

Gains de temps

Selon la région, avec des temps de trajet très fortement réduits grâce à la grande vitesse, le GPSO permettra des temps « record ».

Ainsi le trajet Bordeaux-Dax est annoncé en 55 mn comme « meilleur temps de parcours »

- **L'autorité environnementale (Ae)** dans son rapport indiquait lors de l'enquête publique :

« Si ces meilleurs temps ont une forte valeur symbolique, ils ne correspondent cependant pas à la moyenne des temps de liaison que constateront les usagers, en fonction notamment des arrêts dans les gares intermédiaires et du temps complémentaire nécessaire pour aller de la gare TGV à la gare en centre-ville (comparaison avec la situation actuelle). » (Avis p.18)

- **La commission d'enquête publique** jugeait que « sur la branche Bordeaux-Dax dont l'itinéraire retenu se trouve sensiblement allongé, un gain de temps, dans le meilleur des cas, de 20 minutes est peu probant. » (Conclusions p.12)

- **Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)** précise dans son rapport : « l'opportunité de ligne nouvelle Bordeaux-Dax doit être réinterrogée à plus longue échéance. Il semble en effet que moyennant des travaux de relèvement de vitesse sur la ligne, il est possible d'obtenir quasiment les mêmes bénéfices qu'une ligne nouvelle à un coût bien moindre » (Rapport p.78)

- **Les experts du Conseil Général à l'Investissement (CGI)** font le même constat : « Le dossier traitant des possibilités de modernisation de la ligne classique de Bordeaux à Hendaye montre que si celle-ci est adaptée à la vitesse de 220 km/h, le temps de trajet de Bordeaux à Dax serait de 54 minutes au lieu de 49 minutes par la LGV, soit un écart de temps de 5 minutes seulement. » (p.16 de l'expertise)

Rappelons qu'à ce jour le temps de parcours annoncé sur la LGV Bordeaux-Dax est de 55mn et non de 49mn. **Il n'y a donc pas de gains de temps par rapport à une ligne modernisée.**

- Ceci est d'ailleurs confirmé dans un **document technique de RFF** présenté au débat public de 2006 intitulé « Etudes corridor atlantique » (2005), RFF présente le scénario 1B (scénario d'aménagement de la ligne existante avec relèvement de vitesse entre Bordeaux et Bayonne). Celui-ci permet un temps de parcours de 1H19 entre ces deux villes. Ce scénario « consiste en une amélioration des caractéristiques techniques de la ligne existante permettant des gains de temps importants et une augmentation de la capacité, sans création de tronçons de ligne nouvelle (à l'exception de la rectification de certaines courbes). » (p.8)

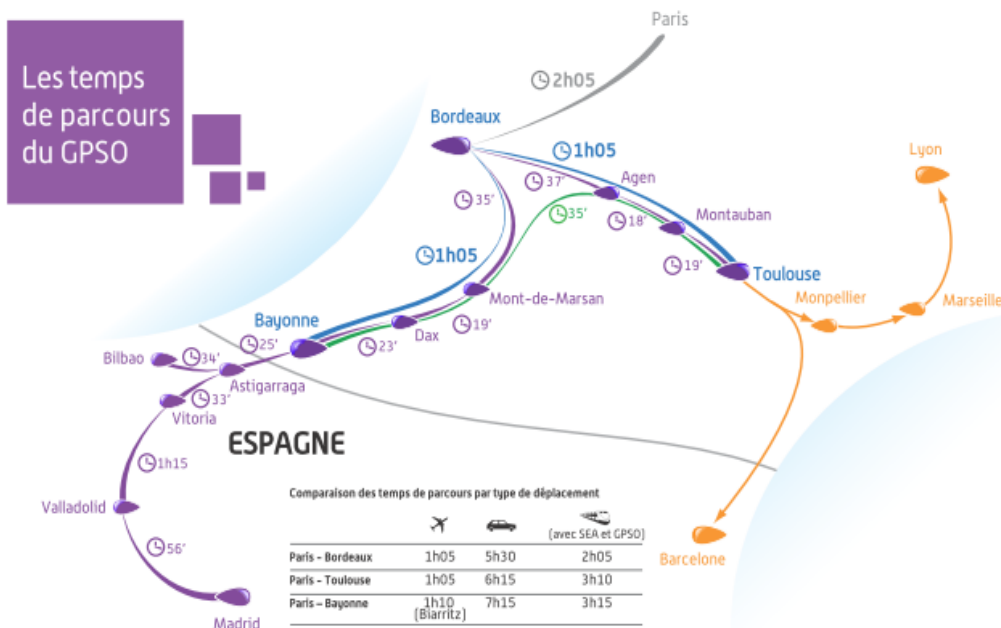
e) Estimation des temps de parcours

Les temps de parcours induits par les relèvements de vitesse du scénario 1B sont les suivants :

OD \ Temps de parcours	référence	Sc. 1B
Bordeaux Dax	1h04	0h50
Bordeaux Pau	1h53	1h39
Bordeaux Mont de Marsan	1h08	1h00
Bordeaux Bayonne	1h36	1h19
Bordeaux GN Basque	/	/
Bordeaux Madrid	4h50	4h33
Bordeaux Bilbao	2h56	2h39
Toulouse Bayonne via vallée Garonne	2h45	2h28
Toulouse GN Basque via val. Garon.	/	/
Toulouse Bilbao via val. Garon.	4h05	3h48

Ces temps de parcours correspondent aux gains de temps suivants :

OD \ Gain de temps	Sc. 1B
Bordeaux Dax	0h14
Bordeaux - Pau/Tarbes/Lourdes	0h14
Bordeaux Mont de Marsan	0h08
Bordeaux Bayonne/Biarritz/St Jean de Luz/Hendaye/Irun	0h17
Bordeaux Madrid/Vitoria/Bilbao	0h17
Toulouse Bayonne	0h17
Toulouse Bilbao	0h17



Source : RFF - Fiche thématique GPSO - Trafics voyageurs - septembre 2011

Si nous comparons les temps de parcours des trains avec arrêt :

- Bordeaux Bayonne sur ligne modernisée avec arrêt à Dax en 1H19
- Bordeaux-Bayonne sut LGV avec arrêt à Dax et Mont- de- Marsan en 1H17

Le gain de temps est de 2 mn.

Cela fait cher des deux minutes gagnées et du saccage environnemental réalisé !

En 2005, le temps de parcours de Bordeaux-Bayonne était de 1H36 actuellement il est de 1H48. Quelle en est la cause ? Détérioration de la ligne ou ralentissement volontaire pour majorer le gain de temps avec une éventuelle LGV ?

- Dans son désir de prouver que les gains de temps sont substantiels, le Conseil régional publie trois tableaux qui montrent bien l'incohérence des annonces. Ainsi peut-on lire un gain de temps de 0h30 sur Paris Bayonne de 0H55 sur Bayonne-Bordeaux et de 1H24 sur Bordeaux-Dax !!! (Communication GPSO conseil régional 11/10/2021).

- Toutes ces approximations contribuent à surestimer des gains de temps négligeables. Comme le rappelle le CGI : « *les gains de temps des usagers représentent une part importante des contributions positives au bilan socio-économique du projet.* » (Expertise p.38).

- Une omission de taille dans ce dossier : la desserte de la gare de Bayonne qui n'est pas sur le tracé de la LGV. Les trains devront quitter la ligne nouvelle à Labenne et par une bretelle rejoindront la ligne actuelle pour desservir Bayonne. Ils regagneront la ligne nouvelle en quittant Bayonne par la ligne Bayonne-Pau puis par une bretelle à hauteur de Lahonce. Une perte de temps total estimée à 17mn (Mission de médiation M. Meaux). Autant dire, peu de TGV internationaux s'arrêteront à Bayonne ce qui diminuera le nombre de TGV qui desserviront la côte. Les usagers de la côte basque devront se rendre à Saint Sébastien s'ils veulent aller en TGV à Madrid ou même à Bilbao.

Cette desserte « en crochet » de Bayonne et la perte de temps engendrée est-elle prise en compte dans les temps de parcours ? Nul ne le sait.

Cette discussion sur le gain de temps est fondamentale car c'est l'un des paramètres fondamentaux dans le calcul de la rentabilité socio-économique et tout particulièrement dans ce projet.

Prévisions de trafic

- Selon le dossier présenté à la plénière du conseil régional : le GPSO contribuerait à éviter 4,3 millions de voyages effectués en voiture (7,7 millions à l'achèvement du GPSO) et 1 million de voyages en avion dès la mise en service de la phase 1 (et 2 millions à l'achèvement du GPSO).
- Ceci est à nuancer par le constat fait après la mise en service d'une LGV. En effet celle-ci s'accompagne d'un abandon des dessertes locales ce qui a tendance à jeter sur les routes des personnes qui auraient pu emprunter le train. Ainsi, sur des liaisons comme Paris-Reims, l'arrivée du TGV s'est accompagnée d'une dégradation du réseau ferroviaire existant (Corail), avec pour conséquence un fort report vers la voiture particulière.

La grande vitesse n'est pas la panacée en matière de report modal

- Les prévisions de trafic sur la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse-Dax sont de 16,6 millions de voyageurs attendus chaque année, dont 6,5 millions de voyageurs sur la ligne Bordeaux-Dax, 7,8 millions de voyageurs sur Bordeaux-Toulouse et 1,9 millions de voyageurs sur Dax-Toulouse.
- L'implantation d'une nouvelle infrastructure génère des trafics, en apprécier l'ampleur, c'est la tâche réservée aux « devins » du ferroviaire.

Des modèles d'estimation de trafic multimodal, construit sur la base du Modèle National voyageurs, ont été mis au point pour évaluer les potentiels de déplacements, les flux de voyageurs, en particulier ceux modifiés par le projet.

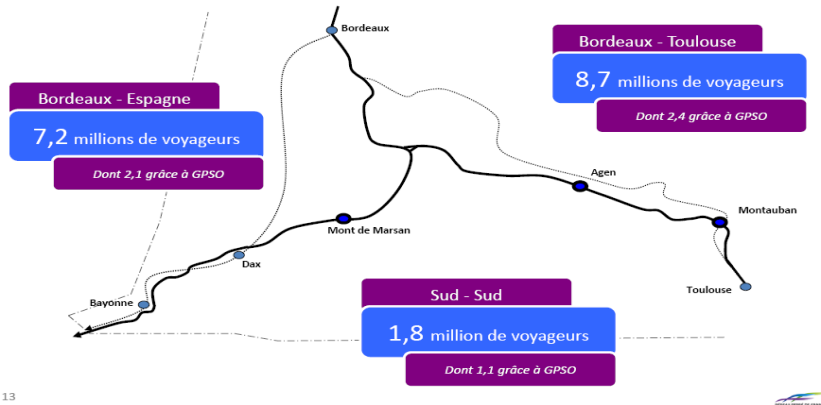
Ce modèle prend en compte les trois principaux modes de transport (ferroviaire, routier et pour les longues distances, le mode aérien).

Ainsi, s'est mis en place un outil extrêmement complexe pour répondre à cette question basique : combien de voyageurs emprunteront la nouvelle ligne ?

Les résultats issus de cette énorme usine à gaz sont pour le moins contrastés, comme nous allons le voir.

- La sincérité des gains en volume de trafic grâce au projet GPSO peut être sérieusement mise en doute en comparant la progression des estimations entre les deux présentations faites par RFF à 27 jours d'intervalle et les estimations analogues figurant dans le dossier de la déclaration d'utilité publique (DUP).

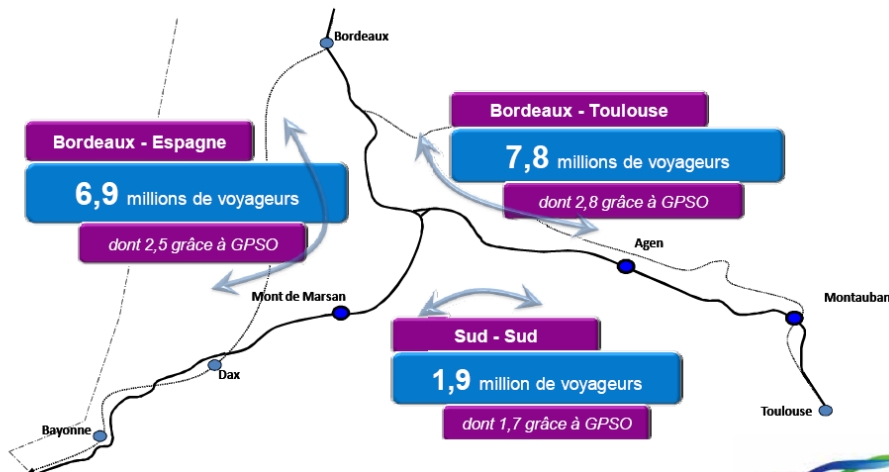
6 millions de voyageurs supplémentaires dont 2,1 millions sur Bordeaux-sud Aquitaine-Espagne et 1,1 million sur les liaisons « sud-sud »



Présentation Pont du Casse 10 octobre 2012 par RFF (Mr. Bayle) :
17,7 millions de voyageurs dont 5,7 millions grâce à GPSO

Figure 1

près de 17 millions de voyageurs
 fréquenteront les lignes nouvelles



Présentation 27 jours plus tard à Saint Sébastien 7 novembre 2012 (Mr. E. Picher) :
16,6 millions de voyageurs dont 7 millions grâce à GPSO

Figure 2

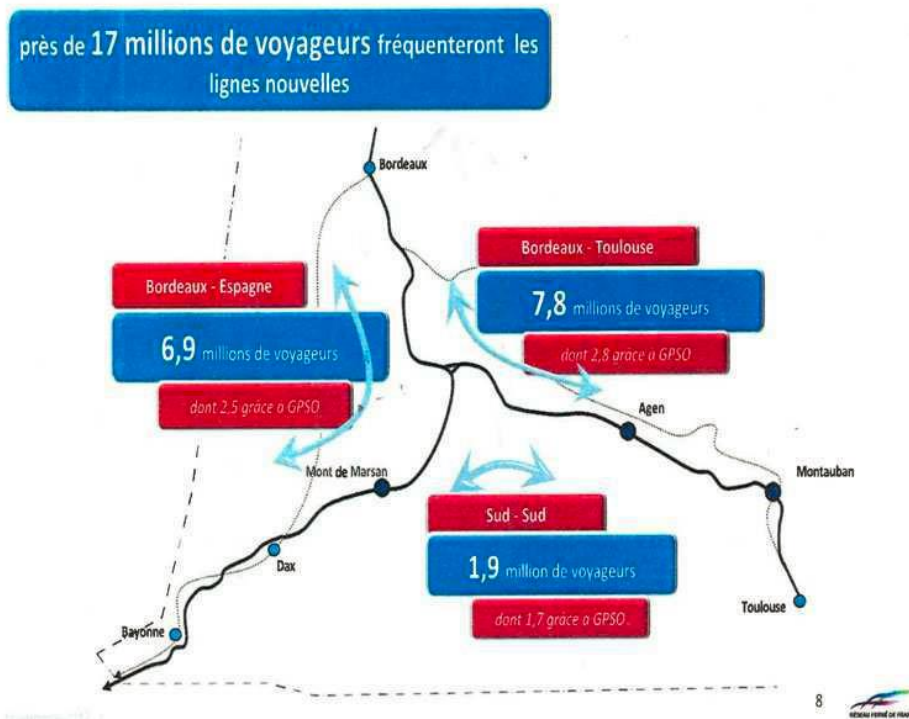


Figure 3 extraite du dossier du conseil régional

Volumes de trafic ferroviaires annuels en millions de voyageurs sur le périmètre du GPSO à la mise en service complète du GPSO – Source : DUP GPSO

Le gain de voyageurs grâce à GPSO (programme complet) passe de 5,7 millions de voyageurs (Figure 1) puis 27 jours plus tard à 7 millions (Figure 2) pour atteindre 6,7 millions (Figure n°3) dans la DUP...

- La commission d'enquête a constaté que « *les prévisions des fréquentations estimées sur Bordeaux-Dax par RFF sont sensiblement différentes de celles de la SNCF : l'écart est de l'ordre de 1 million de passagers.* » (p.144). RFF a admis que cela dégradait son bilan socio-économique.
- De plus, une partie des voyageurs captés par les LGV provient d'abord des « trains grandes lignes » du réseau classique, ce qui n'apporte donc rien en termes de report modal.
- Si le CGI considère que les hypothèses supportant notamment le nombre de voyageurs supplémentaires sont « *satisfaisantes et semblent robustes* », il émet cependant quelques réserves concernant ces prévisions:
 - « non prise en compte de la fin des concessions autoroutières ;
 - prise en compte d'une évolution plus modérée des tarifs ferroviaires ;
 - l'évolution estimée du PIB a paru élevée, et celle de la demande en fonction du PIB incertaine, ce qui peut conduire à une surestimation notable du trafic ferroviaire, sans que la contre-expertise ait pu formuler des propositions alternatives. »
- Déjà en 2008, la Cour des comptes constatait 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 systématiques¹.» (p.84)

- En 2011, dans son rapport², Hervé Mariton, s'insurge contre « *une tendance générale à surestimer les bénéfices d'un projet pour les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures, du fait de prévisions de trafic trop optimistes.* »

Pour lui, cette surestimation « *est lourde de conséquences* » car « *elle conduit l'État à surestimer la rentabilité socio-économique d'un projet et donc les subventions apparentes ex ante.* » et « *amènent RFF à accepter le financement d'un projet qui peut s'avérer porteur de déficit chronique ex post* ».

- En 2020, la Cour européenne des comptes, dans son rapport sur les mégaprojets transfrontaliers (dont le Y basque), pointe du doigt « l'optimisme des prévisions de trafic » :

« 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. » (p.28)

Le risque est de donner le jour à un projet reposant sur des approximations et des prévisions optimistes.

¹ Rapport de la Cour des comptes « Le réseau ferroviaire. Une réforme inachevée, une stratégie incertaine » 2008

² Rapport relatif au schéma national d'infrastructures de transport par Hervé Mariton, commission des finances, Assemblée Nationale, mai 2011.

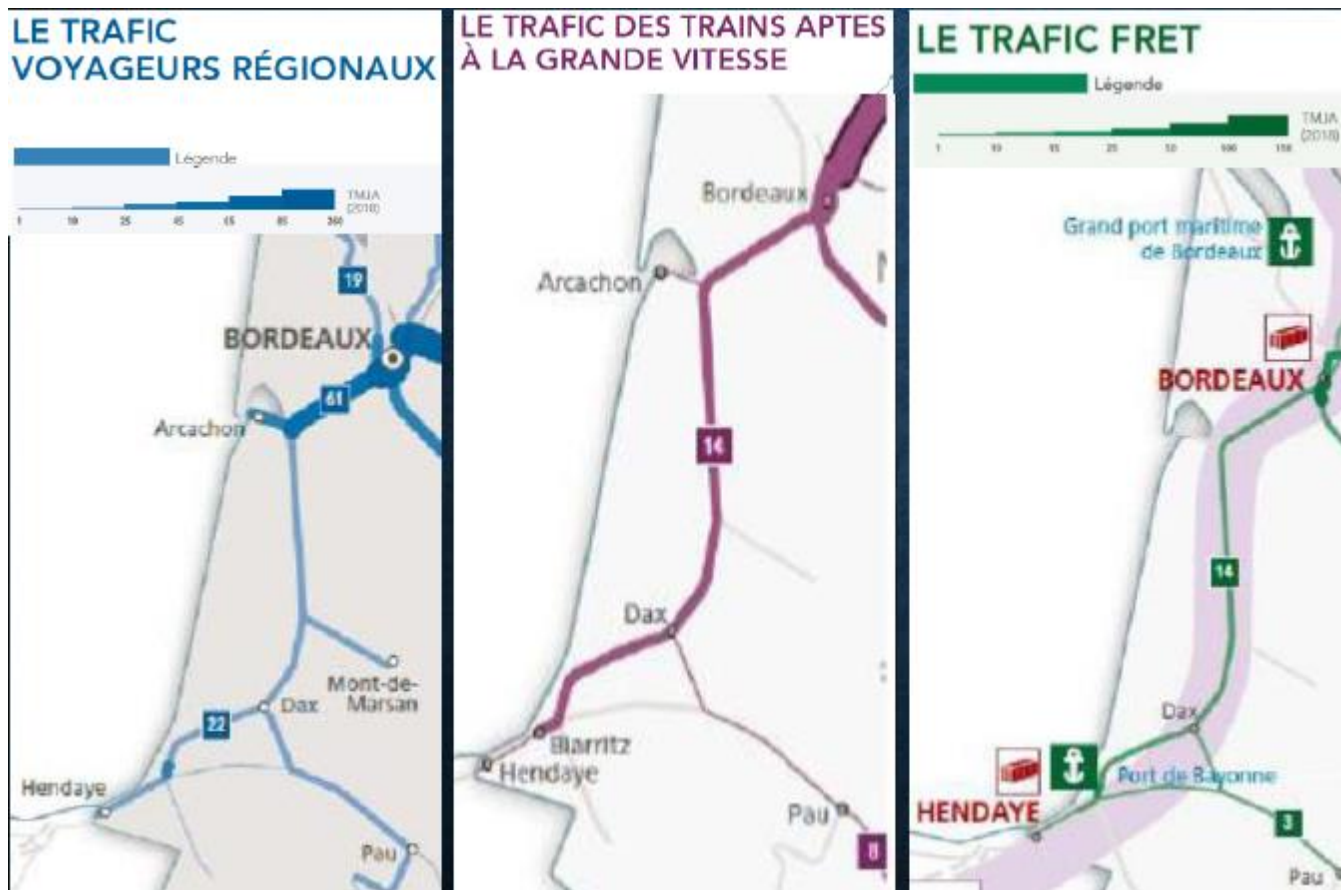
Saturation de la ligne

- Avec un rare aplomb, le conseil régional affirme : « *Le GPSO au niveau régional libérera également de nouvelles capacités sur la voie ferroviaire existante, **d'ores et déjà saturée** dans les zones urbanisées.* »
- Dans une lettre au Premier Ministre du 29 avril 2021, cosignée par Alain Anziani président PS de Bordeaux métropole, Alain Rousset réaffirme cette contre-vérité : « la seule ligne ferroviaire existante est totalement saturée à partir de la gare de Facture ».
- Une argumentation fallacieuse, la ligne n'est pas saturée entre Bordeaux et Facture il circulait en 2018, **99 trains aller-retour par jour**, pour une capacité 264 trains quotidiens.

61TER

14TGV

14 TRAINS DE FRET



Source : Atlas réseau ferré français édition 2021. SNCF Réseau

- En 2006, une expertise indépendante du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne sur les prévisions de trafic fret et la capacité des lignes existantes réalisée par le cabinet suisse Sma Prog Trans conclut :

« *Globalement les prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 sont donc jugées optimistes et un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes serait souhaitable [...] La capacité rendue disponible grâce à des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF à l'horizon 2020 dans des conditions qualitatives acceptables.* » (Synthèse p.2)

- En 2009, le cabinet d'experts ferroviaires suisses CITEC remet à la communauté de communes sud pays basque une étude capacitaire de la ligne Bayonne-Hendaye.

Cette étude fait ressortir que « *la capacité utile à long terme est de 240 sillons fret par jour (2 sens confondus, c'est-à-dire aller-retour). En tenant compte des trains voyageurs la capacité totale de la ligne est de 322 trains par jour.* » (p.24). Au point le plus contraint la capacité est de 240 trains par jour (pont sur l'Adour à Bayonne).

Elle conclut que « *la ligne ferroviaire actuelle reliant Bayonne à Hendaye n'est pas saturée et que, moyennant un certain nombre d'aménagements, elle pourra supporter l'ensemble du trafic prévu durant près d'un demi-siècle* » (p.27)

- En 2018, les experts du Conseil d'Orientation des Infrastructures précise dans leur rapport, de façon réaliste, concernant la ligne Bordeaux-Dax : « *l'infrastructure nouvelle ne serait justifiable que par **une saturation de la ligne existante** pour répondre aux besoins du fret, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et **ne semble pas envisageable avant un horizon lointain.*** » (Rapport p.78)

- Les opposants au projet ne peuvent plus suivre l'évolution des trafics. Depuis le 25 juin 2014, l'observatoire des trafics transfrontaliers ne s'est pas réuni. En fait, les prévisions de trafic faites lors du débat public s'avéraient totalement utopiques et les trafics ne progressaient plus ou étaient en baisse. De plus SNCF Réseau devait avouer un double comptage de 39 trains qui perdure depuis le débat public de 2006 !

Tous les ans, l'observatoire régional de Nouvelle Aquitaine publie pour le ferroviaire les cartes de péages de SNCF Réseau pour les TER, trains de fret et TGV. Les trafics sont donnés 2 sens aller-retour, tronçon par tronçon. Pour les trafics 2018 et 2019, les cartes ne sont pas réactualisées, figurent les trafics 2017 !

Troisième rail

- Nouvelle contre-vérité : « *Un 3^{ème} rail sera posé côté Espagne jusqu'à la frontière en 2026 pour les marchandises, ce qui permettra d'assurer leur transport de manière continue* ».
- Irun construit une gare multimodale, conçue et réalisée par Adif (équivalent espagnol de SNCF Réseau), vers laquelle convergeront les trains régionaux, les trains de banlieue et les TGV.
- Hendaye sera forcément le lieu de passage des TGV Paris-Madrid. Une deuxième voie UCI (écartement des voies aux normes européennes) sera construite entre les gares d'Irun et d'Hendaye afin de fluidifier le trafic.

Il n'y aura plus de rupture de charge pour tous les trains à la frontière.

L'alibi bilan carbone

- Selon le dossier présenté par le conseil régional : « *Le report modal lié au GPSO permettra d'économiser 325 000 tonnes équivalent CO2/an. De plus, son bilan carbone devient positif au bout de 10 ans, grâce aux gains liés aux reports modaux depuis l'aérien et le routier y compris la compensation des émissions liées à la réalisation des travaux.* »
- Le dossier fait état d'économie de tonnes équivalents CO2 mais oublie de préciser pour les néophytes que la grande vitesse engendre une démultiplication de la consommation énergétique. En effet, la consommation électrique des trains est proportionnelle au carré de la vitesse. Aussi, un train qui va deux fois plus vite consomme quatre fois plus d'énergie.
- Sur le bilan carbone, la réalité est toute autre selon les experts. Selon Per Kageson³, il faut prendre en compte le progrès technique des véhicules dans les vingt années à venir : propulsion électrique ou hybridation... Le gain attendu des émissions de GES grâce aux mutations technologiques est dix fois supérieur à celui attendu du transfert modal sur le rail. D'après cet expert, 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 ».
- Chester et Horvath, de Berkeley, rappellent que dans les calculs d'émissions de CO2, il faut tenir compte de tout le cycle de vie des moyens nécessaires à l'activité de transport. 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 et de l'énergie dépensée hors traction (chauffage, éclairage des gares, ateliers, bureaux, ventilation des parties enterrées, groupes électrogènes...).
- De plus dans le cas du GPSO les besoins en remblais sont de l'ordre de 26 millions de m3, et les besoins en matériaux nobles sont évalués à 15 millions de m3. L'étude d'impact évalue à 8 millions de m3 la capacité du marché régional à approvisionner le chantier, les apports extérieurs à trouver sont de l'ordre de 30 millions de m3. Or, les nouveaux lieux d'emprunt ne sont actuellement pas identifiés, et les impacts ne sont donc pas décrits, ni même évalués. En outre, le trafic routier pendant la durée du chantier (5 ans) est estimé à une rotation de 2360 camions par jour ouvré.

En conséquence, l'enjeu de l'ouverture de nouvelles carrières ou d'une très importante extension de carrières existantes et des impacts afférents est donc majeur, compte tenu notamment de la géologie de la zone traversée et d'une certaine probabilité de devoir faire transiter les matériaux de loin.

La commission d'enquête a ainsi déploré cette absence d'évaluation de la gestion des matériaux sur l'environnement :

« *Le transport de ces millions de mètres cube de matériaux en provenance de lieux, inconnus de la commission d'enquête, **aurait dû entrer dans le bilan carbone et le bilan socio-économique du projet.*** »). (Rapport p.532)

- Un chargé de mission de TDIE⁴ divulguait que « *la durée de vie d'une LGV est de treize ans et non de vingt ans comme l'affirmait RFF* ». 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.

³ Voir Per Kageson: <http://istep2009.cedex.es/downloads/5-Kageson.pdf>

⁴ Transport Développement Intermodalité Environnement est une association de lobbying regroupant RFF, SNCF, les régions, etc.

- Pour arriver à un bilan carbone positif au bout de dix ans sur le GPSO, SNCF Réseau 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 [...] 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% ! »

- Une étude de l'institut Sweden Nature's Associates⁵, parue en 2009, explique que les émissions de CO₂ produites par la construction d'une LGV nécessitent de très importants transferts de trafic de la route et de l'avion pour justifier un bilan carbone positif.
- 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.⁶ »

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 ».

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 [...] Les conclusions sont applicables d'une manière équivalente à d'autres pays de l'UE où des investissements similaires existent. »

- Elisabeth Born, ministre des transports émettait les mêmes doutes en 2017:

« J'ai demandé à mes services qu'on ait le bilan carbone (du TGV, NDLR) en tenant compte de la construction de la ligne et à mon avis le bilan carbone d'une infrastructure de ce genre, à coup de béton et d'acier, doit être intéressant et doit s'amortir sur un certain temps pour arriver à un bilan satisfaisant. » (Sénat 08/11/2017).

⁵ Référence internet : <http://istep2009.cedex.es/downloads/5-Kageson.pdf>

⁶ Jan-Eric Nilsson et Roger Pyddoke, *Höghastighetsjärnvägar–ett klimatpolitiskt stickspår*, Rapport till Expert-gruppen för miljöstudier, 2009. Voir la traduction française des conclusions du rapport :

http://lgv.limogespoitiers.info/images/stories/Traduc_du_rapport_suedois.pdf

Impact sur l'environnement

- La Région Nouvelle-Aquitaine « sera très attentive à l'excellence environnementale du GPSO ». Le tracé évitera les secteurs les plus bâtis, les zones sensibles. La biodiversité sera maintenue, l'insertion paysagère sera étudiée au mieux, la continuité des parcours des animaux sauvages préservée, la transparence hydraulique maintenue... Les dernières normes de protection contre le bruit ferroviaire et les vibrations seront appliquées. Voilà ce que promet la Région.

- L'autorité environnementale donne l'ampleur du désastre dans son rapport sur le GPSO.

L'emprise du projet est de 6300ha (soit 15ha au km) dont 1 500 ha de terres agricoles (470 exploitations), 3 300 ha de forêts, 370 ha de zones humides, 90 plans d'eau.

Les compensations sont très élevées estimées « de 1 000 à 1750 ha ». Elles seront du même ordre de grandeur pour le seul tronçon Dax-Espagne (Avis de l'Autorité environnementale p.14)

Le projet lignes nouvelles (327km) Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax implique l'acquisition par le Maître d'ouvrage de 336 bâtis dont 38 à caractère commercial et 26 sièges d'activité agricole.

Pour la réalisation de la seule liaison Dax-Espagne (91km) SNCF Réseau estime nécessaire d'acquérir « une centaine de bâtis ».

L'enjeu hydraulique et hydrologique est majeur : 790 ouvrages de franchissement de cours d'eau et zones humides : 315 viaducs et ponts cadre, 120 bassins d'écrêtement. En moyenne 1,8 ouvrage de franchissement hydraulique par km de ligne nouvelle ! Le fuseau traverse de nombreux milieux aquatiques : système hydrographique des grands cours d'eau, marais, eaux souterraines et périmètres de captage des nappes aquifères. Ces milieux témoignent d'activités humaines (agriculture des barthes, pêche, tourisme) et sont le réceptacle d'une faune et d'une flore riche et diversifiée. De plus, 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 souterrains.

Aucun de ces problèmes n'est à ce jour résolu.

- L'autorité environnementale précise : « Sur la seule section Dax-Espagne, plus de 200 rétablissements hydrauliques sont ainsi prévus, dont une cinquantaine en viaduc ou pont ; les bassins d'écrêtement nécessaires sont évalués à 56 (64 pour les 3 présents projets) et les zones humides détruites sont estimées à 120 ha, 250 ha pour les 3 présents projets.⁷ »

« Cette section se caractérise en outre par :

- 5 sites Natura 2000 susceptibles d'être directement affectés (8 pour les 3 présents projets), l'étude d'impact estimant le futur projet sans effet significatif sur ces sites, ainsi que sur la réserve naturelle nationale du marais d'Orx ;

- **le paysage remarquable des premiers contreforts du pays basque et de leurs vallées, avec un habitat souvent dispersé et très réparti sur le territoire, et la destruction de 600 ha environ de bois et forêts ;**

- une estimation des compensations nécessaires de l'ordre de 1 000 à 1750 ha (soit les mêmes ordres de grandeurs que pour les 3 présents projets) » (p.14)

- La commission d'enquête publique précise : « L'étude d'impact relative aux sites Natura 2000, fait état d'incidences du projet, « de fortes à très fortes », sur les habitats et espèces étudiés. Après les mesures de réduction et de compensation, le dossier affirme que les incidences résiduelles seront, pour les huit sites Natura 2000 concernés, « de faibles à négligeables ». La commission est très réservée sur cette affirmation. » (Conclusions p.26)

⁷ Bordeaux-Dax, Bordeaux-Toulouse, aménagements ferroviaires

- La Région ignore dans son descriptif les dégâts engendrés par l'implantation d'un carrefour ferroviaire à trois côtés au cœur de la zone Natura 2000 de la vallée du Ciron où est identifiée et protégée une population de Cistude d'Europe, en faisant passer la branche Sud-Gironde-Dax à proximité immédiate d'un site d'importance nationale pour les chauves-souris, le Vallon du Cros à Roquefort (40), et en balafrant l'ensemble du bassin versant du Ciron dont au moins 30 affluents seraient affectés.
- Les mises en service des LGV Tours-Bordeaux et Bretagne ont confirmé les nuisances acoustiques et vibratoires induites par le passage des TGV lancés à 320km/h. La levée de bouclier des riverains a contraint le gouvernement à envisager de modifier la législation. Ceci engendre un surcoût sur la mise en œuvre des protections phoniques. Ce surcoût est tel que le comité interrégional des financeurs de la LGV Paris-Rennes propose plutôt des rachats des maisons impactées que des aménagements anti-bruit à la source contre les nuisances sonores du TGV.

On ne peut que regretter que les conclusions de l'évaluation des impacts de la LGV Tours-Bordeaux sur l'environnement entre autre n'aient pas été exploitées par le conseil régional pour en tirer de précieux enseignements.

Retombées économiques

- S'appuyant sur les retombées économiques de la LGV Tours-Bordeaux, le conseil régional insiste sur « *le rôle de tels projets sur le développement des centralités secondaires sur le territoire des deux régions* » sur « *l'économie liée au tourisme* », sur le développement économique des territoires.

- La conviction que l'offre de transport est un puissant moteur de développement local est répandue chez les responsables politiques. Or cette hypothèse, souvent avancée dans un but stratégique, pour défendre un projet, est sans fondement scientifique comme l'ont montré les experts.

- Comme le dit avec un certain humour Yves Crozet, directeur du Laboratoire d'Economie des Transports à l'Université Lyon 2 :

« Les élus ont besoin de faire rêver, d'offrir un nouvel horizon à leur population. Or ils n'ont souvent rien de consistant à proposer sauf des infrastructures de transports (autoroutes, TGV...) [...] Quand le président de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Laurent Wauquiez, vient à Roanne promettre aux élus locaux que le TGV arrivera dans leur ville, il vend du rêve, mais à quoi cela sert-il ? »

Si les collectivités n'ont pas hésité à se lancer dans des grands projets d'aménagement, « *l'effet TGV ne suffit pas à attirer les entreprises sur un territoire* », souligne-t-il. (Propos recueillis par Usine Nouvelle 29/06/2017).

Dans un rapport⁸ réalisé par l'équipe de Marie Delaplace, professeure d'aménagement et d'urbanisme à l'université de Paris-Est Marne-la-Vallée, pour le Conseil régional de Champagne-Ardenne démontre que l'impact économique d'une LGV est illusoire.

Extraits de ses conclusions :

« 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 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 [...]. Il favorise le développement du tourisme d'affaires, dans la mesure où il constitue un atout supplémentaire pour la destination [...].

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. » (p.49)

⁸ Desserte TGV et localisation des entreprises dans les quartiers d'affaires : nouvelle accessibilité ou nouvelle offre de bureaux ? Le cas de la gare centre de Reims. Sylvie Bazin -Christophe Beckerich - Marie Delaplace. EA 2065 OMI. Université de Reims Champagne-Ardenne. Marie Delaplace, universitaire, économiste et urbaniste, spécialiste de l'impact des LGV sur le plan économique.

● Yves Crozet, va plus loin dans cette analyse : « *il ne faut pas attendre de miracle du TGV sur les territoires* » en citant quelques exemples :

- « *plus que de la création d'activités nouvelles, on assiste à de la relocalisation d'activités existantes à proximité du TGV : c'est un jeu à somme quasi nulle ;*
- *l'agglomération lilloise a gagné de nombreux emplois à l'arrivée du TGV en 1993, mais dans un contexte économique globalement plus favorable : tout en étant la ville d'Europe la mieux desservie en TGV comparée à sa population, elle perd des emplois de façon continue depuis 2008 ;*
- *à Nancy et Metz, peu d'effet tangibles ont été constatés par l'arrivée du TGV et la Lorraine a perdu 5% de ses emplois depuis 10 ans, confirmant que la grande vitesse ne peut qu'accompagner une dynamique économique préexistante et non la susciter.* (Propos recueillis par Usine Nouvelle 29/06/2017).

● Dans une autre étude réalisée par le cabinet d'ingénierie SETEC⁹ pour la LGV POCL, les experts font les mêmes constatations sur le développement économique qui 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.* » (p.16).

● Un rapport de la Cour des comptes¹⁰ sur le sujet le confirme : « *La contribution de la grande vitesse à l'égalité des territoires et au développement économique (...) doit être relativisée* » (Rapport p.50).

● La commission d'enquête publique met en garde contre le risque de métropolisation qui ressort de toutes les études :

« *le service de la grande vitesse étant consubstantiel à la desserte exclusive des grandes agglomérations, le risque de métropolisation est patent. L'irrigation du territoire présentée comme un argument en faveur du projet risque de se transformer en drainage du territoire et en concentration de l'activité sur les métropoles.*

L'objectif affiché et assumé de la grande vitesse est de relier sans arrêts, des grandes métropoles. En conséquence, le développement économique se concentrera autour des gares des deux métropoles et drainera l'emploi au détriment du développement local. » (Conclusions p.31).

⁹ 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>

¹⁰ La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence. Octobre 2014

Une LGV pour libérer de nouvelles capacités sur la ligne existante pour développer le fret

- Pour les promoteurs du projet : « *Le GPSO permettra de libérer de nouvelles capacités sur la voie existante, d'ores et déjà saturée, de développer ainsi le transport de marchandises par le rail et de lancer un service d'autoroute ferroviaire.* »

- Dans une lettre au Premier Ministre du 29 avril 2021, cosignée par Alain Anziani président de Bordeaux métropole, Alain Rousset insiste sur l'enjeu que représente une LGV au sud de Bordeaux : « *L'enjeu est le report de la route vers le rail. Il faut une deuxième voie ferroviaire. Plus de fret, limiter les camions. C'est une question environnementale primordiale* »

- Sur ce sujet, les commissaires enquêteurs font la remarque suivante :

« *La commission relève que l'espérance d'une part modale ferroviaire pour le fret de 25% en 2055, repose sur une offre de capacité et non sur une demande.* » (Conclusions p.12).

- La construction de 2700 km de LGV a libéré les lignes existantes pour le fret, pourtant celui-ci est passé de 48,1 milliards de tonnes-kilomètres en 2003 à 32 milliards en 2018 ! (source Arafer).

- Les causes de ce déclin sont connues : désindustrialisation, disparition des grands chargeurs (mines, aciéries...), abandon du wagon isolé, logistique très insuffisante de la desserte des ports, multiplication des sillons précaires, rigidité des réservations, souplesse du mode routier pour les entreprises... Ce n'est pas une LGV qui va enrayer l'effondrement du fret ferroviaire.

- L'exemple de la LGV Perpignan-Figueras est éclairant ; cette ligne est mise en service en 2011 et reliée à Barcelone fin 2013. Désormais rien ne s'oppose au développement du fret ferroviaire et du trafic voyageurs. Le trafic étant très inférieur aux prévisions faites lors de la construction de la ligne, tant pour le fret que pour les passagers, la société d'exploitation TP Ferro est mise en faillite et liquidée en 2016. Au total passent sur la ligne 7% du trafic fret prévu et 15% du trafic voyageurs attendu !

En 2018, ils transitent en moyenne sur l'axe méditerranéen y compris sur l'autoroute ferroviaire 23 trains de fret aller et retour par jour. (Source SNCF Réseau). La même année, il passait 14 trains de fret jusqu'à Hendaye.

- Il faut souligner les faiblesses du fret ferroviaire espagnol.

Il est peu développé car l'Espagne privilégie le transport routier pour les marchandises (20% au-dessus de la moyenne européenne). Dans la dernière décade le fret ferroviaire a diminué plus que dans les autres pays et c'est un des pays européens qui attire le moins de nouveaux opérateurs de transport ferroviaire

Seul 15% du réseau est à l'écartement UIC et si l'on enlève les lignes AVE, c'est la quasi-totalité du réseau conventionnel qui n'est pas à l'écartement UIC. Au Portugal tout le réseau n'est pas à l'écartement UIC.

La Commission Nationale de la Compétence (CNC) a identifié les facteurs qui grèvent le fret ferroviaire. Parmi eux : les caractéristiques spécifiques des infrastructures qui contribuent à « isoler » le marché espagnol, à ralentir la circulation des trains, à limiter leur longueur, à réduire l'intermodalité du ferroviaire et du transport maritime (3% de report modal) à isoler le réseau conventionnel par l'absence de connexion avec la grande vitesse et à l'international les différences d'alimentation électrique, de système de sécurité et de signalisation...

Dans un rapport de 2011 intitulé « Observatoire du transport intermodal terrestre et maritime » Fomento évalue à 11,2% le fret routier international total captable par le rail.

- Alain Rousset veut « *mettre les camions sur les trains* » avec une autoroute ferroviaire, utilisant les wagons Modalohr sur la ligne existante. « *Je suis profondément convaincu que ces nouveaux services apporteront une réponse efficace aux "murs de camion" quiaturent cet axe* ». (Lettre au ministre de l'Écologie le 19/06/2007). Alain Rousset qui a mis les camions sur l'autoroute A65 dont il a été le promoteur, autoroute la plus chère de France et qui peine à trouver un équilibre financier.

En 2012, la Cour des comptes fait ce constat : « *Il ressort que le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier.* » et ajoute : « *L'efficacité en report modal et l'intérêt environnemental de ces autoroutes ferroviaires resteront modestes¹¹.* » (p.383).

- Concernant l'autoroute ferroviaire Le Boulou-Bettembourg, mise en service en 2007, la Cour des comptes précise : « *Avec un taux de rentabilité de l'investissement à terme peu attractif, le service d'autoroute ferroviaire n'aurait pu voir le jour sans portage public.* » (p.373). Elle indique les conditions pour son démarrage :

- 6 mois après la mise en service : baisse des tarifs
- Une augmentation des départs quotidiens (4 navettes)
- le transport de matières dangereuses
- des rames mixtes de transport combiné par caisse

14 ans après sa mise en service, ce sont désormais 5 navettes quotidiennes ! Ceci permet de mesurer le succès de ce type de transport.

- Le président de la Nouvelle Aquitaine sème la confusion en déclarant: « *le Sud-Est arrive à mettre 15% du trafic des camions sur le train* » (Sud-Ouest 5/10/2017).

Absolument faux.

Dans son rapport sur les autoroutes ferroviaires, la Cour des comptes précise que le trafic les deux AF du sud-est représente « 15% du transport combiné français » et non 15% du trafic de camions ! Le trafic international de l'AF Le Boulou-Bettembourg, est de « *40 000 semi-remorques transportés par an* » à rapprocher « *des 630 000 camions transitant par an sur cet axe* » soit « 6% du trafic de l'ensemble du trafic de poids lourds sur cet axe ».

- C'est une mauvaise option pour développer le fret ferroviaire. C'est « le TGV du fret » avec un point de départ et d'arrivée.

Le transport combiné par caisse aurait été plus judicieux, le conteneur étant l'unité commune au transport par camion train ou bateau et permet de capter les marchandises ville par ville ce qui correspond mieux à notre économie locale.

¹¹ Rapport sur les autoroutes ferroviaires 2012

Désenclavement

- Selon le conseil régional « *Le Grand Projet Sud-Ouest (GPSO) vise ainsi à désenclaver le grand Sud-Ouest de la France en permettant de le raccorder au reste du territoire national et à l'Europe, de relier l'Atlantique à la Méditerranée par une liaison à grande vitesse* ».

- La côte atlantique et le Pays basque ne semblent pas souffrir d'un quelconque enclavement l'été. En revanche avec les annonces faites par M. Etienne Picher de RFF à savoir qu'avec la LGV, sur les 6 allers-retours quotidiens seul 1TGV sur 3 s'arrêtera à Dax et 2 sur 3 à Bayonne, on peut avoir les plus grandes craintes sur nos futures dessertes.

Le fait que Mont-de-Marsan soit desservi par une gare ex-urbanisée imposera aux voyageurs landais des temps de trajet et d'attente importants entre la gare centrale desservie par les TER et Lucbardez.

- Pour obtenir le financement des projets de LGV par les collectivités territoriales, les décideurs n'hésitent pas à faire miroiter des retombées positives au regard des enjeux liés au désenclavement et à la compétitivité des territoires.

- Les experts sont nettement plus circonspects et dénoncent les effets néfastes des LGV. Ainsi le cabinet SETEC fait cette mise en garde :

« La grande vitesse ferroviaire peut contribuer à accentuer les dynamiques et les disparités territoriales : elle accompagne et renforce la métropolisation [...] et peut par contrecoup participer à un décrochage relatif des territoires les plus éloignés des grands centres urbains (par "effet-tunnel" par exemple). » (p.12)

- Sylvie Bazin dans sa revue de la littérature¹² fait remarquer :

« Certaines études considèrent que le renforcement de la métropolisation peut aussi entraîner un accroissement de la concurrence au détriment des territoires plus périphériques. C'est ce que met en évidence une étude en France relative à l'impact du 5TGV Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville. Le risque évoqué est celui d'une distinction croissante entre villes desservies et non desservies et donc de fracture entre territoires. Par ailleurs certaines villes moyennes peuvent se trouver pénalisées par une faible desserte qui détériore son accessibilité antérieure avec l'accès à la LGV, il y a un risque : ce produit de luxe fait le vide autour de lui¹³. Pour ces villes, une bonne desserte classique peut être plus intéressante qu'une mauvaise desserte TGV. » (p.4)

Ces auteurs précisent que les études *ex post* « confirment ces craintes en mentionnant que certaines villes moyennes pâtissent d'une trop faible desserte à grande vitesse qui les pénalise par rapport à leur desserte classique antérieure. »

¹² ISIS. 2004. Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Epinal et Thionville. Rapport de la phase 2 pour ADIELOR http://www.lorraine.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Phase_2_cle214854.pdf

¹³ DIACT.2009. Transport et accessibilité des villes moyennes. Rencontre nationale des villes moyennes. Le Puy-en-Velay, le 11 septembre 2009.

- Le CESER de la Nouvelle Aquitaine partage ces craintes au cours de sa séance plénière du 6 octobre 2021. Si la LGV permettrait d'envisager de nouvelles coopérations inter régionales, cet objectif « *ne doit pas conduire à occulter les enjeux qui subsistent en termes de relations interrégionales* ».

Le CESER s'interroge sur la remise en service de la liaison Bordeaux-Lyon, sur le devenir de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) pour « désenclaver » les territoires du massif central, la menace sur la partie sud (Brive-Toulouse) avec la construction de la LGV Toulouse-Bordeaux. « *Le maintien de plusieurs allers-retours journaliers, avec des horaires adaptés aux besoins, entre Limoges, Brive et Toulouse est indispensable pour éviter que les usagers ne privilégient la route pour se rendre à Toulouse.* »

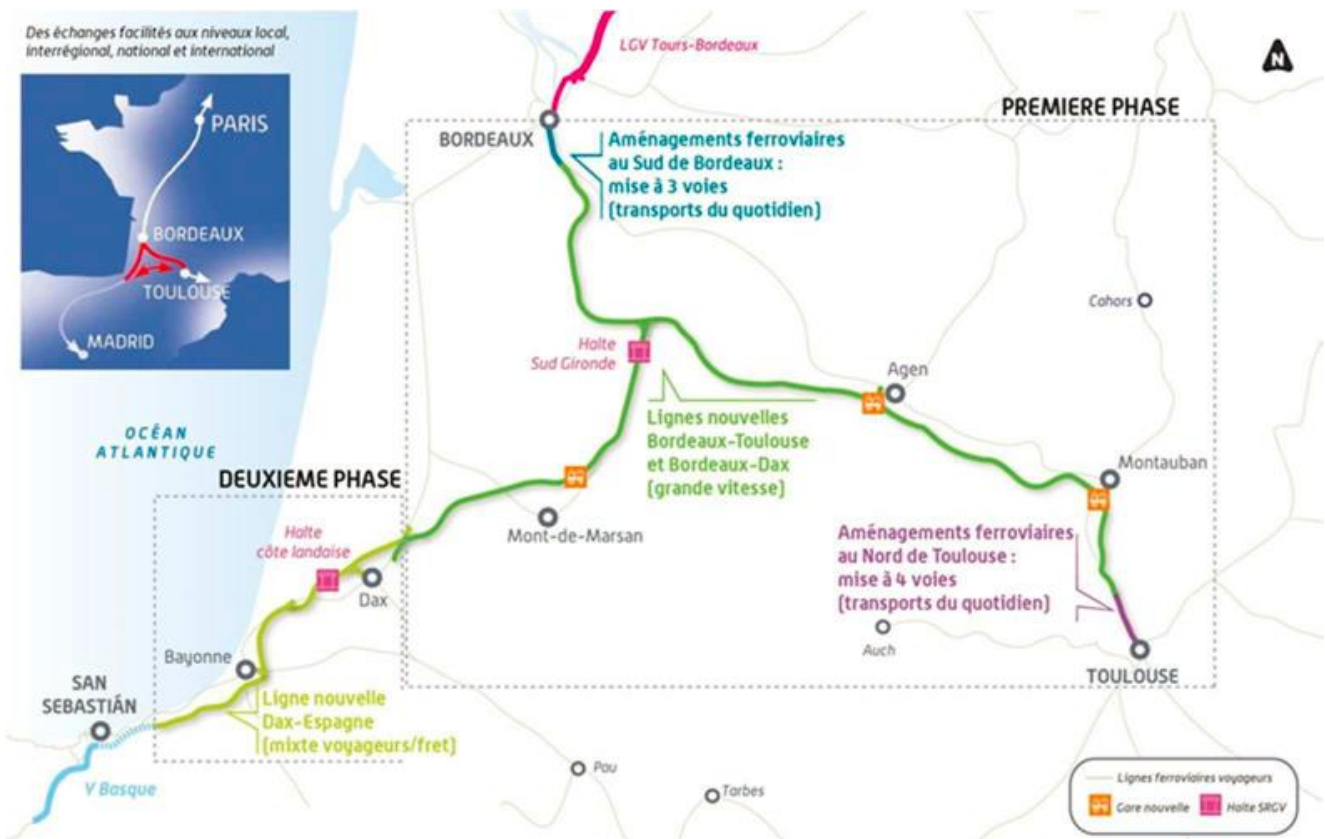
Le CESER est « *convaincu qu'une priorité doit être accordée aux " transports du quotidien "*. *Dans de nombreux territoires, faute d'une offre de transport suffisante, les habitants n'ont d'autres choix que de se déplacer en voiture. Favoriser le report modal, tout en luttant contre la précarité énergétique qui touche de nombreux ménages, implique de développer une offre de transport adaptée aux besoins des territoires.* »

- Rappelons que les territoires qui ont déclinés par l'abandon des lignes classiques au profit des LGV ont vu l'apparition des gilets jaunes qui ont défendu ces territoires délaissés.
- Quelques mois après le vote de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM), qui réoriente les investissements sur la mobilité du quotidien plutôt que sur la réalisation de nouveaux projets, la décision de construire de nouvelles LGV constitue un intolérable pied de nez à cet objectif.

En effet le gouvernement s'est engagé à investir 6,5 milliards d'euros dans les LGV Bordeaux-Toulouse, Marseille-Nice et Montpellier-Perpignan. Le chef de l'Etat a aussi cité, lors des « 40 ans du TGV » les lignes Paris-Normandie, Roissy-Picardie et Lyon-Turin, qu'il reste à engager.

Coût

- Le coût des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax et des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse est estimé à 14,3 milliards d'euros courants 2021 pour un tracé de 358 kilomètres. 4 milliards pour la seule branche vers Dax. Cela donne un coût « record » de 39,94 millions d'euros le kilomètre. Un chiffre soigneusement occulté par le conseil régional.
- A titre de comparaison, la LGV Tours-Bordeaux est revenue à 22 millions d'euros le kilomètre.
- Le CGI en 2014 avait estimé le coût de Dax-Espagne (91km) à 48 millions d'euros le kilomètre soit 4,4 Mds d'euros.



Bilan socio-économique

• Il est étrangement absent du dossier présenté à la séance plénière du conseil régional du 11 octobre 2021. Pourtant, il est capital comme le rappelle la Cour européenne des comptes dans son rapport de 2018 :

« Les LGV constituant des investissements onéreux, il est essentiel d'analyser correctement tous les coûts et les avantages majeurs à l'avance, avant de décider d'en construire une ou non. »¹⁴

• Evaluer la rentabilité d'un projet LGV, c'est comparer les gains futurs engendrés par sa mise en service au coût initial de l'investissement. Un projet est rentable lorsque bien sûr la somme des gains est supérieure à l'investissement initial.

• Sans entrer dans les détails, la rentabilité socio-économique d'un projet s'apprécie par la VAN (valeur actualisée nette) qui se calcule par la différence des coûts (en premier lieu, celui de l'infrastructure) et de tous les bénéfices ou gains (monétarisés en euros) qui sont actualisés à l'année de mise en service. Plus un gain est éloigné dans le temps, plus sa valeur actuelle (VA) diminue.

Une VAN positive indique la perspective d'un surplus monétaire, a contrario une VAN négative annonce un déficit cumulé.

Les deux apports positifs à la VAN sont le gain de temps et le gain de voyageurs, c'est dire l'importance de ces estimations.

• La VAN a été calculée pour les deux lignes nouvelles, sans distinction, et en excluant les aménagements ferroviaires déficitaires. Elle est estimée, avec le coût d'opportunité des fonds publics (COFP), à 2,6 milliards d'euros. Le CGI a dû calculer (car non présentes dans le dossier DUP) les VAN avec COFP de la seule liaison Bordeaux-Dax (0,56Md d'euros) et de Dax-Espagne :- 4Mds d'euros (donc très négative).

La VAN du GPSO complet est faiblement positive à 400 millions d'euros.

• Le CGI en charge de l'expertise du projet relève parmi les principales faiblesses : « *un projet à la valeur actualisée nette par euro investi **limitée*** » et « *une forte dépendance de la valeur actualisée nette à la réalisation du trafic prévu* »

• De plus le CGI a relevé dans l'analyse coûts-avantages un certain nombre d'anomalies qui ont un impact sur la VAN :

La méthode de Robien utilisée dans l'évaluation moins pénalisante que la méthode Quinet. SNCF Réseau a contraint le CGI à rendre un avis dans des délais abrégés 11semaines au lieu de 4 mois (Avis CGI p.6). Ceci sûrement pour éviter l'application de la méthode Quinet au 1^{er} octobre 2014. Avec cette méthode la VAN serait passée de 2,6Mds d'euros à 0,5Md d'euros ou 1,6Mds d'euros selon le taux d'actualisation retenu. (Expertise p.60)

Les périodes d'actualisation n'ont pas respecté l'instruction de Robien ce qui conduit « à surestimer la VAN totale du projet (avec COFP) de près d'un milliard d'euros 2011. » (Expertise p.41)

¹⁴ « Réseau ferroviaire européen à grande vitesse : fragmenté et inefficace, il est loin d'être une réalité » page 38.

Bien que le projet « lignes nouvelles » ne se raccorde pas à la frontière, RFF a évalué le projet sur un périmètre européen et non national, ce qui majore la VAN de 800 millions d'euros.

Le calcul de la VAN n'a pas tenu compte de l'augmentation de la TVA au 1^{er} janvier 2014 ce qui permet de majorer la VAN de 400 à 500 millions d'euros.

Il en est de même pour la non prise en compte de la fin des concessions autoroutières, cela conduit à augmenter la VAN de 1,4Md €.

Ces éléments peuvent être retrouvés dans la contre-expertise. (http://www.gpso.fr/rapport_EPFL).

• Dans leurs conclusions les commissaires enquêteurs relèvent que « La rentabilité socio-économique de la seule liaison Bordeaux-Dax n'est pas assurée [...] Sa justification par la perspective d'une prolongation vers l'Espagne n'est pas recevable. La rentabilité juste acceptable de l'ensemble du projet « lignes nouvelles » résulte du regroupement de deux branches aux enjeux et objectifs très différents. ¹⁵» (p.38)

De façon très lucide, ils précisent :

« Les perspectives de trafic sur la branche Bordeaux-Toulouse, bénéficiant d'un fort gain de temps et allant dans le sens d'un possible report modal, confèrent à cette branche une rentabilité socio-économique faiblement positive.

Il n'en est pas de même pour la branche Bordeaux-Dax. Cette branche accuse une VAN (avec COFP) calculée lors de la contre-expertise du CGI, de 0,56 Mds d'euros (p.45) lui conférant une absence de rentabilité socio-économique [...] De plus, le rapport Quinet et le CGI recommandent une évolution des méthodes de calcul du bilan socio-économique, dans le sens d'une meilleure adaptation aux réalités. » (p.13)

Avant de conclure :

« Au total, le mode de calcul, un moindre trafic sur Bordeaux-Dax, les incertitudes liées par exemple au taux de croissance ou à l'évolution des tarifs, au regard des transports émergents et concurrents, donnent de l'insécurité au bilan socio-économique. Si le maître d'ouvrage l'estime toujours positif, la commission d'enquête le qualifie de fragile et confirme qu'elle ne fait pas la même lecture indulgente de la contre-expertise du CGI et du rapport Quinet que le maître d'ouvrage. » (p.13-14)

Une conclusion que le CADE partage mais qui n'a pas été retenue par Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux transports qui a signé la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet.

¹⁵ Rapport de la commission d'enquête LN/GPSO p. 38

Financement

- Le dossier indique la répartition des financements : 40% Etat, 40 % Collectivités, et 20% de subventions attendues par l'Union Européenne.

L'Europe faut-il préciser n'a participé, jusqu'à présent, qu'aux financements des études et des projets ferroviaires à vocation transfrontalière.

- La répartition entre les deux régions est la suivante :

	Nouvelle Aquitaine	Occitanie
Bordeaux-Toulouse	1,1 Mds d'euros	3 Mds d'euros
Bordeaux-Dax	1,5 Mds d'euros	0,1 Mds d'euros
Total	2,6 Mds d'euros	3,1 Mds d'euros

- Le Gouvernement peut créer par ordonnance, jusqu'au 24 avril 2022, un EPL (Etablissement Public Local) ayant pour mission le financement. Il peut également avoir pour mission de concevoir et d'exploiter ces infrastructures.

Cet EPL lèvera des ressources fiscales nouvelles destinées à abonder la quote-part du plan de financement incombant aux collectivités locales, réduisant ainsi leur participation de 30%

- Cette fiscalité additionnelle est constituée d'une taxe spéciale sur les bureaux (TSB) et d'une taxe spéciale d'équipement (TSE).

Les taxes spéciales d'équipement constituent des taxes additionnelles aux deux taxes foncières (sur les propriétés bâties et non bâties), à la taxe d'habitation et à la cotisation foncière des entreprises.

Un modèle inspiré du financement du Grand Paris Express.

La taxe sur les bureaux (TSB), applicable dans le Grand Paris Express, concerne les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement. Elle porte, sur 68 zones d'impact (autour des stations de métro).

Ceci apparaît fortement aléatoire en termes de recettes pour la LGV. Pourquoi ?

Comment déterminera-t-on les zones susceptibles de bénéficier d'un éventuel effet LGV ?

Les entreprises vont-elles venir s'installer dans ces zones alors qu'elles savent qu'elles vont être "surtaxées" ?

Quelle prévision peut-on faire sur des recettes fiscales destinées à des investissements sur cinquante ans, qui proviendraient d'entreprises qui vont ouvrir, fermer, déménager en fonction de leurs cycles d'activité ?

Certes les gares de Bordeaux, de Toulouse et leurs quartiers satellites (Euratlantique, Matabiau) sont de bonnes cibles mais comment cibler les villes intermédiaires comme Marmande, Agen, Montauban et vers l'Espagne, Mont de Marsan, Dax ou Bayonne ?

La question primordiale est de savoir combien de TGV s'arrêteront dans ces villes ? Une LGV n'est pas faite pour faire circuler un omnibus qui s'arrête dans toutes les gares comme un métro parisien.

Va-t-on créer un quartier d'affaires à Lucbardez à 15km de Mont-de- Marsan sous prétexte que quelques rares TGV s'y arrêteront ? La même question se pose pour Dax et surtout Bayonne à l'écart de la ligne avec une desserte en crochet.

Autrement dit le contribuable à travers l'Etat, les collectivités territoriales et l'Europe financera la LGV par l'impôt puis en « même temps » verra sa taxe foncière ou d'habitation augmenter. Les entreprises elles seront doublement pénalisées à travers ces deux taxes.

LGV et démocratie

Le bilan sur ce sujet est significatif.

- Lors du débat public, le président de la commission pose deux questions concernant le trafic fret et la capacité de la ligne au cabinet d'études suisse SMA Prog Trans.

Pour les experts, les trafics fret sont surestimés. En 2006, RFF prévoyait 190 trains de fret en sortie de Bordeaux en 2020, il en circule 14, deux fois moins qu'en 2006. De plus, le cabinet met en doute l'autoroute ferroviaire.

SMA Prog Trans précise que la ligne existante peut accueillir le trafic envisagé (et surestimé) moyennant des aménagements mineurs.

On n'en tient pas compte !

- En 2009, les élus locaux confient une étude au cabinet suisse Citec. Ce dernier déclare que la ligne n'est pas saturée avant au moins un demi-siècle.

On n'en tient pas compte !

- Ces mêmes élus obtiennent du ministre des transports la création d'un observatoire des trafics transfrontaliers. Il débute ses travaux en 2009, sous la direction de la DREAL régionale. Lors des conseils annuels il est constaté que la saturation s'éloigne de plus en plus et que tous les indicateurs attestent d'un net recul de tous les trafics.

En 2014 nos adversaires admettent que les trains voyageurs ont été comptés deux fois en gare de Bayonne et que cela perdure depuis le débat public de 2006.

On n'en tient pas compte et unilatéralement la décision est prise de supprimer cet observatoire !

- Une vingtaine de commissaires enquêteurs donnent un avis défavorable à la LGV Bordeaux Toulouse et Bordeaux Dax reprenant bon nombre de nos arguments.

On n'en tient pas compte et le ministre signe la Déclaration d'Utilité Publique !

- Le CERTA Aquitaine puis l'ORT Nouvelle Aquitaine¹⁶ dont la Région est partenaire édite tous les ans un recueil sur les transports en Aquitaine y figurent les cartes SNCF Réseau du trafic moyen journalier des différents trains. Les chiffres sont accablants, la ligne ne sature pas au contraire !

Depuis les trafics 2017, aucune information ne figure sur le ferroviaire

- En 2016, les régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie commandent pour 125 000 euros une étude sur le financement du GPSO. Elle doit durer 3 ans.

En 2019, le CADE la demande, la Région répond neuf mois plus tard que cette étude est évolutive donc non communicable. Ceci est faux car elle est finalisée comme en atteste la présidente d'Occitanie lors de la campagne des régionales à travers un tract.

A ce jour nous ne l'avons toujours pas !

¹⁶ Observatoire des Transports en Nouvelle Aquitaine

- En 2010 la LGV Perpignan est inaugurée. Sa mise en service devait préfigurer le « succès » que nous connaîtrions avec la LGV Bordeaux-Espagne. Depuis l'opérateur privé a déposé son bilan, la ligne ne captait que 15% du trafic voyageur prévu et 8% du trafic fret prévu. Les projets de cette envergure sont soumis à la loi LOTI qui prévoit un bilan socio-économique au bout de 5 ans.

A ce jour, il n'est toujours pas réalisé !

Quatre grandes manifestations ont eu lieu au Pays Basque contre le projet de LGV. Elles ont toutes réuni de 10 000 à 15 500 manifestants et pour cette dernière, précédée de 130 tracteurs. Dans un bassin de vie de 300 000 personnes cela représente un habitant sur 20.

Et pourtant l'opacité continue !

Que propose le CADE ?

- **La modernisation de la ligne existante**, une alternative « *insuffisamment explorée* » selon les commissaires enquêteurs.

Lors du débat public, RFF présentait un scénario 1B qui « *consiste en une amélioration des caractéristiques techniques de la ligne existante permettant des gains de temps importants et une augmentation de la capacité, sans création de tronçons de ligne nouvelle (à l'exception de la rectification de certaines courbes).* »¹⁷.

Ce scénario pour un coût bien moindre en respectant notre environnement permet un temps de parcours de 1H19 entre Bordeaux et Bayonne.

- **Une meilleure desserte de la côte basque par les TGV**. Pour obtenir la participation financière de l'ACBAB à hauteur de 26 millions d'euros dans la construction de la LGV Tours-Bordeaux, SNCF Réseau annonçait aux élus locaux un gain de temps de 1H12, soit près de 2H et demie sur un aller-retour Bayonne-Paris dans la journée.

De nouveaux horaires sont proposés après la mise en service de Tours-Bordeaux. Le premier train partira à 8H11 de Bayonne pour arriver à Paris à 12H 10. Auparavant le premier TGV arrivait à 12H 33 !

Jean-René Etchegaray s'en est ému et a écrit à la SNCF : « *Il me semble que vous avez là un sujet de réflexion, à savoir mieux organiser les dessertes permettant à un habitant de la Côte basque de bénéficier d'horaires favorables, et pour une meilleure desserte des territoires et de leurs liaisons avec la capitale ou d'autres trains en correspondance* »

Souhaitons que ces déconvenues ouvrent enfin les yeux de certains élus, qu'ils prennent conscience que la LGV est un marché de dupes pour les villes moyennes et que le Pays basque n'a rien à gagner mais tout à perdre.

Rappelons que le Conseil départemental 64 a financé à hauteur de 79 millions d'euros et a été condamné à payer le solde tout comme la CAPB. La communauté de communes Sud Pays basque sollicitée à hauteur de 9 millions avait refusé sa participation.

Messieurs les élus voulez-vous continuer à payer ?

- **Le rétablissement de la « Palombe bleue »** dans son tracé initial Hendaye-Paris via Bordeaux qui permet de se rendre à Paris de nuit pour y passer une journée sans frais d'hôtellerie.

¹⁷ Etudes corridor atlantique » (2005) p.8