POURQUOI MODERNISER LA LIGNE EXISTANTE PLUTÔT QUE DE CONSTRUIRE UNE LGV

➤ Le coût sera bien moindre comme le dit le COI. Une étude indépendante le prouvera, SNCF Réseau nous ment.

La capacité de la ligne : 264 trains/jour entre Bordeaux et Dax, 240 sur le pont sur l'Adour.

Les perspectives du trafic fret sur le corridor atlantique: une étude commandée par la commission européenne estime 5000 à 6400 trains de fret par an en 2030 soit 14 à 18 trains par jour sur 350 jours ouvrés, c'est-à-dire 7 à 9 trains par sens, il en passe 4 par sens entre Bayonne et Hendaye.

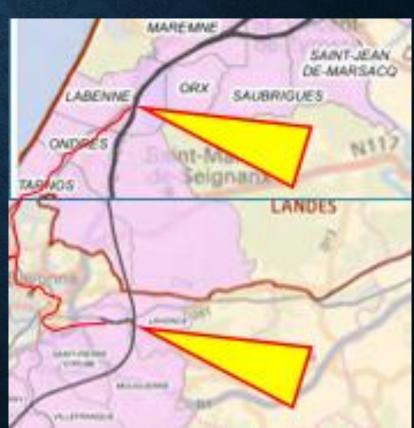
ET SURTOUT...

L'absence d'impact environnemental



➤ Une meilleure desserte de l'agglo de Bayonne et du bassin de la Nive et de la Nivelle.

Avec le GPSO, Bayonne serait desservi par une « gare en crochet » et une agglo de plus de 100 000 habitants moins bien desservie.



Une meilleure desserte du bassin de la Bidassoa,

Avec le GPSO, Irun avec une gare multimodale TGV et le bassin de la Bidassoa100 000 hab. (Irun, Fontarrabie, Hendaye) ne seront pas desservis.

« Si el proyecto se hace, Irun muere » (J.A. Santano)



LES VRAIS TEMPS DE PARCOURS AVEC UNE LIGNE MODERNISÉE





Temps de parcours en TaGV pour différentes relations, après réalisation complète du GPSO

Remarques:

Bayonne-Bordeaux direct(en bleu), sans arrêts ni a Dax ni à Mt de Marsan: 1h 05

Bayonne-Bordeaux en violet, arrêts à Dax et Mt de Marsan: 1h 17 (24mn + 19 mn + 34 mn)



Ici le scénario1 de modernisation des voies existantes sans création de voie nouvelle.

(doc RFF débat public)

2.2 <u>Le scénario d'aménagement de la ligne existante avec relèvement de vitesse</u> entre Bordeaux et Bayonne (1B)

Il 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).

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	1	/
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

2mn de plus que les 1h17

Même calcul pour Bordeaux-DAX: LGV: 19mn + 34 mn = 53 mn

e) Estimation des temps de parcou-

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

OD \ Temps de parcours	référence	Sc.
Bordeaux Dax	1h04	0h50
Bordeaux Pau	1h53	1h39
Bordeaux Mont de Marsan	1h08	1h00
Bordeaux Bayonne	1h36	1h19
Bordeaux GN Basque	1	/
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

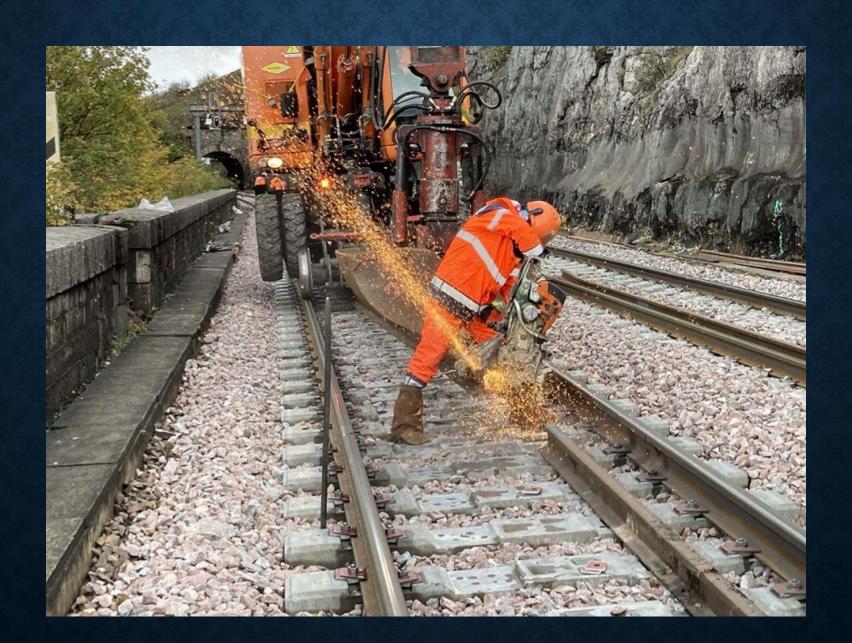
La LGV fait 35 km de plus que la ligne existante.

OBSERVATION:

En 2006 le temps de référence était de 1h 36.

Aujourd'hui les mêmes TGV mettent plus de 1h 50. Rousset arrondit à 2h, et en comparant à 1h05 obtient ses 55 mn

LA MODERNISATION DE LA LIGNE EXISTANTE



TRAVAUX MODERNISATION RÉALISÉS SUR LIGNE BORDEAUX-HENDAYE

		A COMPANY OF STREET
Secteur	Type de travaux	Montant
Base de travaux à Laluque	Pour réalisation travaux Bordeaux-Hendaye	12M€
Bayonne-Hendaye 2009	Rails, traverses, ballast sur 2 voies	55M€
Bayonne-Dax 2010/2011	Rails, traverses, ballast sur 2 voies	90M€
Pont sur l'Adour	Remplacement	40M€
Modernisation gares 2009/2011 2 Jum Hendaye, Biarritz, Dax	Accessibilité, souterrains	13M€
Aménagements Bordeaux-Dax 2011/2013	Aménagement signalisation Voies évitements entre Dax et Lamothe	30M€ 20M€
Aménagements Dax-Hendaye 2009/2013	Nouvelle signalisation et IPCS Renforcement alimentation électrique Gare d'Hendaye amélioration manœuvres des trains internationaux	60M€ 30M€ 15M€
Bayonne-Hendaye 3km rénovés 2021	Rails, traverses, ballast 26km sur 2 voies (tunnel St Esprit-Pont sur Adour et Guéthary)	2,9M€
Dax-Morcenx 65 km rénovés (2019/2020)	Rails, traverses, ballast 26km sur 2 voies Ballast et traverses sur 39km 2 IPCS (Morcenx, Laluque)	83M€ 52M€
Talence-Facture 54km rénovés	Rails, traverses, ballast 35km sur 2 voies Ballast et traverses sur 39km	86M€
TOTAL	ST NEW THEIR	588,9M€

Pas d'expropriations.

Pas de défrichements.

Peu de matériaux sur une plateforme déjà existante.

Pas de nouveaux pont sur l'Adour, la Nive, la Nivelle.

Pas de nouveaux tunnels.

Apports des matériaux par la voie ferrée.

On peut encore renforcer l'alimentation électrique, rectifier quelques courbes, envisager une ou 2 voies de garages, traiter les passages à niveaux, renforcer la protection des riverains mais surtout installer l'ERTMS.

QUEL CRÉDIT ACCORDER AUX COÛTS ANNONCÉS PAR LA SNCF?

Les différents scé	narios évoqu	és 7
Surla section Bordeaux/Toulouse	-11	- Z
Automotive designation of the second	Coût (on €)	Gainde temps
Scénario 1 (5kmdetravaux)	2,1 milliands	10 min
Scénario 2 (29 km de travaux)	3,8 millands	24 min
Scénario 3 (50 km de travaux)	4,9 millands #	30 mm
Ligne nouvelle	56 millads* 4	59 min
Surla section Bordeaux/Bayonne	-1>	
Amidioration du tronçon actuel	12 millard	18 min
Scénario 1 (220 km/h et 4voies)	3millard:	19 min
Scénario 2 (+ travaux à Dax)	3,8 millands	25 min
Scémarlo 3 (+ de capacité)	4 milliands	25 min
Ligne nouvelle (Jusqu'à Dax)	3,2millards*	24 min
* A sec mutual sedion du coût du tronc comm Source: GPSG; SWO"; Projet d'ilemetif	un vers Toubuse et Oto	[1]Integraphia

4,9 Md€ pour rénover 50kms sur Bordeaux-Toulouse

5,6 Md€ pour construire La LGV Bordeaux-Toulouse

Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest

SITE REGION NOUVELLE AQUITAINE

	Gain de temps	Coût (CE jan 2020)	Coûts (€ courants)	Coût à la minute gagnée	Écart	Impact zones urbanisées
Ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse	1h	6,3 Mds€	8,8 Mds€	147 M€		faible
Réaménagement ligne Bordeaux- Toulouse à 220 km/h	27'	4,9 Mds€	6,8 Mds€	252 M€	+71%	fort
Ligne nouvelle Bordeaux-Dax	20'*	2,5 Mds€	3,7 Mds€	185 M€		faible
Réaménagement ligne Bordeaux-Dax à 220 km/h	15′	3 Mds€	4,4 Mds€	293 M€	+ 58%	<u>moyen</u>
TOTAL LN	1h20	8,8 Mds€	12,5 Mds€	156 M€		faible
TOTAL réaménagement à 220 km/h	42'	7,9 Mds€	11,3 Mds€	269 M€	+72%	Moyen à fort
*1h pour Mont-de-Mars	san					

https://www.lgv2030.fr/questionsreponses/pourquoi-ne-pasreamenager-les-voies-existantes/



LES COLLECTIVITÉS LOCALES ONT ENGAGÉ NOS IMPÔTS

- ➤ A hauteur de 2,474 Md€ pour la Nouvelle Aquitaine
- Mais elles se sont engagées à financer aussi :
 - l'évolution des coûts du projet (article 2)
 - les frais financiers et de gestion de la société de projet estimés à 10% du coût du projet (non budgétisé). Article 2
 - le montant de la subvention européenne s'il est inférieur au 20% attendus (article 5) Dans son rapport « Le COI conseille de réviser les demandes de financement sur la base d'un taux de 20% pour la partie du projet contribuant à l'axe France–Espagne et de 10% pour la section Sud Gironde-Toulouse.
 - à la place des collectivités défaillantes
 - la suite du projet (Dax-Espagne) estimé à 4Md€ sans en connaître le coût réel (article 3)

DES IMPÔTS NOUVEAUX POUR FINANCER LA LGV

Tableau 5 : Taxes affectées aux sociétés de projet existantes. Situation à partir de 2023.

Taxe	Redevable	SGP	SGPSO	SLNPCA	SLNMP
Fraction de la taxe locale sur les surfaces commerciales à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage et de stationnement (TSBCS)	Entreprises	х	×	x	х
Taxe spéciale d'équipement (TSE)	Ménages et entreprises	х	×		
IFER (imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux), concernant le matériel roulant exploité par la RATP	Entreprises	x			
Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	Entreprises	х			
Taxe additionnelle régionale à la taxe de séjour	Touristes	х	×	х	x

> TAXE SPÉCIALE D'ÉQUIPEMENT (TSE)

- Un établissement public local a été créé en 2022 pour recueillir la part financière des collectivités. Les recettes fiscales lui sont attribuées : une première part de TSE est prévue en 2023, et un complément de TSE en 2024.
- D'abord fixé à 24 millions d'euros, a été augmenté à 29,5 millions. Un montant actualisé chaque année.

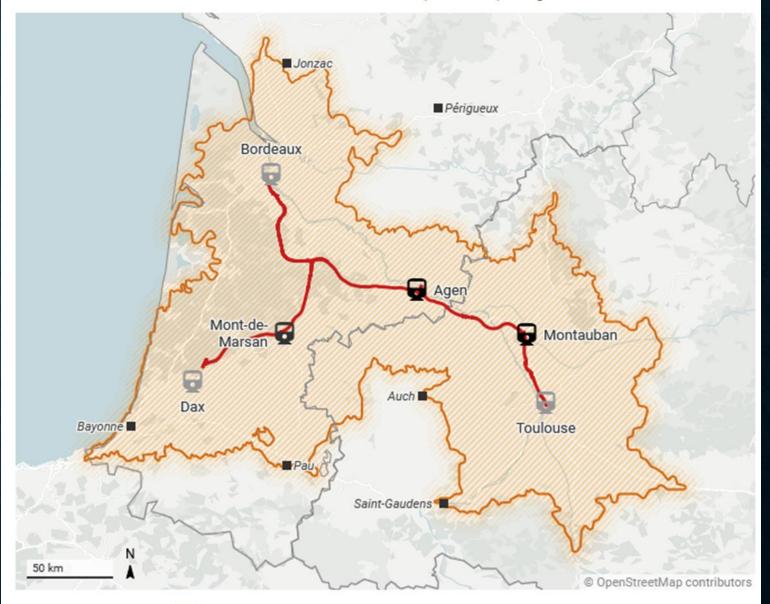


• Appliquée à tous les propriétaires fonciers (professionnels, ou particuliers). soumis aux taxes foncières sur les propriétés bâties et non bâties, aux taxes d'habitation sur les locaux autres que les résidences principales, mais aussi aux cotisations foncières des entreprises (CFE).

• Pour tous les habitants à moins d'une heure en voiture d'une gare LGV.

• 2340 communes ont été identifiées sur le tracé Bordeaux-Toulouse; Bordeaux-Dax.

Simulation des zones accessibles en voiture à 60 minutes (hors trafic) des gares de la LGV.



Département	Nbre Communes Impactées	Nbre Communes du Département	%
Ariège 09	69	327	21,1 %
Aude 11	88	433	20,3 %
Charente 16	14	364	3,8 %
Charente-Maritime 17	67	463	14,5 %
Dordogne 24	19	505	3,8 %
Haute-Garonne31	363	586	61,9 %
Gers 32	230	461	49,9 %
Gironde 33	464	535	86,7 %
Landes 40	309	327	94,5 %
Lot 46	62	313	19,8 %
Lot-et-Garonne 47	213	319	66,8 %
Pyrénées-Atlantique 64	134	546	24,5 %
Hautes-Pyrénées	2	469	0,4 %
Tarn 81	120	314	38,2 %
Tarn-et-Garonne 82	186	195	95,4 %

> TAXE ADDITIONNELLE DE SÉJOUR

 Dans le cadre du projet de loi de finances 2023, le Sénat a adopté un amendement visant la création d'une surtaxe régionale à la taxe de séjour pour financer les LGV.



• Il serait ainsi instauré à compter du 1er janvier 2024, une taxe additionnelle de 34 % à la taxe de séjour perçue dans les départements de la Gironde, des Landes, du Lot-et-Garonne, des Pyrénées-Atlantiques, de la Haute-Garonne, du Gers, des Hautes Pyrénées, de l'Ariège, du Lot, du Tarn et du Tarn-et-Garonne au bénéfice de la « Société du Grand Projet du Sud-Ouest

> À QUAND LA SUITE ?

 La taxe locale sur les surfaces commerciales à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage et de stationnement (TSBCS) prévue dans le financement du GPSO n'a pas toujours pas été votée.



• Le COI conseille « d'étudier les possibilités de développer les taxations locales affectées pour contribuer à financer les grands projets »