



Communauté de Communes
Sud Pays Basque



Euskal Herri Hegoaldeko
Herri Elkargoa



AVIS DES PRESIDENTS DES INTERCOMMUNALITES DU PAYS BASQUE

ERROBI – SUD PAYS BASQUE – NIVE ADOUR

5 Décembre 2014

Le présent memorandum est déposé au nom des trois intercommunalités (Nive-Adour, Errobi, et Sud Pays Basque) qui depuis 2008 ont travaillé ensemble pour comprendre le dossier GPSO, identifier la problématique liée au transport ferroviaire sur le secteur Bordeaux-Hendaye et proposer d'y apporter des solutions concrètes et pratiques.

GPSO : UN PROJET EN CONTRAVENTION AVEC LA LOI DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE

Le rapport du débat public de 2006 publié le 31 Janvier 2007 a présenté 3 scénarios synthétisant les positions du public :

- utilisation des voies actuelles
- construction d'une voie nouvelle Bordeaux-Espagne par l'Est des Landes
- aménagement progressif de la ligne actuelle en itinéraire haute performance.

En Mars 2007, le Conseil d'Administration de RFF a pris unilatéralement la décision de n'étudier que le scénario de la construction d'une ligne nouvelle. Malgré les demandes officielles répétées des élus du Pays Basque et d'ailleurs d'étudier la modernisation des voies existantes, RFF a toujours refusé de conduire l'exercice.

En 2008, le Grenelle de l'Environnement a pourtant institué « *le renversement de la charge de la preuve : obligation, pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, de faire la preuve qu'une option plus favorable à l'environnement est impossible à coût raisonnable* ».

RFF et les services de l'Etat n'ont jamais respecté cette disposition du Grenelle de l'Environnement si bien que **l'on peut clairement affirmer que GPSO est un projet hors-la-loi**. En effet, malgré l'obligation faite à RFF et aux services de l'Etat par les lois en vigueur, l'étude de la modernisation des voies existantes a toujours été refusée, mettant ce projet en contravention avec les dispositions du Grenelle de l'Environnement.

Début 2013, les élus du Pays Basque ont commissionné une étude sur la modernisation des voies existantes. Cette étude a officiellement été validée par le Cabinet Suisse de réputation internationale CITEC. Elle fait apparaître que la modernisation des voies existantes entre Bordeaux et Hendaye permet de remplir tous les objectifs d'une nouvelle voie LGV pendant les cinquante prochaines années pour un coût

cinq à dix fois inférieur. Cette étude détaille les différents tronçons (Bordeaux-Solférino, Solférino-Dax et Dax-Frontière Espagnole) et présente des solutions techniques pratiques, éprouvées et économiques.

Une copie de l'étude est jointe à ce memorandum.

GPSO EST EN CONTRAVENTION AVEC LES RECOMMANDATIONS DES DECIDEURS, DES EXPERTS ET DES POLITIQUES PUBLIQUES

- en 2009, à la quasi-unanimité, le Congrès, c'est à dire l'Assemblée Nationale et le Sénat réunis à Versailles, a voté toutes tendances confondues la loi dite du « Grenelle de l'Environnement » donnant, entre autres, la priorité absolue à la rénovation du réseau ferroviaire existant et mettant de fortes barrières à la construction de nouvelles LGV,
- à l'automne 2011, Nathalie Kosciusko-Morizet (NKM), Ministre de l'Environnement, du Développement Durable de l'Energie et de la Mer du gouvernement Fillon, également responsable des Transports, convoque les Assises du Ferroviaire. Tout ce que la France compte d'experts et d'hommes politiques intéressés de près ou de loin par les chemins de fer se réunit au chevet du système ferroviaire français cliniquement mort malgré les milliards de subventions annuelles versées par l'Etat avec les impôts des Français. La conclusion annoncée par NKM mi-Décembre 2011 est claire : on arrête immédiatement de construire de nouvelles LGV, priorité absolue à la rénovation du réseau existant.
- Jean Marc Ayrault hérite du dossier et fin 2012, il nomme une commission dite Mobilité 21 chargée d'éclairer le gouvernement et de lui indiquer lesquels des 74 projets d'infrastructure de transport (dont plus de 35 projets de nouvelles voies ferrées, mais aussi des autoroutes, aéroports et canaux) sont prioritaires, et lesquels doivent être reportés ou annulés, fautes de moyens. La commission Mobilité 21 remet son rapport en juillet 2013: tous les projets de LGV (y compris Bordeaux-Hendaye) sont repoussés aux calendes grecques, priorité absolue à la modernisation des voies existantes.

Au delà des considérations budgétaires, il convient d'expliquer les motifs techniques et économiques qui sous tendent le vote du Parlement, les conclusions des experts du ferroviaire et celles de la commission parlementaire Mobilité 21. La technologie LGV faisant rouler des trains à 350km/h est dépassée parce qu'elle présente un très mauvais rapport qualité/prix. Toutes les lignes TGV dans le monde sont déficitaires, même Paris-Lyon. Partout dans le monde sauf en France, cette technologie a maintenant été abandonnée : les solutions techniques désormais mises en oeuvre, particulièrement en Europe, consistent à moderniser les voies existantes et à y faire rouler les trains à 220 ou 250km/h. Le service rendu en terme de temps de parcours est très proche et le coût de production divisé par près de dix : en effet moderniser une voie coûte cinq à dix fois moins cher que de construire une LGV neuve. Surtout le coût annuel d'exploitation d'un train roulant à 220 ou 250 km/h est deux à quatre fois inférieur à celui d'un TGV roulant à 350km/h. A ces vitesses là en effet, les voies LGV doivent être totalement refaites tous les treize ans (et non 20 ans comme pris en compte dans le prévisionnel des LGV) tandis que le matériel roulant se consomme à grande vitesse, c'est le cas de le dire.

Le projet GPSO Bordeaux – Dax va à l'encontre de toutes les recommandations des experts du ferroviaire et des politiques publiques.

GPSO BORDEAUX – DAX : UN PROJET INUTILE

La construction d'une LGV se justifie par l'une ou l'autre des deux considérations suivantes :

- la nécessité d'offrir de nouvelles fonctionnalités (notamment réduction des temps de parcours)
- la saturation des voies dues à un trafic important.

La LGV Bordeaux-Espagne ne se justifie par aucune de ces deux considérations, comme nous allons le démontrer.

1/ L'amélioration des temps de parcours

En Mai 2011, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a mandaté une mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des GPSO¹, conduite par deux ingénieurs généraux, MM. Massoni et Pitié. Ils ont affirmé en conclusion, avec une grande honnêteté (p. 65 et 66) :

« les besoins liés à la grande vitesse ne sont pas ceux qui doivent gouverner le choix de construire une nouvelle voie ferroviaire au sud de Bordeaux. C'est bien le fret ferroviaire qui justifie la construction de cette voie nouvelle ». On ne saurait dire mieux et plus précisément.

Le temps de parcours entre Bordeaux et Dax est le même pour le projet de LGV et les voies existantes modernisées. Ceci s'explique par deux raisons : d'une part la distance parcourue par la LGV entre Bordeaux et Dax est plus longue d'environ 60km du fait du large détour par l'est alors que les voies existantes sont rectilignes. D'autre part, les voies existantes sont précisément tellement rectilignes que c'est la plus longue ligne droite du réseau ferroviaire français et que c'est sur cette voie que les premiers records de vitesse du TGV ont été réalisés en 1955 (331km/h).

Afin de pouvoir faire circuler des trains à vitesse élevée (220 à 250km/h), il suffit d'éliminer les passages à niveau (voir étude réalisée par les intercommunalités basques).

2/ Les voies ne sont pas saturées

Les voies existantes entre Bordeaux et Hendaye sont classées par RFF dans la catégorie des voies dites « moyennement chargées », qui « accueillent entre 50 et 150 trains par jour ».

L'étude CITEC de 2009 a montré que les voies existantes pouvaient accueillir 240 trains par jour et que moyennant quelques modernisations, elles pourraient accueillir 320 trains. Il n'y aura pas de saturation avant 2050 ou 2060, dans l'hypothèse, hasardeuse, où le trafic, actuellement en baisse, viendrait à progresser rapidement.

En 2005, RFF a fondé le projet GPSO sur le fait que le trafic allait augmenter de manière considérable et que la saturation des voies existantes interviendrait dès 2020. La réalité est que le trafic est en régression. Lancé à l'automne 2011 à la demande du Ministre de l'Environnement et du Développement Durable et des Transports, Mme Kosciusko-Morizet, l'Observatoire des Trafics a acté début 2012 que le trafic franco-espagnol, tous modes de transport confondus, était stable voire en légère baisse sur la période 2004-2010. Le trafic de fret ferroviaire était pour sa part en baisse de plus de 30% sur la période. Depuis, l'Observatoire des Trafics a établi que le trafic continuait à décroître, tant pour les voyageurs que pour le fret.

Conclusion la liaison LGV Bordeaux – Dax ne procure aucun gain de temps de parcours et n'est pas nécessaire pour faire face à la croissance du trafic. Elle est inutile.

¹ Rapport n° 007450-01 CGEDD – Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest, 1ère partie. Etabli par M. Michel Massoni.

GPSO BORDEAUX – DAX : UN PROJET CUL DE SAC

Le projet GPSO s'inscrit dans un projet européen. Au delà de Bordeaux Dax, il prévoit de continuer à travers le sud des Landes et le Pays Basque pour se connecter à Biriou au « Y basque » en provenance d'Astigaraga, à l'est de Saint Sébastien.

En 2011, le gouvernement autonome basque a décidé que la construction de la gare nouvelle d'Astigaraga ainsi que le barreau Astigaraga-Biriou seraient reportés sine die. Il a décidé d'investir pour mettre les gares de Saint Sébastien et d'Irun au standard de gare TGV. Dès lors, le Y Basque va désormais rejoindre la gare actuelle de Saint-Sébastien, puis emprunter les voies existantes, mises à l'écartement UIC, jusqu'à Irun pour se connecter au réseau français à Hendaye (voies existantes). C'est un bouleversement considérable de l'axe franco-espagnol qui n'était pas prévu en 2005 lors du lancement des études.

La nouvelle voie ferroviaire Bordeaux-Dax et plus généralement Bordeaux-Espagne, telle que présentée au débat public, débouche sur un cul de sac.

GPSO BORDEAUX – DAX : UN PROJET DANGEREUX POUR LA SECURITE PUBLIQUE

Le 26 Juillet 2014, un accident a eu lieu à un passage à niveau entre Bordeaux et Dax : un camion est venu heurter un train. Cet accident n'a heureusement pas causé de victimes graves, mais il a interrompu tout trafic au sud de Bordeaux pendant deux jours.

De tels accidents pourraient être évités si RFF modernisait les voies existantes comme l'exigent les lois de la République et le recommandent tous les experts du secteur, nous l'avons vu. Cette modernisation consisterait à éliminer les passages à niveau pour un coût estimé dans l'étude présentée à cent dix millions d'Euros entre Bordeaux et Dax.

RFF refuse de réaliser ces travaux parce que l'élimination des passages à niveau permettrait de rallier Bordeaux et Dax en seulement 1h20 et dès lors, il n'y aurait plus aucune justification « politique » à construire une LGV.

Dès lors, le projet de LGV Bordeaux – Espagne que RFF et les services de l'Etat souhaitent effectuer au détriment de la modernisation des voies existantes se fait au détriment de la sécurité publique.

GPSO BORDEAUX DAX : UN BILAN COUT – AVANTAGES DESASTREUX

Une étude réalisée par le cabinet britannique spécialisé SDG aboutit à la publication d'une série de ratios annuels très intéressants, calculés à partir :

- des recettes générées par les infrastructures ferroviaires, d'une part,
- ou des bénéfices (recettes + valeur des gains de temps) générés par les mêmes infrastructures
- et des coûts d'amortissement de l'investissement (ligne nouvelle ou modernisation de la ligne existante), d'acquisition du matériel roulant et d'exploitation, d'autre part ;

Note de méthode : s'agissant de Bordeaux-Espagne :

- les ratios de la ligne LGV ont été calculés à partir d'un coût de l'infrastructure estimé à 3,75 milliards d'euros, qui était un chiffre ancien de RFF... Ils sont donc sur-évalués, et les résultats réels nécessairement moins positifs...

- et ce d'autant plus que les gains de temps estimés pour la LGV reprennent les chiffres théoriques de RFF, qui s'appliquent en réalité à un voyage Paris-Hendaye sans aucun arrêt intermédiaire, même Bordeaux.

Recettes annuelles LGV (M€)	Recettes annuelles (M€) ligne modernisée	Recettes annuelles (M€) ligne actuelle	Gain de temps (valeur M€) LGV	Gain de temps (valeur M€) ligne modernisée	Coût annuel LGV (M€)	Coût annuel ligne modernisée (M€)	Coût annuel ligne actuelle (M€)
228	193	174	102	37	260	71	43
			Ratio recettes sur coûts ligne actuelle	Ratio recettes sur coûts ligne modernisée	Ratio recettes sur coûts LGV	Ratio bénéfices sur coûts ligne modernisée	Ratio bénéfices sur coûts LGV
			4,0	2,7	0,9	3,24	1,27

Rappelons qu'un **ratio de moins de 1** signifie que les recettes ne couvrent pas les coûts de construction/exploitation, et que le soutien financier par le secteur public sera durablement nécessaire. C'est dire que la liaison Bordeaux-Hendaye en ligne nouvelle à grande vitesse (220 km/h et plus) sera inexploitable sans subvention publique ou sans que l'exploitant assume, ce qui est improbable à terme dans le contexte européen, **le déficit d'exploitation**.

Il est à noter en outre que les résultats relatifs aux LGV sont probablement sous-évalués. En effet, les observations les plus récentes réalisées par RFF sur la ligne TGV-Est en exploitation montrent une usure accélérée, par rapport aux prévisions, de l'infrastructure. Ainsi, le Centre d'analyse stratégique, dans un rapport récent (octobre 2011), note-t-il : « *sur la LGV Est-européenne, ouverte récemment, en 2007, et supportant un trafic moyennement dense, la voie nécessite un entretien plus élevé que prévu et le renouvellement du ballast risque de s'imposer après 13 années de service au lieu des 20 ans minimum prévus à l'origine* ».

La modernisation des voies existantes, qui permet d'atteindre les mêmes fonctionnalités que la LGV pour un coût 5 à 10 fois inférieur, est donc une option de bon sens.

CONCLUSION :

LE PROJET GPSO BORDEAUX – DAX ET PLUS GENERALEMENT BORDEAUX – ESPAGNE

- **EST HORS LA LOI, C'EST A DIRE EN CONTRAVENTION DIRECTE DES LOIS DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE**
- **EST EN CONTRAVENTION AVEC LES RECOMMANDATIONS DES DECIDEURS, DES EXPERTS ET DES POLITIQUES PUBLIQUES**
- **EST INUTILE PARCE QUE JUSTIFIE NI PAR UN GAIN DE TEMPS DE PARCOURS NI PAR UNE SATURATION DES CAPACITES**
- **DEBOUCHE SUR UN CUL DE SAC PARCE QUE NE SE CONNECTANT PAS AVEC LE RESEAU ESPAGNOL**
- **EST DANGEREUX POUR LA SECURITE PUBLIQUE CAR IL EMPECHE LA MODERNISATION DES VOIES EXISTANTES (ELIMINATION DES PASSAGES A NIVEAU)**
- **PRESENTE UN BILAN COUT – AVANTAGES DESASTREUX.**

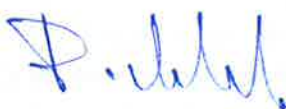
**Paul Baudry
Président**

**Communauté de Communes
Errobi**



**Peyuco Duhart
Président**

**Communauté d'Agglomération
Sud Pays Basque**



**Roland Hirigoyen
Président**

**Communauté de Communes
Nive - Adour**

