires de recherche, des activités de haute technologie. Tous les services accompagnant étaient prévus.
-

Ces projets n'ont eu que des retombées minimales. Le bilan que l'on peut dresser aujourd'hui de ces projets d'aménagement est amer.

Certes quelques entreprises sont venues s'implanter à proximité des gares TGV mais leur nombre est resté limité.

2 - 4) L'impact environnemental

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) de la durée de vie d'une LGV (qui est de 13 ans et non de 20 ans !). 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. »

2-4.1) Un saccage environnemental

• En France, le détournement des sols pour d'autres usages que la culture (autoroutes, lignes à grande vitesse, urbanisation, création de zones d'activités...) supprime l'équivalent d'un département français tous les dix ans.

La construction d'une LGV est dévastatrice pour l'environnement. La phase de chantier se traduit par une large déforestation et la mise à mal de vastes territoires agricoles, amputant d'autant la capacité de stockage de CO₂ par la biomasse et par une perte de

³⁴ OCDE, Forum International des Transports des 2-3 octobre 2008)

biodiversité tout aussi problématique. Ce sera tout particulièrement le cas en Aquitaine avec les deux tracés au départ de Bordeaux, en direction de Toulouse et de l'Espagne.

- Par ailleurs, une LGV n'épouse ni les paysages ni les reliefs. C'est un passage en force, en ligne droite. Il est aisé de comprendre que l'impact environnemental est sans commune mesure avec la construction d'une autoroute, qu'une énorme balafre dégradera irréversiblement les paysages y compris dans des régions hautement touristiques. Ce sont des milliers d'hectares de terres agricoles et de forêts cultivées confisqués. Ce sont des centaines de petites exploitations, où se pratique souvent une agriculture paysanne respectueuse de l'environnement et du maintien de la qualité des produits, qui disparaîtront des ceintures vertes agricoles péri-urbaines.

- Plus précisément, une LGV, c'est une emprise de 70 à 100 mètres de large, soit 7 à 10 hectares qu'il faut sacrifier par kilomètre de voie, 40 000 m³ de remblais par km, dont 40 à 50% issus d'apports extérieurs. Pour ce qui concerne la LGV Tours-Bordeaux, ce seront 3 322 ha au minimum de terres agricoles à confisquer, plus que la superficie de l'aéroport Roissy-Charles De Gaulle (2915 ha). Ce seront aussi 46 millions de m³ de déblais, 30 millions de m³ de remblais, 40 viaducs, 390 ponts, 240 ouvrages hydrauliques et 53 km de protections acoustiques. Par ailleurs, douze zones protégées « Natura 2000 » seront traversées ou impactées.

En Aquitaine, RFF a délibérément choisi de faire passer ses lignes nouvelles dans les derniers grands espaces encore préservés et non fragmentés.

- Au Pays Basque l'emprise du projet consommera 450 hectares de terres. 500 à 600 maisons sont directement ou indirectement impactées par le tracé, 60 devraient être détruites

Sans même parler des conséquences microéconomiques (la dépréciation non compensée des biens immobiliers pour les habitants des communes traversées), c'est un cadre de vie dévasté, un environnement en péril.

Cette région très fragile sur le plan environnemental, souffrira particulièrement d'une nouvelle saignée sur sa bande côtière alors qu'elle est déjà traversée du nord au sud par la voie ferrée actuelle, très largement sous-utilisée, la D810, l'autoroute A63 (bientôt élargie à 2x3 voies), un gazoduc et une ligne à haute tension vers l'Espagne.

Ne dit-on pas aujourd'hui qu'il faut maintenir une activité agricole au contact des villes pour diminuer les transports en rapprochant les lieux de production du consommateur ?

- Une LGV cloisonne, fragmente les milieux, perturbe l'hydrographie, engendre de très nombreuses pollutions des sols et des eaux (boues fines, chaux et hydrocarbures en phase chantier, etc...) Malgré la qualité des études environnementales effectuées sur le projet Rhin-Rhône, les ouvrages d'art ne suffisent pas pour sauvegarder la biodiversité admet J. Prunier, docteur en Ecologie de l'université de Lyon. Les effets de coupure négatifs pour la faune sauvage ne sont guère atténués par les quelques passages à gibier consentis çà et là par le maître d'ouvrage.

- Pour alimenter les caténaires en 25 000 Volts à partir du réseau THT 225 000 ou 400 000 Volts, il faut une sous-station tous les 50 kilomètres. La demande en énergie nécessite des lignes d'alimentation électrique à haute tension et des centrales qui viennent encore perturber l'environnement.

- La LGV engendre des nuisances acoustiques majeures.

La réglementation, datant de 1999, impose le respect de seuils lors de la construction ou du réaménagement d'une infrastructure ferroviaire. Ces seuils sont établis en bruit « moyenné » (LAeq) et exprimés en décibels. Les seuils à ne pas dépasser pour les habitations sont, en secteur calme 60 dB le jour et 55 dB la nuit et en secteur bruyant : 65 dB le jour et 60 dB la nuit.

Selon RFF, la nuisance sonore est avérée jusqu'à 1,5 kilomètre des voies et le « seuil de danger » acoustique est fixé à 90 décibels.

Un TGV passant à 320 km/h c'est 95db, un train à 220km/h c'est 87 dB environ. Pourtant ce ne sont pas ces valeurs là qui sont retenues. Tout le piège est là : la norme se base sur le bruit moyen ! Ainsi 100 TGV par jour ne produisent qu'un bruit légèrement inférieur à la norme en vigueur : 64,5 dB d'après RFF.

- RFF par l'intermédiaire de son président, H. de Mesnil, de Ch. Maudet (chef de projet), des élus (A. Rousset, F. Maïtia, J. Grenet) a répété pendant des mois cette affirmation mensongère : « au Pays basque, la ligne sera enfouie à 60%. » Jean-Marie Berckmans, président de la CCI, avancera même 80% ! Mais dans son rapport, Mme Meaux, nullement chargée d'une « médiation » mais simplement de « définir la meilleure insertion possible de la nouvelle ligne ferroviaire », conclut qu'à peine 30 à 35% de la ligne seront enfouis... Enfouissement n'est pas synonyme exclusivement de tunnels mais aussi de tranchées couvertes. Pour réaliser une tranchée couverte, on détruit un relief, on insère 2 tubes bétonnés et on recouvre. C'est avant tout une destruction.

Quelques extraits du rapport³⁵ de la chargée de mission :

« La ligne nouvelle traversera des espaces de caractère, alliant l'activité humaine sous ses différentes formes à des milieux naturels de haute qualité... Même insérée de façon optimale, la ligne nouvelle ne pourra être invisible, d'autant que le franchissement des lits majeurs des grands cours d'eau impose des viaducs significatifs. Mais elle devra respecter l'environnement humain et naturel au mieux de ses propres contraintes (...)

La zone naturelle au sud de l'étang d'Yrieux (Landes), acquise par le Conservatoire du Littoral : totalement transversale au fuseau, il n'est pas possible de l'éviter autrement qu'en la traversant; le tracé devra être recherché au plus près du bord du fuseau, pour s'éloigner au maximum de l'étang (...)

Surtout, le projet devra garantir qu'il ne porte aucun préjudice à l'alimentation en eau potable du secteur de la côte, qui ne provient que de captages en eau profonde.

Le franchissement des zones humides et des cours d'eau devra se faire, sauf exception, par viaduc. Cela concerne autant les quatre grands cours d'eau (Adour, Nive, Nivelle, Bidassoa) ou leurs affluents que les trames verte et bleue ou les zones naturelles présentes sur le fuseau.

Or ces espaces sont localement des marqueurs géographiques très forts, qui influent sur l'activité humaine (pêche, tourisme) tout en organisant des milieux naturels spécifiques. »

On comprend dès lors l'inquiétude des habitants du Pays basque.

2-4.2) L'alibi du bilan Carbone

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.

La construction d'une LGV est considérée comme une « dette carbone initiale » compensée peu à peu par les émissions évitées par le report modal. Le bilan carbone est considéré positif lorsque toutes les émissions évitées ont compensé la « dette » initiale de construction de la LGV. La construction d'une LGV a un impact environnemental lourd en termes d'émission carbone.

- En 2008-2009 a été réalisé le premier bilan carbone, c'était pour la branche Est de la LGV Rhin-Rhône d'après la méthodologie de l'Ademe. L'étude estime qu'au bout de 12 ans le bilan carbone de la LGV sera positif.

La branche Est de la LGV Rhin-Rhône aligne, répartis le long des 140 km du tracé : 13 viaducs (longueur totale : 5 497 m), des tunnels (2 140 m), 3 estacades, 80 ponts-route, 51 ponts-rail et 87 « passages à faune ». De l'analyse du document produit à l'issue de ce bilan, il ressort que 1,9 million de tonnes équivalent CO₂ (teCO₂), soit 520 000 tonnes équivalent Carbone (TEC)³⁶, seront émis durant un premier cycle de 30 ans, dont 53% issus de l'énergie de traction et 42% des travaux initiaux de construction. La construction est donc responsable de l'émission de 220 000 TEC. En déduisant ensuite les émissions de gaz à effet de serre économisées chaque année durant cette même période, grâce aux reports de la route et de l'air vers la nouvelle offre ferroviaire, le document essaie de montrer que l'empreinte Carbone du projet devient nulle dès sa 12^{ème} année d'exploitation. Bien que ce document détaille d'une manière claire les différentes phases de développement de cette

³⁵ Référence internet :

<http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/104000313/0000.pdf>

³⁶ Equivalent Carbone = équivalent CO₂ x 0,2727

LGV, de la conception jusqu'à son exploitation (maintenance et entretien compris) et indique d'une manière plus ou moins détaillée les équivalences d'émissions de CO₂ produites par les différentes phases de la construction, on reste perplexe à sa lecture. En effet, quand on essaie de comprendre le détail des calculs, on s'aperçoit qu'on est obligé d'avaliser les résultats sans avoir aucun moyen de les reconstituer.

Ainsi, l'équilibre prétendument atteint à la 12^{ème} année d'exploitation provient des « études réalisées pour le dossier d'approbation ministérielle du projet », lesquelles « ont permis de quantifier les reports modaux de la route et de l'aérien vers le fer sur la période 2012-2042. En moyenne, 1,2 million de personnes devraient être détournées annuellement de la route et de l'air grâce à la nouvelle offre TGV Rhin-Rhône ». Mais l'étude occulte le fait qu'une partie des 1,2 millions de personnes utilisaient déjà le rail avant la mise en service de la LGV et par ailleurs, elle ne tient pas compte des déplacements supplémentaires que les usagers doivent faire par la route pour rejoindre les nouvelles gares. Donc l'équilibre *réel* est atteint bien après la 12^{ème} année !

● Un bilan analogue a été fait pour les GPSO sur la base de la même méthode.

En mars 2011, RFF produit une fiche thématique intitulée « Bilan Carbone³⁷ : 1^{ère} évaluation du bilan Carbone des GPSO, RFF s'engage » où l'on peut lire : « Les émissions de gaz à effet de serre générées par la construction et l'exploitation des Grands Projets ferroviaires du Sud-Ouest seront compensées en 7 ans d'exploitation ».

Rappelons que les GPSO correspondent à la construction de voies nouvelles avec de nombreux ouvrages d'art, viaducs, ponts et tunnels. Les travaux consommeraient à eux seuls 850 000 TEC. L'exploitation des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne (440 km) émettrait 24 000 TEC/an alors que la branche Est de la LGV Rhin-Rhône (140 km) émet 7 226 TEC/an. Ainsi, les ratios sont sensiblement identiques entre la LGV Rhin-Rhône et les GPSO.

Cependant, il est dit qu'après 7 ans d'exploitation seulement, les émissions de gaz à effet de serre générées par la construction et l'exploitation des GPSO seront compensées par les émissions évitées. Rappelons que la compensation pour la LGV Rhin-Rhône est atteinte après 12 ans d'exploitation.

À quoi est due cette discordance ? Au report modal « massif » prévu par RFF.

Le promoteur considère en effet que les GPSO devraient permettre à la fois un report modal important non seulement de l'avion vers les TGV (notamment Bordeaux-Madrid et les liaisons de Paris vers Pau, Tarbes, Biarritz, Toulouse, Bilbao) mais aussi de la route vers les TER, les SRGV (Services Régionaux Grande Vitesse), les TGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, et enfin pour des déplacements quotidiens au sein de la région. Ce report modal permettrait d'économiser 125 000 TEC/an.

Ainsi, le bilan est jugé « prometteur » par RFF (ce qui lui permet de s'« engager »). Mais il est jugé par nous « peu sérieux ». D'autant moins sérieux que RFF se garde bien de préciser le trafic estimé sur la LGV, tout comme celui qui résulterait d'un véritable report modal. En prenant des prévisions fantaisistes, tout devient possible ; c'est une méthode qui paraît assez prisée par RFF.

De fait, la fiche thématique est basée sur le principe que la voiture produit au kilomètre 10 fois plus d'émissions de CO₂ que le train (voir les informations contenues dans le *Guide des facteurs d'émissions* de l'ADEME, chapitre 4³⁸). Or, une semaine après la publication de cette fiche, GPSO affirmait dans un encart publicitaire du journal *Sud Ouest* que « le rapport d'émissions de CO₂ entre le train et la voiture est de 60 fois moins en faveur du train ». Puis, le 6 avril 2011, dans un autre encart publicitaire du même journal, GPSO affirmait cette fois-ci qu'« un voyageur dans un train à grande vitesse consomme 6 fois moins d'énergie pour son trajet qu'un conducteur ». 6, 10, 60 ? Peu importe ! On n'en est pas à ça près.

³⁷ Référence internet :

http://www.gpso.fr/Fiche_thematique_bilancarbonate_mars11.pdf

³⁸ Référence internet : <http://www.est-estnet.net/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=15729&m=3&catid=22543>

Petit calcul : en acceptant les chiffres du bilan Carbone de la LGV Rhin-Rhône (140 km) et en les extrapolant pour comparer, d'une part *l'aménagement des lignes existantes* entre Bordeaux et la frontière espagnole ; et d'autre part, *la construction d'une nouvelle LGV* entre Bordeaux et cette même frontière espagnole (220 km), on s'aperçoit que l'aménagement des lignes existantes économiserait 2,2 millions de TEC par rapport à la LGV, ceci avec un temps de trajet plus long de seulement quelques minutes !

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

- ***Le progrès technique***

Ce modèle ne prend pas en compte le progrès technique des véhicules dans les 20 années à venir : hybridation ou propulsion entièrement électrique comme le souligne Per Kageson³⁹. Le gain attendu des émissions de GES dans les 25 ans à venir grâce aux progrès techniques est 10 fois supérieur à celui attendu du transfert modal sur le rail.

D'après Kageson le bilan carbone entre l'avion, la voiture et le train n'est pas si clair dès que l'on intègre le paramètre « progrès technique ».

- ***Le cycle de vie***

Chester et Horvath⁴⁰ de Berkeley rappellent que dans les calculs d'émissions de CO₂ des différents moyens de transport, il faut tenir compte de tout le cycle de vie des moyens nécessaires à l'activité de transport.

Dans le cadre du transport ferroviaire, l'Ademe a une approche partielle, elle ne tient pas compte de la fabrication des voies de chemin de fer (rails, ballast, caténaires), des gares, du matériel roulant, de la maintenance, de l'entretien du matériel et du réseau, de l'énergie dépensée hors traction (chauffage, éclairage des gares ateliers, bureaux, ventilation des parties enterrées, groupes électrogènes...)

- ***Le mode de production d'électricité***

Par ailleurs, précise la société Carbone 4, « *le gain en CO₂ est aussi dépendant du mode de production de l'électricité* ». Or l'Europe installe actuellement plus de capacités de production d'électricité fonctionnant au charbon ou au gaz qu'aux énergies renouvelables ! Aux heures de pointe, toutes les unités de production sont mobilisées et l'appoint des centrales thermiques est nécessaire.

Mais ce qu'on sait moins, c'est que le fournisseur de la SNCF est Electrabel, groupe belge dont les proportions de production entre électricité d'origine nucléaire (36%) et thermique (50%) sont beaucoup plus défavorables que pour EDF (71,8% d'origine nucléaire et 20,7% d'origine thermique).

« C'est un problème de choix et d'optimisation de l'électricien » rétorque l'ADEME, occultant lui aussi soigneusement les origines des kWh consommés par les TGV, et se gardant bien d'en tenir compte dans son bilan Carbone, lequel devient de ce fait strictement *théorique*.

De plus un TGV à 320 km/h consomme au moins 50% d'énergie en plus qu'à 220km/h.

Alain Rousset, président de région a beau affirmer que les LGV seraient alimentées en grande partie par les énergies renouvelables, on a de la peine à le croire quand on voit la lenteur avec laquelle la France met en place ces nouvelles unités de production !

- ***Durée de vie d'une LGV***

Tout récemment le chargé de mission de TDIE (Transport Développement Intermodalité Environnement) nous confiait « *la durée de vie d'une LGV est de 13ans et non de 20ans comme l'affirmait RFF* »

TDIE est une association de lobbying regroupant RFF, SNCF, les régions etc.

Ainsi un cercle vicieux se met en place : durée de vie plus courte, rénovation plus précoce donc un bilan carbone qui peine à se positiver, augmentation des coûts à répercuter sur le

³⁹ Voir Per Kageson (op. cit.) : <http://istep2009.cedex.es/downloads/5-Kageson.pdf>

⁴⁰ Mikhail Chester et Arpad Horvath, « Life-cycle Assessment of High-speed Rail: the case of California », Department of Civil and Environmental Engineering, University of California, Berkeley (janvier 2010).

Référence internet de l'étude : <http://iopscience.iop.org/1748-9326/4/2/024008>

prix du transport ferroviaire donc diminution de la fréquentation et au final une lourde hypothèque sur les résultats du bilan carbone.

- **Report modal**

Pour arriver à un bilan Carbone positif au bout de 7 ans sur les GPSO, RFF table sur un report modal « massif ».

La société Carbone 4, cabinet conseil en stratégie Carbone, souligne que « *le pronostic promouvant le report modal du transport passagers de la route vers le train à grande vitesse est à envisager avec prudence.* »

Selon elle, « *les études effectuées sur des LGV inaugurées dans le passé montrent que, sur l'ensemble des passagers du train, le taux de report modal en provenance de la voiture et de l'avion est généralement inférieur aux 12% pris comme hypothèse sur la LGV Est. Or, sur la LGV Lyon-Valence, par exemple, ce taux n'est que de 6% !* »

Comme on le voit un bilan carbone qui a le mérite d'exister mais dont les résultats sont largement contestables quant à la méthodologie utilisable.

- Une autre étude de l'université suédoise de Linköping 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.⁴¹ » Cette étude estime que les énormes investissements dans les infrastructures de trains à grande vitesse ne représentent pas une stratégie viable pour contrecarrer les changements climatiques globaux et constituent un trop lourd fardeau pour les contribuables. Les auteurs déplorent vivement qu'un « consensus politique ait émergé dans le fait qu'investir dans des lignes à grande vitesse pouvait contribuer au développement économique et réduire les émissions de Carbone ».

Le « Grenelle » se serait-il fourvoyé ?

S'adressant à *EurActiv*, Björn Carlén, représentant de ce groupe d'experts explique : « Les raisons positives qui motivent ces investissements peuvent être nombreuses mais la réduction des émissions de CO₂ ne peut en faire partie ». Il précise : « Les conclusions sont applicables d'une manière équivalente à d'autres pays de l'UE où des investissements similaires existent ».

Par conséquent, ces infrastructures ne doivent pas être « vendues » aux citoyens de l'Union européenne comme une politique « verte » réaliste. Bien que le transfert modal de la route vers le rail soit probablement positif, le recours à l'alibi du bilan Carbone est une contre-vérité supplémentaire à ajouter à toutes celles que diffuse RFF pour promouvoir ses projets de LGV.

2 - 5) L'évolution des PIB

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 ne permettent pas de retrouver les lignes de croissance retenues par RFF pour ses prévisions de trafic.

⁴¹ Jan-Eric Nilsson et Roger Pyddoke, *Höghastighetsjärnvägar-ett klimatpolitiskt stickspår*, Rapport till Expertgruppen för miljöstudier, 2009. Voir la traduction française des conclusions du rapport : http://lgv.limogespoitiers.info/images/stories/Traduc_du_rapport_suedois.pdf

Les prévisions en matière de besoins d'infrastructures de transport se sont, d'une manière classique, appuyées sur les évolutions économiques des pays et/ou des régions concernées. Le facteur primordial pris en compte dans ces prévisions est le produit intérieur brut (PIB). La relation entre PIB et évolution des transports (son élasticité) est plus ou moins directement proportionnelle et les modèles de prévisions des besoins en transport se fondent en général sur l'hypothèse d'une élasticité constante. Cependant des thèses mettent en doute ce caractère constant⁴².

Il ne s'agit pas dans ce paragraphe d'abonder dans un sens ou un autre concernant le bien fondé de la critique qui relie les évolutions des besoins en matière de transport au PIB. Il se trouve cependant qu'une part importante de la justification, par RFF, de la construction de la LGV Bordeaux Espagne repose sur ce concept. En particulier l'hypothèse du besoin en matière 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 qui sont faites dans le long terme. Il était donc normal d'analyser les hypothèses retenues par RFF, l'infrastructure existante étant décrétée inapte à acheminer les trafics attendus ou espérés à long terme.

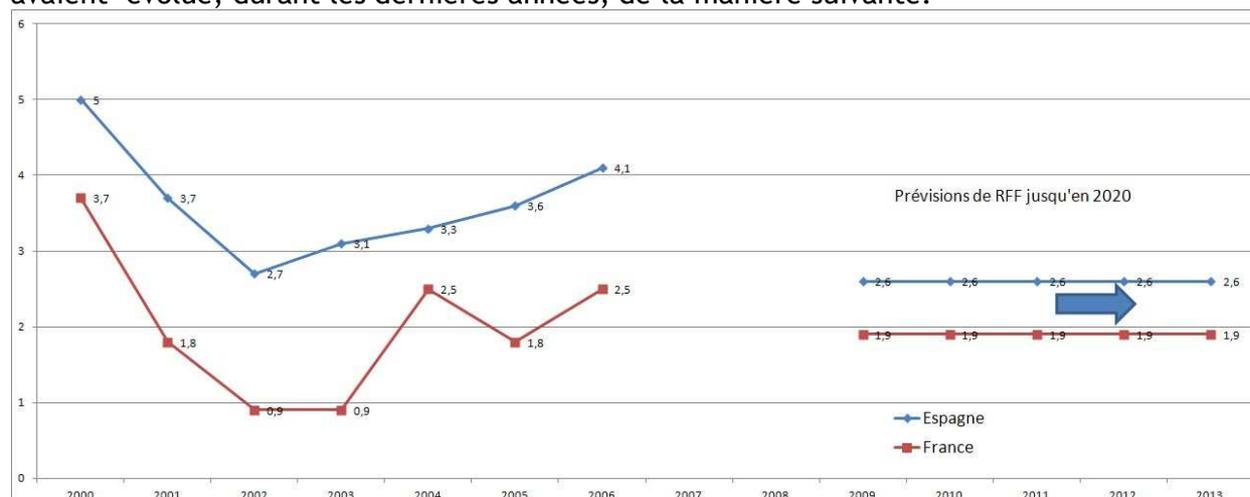
Lors du débat public de 2006 le scénario de référence de RFF était le suivant :

PIB Taux de croissance annuel moyen par période		
Période	2009-2025	2026-2060
France	2,30%	1,60%
Espagne	3,00%	1,37%

Avec une version basse :

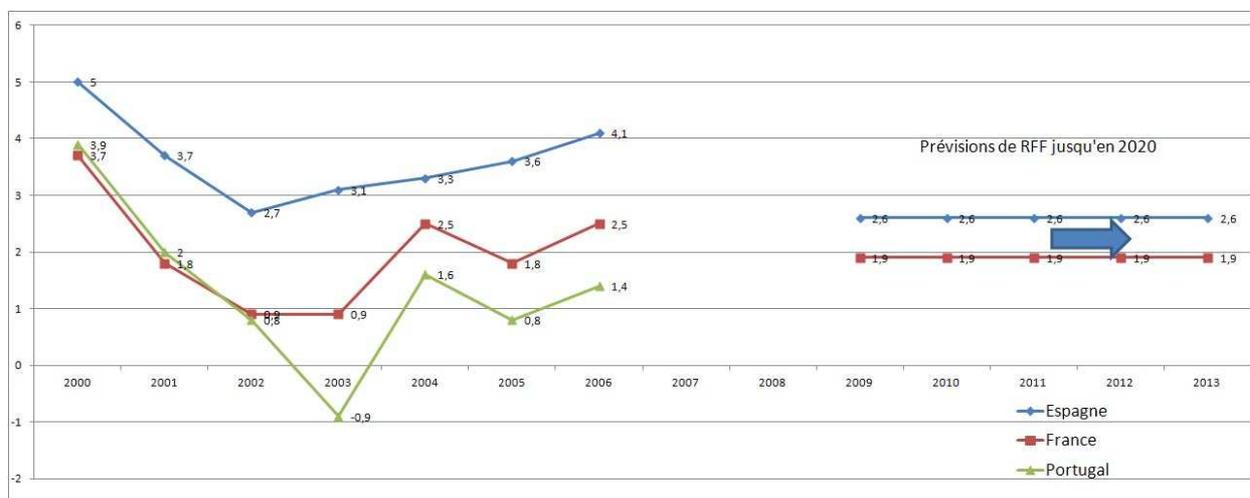
PIB Taux de croissance annuel moyen par période		
Période	2009-2025	2026-2060
France	1,90%	1,60%
Espagne	2,60 %	1,37%

Or, à cette date les PIB respectifs de la France et de l'Espagne étaient de 2,5% et 4,1%. Ils avaient évolué, durant les dernières années, de la manière suivante.



Il est intéressant de rapporter sur cette même figure les évolutions du PIB du Portugal.

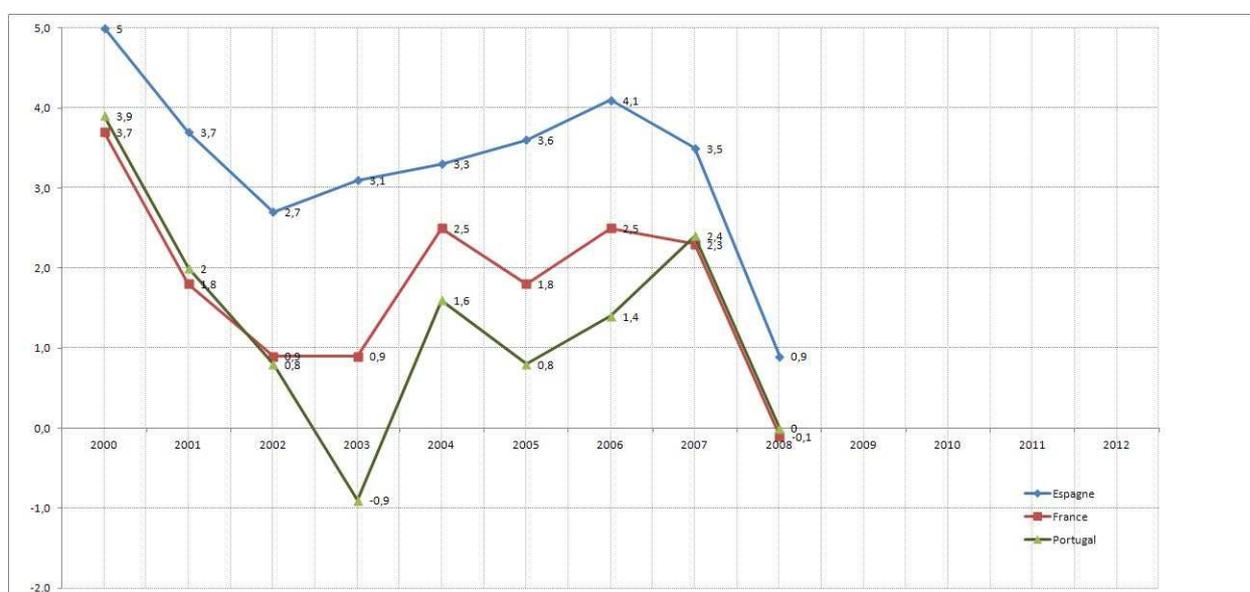
⁴² Thèse pour le Doctorat ès Sciences Economiques, Mention Economie des Transports, « Découplage entre la croissance du transport et la croissance économique : vérification d'une hypothèse » Wissem ATTIA.



C'est en tenant compte de ces prévisions d'évolution des PIB de la France et de l'Espagne que RFF avait décrété que la saturation des lignes existantes serait effective en 2020.

● Impact de la crise de 2008

La crise de 2008 a, évidemment, eu un impact sur les économies européennes et sur les PIB de la France et de la Péninsule Ibérique.



● Rapport du CGEDD de 2010 et modification des hypothèses de RFF

A la suite de cette crise, en août 2010, les Ministres adressaient au Vice Président du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) une lettre lui demandant de mettre en place une mission d'expertise visant à accompagner RFF dans ses travaux d'analyse du développement des trafics.

En conclusion de cette mission le CGEDD produisait en mai 2011 un rapport notant que le contexte socio-économique des projets de LGV avait changé. Il insistait sur le fait que le potentiel de trafic sur la façade atlantique était conditionné par trois facteurs principaux :

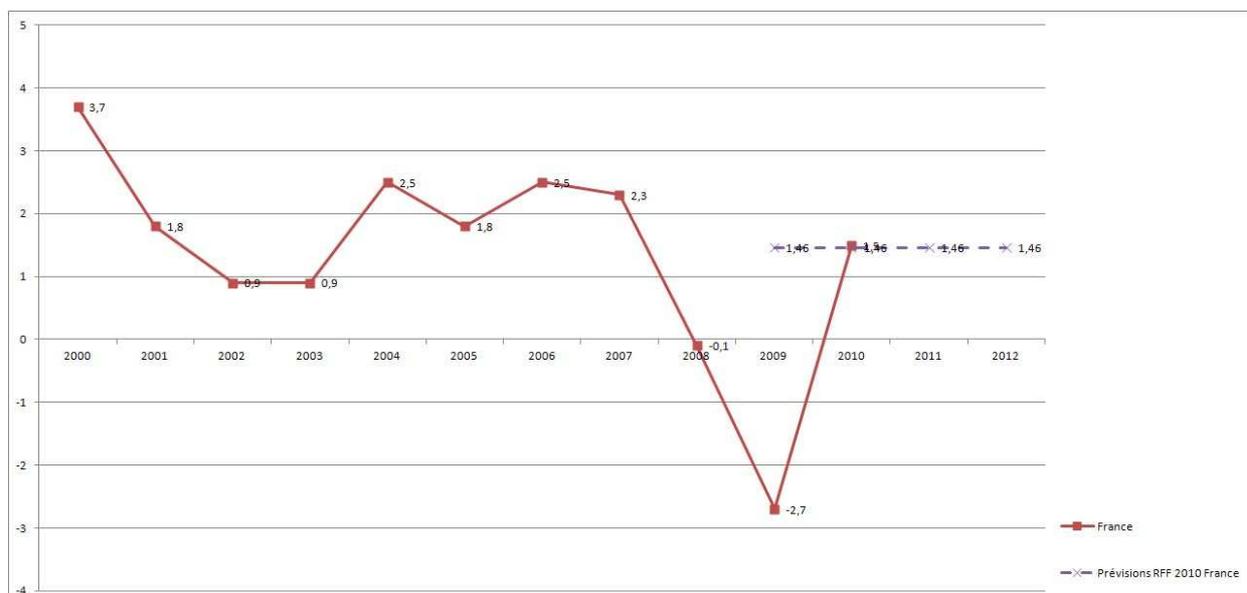
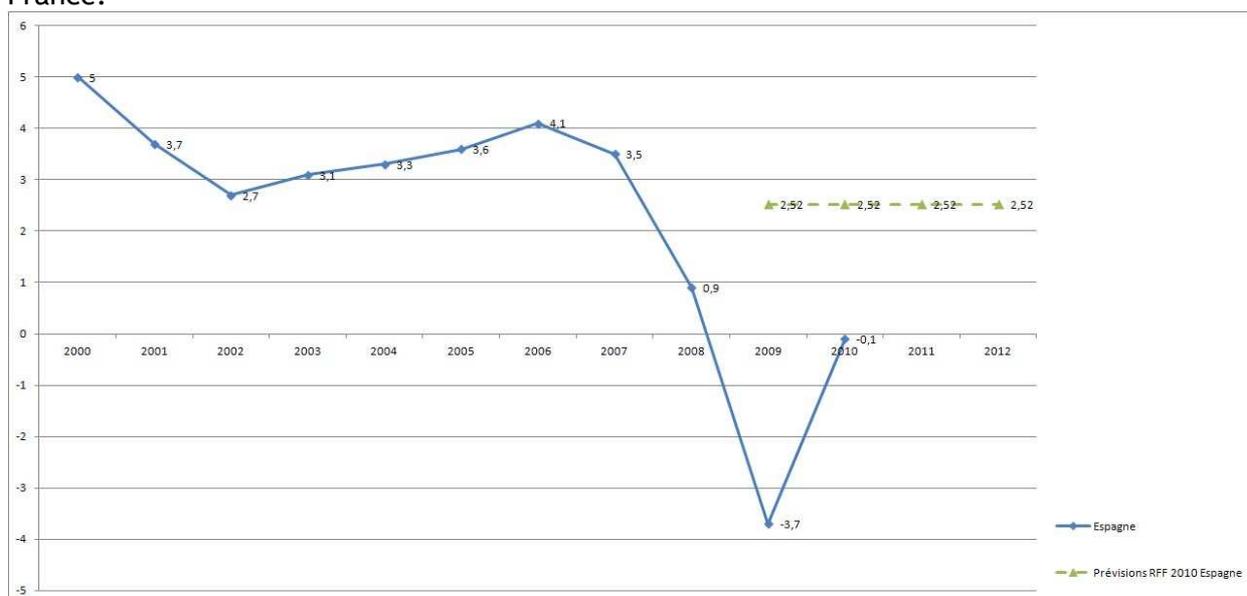
- ❖ le raccordement en Espagne des grands chantiers de transbordement au réseau modernisé à l'écartement UIC,
- ❖ la restructuration des chaînes logistiques,
- ❖ la poursuite de la croissance économique de la partie occidentale de la péninsule ibérique à un rythme soutenu.

En conséquence il notait que RFF avait tenu compte de ces facteurs et indiquait, les nouvelles prévisions de trafic prises en compte par RFF en 2008.

PIB taux de croissance annuel moyen par période		
Période	2009-2025	2026-2060
France	1,46%	1,80%
Espagne	2,52%	1,37%
Aquitaine	1,60%	1,90%
Midi-Pyrénées	1,82%	2,12%

Source : Référentiel RFF, 28 juillet 2010

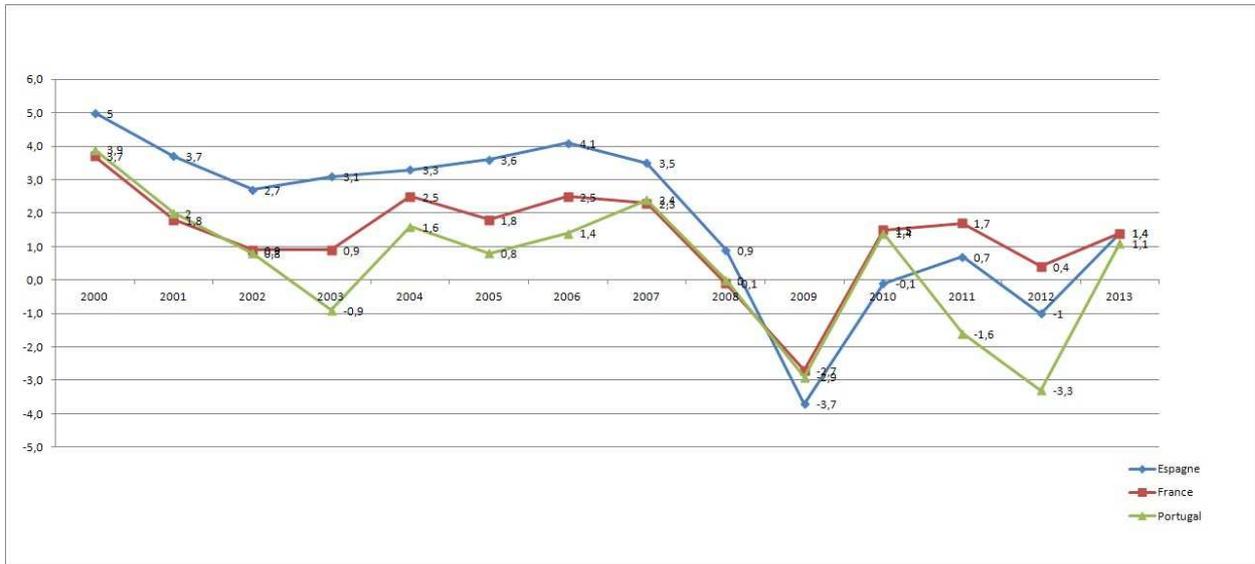
Ces prévisions sont intéressantes à rapprocher de la réalité de 2008 pour l'Espagne et la France.



A la lumière des études de trafic réalisées, le CGEDD mentionnait qu'il apparaissait que la concrétisation de scénarios très probables comme la densification des dessertes régionales et l'accroissement de la part modale du ferroviaire dans le transport du fret en Espagne conduisait à un risque fort de saturation de l'infrastructure existante, vers 2030/2035. Ainsi l'impact de la crise de 2008 retardait la saturation des lignes existantes annoncée en 2020 (lors du débat public de 2006) vers 2030 ou 2035.

● **Quelle est l'actualité économique de la Péninsule Ibérique et de la France ?**

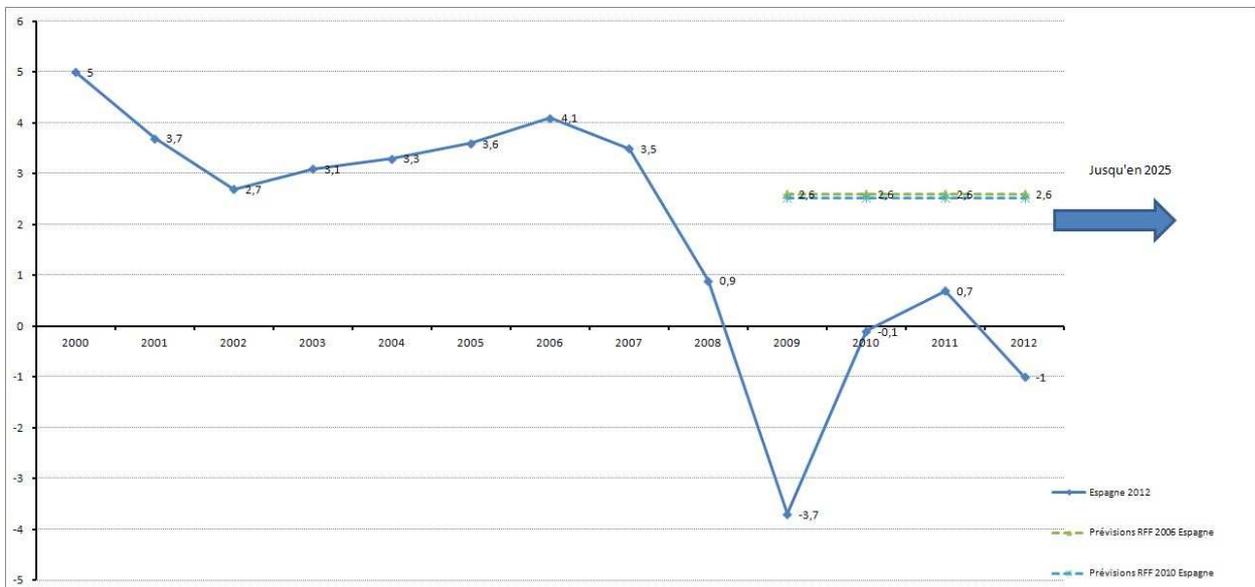
Les évolutions économiques de l'Europe nécessitent encore une certaine prudence quant à leurs prévisions. La réalité économique, au printemps 2012, des pays concernés est rappelée sur la figure suivante :



Les informations prises en compte sont celles indiquées par Eurostat⁴³ et par le Directorate General for Economic and Financial Affairs (DG ECFIN) de la Commission Européenne⁴⁴. Nous sommes loin des prévisions prises en compte par RFF depuis 2006 !

● **Confrontation des différentes hypothèses de RFF avec la réalité**

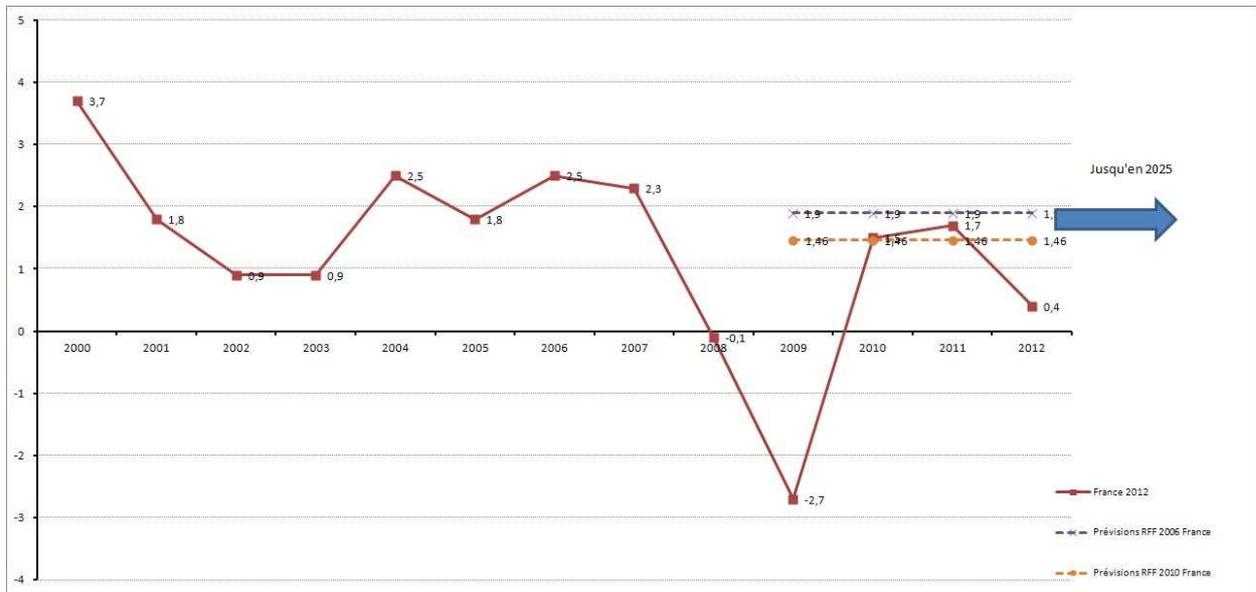
- Pour l'Espagne



- Pour la France

⁴³ Source Eurostat 03/2012

⁴⁴ European Economic Forecast Spring 2012 European Commission



● Synthèse et conclusion

En 2006, les premières prévisions de trafic de RFF situaient la saturation des lignes existantes après 2020. En 2010, RFF et le CGEDD, en tenant compte de la crise de 2008, la repoussaient en 2035.

Les prévisions économiques de la DG ECFIN⁴⁵, au printemps 2012, ne permettent pas de retenir les lignes de croissance envisagées par RFF. C'est en termes neutres que se prononce la DG ECFIN. Il indique dans son rapport de printemps 2012 que « des actions de politique de stabilisation fortes existent mais la situation économique et financière est encore fragile ».

Comment peut-on, dans ces conditions, encore insister sur une prévision de saturation des lignes existantes en 2035 alors que les prévisions établies en 2008, sont erronées et sont à décaler d'au moins 5 ans.

Lorsque l'on analyse les bases d'édification du projet LGV SEA, on s'aperçoit aisément qu'elles n'ont pas été élaborées avec des méthodes exhaustives.

LES PRÉVISIONS DU FMI Prévisions de croissance (en % du PIB)	Evol Dernières prévisions		
	2011	2012	2013
Monde	3,9	3,5	4,1
Economies avancées	1,6	1,4	2,0
Etats-Unis	1,7	2,1	2,4
Zone euro	1,4	-0,3	0,9
Allemagne	3,1	0,6	1,5
France	1,7	0,5	1,0
Italie	0,4	-1,9	-0,3
Espagne	0,7	-1,8	0,1
Japon	-0,7	2,0	1,7
Grande-Bretagne	0,7	0,8	2,0
Canada	2,5	2,1	2,2
Autres économies avancées	3,2	2,6	3,5

Le FMI vient de publier (Avril 2012) ses prévisions de croissance pour le PIB des grands pays comme la France, les Etats-Unis, l'Allemagne, la Grande Bretagne, le Japon, le Brésil, la Chine, l'Espagne et l'Italie (voir tableau ci-contre).

Août 2012 : l'Espagne réajuste son taux de croissance 2011 à 0,4% !

⁴⁵ http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/european_economy/2012/ee1upd_en.htm