

On continue à nous prendre pour des crétins!

Les documents fournis aux conseillers communautaires du Pays Basque par SNCF réseau sont encore marqués par le sceau de la mauvaise foi.

On avait déjà pu mesurer la pertinence de précédents documents: 170 à 190 trains de fret estimés en 2020 lors du débat public, 14 en réalité aujourd'hui, 39 trains par jour comptés deux fois en gare de Bayonne lors du débat public reconnus en 2014 (cela fait plus de 14000 trains fantômes par an).

L'alternative : la modernisation de la ligne existante

Aujourd'hui on veut nous faire croire que la modernisation de la voie existante reviendrait pratiquement plus cher que la ligne nouvelle.

En considérant l'ensemble Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, la fourchette serait alors de 5,1 à 8,9 Md€ pour les scénarios alternatifs, à comparer aux 8,8 Md€ pour les lignes nouvelles, pour une efficacité globale bien inférieure, tant sur les deux branches que dans les fonctionnalités entre celles-ci.

Voyons donc:

La ligne nouvelle fait **33km de plus** que les lignes existantes vers le Pays Basque.

La ligne nouvelle doit enjamber toutes les rivières et fleuves, pas la ligne existante.

La ligne nouvelle doit déboursier des sommes considérables des expropriations, pas la ligne existante.

La ligne nouvelle doit dévorer des milliers d'hectares de bois et champs et prévoir des compensations, pas la ligne existante.

La ligne nouvelle doit construire des viaducs et des tunnels, pas la ligne existante.

La ligne nouvelle doit importer (d'Ecosse ou du Maroc nous dit on) des tonnes de matériaux pour faire le fondement de la ligne, pas la ligne existante.

La ligne nouvelle devra travailler à assurer les traversées des routes par des ouvrages coûteux, beaucoup moins de passages à niveau à effacer pour les voies existantes.

La ligne nouvelle impliquera des transports routiers importants pour les chantiers, pour les voies existantes le transport par rail sera possible.

Le simple bon sens indique que le coût sera bien moindre pour la modernisation de la voie existante.

Ce que 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)

D'autant plus que des travaux de modernisation ont déjà été faits:

En 2019 entre Dax et Morcenx. **65 kilomètres de voies** ont été rénovées : des rails aux traverses en passant par le ballast. Ces travaux ont consisté à remplacer 26 kilomètres de rails, traverses et ballast sur les deux voies et à renouveler le ballast et les traverses sur une portion de 39 kilomètres. Le montant des travaux de modernisation est de **83 millions d'euros**, financés à 100% par SNCF Réseau.

Les Blocs Automatiques Lumineux ont été installés et deux Indications Permanentes de Contre Sens à Morcenx et Laluque pour 52 millions d'euros, des voies de garage...

Pour Bordeaux-Espagne, SNCF Réseau n'ose pas dire que la voie nouvelle serait moins chère mais elle finit pas sous entendre que ce serait presque identique : 3 à 4 milliards pour Bordeaux Dax pour la voie existante et 3,9 milliards pour la voie nouvelle. (tableau ci-dessous)

Sur l'axe Bordeaux-Espagne, partie jusqu'à Dax :	Meilleur temps de parcours Bordeaux-Dax	Meilleur temps de parcours Bordeaux-Bayonne	Coût d'investissement (en Md€ HT janvier 2020)
Référence	1 h 09 mn	1 h 38 mn	-
Scénario 1 « V220 »	0 h 54 mn	1 h 23 mn	3
Scénario 2 (« V220 + shunt de Dax »)	0 h 54 mn	1 h 17 mn	3,8
Scénario 3 (« V220+ shunt de Dax + capacité »)	0 h 54 mn	1 h 17 mn	4
Ligne nouvelle jusqu'à Dax	0 h 49 mn	1 h 18 mn	Bordeaux-Dax : 3,9 Sud Gironde-Dax : 2,5

Comparaison temps de parcours et coûts d'investissements Bordeaux-Dax

D'abord, vous noterez que ce tableau confirme que les gains de temps entre la ligne nouvelle et la ligne existante modernisée sont insignifiants ce que nous avons toujours clamé.

Ensuite nous ferons remarquer que le meilleur temps de parcours entre Bordeaux et Bayonne est de 1h 36 en 2002 d'après les docs de RFF du débat public et de 1h 04 pour Bordeaux-Dax. Pourquoi rajouter 2 et 5 mn? Doc RFF du débat public

Trajets	Meilleurs temps de parcours régionaux				
	Situation 2002	2020 Sans projet	Situation en 2020 avec projet		
			Scénario 1 Mise à 4 voies ligne existante	Scénario 2 Ligne nouvelle Ouest des Landes	Scénario 3 Ligne nouvelle Est des Landes
Bordeaux ⇔ Dax	1h04		0h50	0h42	0h43
Bordeaux ⇔ Mont-de-Marsan	1h08*		1h00*	1h08*	0h30**
Bordeaux ⇔ Bayonne gare existante gare nouvelle	1h36		1h11	0h52 0h51***	0h58 0h57***
Bordeaux ⇔ Pau	1h53		1h39	1h31	1h20
Bayonne ⇔ Toulouse	3h46 ⁽¹⁾	2h45 ⁽²⁾	2h20 ⁽²⁾	2h00 ^{*** (3)}	1h22 ^{***}

* en TER. ** en gare nouvelle de Mont-de-Marsan. *** en gare nouvelle Pays Basque. ⁽¹⁾ Le meilleur temps pour la liaison Toulouse-Bayonne par Tarbes et Pau (réduit à 3h38 en 2006). ⁽²⁾ Via Bordeaux avec la LGV Bordeaux-Toulouse et 10 mn de correspondance.

Maintenant considérons le scénario 1, le plus souhaitable, car nous sommes favorables à l'arrêt à Dax. Il y aurait donc 5mn d'écart pour 3 milliards contre 3,9. Tiens ça commence à compter!

Concernant le financement

- La participation de l'Europe annoncée à hauteur de 20% n'est qu'une « hypothèse » :

Article 3 : Répartition du financement entre les parties.

- Europe (hypothèse) : 20%, soit 2,05 Md€_{courants}
- État : 40%, soit 4,1 Md€_{courants}
- Collectivités locales : 40%, soit 4,1 Md€_{courants}, répartis selon le tableau qui suit.

Qui se substituera à l'Europe si elle refuse de financer ou si elle finance à moins de 20% ?

- L'intervention éventuelle de SNCF Réseau dans le financement soumise à des conditions :

Par ailleurs les résultats des études en cours sur la capacité contributive du GPSO seront présentés aux financeurs dans le cadre de la révision du prochain contrat de performance de SNCF-Réseau en vue de permettre, si cette capacité est positive, l'utilisation du surplus de péages ferroviaires, après couverture des charges relatives à la gestion de l'infrastructure de GPSO, dans le financement du projet et, le cas échéant, dans les différents secteurs d'intervention de SNCF Réseau, notamment la rénovation du réseau et les lignes du quotidien.

Cela revient à dire que si malgré l'endettement de SNCF Réseau sa capacité contributive était positive (respect de la « règle d'or ») le surplus des péages pourrait être affectés au financement après couverture des charges de la gestion de l'infrastructure. Le cynisme est que « le cas échéant » SNCF Réseau pourrait abandonner une partie de la rénovation du réseau existant ou des petites lignes pour financer le GPSO.

• Enfin les collectivités qui financeront la première phase du projet avec ses 2 étapes (Bordeaux-Toulouse puis Bordeaux-Dax) « s'engagent à financer la seconde phase lorsque sa réalisation interviendra. » (Article 3), c'est-à-dire Bordeaux-Espagne.

Un avertissement sans frais pour tous ceux qui sont pour une LGV jusqu'à Bayonne !

Bref, une nouvelle fois, on demande aux collectivités de s'engager alors que rien n'est acquis, on tord les calculs dans tous les sens pour tenter de remettre à flot un projet qui prend l'eau de toutes parts.

Ce faisant, en tentant de nous leurrer, on ne fait que montrer que ces gens-là nous méprisent.

Qui payera la TSE ?

Les textes votés à l'assemblée nationale indiquent que les communes situées à 60 mn en voiture d'une gare TGV paieront, ou plutôt les contribuables de ces communes paieront. A vous de calculer.

Sur le montant individuel de ce nouvel impôt, les proLGV se font rassurants mais ils escomptent près de 25 millions par an et en 40 ans cela fait quand même un milliard.

Si en plus on remet ça pour Bordeaux-Dax puis Dax-Biriatou...

Le grand silence

Dans ces documents, aucune indication sur les arrêts en gare. Les élus sont en droit de savoir combien de TGV s'arrêteront en gare de Mont de Marsan, Dax, Bayonne, Biarritz, St Jean de Luz et Hendaye tous les jours, dans le sens Nord-Sud et dans le sens Sud-Nord.

Les surprises sont programmées après l'inauguration du projet. La soupe à la grimace a pourtant commencé pour le Grand Dax.