

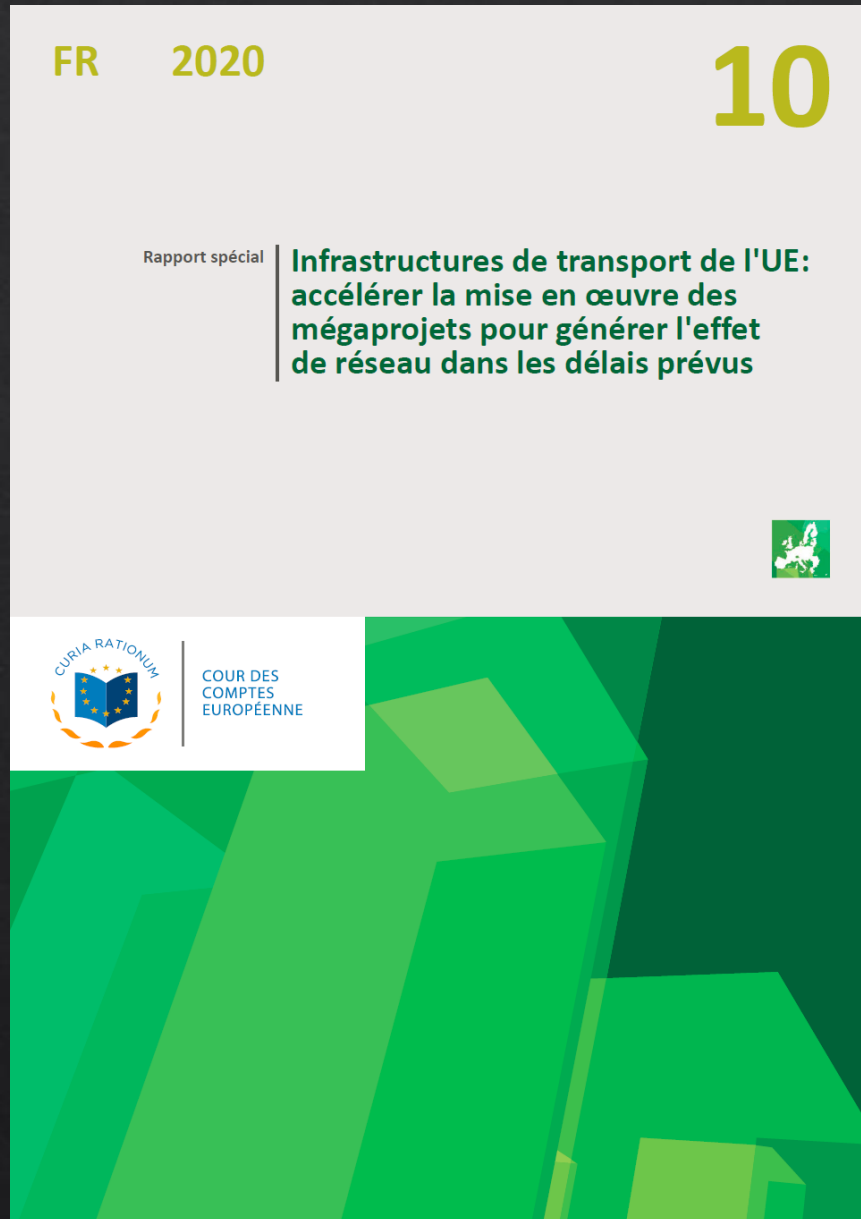
Le Rapport de la Cour Européenne des Comptes sur huit « projets phares » transfrontaliers dont l'Y basque et son prolongement vers Bordeaux



Le 26 mars 2019, le CADE a été auditionné à Bordeaux par deux auditeurs de la Cour



Que dit ce rapport ?



Pour télécharger le rapport :
<https://www.eca.europa.eu/fr/Pages/DocItem.aspx?did=53699>

Des retards dans l'exécution des projets

13 ans pour le seul Y basque

« étant donné que, du côté français de la frontière, la liaison à grande vitesse reliant Bordeaux à l'Y Basque ne sera même pas planifiée avant 2037, l'entrée en service de ce dernier à sa pleine capacité sera retardée d'au moins 29 ans. »



« Des prévisions de trafic qui risquent d'être trop optimistes »

Les rédacteurs constatent que:

« Les données relatives au trafic pour les infrastructures transfrontalières sont de qualité médiocre, notamment en raison de prévisions trop optimistes. Les prévisions de trafic n'étaient pas toujours fondées sur des évaluations rigoureuses du marché, et elles ne reposaient pas non plus sur des hypothèses fiables de développement économique. Certaines d'entre elles étaient au contraire très simplistes, les taux de croissance restant constants au fil du temps. Elles n'étaient pas toujours actualisées et ne faisaient habituellement l'objet d'aucune révision visant à tenir compte des retards enregistrés depuis leur établissement. »

« Les volumes de trafic actuels s'écartent souvent considérablement des anciennes projections. »



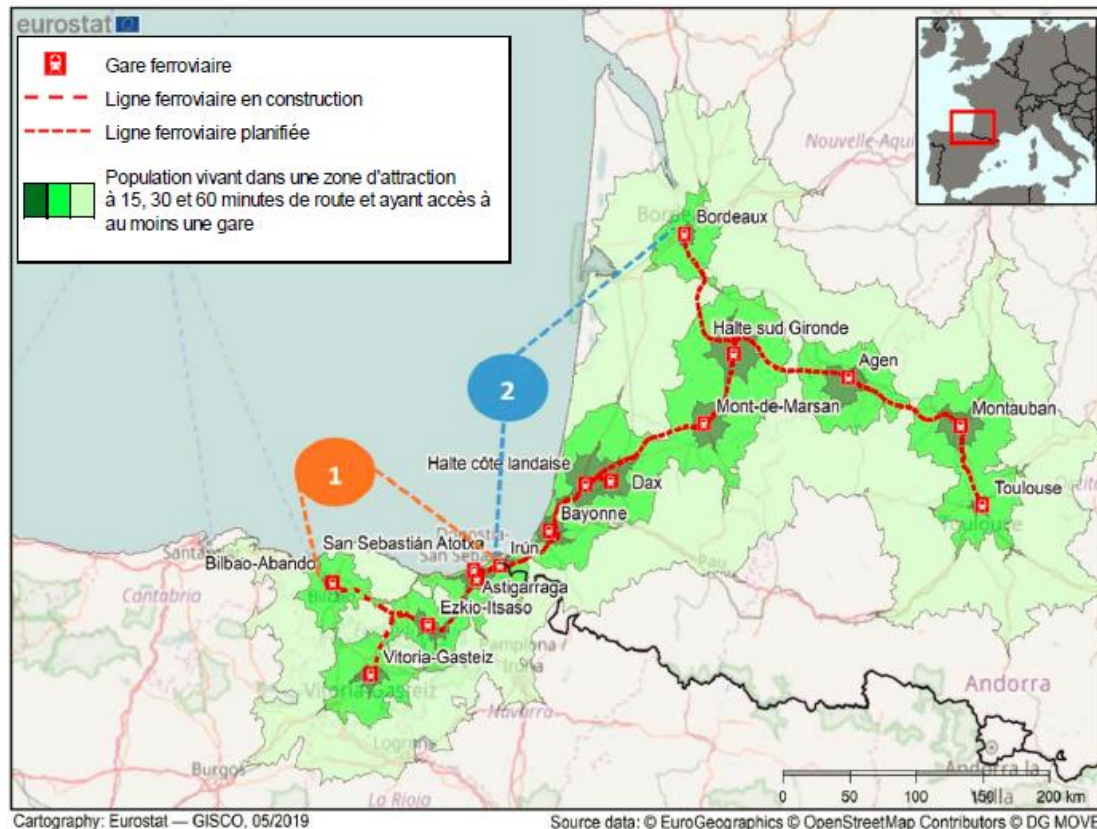
« les anciennes projections de trafic de fret sont très supérieures aux volumes de trafic actuels ».

« les prévisions du trafic et les données sur la viabilité ont été remises en cause à plusieurs reprises par des universitaires du Pays Basque depuis 2004. Même si les documents avaient été rendus publics, les autorités centrales et régionales n'ont pas tenu compte des arguments des universitaires en question et n'y ont pas répondu. »



« Une viabilité économique insuffisante »

Illustration 5 – Zone d'attraction de l'Y basque et de sa connexion avec la France



Source: Cour des comptes européenne, sur la base d'une carte d'Eurostat.

L'analyse de la viabilité économique des lignes à grande vitesse s'appuie sur la référence établie par les universitaires prenant en compte la population résidant dans la zone d'attraction à 60 minutes du tracé des lignes soit **9 millions** de personnes.

Pour la ligne Bordeaux-Vitoria la population est de de **6,8 millions** d'habitants.

«Insuffisante pour assurer la viabilité à long terme» conclut le rapport.

Un jugement sévère sur l'analyse coût-avantages

« Nous avons établi que les analyses coûts-avantages n'avaient été utilisées correctement comme outil de prise de décision pour aucune d'entre elles »



Les rédacteurs regrettent que « la Commission n'a pas exigé de prévisions communes du trafic au niveau des infrastructures de transport phares prises chacune dans son ensemble. En outre, elle ne collecte pas en permanence des données sur le trafic. Elle n'a effectué sa propre analyse approfondie des hypothèses du promoteur du projet, indépendamment des évaluations des États membres »

Des coûts initiaux largement dépassés

Le rapport est sévère à l'égard de la Commission qui « *n'a évalué de façon critique ni la viabilité à long terme des infrastructures de transport phares, ni leurs coûts* ».

Les coûts initiaux « *qui ont représenté un facteur de poids dans les décisions de lancement de la construction* » sont largement dépassés :

47 % pour les huit infrastructures,

39% pour le Y basque et sa connexion avec la France.



Parmi les recommandations faites à la Commission par les rapporteurs, nous retiendrons :

Recommandation n° 1 – Revoir les outils existants et s'en servir pour faire respecter la planification à long terme

Recommandation n° 2 – Réclamer une meilleure analyse avant de décider d'octroyer un cofinancement de l'UE à des mégaprojets



Extraits des réponses de la Commission européenne sur la liaison transfrontalière Vitoria-Dax et son prolongement vers Bordeaux :



« Le Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (ou GPSO, ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et entre Bordeaux et Dax) a de fait été reportée unilatéralement par la France au-delà de 2037. C'est la raison pour laquelle une deuxième meilleure option est en cours de discussion entre la Commission et la France, à savoir la mise à niveau de la ligne existante entre Bordeaux et la frontière, de manière à ce qu'une connexion transfrontalière de plus grande capacité soit effectivement en place d'ici à 2030, composée du Y basque relié à une ligne conventionnelle améliorée entre Bordeaux et la frontière.

Pour la deuxième meilleure option, toutefois, la Commission européenne a ouvert des discussions avec les autorités françaises et le réseau de la SNCF afin que la ligne existante soit mise à niveau à temps pour le démarrage de l'exploitation de l'Y basque [...] **Cela permettra de disposer d'une connexion transfrontalière efficace de capacité suffisante.** »

Après avoir convaincu la commission d'enquête publique que la ligne existante rénovée pouvait constituer une connexion transfrontalière efficace et de capacité suffisante, le CADE constate aujourd'hui que la Commission européenne valide officiellement cette option.

