

« Au regard des moyens déployés, les résultats peuvent être jugés, au premier abord, ambivalents et, en seconde analyse, décevants.(...) La consultation, telle qu'envisagée et conçue par RFF, a été détournée de son esprit et de son objet. Elle a été l'occasion d'une manifestation, orchestrée par l'utilisation de la capacité de sensibilisation et de mobilisation qu'offrent les réseaux sociaux, d'hostilité au projet de réalisation d'une ligne nouvelle et de revendication d'une utilisation des lignes existantes rénovées. »

*« Ce processus de détournement et de retournement de la consultation, hautement prévisible, marque toutes les limites de l'exercice et de la méthode développée »
C'était bien là notre objectif !*

Enfin ils soulignent qu' *« au Pays Basque, des questions toujours en attente de réponse »*
« Parmi les oppositions, celle du Pays Basque au sud de Bayonne reste toujours très présente avec un questionnement permanent sur la nécessité d'une ligne nouvelle (...) les questions "de bon sens" sur les trafics ferroviaires observés et attendus restent encore des éléments majeurs de blocage (...) Les opposants à la ligne nouvelle pour la partie de l'itinéraire au sud de Bayonne avancent des arguments auxquels il importe de répondre tout particulièrement en définissant très concrètement les objectifs visés par la construction d'une ligne nouvelle au sud de Bayonne. »

Et s'interrogent :

« N'est-il pas compréhensible que l'on puisse s'interroger :

- sur le réalisme d'une perspective de tonnage de fret ferroviaire qui passerait de 1,5 million de tonnes par an aujourd'hui à plus de 20 millions de tonnes d'ici une vingtaine d'années ? Sauf à le justifier par des projets de transfert modal de la route vers le rail élaborés avec des opérateurs de transport de fret (chargeurs, opérateurs ferroviaires de proximité, opérateurs de transport combiné, autoroute ferroviaire, opérateurs de transport routier ...).

- sur le réalisme de l'ambition annoncée de 40 à 50 sillons par jour et par sens pour le transport régional de voyageurs à échéance de 2020 ? Sauf à démontrer la planification financière d'un tel programme. »

7 - Le Financement

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

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

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

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

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

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

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

7 - 1) Un coût exorbitant

Force est de constater la difficulté de donner un coût exact car il évolue sans cesse, à la hausse bien entendu. Ainsi pour la LGV Tours-Bordeaux, la « facture » passe de 2,74 milliards d'Euros en 1997 à 3,8 milliards en 1999, 5,1 milliards en 2007, 6,7 milliards en 2009 et 7,8 milliards en 2010, soit 2,8 fois plus que l'estimation d'origine.

7,8 milliards d'euros, cela représente la rénovation de 3900km de voies ferrées ; la construction de 260 lycées aux normes environnementales les plus élevées ou de 16 hôpitaux neufs et totalement équipés.

Nous prendrons les chiffres publiés dans le schéma national des infrastructures de transports (SNIT)⁷⁷.

Projet proposé	N°	Km	Coût HT	Coût HT/km
LGV SEA Tours - Bordeaux	1	341	5808	17,03
LGV SEA Bordeaux - Toulouse	2	210	4117	19,60
LGV SEA Bordeaux - Espagne	3	230	6355	27,63

(Source SNIT)

Les coûts annoncés sont valeur 2009 et hors taxes. Ils ont été de nouveau estimés et annoncés par voie de presse par RFF. Ainsi la LGV Bordeaux-Toulouse serait estimée à 5,7 milliards selon Christian Maudet, chef du projet, et non 7,8 milliards qui serait le coût réactualisé de la LGV Bordeaux-Espagne. Pourtant dans sa lettre mensuelle n°57, RFF annonce 7,8 milliards d'euros pour la LGV Bordeaux-Toulouse !

C'est dire le peu de crédit que l'on peut accorder aux chiffres avancés par RFF.

7 - 2) Un financement qui endette durablement les collectivités territoriales et l'Etat

- Pour la seule LGV Tours-Bordeaux, la part de la Région Aquitaine est fixée à 306 millions d'Euros (valeur 2009) soit 28 mois de fiscalité sur un total de 842 millions demandés aux collectivités d'Aquitaine. Pour donner un élément de comparaison, le budget 2011 de la Région est de 1 318 millions d'Euros.

Le conseil général des Pyrénées atlantiques est engagé à hauteur de 80 millions d'euros et l'ACBA de 25 millions d'euros (valeur 2009).

En valeur 2009, la participation de la Région s'élevait désormais à 761 millions d'euros, celle du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques à 245 millions d'euros, de l'ACBA à 83 millions d'euros. Aucune étude sur les bénéfices attendus par le département n'a jamais été diligentée.

Il en coûtera au minimum 4 880 Euros par foyer fiscal, dont 2 690 Euros d'intérêts.

Il importe de rappeler que le financement des LGV n'est pas de la compétence des collectivités territoriales mais bien de celle de l'État.

L'effort financier consenti par les collectivités locales pour un projet dont l'utilité publique n'est pas prouvée se fait au détriment d'autres investissements (recherche, formation, apprentissage, éducation, aménagement rural et urbain...).

Tous ces engagements sont déraisonnables, alors que l'autonomie financière des collectivités locales est remise en question par la réforme territoriale.

- Une étude réalisée par une dizaine de membres du Cercle des transports⁷⁸, une association regroupant des décideurs et des ingénieurs du secteur, met en effet en évidence

⁷⁷ Référence internet :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_SNIT.pdf

⁷⁸ « Transports et dette publique » <http://www.slideshare.net/transportsdufutur/rapport-du-cercle-des-transports-transports-et-dette-publique>

le poids budgétaire du transport et les marges de manoeuvre qui en découlent pour redresser les comptes du pays.

D'après leurs estimations, si rien n'est fait, le déséquilibre existant entre les dépenses et les recettes, allié à la réalisation des investissements prévus par le schéma national des infrastructures de transport (SNIT), aboutirait à **131 milliards de déficit cumulé supplémentaire en 2030**. La moitié de cette dérive serait imputable aux investissements dans de nouvelles infrastructures (SNIT et Grand Paris), l'autre aux déficits d'exploitation récurrents des transports collectifs.

A l'inverse, les auteurs ont calculé qu'une gestion extrêmement rigoureuse du secteur permettait un allègement de la dette de 110 milliards à l'horizon 2030. Un tel redressement passerait par des mesures drastiques.

Concernant les LGV, les auteurs dégagent deux scénarii :

➤ **Un scénario « tendanciel » : la mise en œuvre du SNIT**

Il s'agit de développer 105 milliards d'infrastructures nouvelles sur 40 ans, par exemple, représentant près de 100 milliards d'argent public à injecter (sous forme de subvention, d'emprunt ou de location différée de type PPP) soit une dépense publique annuelle de 2,5 milliards (Etat et collectivités territoriales). Ces lignes nouvelles vont générer un surcroît de charges d'entretien et d'exploitation estimé par le SNIT à 2 milliards d'euros en fin de période, ce qui correspond à une dépense supplémentaire d'environ 60 millions d'euros supplémentaires chaque année à partir de 2015, soit environ 0,3 milliard par an en moyenne sur la période 2010 - 2030.

La modernisation des infrastructures (au-delà de la régénération) mobiliserait 15 milliards d'euros à la charge de l'Etat, soit une dépense publique de 0,6 milliard par an.

➤ **Un scénario « désendettement »**

Il faudrait différer tous les investissements de développement du réseau ferré national qui ne sont pas déjà engagés façon irréversible. Ceux-ci comprennent, pour un montant de l'ordre de 16 milliards d'euros : la LGV Est, phase 2 pour 2,5 G€ ; SEA Tours-Bordeaux pour 7,8 G€, dont 4 G€ de fonds publics ; Bretagne-Pays de Loire pour 3,4 G€ ; Nîmes-Montpellier 1,8 G€. Sur la période 2010-2030, la dépense publique annuelle correspondant à ces « coups partis » s'élèverait à 0,5 milliard d'euro par an (au lieu de 2,5 milliards par an dans le scénario 1).

Par contre, les dépenses de modernisation seraient maintenues au rythme prévu par le SNIT, (soit 0,6 milliard d'euros par an), voire légèrement supérieur (0,8 milliard par an) pour faire face aux besoins de capacité et de meilleure connexion entre les lignes.

Au total, par rapport à une subvention publique d'investissement ferroviaire de 2,1 milliards d'euros en 2010, le besoin annuel de subvention publique ne serait que de $0,5 + 0,8 = 1,3$ milliard d'euros, ce qui, sur la période 2010-2030, générerait une économie budgétaire annuelle de $2,1 - 1,3 = 0,8$ milliard, soit 16 milliards d'euros cumulés sur 20 ans.

Les conclusions sont sans appel :

« Si rien n'est fait pour limiter cette « dérive déficitaire », c'est à l'horizon 2030 un montant cumulé de 130 milliards d'euros supplémentaires qui alourdirait le montant de la dette publique ou nécessiterait autant de prélèvements fiscaux supplémentaires... Une telle perspective n'est à l'évidence pas soutenable dans la situation d'endettement public de la France, qui restera un élément central de la politique économique dans les années à venir. »

7 - 3) Un financement basé sur un partenariat public privé, un montage hautement toxique

● A l'analyse des coûts d'investissement gigantesques des LGV (plus de 80 milliards d'Euros 2008 ; plus de 100 milliards à échéance) ainsi que l'état des finances publiques le recours à des moyens de financement adaptés a évidemment été recherché.

Le principe des programmes dits de partenariat public privé (PPP) a été la solution apparemment la plus logique, programmes dans lesquels le financement est normalement réparti à moitié entre l'Etat et les partenaires privés.

Le PPP poursuit plusieurs objectifs théoriques.

Le plus important de ces objectifs est officiellement de permettre le désengagement de l'État du financement des infrastructures majeures, et d'en réduire les coûts, en appliquant les techniques de « *saine gestion du privé* ». Le marché permettra de réduire les coûts « *par la pratique d'une concurrence juste et loyale* ».

Ceci étant, les PPP sont très loin de faire l'unanimité, leurs détracteurs leur reprochant de constituer un simple stratagème pour escamoter la dette publique.

En effectuant « *des versements plutôt qu'un emprunt, pour l'État, l'avantage est évident : sa dette n'augmente pas* », dénonce Philippe Herlin⁷⁹ dans son ouvrage « *France, la faillite* ». Et la Fondation iFRAP⁸⁰ de renchérir : « *Seul l'encours annuel de la dette figure au bilan, et non le solde ; et ces versements sont encore modifiés sur le plan comptable puisqu'ils apparaissent sous la forme de loyers payés à l'entité privée partenaire. Des dépenses d'investissement deviennent donc des dépenses de fonctionnement.* » Un stratagème, en effet.

• **D'autre part, ces « partenariats » coûtent beaucoup plus cher à l'État, donc aux contribuables.** En 2008, Philippe Séguin, alors Premier président de la Cour des comptes, expliquait sans détour que « les PPP visent surtout à faire face à l'insuffisance de crédits immédiatement disponibles et engendrent des surcoûts très importants pour l'État ».

Le rapport du Conseil d'Analyse Économique de 2007 met en garde sur l'utilisation des PPP. « *Le contrat de partenariat peut constituer un outil intéressant s'il est utilisé à bon escient. Il serait paradoxal que ce mécanisme conduise à engager des projets à la rentabilité socio-économique particulièrement dégradée qui, en dépit de l'optimisation espérée des coûts, représenteront inéluctablement un coût actualisé élevé pour les pouvoirs publics*⁸¹. »

20 millions de voyageurs sont attendus sur le tronçon Tours-Bordeaux, mais seulement 2 millions sur le tronçon Bordeaux-Espagne et 3 millions sur Bordeaux-Toulouse. Pourtant, la section Tours-Bordeaux est jugée d'une rentabilité très risquée par le secteur privé, alors que dire des deux autres lignes LGV du GPSO ?

Le rapport du CAE poursuit : « Une utilisation inadaptée des contrats de partenariat pourrait conduire à :

- une croissance durable de la dépense publique par empilement des loyers liés aux contrats de partenariats successifs sans retour avéré pour la collectivité en termes socio-économiques ;
- un transfert de risques assez limité et de coûts de portage au contraire très élevés pour la puissance publique sur le long terme. »

• Si la solution du PPP peut apparaître intéressante pour RFF *dans une toute première analyse* (absence de soucis puis récupération de l'infrastructure au bout de 44 ans), elle ne peut s'avérer qu'un leurre à terme. Tout d'abord, le réseau ferré va être morcelé : comment dialogueront les exploitants aux points de raccordement entre la nouvelle ligne privée et l'ancienne ligne publique pour assurer la continuité de circulation des trains, la gestion inévitable des conflits, les investissements nécessaires, etc. ? Ensuite, à l'issue de la concession, dans quel état se trouvera la ligne ? Des remises à niveau régulières devront être faites. Comment RFF les financera-t-elles ? Et combien seront facturés les innombrables « suppléments » ?

Une entreprise de services normale finance le renouvellement des outils avec l'exploitation. Dans le cas qui nous occupe, le concessionnaire partira avec les bénéfices...

• L'application du PPP au financement de la LGV Tours-Bordeaux est intéressante à analyser afin de voir comment le contournement de la parité des investissements a été pratiqué.

La LGV Tours-Bordeaux a donné lieu, en octobre 2010, à un « contrat de concession de travaux et de service public » engageant le concédant RFF, représentant l'État français, et le concessionnaire VINCI, pour une période de 50 ans dont 6 ans d'étude et 44 ans d'exploitation. Sa signature a eu lieu en fin 2010 et la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux est prévue en 2016.

⁷⁹ Philippe Herlin, *France, la faillite ?* Eyrolles, 2010.

⁸⁰ Référence internet : <http://www.ifrap.org/PPP-Et-si-les-Partenariats-Public-Prive-coutaient-plus-cher-au-contribuable,0884.html>

⁸¹ Rapports du Conseil d'Analyse Économique, n° 69 (*op. cit.*).

VINCI est le maître d'œuvre du groupement LISEA composé de VINCI, Caisse des Dépôts et AXA Private Equity. Il assure la conception, la construction, l'entretien de la nouvelle infrastructure et son exploitation. Il perçoit en contrepartie les péages pour tout train qui circulera sur la ligne Tours-Bordeaux.

RFF est maître d'ouvrage du projet. Il réalise les travaux de raccordement avec l'amont et l'aval de la partie Tours Bordeaux, la deuxième tranche de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux. Il perçoit en contrepartie les recettes générées par les TGV supplémentaires générés en amont et en aval de Tours-Bordeaux, par les TER, les trains de fret et TGV supplémentaires obtenus par augmentation de capacité du réseau.

Le budget prévisionnel de la partie concédée est estimé à 5.827 M€ (millions d'euros).

Afin de permettre au trafic Tours Bordeaux de bénéficier pleinement de la vitesse potentielle de la grande vitesse des aménagements complémentaires sont nécessaires aux environs de Bordeaux. Ces investissements complémentaires qui seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de RFF sont estimés à 876 M€ et répartis entre RFF, l'Etat et les Collectivités territoriales. Ils correspondent à la seconde phase de résorption du bouchon de Bordeaux, les raccordements, les études et les acquisitions foncières et le fonds de solidarité.

Au total 6 703 M€ en valeur 2009 et 7 816 M€ en euros courants d'octobre 2010.

Le financement prévisionnel de l'ensemble est réparti de la manière suivante :

Apport du concessionnaire VINCI	1 951 M€
Apport de RFF	1 760 M€
Apports publics (Etat, Collectivités, UE)	2 992 M€

Le contrat mentionne que les apports du concessionnaire et de RFF ne seront définitivement connus que le jour de la signature du contrat de concession (« ajustements dus au taux d'emprunt »)

Si l'on exclut les travaux complémentaires de 876 M€ nécessaires au fonctionnement opérationnel de la LGV Tours Bordeaux, l'apport total des différents organismes étatiques au concessionnaire est de 3 876 M€ ou en euros courants 4 456 M€.

Ceci permet de dresser le tableau suivant qui est digne d'intérêt.

Financeurs	%	M€ 2009	M€ courants
RFF	23,3	1760	2052
Concessionnaire	29,1	1951	2275
UE	0,2	10	12
Concours publics	44,5	2982	3477
Dont Etat	22,5	1505	1755
Dont Collectivités territoriales	22,0	1477	1722
Aquitaine	12,6	842	982
Midi-Pyrénées	4,2	281	328
Poitou-Charentes	3,8	258	301
Limousin	0,8	53	62
Centre	0,7	44	51
Total	100,0	6703	7816

M€ 2009 sont de juillet 2009, M€ courants sont d'octobre 2010

Quelques remarques caractérisent ce contrat conçu sous l'égide des PPP.

Tout d'abord, il est intéressant de noter que les montants associés à ce projet ont suivi une progression étonnante.

En 2006, ce projet était évalué à 5.630 M€. Après sa réévaluation, en juillet 2009, son montant passait à 6.703 M€ soit 19 % d'augmentation. Lors du contrat, en octobre 2010, la somme était portée à 7,8 € ce qui correspond à une augmentation supplémentaire de 16,6%. Or dans le projet de délibération on note que « RFF a fixé un taux prévisionnel de 3,9% pour l'actualisation des sommes » et l'on sait que le coût des emprunts n'a pas diminué ces dernières années.

Il est enfin extraordinaire de constater que VINCI, le principal bénéficiaire, de l'opération ne s'engage qu'à hauteur de 29% du projet, ce qui dément la parité des investissements entre partenaires publics et privés, hypothèse de base des contrats de PPP.

Le retour de bonne fortune n'est envisagé que pour RFF et non pour les Collectivités Territoriales qui sont engagées dans un investissement équivalent à celui de RFF.

772 millions d'euros sont apportés en fonds propres par LISEA et le reste en crédit ou dette bancaire garantis par l'Etat ou RFF.

LISEA (société concessionnaire) sera rémunérée par les redevances liées au trafic versées par les entreprises opérant les trains aptes à la grande vitesse qui circulent sur la ligne nouvelle pendant les 44 ans d'exploitation.

Les péages serviront en principe à financer l'entretien de la ligne, mais aussi et surtout le « retour sur investissement » c'est-à-dire les dividendes versés par LISEA à Vinci et à ses associés. Cet accord, avec la participation financière du concessionnaire réduite, constitue une véritable arnaque, dont l'État et les collectivités se rendent complices. En effet, l'essentiel des charges est supporté par l'une des parties alors que l'autre récupère *sans aucun risque* 100% des produits de la concession.

L'État, RFF et les collectivités locales, co-financeurs, ne perçoivent aucune redevance. Mais il faudra bien rembourser tous les fonds garantis par l'État. C'est le contribuable qui, bien évidemment, sera sollicité pendant 44 ans pour ce faire. **Ainsi se trouve réalisée avec le plus grand cynisme la théorie de la privatisation des bénéfices et de la socialisation des pertes** (« On nationalise les coûts et on privatise les recettes... »).

Alain Rousset, président de la Région Aquitaine fait un constat analogue⁸² :

« C'est une solution de facilité pour ne pas dire un poison insidieux (...) C'est surtout une fuite en avant aux conséquences imprévisibles en particulier sur le plan financier. Qui peut jurer que la collectivité nationale ne payera pas au final des sommes extravagantes au partenaire privé qui aura réalisé une ligne ferroviaire, un collège, ou déployé des fibres optiques ? (...) Que pèseront demain les collectivités locales et l'Etat si les partenariats public-privé se généralisent ? Plus rien. Leur capacité à imaginer et à concevoir des projets publics disparaîtra. Leur compétence à les gérer aussi. Il y aura alors un transfert, une sorte de « privatisation du patrimoine public » (...) Ma méfiance pour les PPP se nourrit d'un autre constat : ils profitent aux grands groupes et non aux PME voire aux entreprises de taille intermédiaire (...) Aujourd'hui, tout se passe comme si l'expansion de nos grandes entreprises ne reposait ni sur le citoyen ni sur le consommateur mais sur l'endettement de l'Etat et des collectivités territoriales à travers le PPP. »

Faut-il rappeler qu'Alain Rousset a signé sans sourciller le financement de la LGV Tours-Bordeaux, modèle même de PPP qu'il dénonce aujourd'hui !

Le recours à des subterfuges de type PPP ne masque absolument pas l'impact financier catastrophique d'un projet de LGV.

La décision de construire une LGV par apport à l'utilisation efficace d'infrastructures existantes doit donc relever d'une analyse hautement exhaustive et participative.

CONCLUSIONS

⁸² Référence internet : <http://www.latribune.fr/opinions/tribunes/20120216trib000683437/le-partenariat-public-privé-un-modele-a-reinventer.html>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Inutilité d'une nouvelle ligne pour absorber le futur trafic avec la péninsule ibérique alors que la ligne actuelle est exploitée à 30% de sa capacité, que sa saturation n'est pas prouvée et hautement improbable dans un avenir lointain.

- Inutilité d'un projet fondé sur un débat public biaisé, une réalité des trafics falsifiée et des prévisions surestimées.

- Inutilité d'un projet justifié par le fret en inadéquation avec l'Y basque orienté vers le trafic voyageur et dont seule la capacité résiduelle est dévolue au fret.

- Inutilité d'un projet reposant sur un report modal du fret routier sur le fer totalement fantaisiste ne tenant pas compte des obstacles structurels et de la saturation des réseaux ferrés ibériques.

« On nourrit une interrogation sur les capacités réelles du réseau espagnol et sa perspective de saturation. Si on construit une ligne nouvelle combien de sillons supportés côté français et combien en trouve-t-on côté espagnol. Nous poserons les questions par écrit à nos amis Espagnols » c'est en ces termes que 6 ans après le débat public le préfet Stephanini constatait l'absence d'informations en ce qui concerne la justification essentielle du projet qu'est la liaison avec la péninsule ibérique.

-Inutilité d'un projet d'une autoroute ferroviaire inadaptée en concurrence avec les autoroutes maritimes nettement plus attractives pour les transporteurs.

- Inutilité d'un projet reposant sur l'augmentation prévue de trafic de TER relevant de décisions arbitraires des Régions et non d'une analyse des besoins socio-économiques réels. Un mode de transport non adapté à la configuration du Pays Basque et à la dispersion de son habitat.

- Inutilité d'un projet qui accentue les dynamiques et les disparités territoriales, renforce la métropolisation en concentrant hommes et activités dans les plus grands centres urbains. La grande vitesse « déménage le territoire et ne l'aménage pas ».

- Inutilité d'un projet qui ne contribue pas à dynamiser la croissance de l'emploi des villes moyennes et participe à la désertification des zones intermédiaires.

- Inutilité d'un projet dont les retombées économiques sont illusoire.

- Inutilité d'un projet qui est un saccage environnemental et dont le bilan carbone n'est qu'un faux alibi et sujet à caution.

- Inutilité d'un projet alors que les PIB de la France et de l'Espagne sont en berne avec des prévisions de croissance en très forte baisse par rapport aux prévisions initiales. Il est dorénavant acquis que la croissance dans le continent européen sera atone dans les décennies à venir.

- Inutilité d'un projet « qui risque de n'être finançable ni par des fonds privés du fait d'une trop faible rentabilité attendue ni par des fonds sous contraintes » (Député Hervé Mariton de la Commission des Finances)

- Inutilité d'un projet qui exclut certaines populations de l'accès aux services publics.

Les transports de personnes ne sont et ne seront plus majoritairement justifiés pour des raisons professionnelles car largement déportés sur des moyens télématiques de plus en plus performants. Ces moyens de transport sont et seront de plus en plus justifiés par des besoins locaux et régionaux. Les besoins en matière de fret ne nécessitent pas et n'ont jamais nécessité de la très grande vitesse.

Les modèles de société sur lesquels s'appuie le développement inconsidéré des LGV sont dépassés. Ils font référence à ceux propulsés par une politique européenne qui date des années 80-90 et qui ne sont plus du tout adaptés à la réalité actuelle. Une réflexion sur la répartition géographique des populations dans les pays européens occidentaux, montre que ces modèles sont notoirement incompatibles avec l'Europe des années 2030. La tendance des prochaines années montre que les modèles à prédominance urbaine sont ceux qui concentrent le plus de complexité sociale et que la répartition géographique de la population est une nécessité pour un développement harmonieux.

Cette tendance a une forte implication au niveau des moyens de transport. De en plus de pays clients potentiels de la Grande vitesse abandonnent leurs projets (USA, Pologne, Russie ...)

Le piège de l'Euratlantique à Bordeaux se referme sur ses promoteurs en les condamnant à faire tout (et aussi n'importe quoi) pour éviter le fiasco. Les bulles immobilières des Etats Unis en 2008 et aujourd'hui en Espagne ne découragent pas nos décideurs, capables eux de « mieux faire » avec de l'argent public qu'il n'y a plus dans les caisses. La modernité qui nous est imposée consiste à développer la métropolisation au détriment du développement

harmonieux des territoires, est-ce là le souhait profond des Aquitains ? Auront-ils leur mot à dire ? Faire croire que la croissance sera au rendez-vous en lançant des projets qui ne servent à rien c'est hypothéquer l'avenir de nos enfants, continuera-t-on longtemps dans cette voie ?

Un moratoire sur ces études s'impose sans délai

LISTE DES ANNEXES

- Revue de presse.
- Expertise SMA PROGTRANS « Résultats de l'expertise indépendante du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne : prévisions de trafic fret et capacité des lignes existantes ».
- Expertise SMA PROGTRANS : Synthèse.
- Etude CITEC : « Capacité ferroviaire de la ligne ferroviaire Bayonne-Hendaye ».
- Etude CITEC : « Lignes à grande vitesse Pays basque. Analyse des temps de parcours et comparaison des projets de part et d'autre de la frontière ».
- Rapport Becker : « Les transports à travers les Pyrénées : enjeux et perspectives » Conseil Général des Ponts et chaussées, Ministère de l'Équipement et des Transports, 2001.
- Rapport annuel du coordonnateur européen : « Axe ferroviaire à grande vitesse du Sud Ouest de l'Europe » juillet 2008. Etienne Davignon.
- Incidencia de la nueva red ferroviaria de ancho internacional en el transporte de mercancías por ferrocarril en el País Vasco. Departamento de transportes y obras publicas. Gobierno vasco.
- Extrait Rapport Cour des Comptes 2008 : « Le réseau ferroviaire. Une réforme inachevée, une stratégie incertaine ».
- Synthèse du référé de la Cour des comptes : « L'impact budgétaire et fiscal du Grenelle de l'environnement ». 3 novembre 2011.
- Rapport Cour des Comptes 2012 : « La situation et les perspectives des finances publiques » juillet 2012.
- Extrait Rapport au Conseil d'analyse économique « Infrastructures de transport, mobilité et croissance » par Michel Didier et Rémy Prud'homme.
- Présentation du rapport Mariton à la Commission des Finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire.
- Rapport Mariton.
- Etude du cercle des transports : « Transports et dette publique ».
- Communiqué de presse du Ministère de l'Écologie : « Conclusion des Assises du ferroviaire. Le gouvernement présente sa feuille de route pour le système ferroviaire français ».

- Rapport final de la Commission n°3 des Assises du ferroviaire : « L'économie ferroviaire ».
- Rapport Cour annuel des Comptes 2012 : « Les autoroutes ferroviaires en France : premiers enseignements et enjeux pour l'avenir ».
- Rapport CGEDD : « Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) 1ère partie : hypothèses et résultats des différents travaux de projections des trafics ».
- « Analyse prospective des impacts de la LGV Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et Champagne-Ardenne » Rapport final de recherche pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne par Sylvie BAZIN, Christophe BECKERICH, Marie DELAPLACE. Université de Reims Champagne-Ardenne.
- Partie conclusive de « Analyse prospective des impacts de la LGV Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et Champagne-Ardenne » Rapport final de recherche pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne par Sylvie BAZIN, Christophe BECKERICH, Marie DELAPLACE. Université de Reims Champagne-Ardenne.
- Etude SETEC Organisation pour la ligne POCL : « Effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire ».
- « Nantes, sept ans après l'arrivée du TGV Atlantique » par Joseph Dornbusch.
- Etude Arenes pour la Mission des Grands Projets du Sud Ouest : « Conclusions des attentes des acteurs locaux vis-à-vis de la concertation ».
- Compte-rendu des Garants de la Concertation, 2ème étape, période juillet-décembre 2011.