

LE GPSO EN QUESTIONS

Le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) : qu'est-ce ?



Il comporte la réalisation de lignes nouvelles sur les axes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne et englobe les aménagements du réseau existant, les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) et au nord de Toulouse (AFNT).

A partir de Dax jusqu'à Vitoria en Espagne, la ligne n'est plus à grande vitesse, elle est mixte (voyageurs-marchandises), les trains de voyageurs circuleront à 200/220km/h, ceux de marchandises à 100/120km/h.

La première phase du GPSO (AFSB, AFNT, lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Sud-Gironde-Dax) est déclarée d'utilité publique (DUP) ;
La section mixte Dax-Espagne n'a pas encore fait l'objet d'une enquête publique.

Comment seraient desservies les villes du tracé ?

A l'exclusion de Bordeaux et de Toulouse, toutes les villes desservies ne sont pas sur le tracé.



- Sur Bordeaux-Toulouse

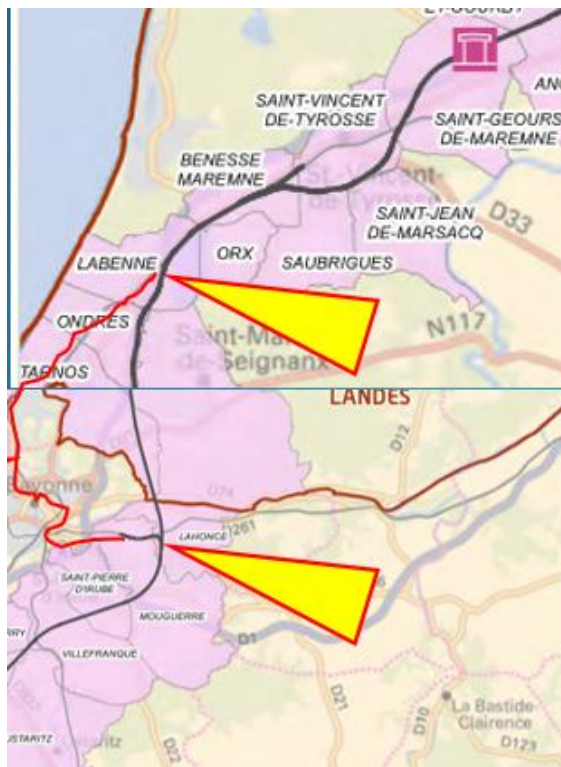
- La nouvelle gare d'Agen à Roquefort/Brax est à 8-11km par la route de la gare centrale.
- Le temps de trajet par bus entre *Montauban* et *Bressols (nouvelle gare)* est d'environ 23 min pour une distance d'environ 9 km. (Opéré par SEMTM – *Montauban*).

- Sur Bordeaux-Espagne



- La nouvelle gare de Lucbardez-et-Bargues est située entre 20 à 30 minutes en autobus, de la gare centrale de Mont-de-Marsan.
- La gare de Dax est à l'écart de la LGV et raccordée par une bretelle

- Bayonne est desservi par une gare « en crochet » (tracé rouge)



Les trains quitteraient la nouvelle ligne à hauteur du marais d'Orx pour se raccorder à la ligne actuelle. Les trains ayant desservi Bayonne emprunteraient la ligne vers Pau et à hauteur de Mouguerre circuleraient sur une voie unique sur 7 km, pour rejoindre la nouvelle ligne. Cette desserte « en crochet » génère « une perte de temps » de 15 à 17 minutes.

La LGV passant à l'écart de ces villes on est en droit de se demander combien de TGV s'y arrêteront.

Comment sont calculés les temps de trajet et les gains de temps ?

- Les temps de trajet sont calculés jusqu'aux nouvelles gares périphériques et ne tiennent pas compte du temps de parcours pour rejoindre les gares centrales **ce qui permet de majorer les gains de temps.**
- Les gains de temps sont calculés par rapport au temps de trajet sur la ligne existante non modernisée.
- Les temps de parcours actuels sont augmentés par rapport aux temps de trajet de 2006 (date du débat public) **dans le seul but de majorer les gains de temps.**

Exemple sur la ligne Bordeaux-Espagne : En 2006, débat public, Bordeaux-Dax : 1H04
En 2014, dossier enquête, Bordeaux-Dax : 1H10

OD \ Temps de parcours	référence
Bordeaux Dax	1h04
Bordeaux Pau	1h53
Bordeaux Mont de Marsan	1h08
Bordeaux Bayonne	1h36
Bordeaux GN Basque	/
Bordeaux Madrid	4h50
Bordeaux Bilbao	2h56
Toulouse Bayonne via vallée Garonne	2h45
Toulouse GN Basque via val. Garon.	/
Toulouse Bilbao via val. Garon.	4h05

Extrait du débat public 2006 (document RFF)



Au sein de la Région Nouvelle-Aquitaine	Temps de trajet avec la LGV Sud Ouest	Temps de trajet actuel	Gain de temps
Bordeaux - Agen	35 min.	 1 h 00	25 min.
Bordeaux - Mt-de-Marsan	35 min.	 1 h 30	55 min.
Agen - Mont-de-Marsan	30 min.	 1 h 40	1 h 10
Bordeaux - Dax	50 min.	 1 h 10	20 min.
Bayonne - Agen	1 h 15	 2 h 45	1 h 30
Bayonne - Bordeaux	1 h 15	 1 h 35	20 min.

Source : Dossier d'enquête publique GPSO 2014

Extrait du dossier d'enquête publique 2014 (toujours d'actualité)

6 minutes de plus alors qu'entre Bordeaux et Dax la ligne a été rénovée dans sa quasi-totalité !

Chronométrer c'est bien, encore faut-il savoir ce que l'on mesure !

Quel impact sur l'environnement ?

- L'emprise du projet est de 6300ha (soit 15ha au km)



1500 ha de terres agricoles détruites
(470 exploitations)



3300 hectares de forêts saccagés



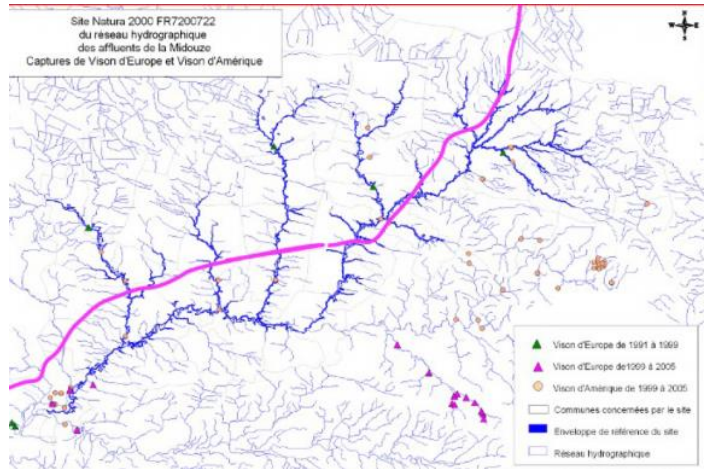
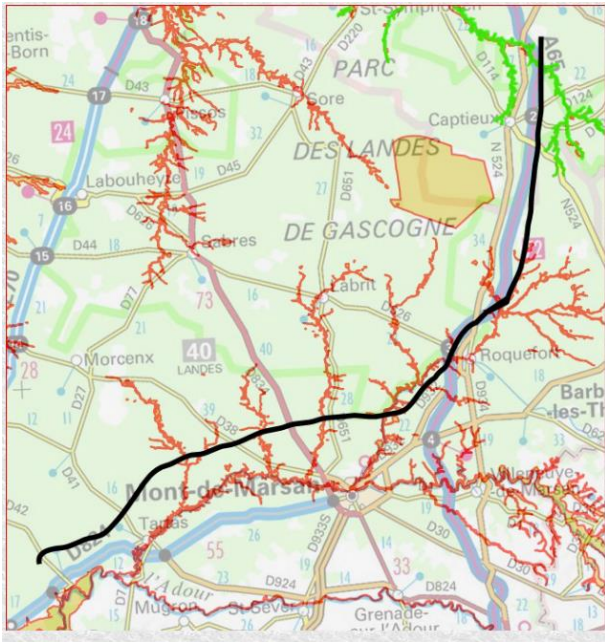
370 hectares de zones humides impactées



90 plans d'eau traversés

Les compensations sont très élevées estimées « de 1 000 à 1750 ha ».

● **Un enjeu hydraulique et hydrologique majeur.**



Les cours d'eau dans les Landes traversés par la LGV



790 ouvrages de franchissement de cours d'eau et zones humides dont 315 viaducs et ponts cadre.

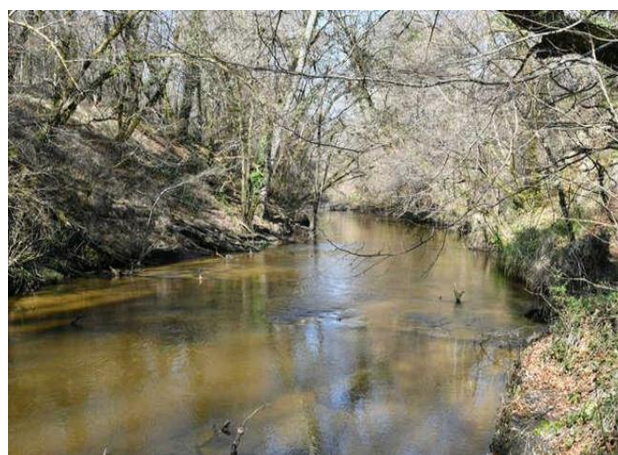
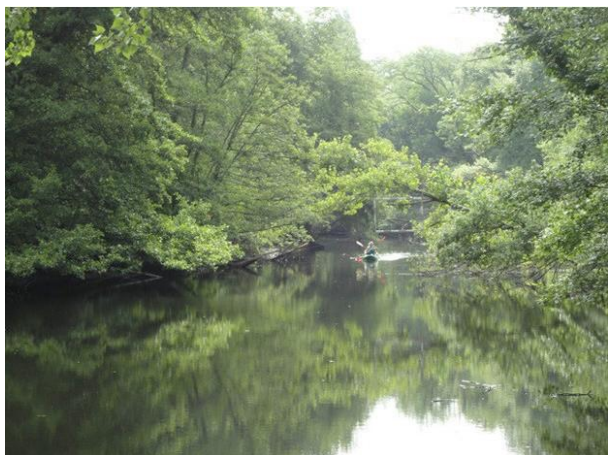


120 bassins d'écrêtement

Des risques majeurs de pollution à la construction

• **13 sites Natura 2000 et une réserve naturelle nationale (marais d'Orx) impactés.**

En autorisant un carrefour ferroviaire au cœur de la zone Natura 2000 de la vallée du Ciron, en balafrant 30 de ses affluents, 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), l'autorité signataire de la déclaration d'utilité publique méconnaît gravement l'obligation de ne pas déroger aux mesures de protection des espèces et de leur milieu de vie.



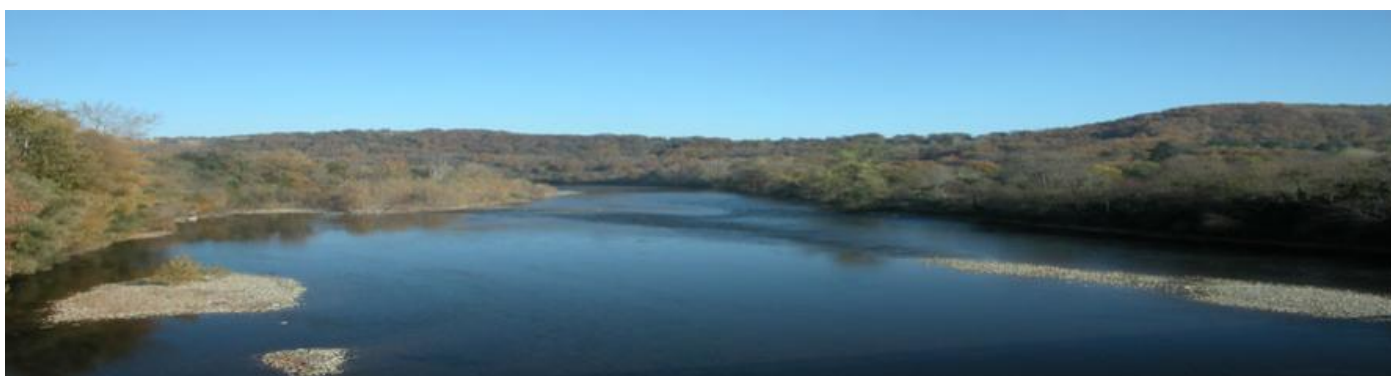
Le Ciron balafré



Le vallon du Cros



Un des sites Natura 2000 des Landes



Site Natura 2000 Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique Neste

● **D'énormes volumes de matériaux à gérer.**



38 millions de m3 de déblais à extraire
(28 millions réutilisables)

5 fois les déblais du tunnel sous la Manche !



33 millions de m3 d'apports extérieurs



13 millions de m3 de déchets inertes à stocker



Des carrières à trouver hors de la Région pour extraire 22 millions de m3 de matériaux



Le trafic routier pendant la durée du chantier (5 ans) est estimé à une rotation de **2360 camions/jour ouvré.** (Dossier DUP GPSO Pièce B/ chapitre 4)

Et l'on nous dit que la LGV sera construite « dans le plus grand respect de l'environnement ».

**A vous d'en jugez !
Comment circuleraient les trains de fret entre**

Comment circuleront les trains de fret entre Bordeaux et l'Espagne ?

- La nouvelle ligne Bordeaux-Espagne sera mixte (voyageurs/marchandises) et non à grande vitesse entre Vitoria en Espagne et Dax. Les trains de voyageurs circuleront à 200-220km/h et les trains de fret à 100-120km/h.

Venant d'Espagne, les trains de marchandises ne pouvant circuler sur la LGV pour des raisons de géométrie des voies devront obligatoirement emprunter la ligne existante. Venant de Bordeaux ils emprunteront la ligne existante et pourront basculer sur la ligne mixte à partir de Dax.



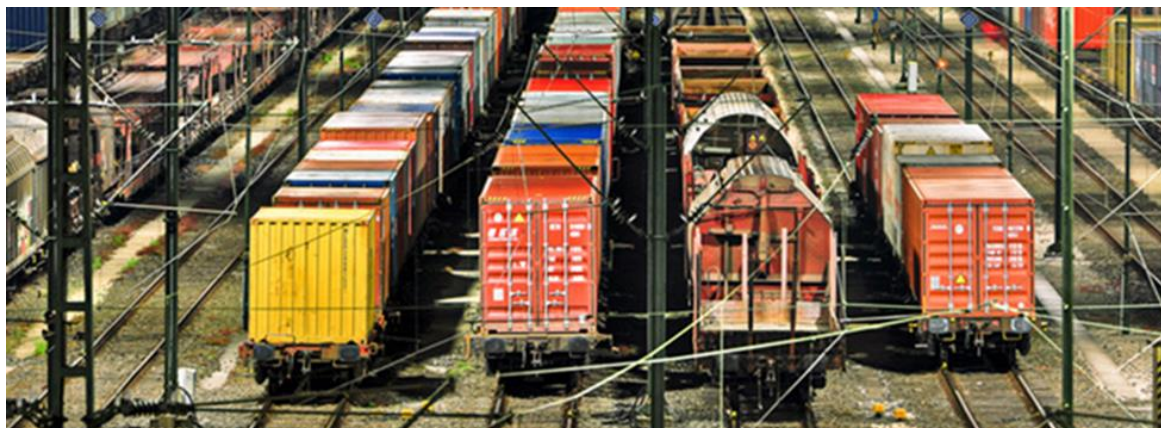
- Ainsi sur le tronçon Dax-Bordeaux, dans les deux sens, **les sillons libérés pour le fret seront les sillons non occupés par les TGV (soit une ou de dizaine de sillons).**



Cette constatation met à mal l'assertion que la LGV permettra de libérer la ligne existante pour développer le fret ferroviaire. Un pur mensonge !

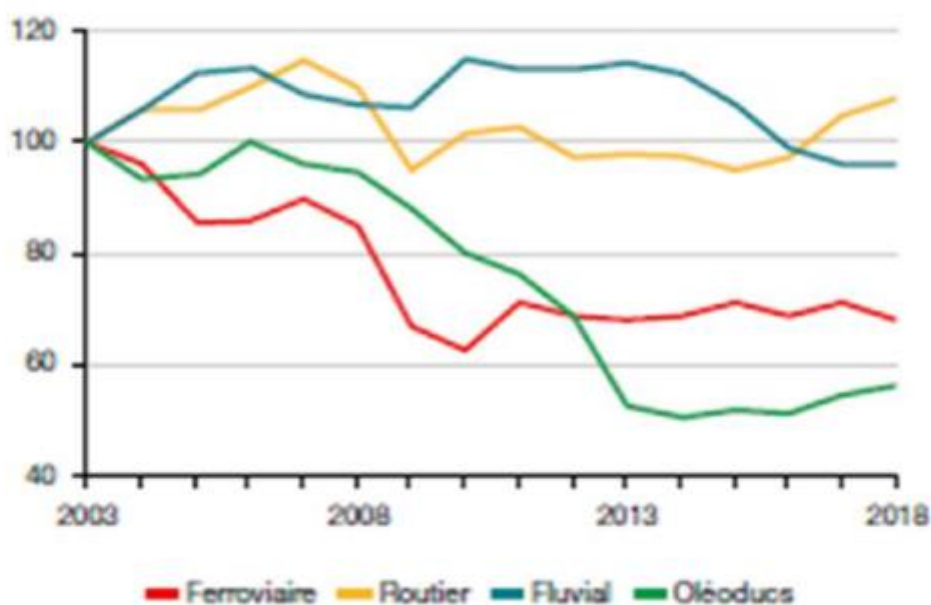
La LGV est-elle nécessaire pour développer le fret ferroviaire ?

- 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).



ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR TERRESTRE DE MARCHANDISES

Indice base 100 en 2003



Source : SDES, CCTN 2019

- 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...

1

Non, ce n'est pas une LGV qui va enrayer l'effondrement du fret ferroviaire !

- En 2009, dans un rapport¹ Réseau Ferré de France indiquait :

« **Un train de 750 m ne peut pas circuler sur le réseau espagnol** pour des questions de sécurité (problème de voies d'évitement et de signalisation). De fait, un train français de 750 m arrivant à la frontière est découpé en deux pour pouvoir circuler en Espagne. **Afin de rationaliser le nombre de trains, il apparaît préférable de former 3 trains de 500 m avec deux trains de 750 m en zone frontalière.** »

La plateforme ferroviaire Irun-Hendaye aurait pu réaliser ces opérations de reconstitution des trains. **Or la nouvelle ligne mixte (voyageurs fret) Vitoria-Dax passe à l'écart de ces gares !**

Une aberration supplémentaire de ce projet !

- Depuis 2011 avec la LGV Perpignan-Figueras, la différence d'écartement des rails entre les deux pays s'oppose au franchissement de la frontière franco-espagnole.



En 2018, 7ans plus tard, il passait 12 trains de fret par sens à Perpignan

Par comparaison côté atlantique, sans LGV, il passait 7 trains de fret par sens !

(Source SNCF Réseau)

Belle performance obtenue grâce à la LGV !

¹ RFF. Les familles d'hypothèses prises en compte dans les études des GPSO octobre 2009 (p.33)

Pour libérer la route, faire monter les camions sur les trains : une bonne option ?

- Avec une mauvaise foi évidente, le Président de la Région Nouvelle Aquitaine déclare à qui veut bien l'entendre :

« Il n'y a d'autre alternative que de construire une ligne nouvelle si l'on veut mettre fin au "mur de camions" ».

- La France a choisi l'autoroute ferroviaire pour développer le fret.

« Un concept qui peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier. » selon la Cour des comptes qui doute de son efficacité en matière de report du trafic routier vers le rail.

Mais qui écoute les « sages » !

En effet, **14 ans après la mise en service** de l'autoroute ferroviaire Le Boulou-Bettembourg, ce sont désormais **5 navettes quotidiennes** qui circulent, soit 6% du trafic Poids lourds de l'autoroute voisine !



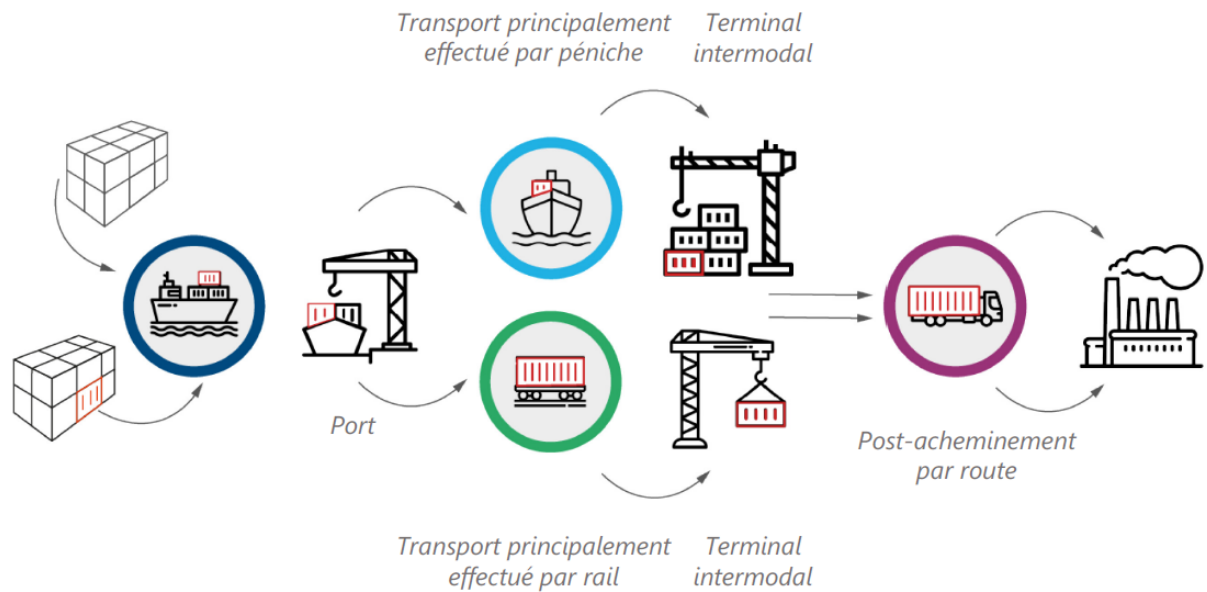
Ceci permet de mesurer le succès de ce type de transport !

- Pour cela elle a choisi des wagons surbaissés Modalohr à 400 000€ l'unité qui nécessite de recalibrer tous les ponts et tunnels.



- **L'Europe** (à part la Suisse) **a fait le choix du transport par conteneur.**

Le conteneur, une unité qui peut être transportée par un bateau, un camion ou un wagon plateforme.



Source: Cour des comptes européenne.



Pourquoi la France a fait un choix différent ?

La réponse est à demander à Mr Philippe Essig, ancien PDG de la SNCF, conseiller au Ministère de l'Écologie de J.L. Borloo, conseiller chez Lohr, fabricant de ces wagons.

Il a subitement quitté le ministère pour devenir conseiller ferroviaire d'Alain Rousset à la Région Nouvelle Aquitaine !

Laisser croire aux citoyens que l'on résorbera « le mur de camions » en « mettant les poids lourds sur les trains » grâce à la construction d'une LGV est malhonnête. Ce discours qui élude la réalité ne poursuit qu'un seul objectif : tenter d'obtenir l'adhésion des citoyens qui se sont prononcés massivement contre la LGV à travers l'enquête d'utilité publique. **Il dissimule la finalité de la LGV : celle de tenter de hisser Bordeaux au rang des grandes métropoles européennes.**

La LGV « irriguerait-elle » les territoires traversés ?

- C'est la promesse faite par les « grands élus » des Régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie.
- 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. »



Un TGV passe en gare sans s'arrêter

- **Un TGV n'est pas un omnibus**, il lui faut commencer à réduire sa vitesse 15km avant un arrêt en gare, il ne peut retrouver la grande vitesse que 15km après un arrêt. Dans ces conditions combien de TGV s'arrêteront à Agen puis à Montauban, à Mont de Marsan puis à Dax puis à Bayonne. La desserte pour ces villes sera inférieure à ce qu'elle est actuellement.

Combien d'élus locaux en ont pris conscience ?

Sylvie Bazin et collaborateurs le confirment : « certaines villes moyennes pâtissent d'une trop faible desserte à grande vitesse qui les pénalise par rapport à leur desserte classique antérieure. »

- Pour la Cour des comptes : « Une politique de transport reposant sur un rôle presque exclusif de la grande vitesse ferroviaire **accentue plutôt les inégalités des territoires qu'elle ne les atténue.** »

Plutôt qu'irriguer les territoires, la LGV va les assécher !

La LGV aurait-elle des retombées économiques ?

- Dans son rapport sur la grande vitesse ferroviaire de 2014, **la Cour des comptes donne la réponse :**

« Les arguments les plus couramment utilisés pour la promotion de la grande vitesse ferroviaire se réfèrent à une incidence positive sur l'activité économique et le développement régional. La Cour a examiné la portée et la pertinence de ces motivations qui se révèlent souvent contestables, sinon inexactes. » et ajoute :

« **Les effets paraissent incertains et ne suffisent pas par eux-mêmes à justifier le niveau des investissements nécessaires à la construction de LGV.** »

- Avec humour, Yves Crozet, directeur du Laboratoire d'Economie des Transports à l'Université Lyon 2 constate :

« 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...) »



Et il rappelle :

« **Il ne faut pas attendre de miracle du TGV sur les territoires.**¹² » et précise :

« 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 »

- Les commissaires de l'enquête publique ne s'étaient pas laissés abuser :

« 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 local³. »

- 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 Marie Delaplace, professeure d'aménagement et d'urbanisme à l'université de Paris-Est Marne-la-Vallée.

² Interview à Usine Nouvelle 29/06/2017.

³ Conclusions p.31.

- Et s'il fallait enfoncer le clou, voilà ce que constate un groupe d'experts :

« Une importante littérature théorique réfute l'existence des effets structurants des infrastructures de transport et identifie parfois envisager des effets conditionnels [...] »

Pourtant, le discours et les pratiques politiques considèrent toujours que ces infrastructures, dès lors que des stratégies d'accompagnement sont menées, génèrent de façon quasi-systématique un développement économique pour les territoires desservis.⁴ »

Effectivement le président de la Région Nouvelle Aquitaine ignorant ces études ou feignant de les ignorer déclare :

« On aide les entreprises existantes avec cette ligne, mais on va en attirer d'autres aussi. On sait qu'en facilitant la mobilité on peut développer l'emploi...⁵ »

⁴ Lignes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature. Sylvie Bazin et col.

⁵ « Sud-Ouest » 01/02/2017

A l'heure de la sobriété énergétique faire de la grande vitesse est-ce raisonnable ?

- Pas aussi énergivores que les avions et les navires marchands, les trains consomment malgré tout une énorme quantité d'électricité chaque année. Il faut presque la production de 2 réacteurs nucléaires, l'équivalent de la consommation de 1 million de foyers, pour faire rouler les trains de la SNCF.



- L'énergie nécessaire à la traction est fonction du carré de la vitesse. Cela veut dire que **si les TGV roulaient à 160km/h au lieu de 320km/h, la consommation électrique serait divisée non pas par 2 mais par 4**. Sur un an cela représente la production d'un réacteur nucléaire.

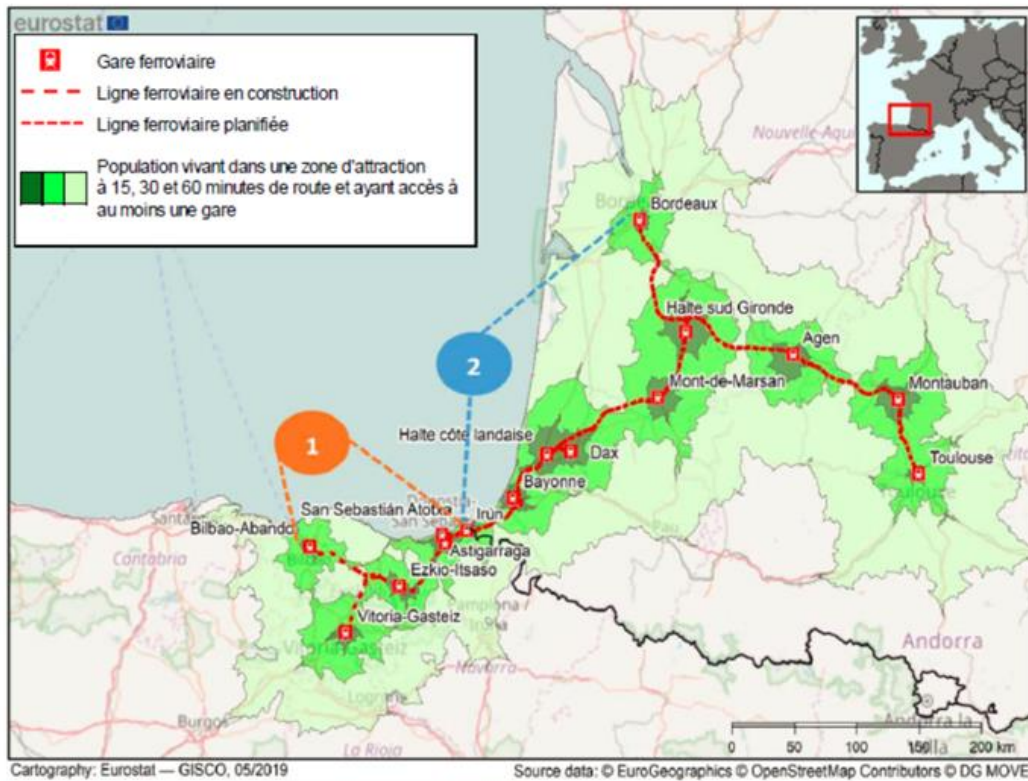
***Le ministre des Transports, Clément Beaune,
appelle la SNCF à la sobriété énergétique
et « en même temps »
favorise la grande vitesse ferroviaire !***

***Il oublie que l'ère du Concorde est révolue
et que les citoyens galèrent dans les trains du quotidien !***

La LGV Bordeaux-Espagne viable économiquement ?

- L'Europe, l'Etat, les élus pro-LGV semblent méconnaître le fait que la viabilité économique des LGV s'apprécie sur la référence établie par les universitaires : la population résidant dans la zone d'attraction à 60 minutes de trajet des lignes, soit **9 millions de personnes**.

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.

- Sur la section Bordeaux-Hendaye (section **2**) la population est de de **6,8 millions d'habitants**.

Selon la Cour européenne des comptes :

« Insuffisante pour assurer la viabilité à long terme. »

La commission européenne, l'Etat, le Président de la Région Nouvelle Aquitaine restent imperméables à ce type d'argument pourtant essentiel pour le devenir économique de la LGV dont l'exploitation sera déficitaire.

Le changement climatique et le bilan carbone : de nouveaux atouts pour justifier une LGV ?

Vous ne rêvez pas ! Tout est bon pour justifier une LGV !

Alain Rousset s'exclame : « *Si l'on défend la nature, le climat menacé, la LGV est une réponse* »

Selon le dossier présenté par le conseil régional : **Le bilan carbone du GPSO « 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 dire c'est bien, le prouver est plus difficile !

- **Pour arriver à un bilan carbone positif à 10ans SNCF Réseau table sur un report modal « massif ».**

Les experts sont dubitatifs.

- 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% ! »



- Yves Crozet le confirme :

« Un Bilan carbone conduit par RFF sur la branche Est du TGV Rhin-Rhône (ouverte au trafic fin 2011) a montré qu'il fallait attendre 12 années de trafic pour compenser, par la baisse des émissions de CO2 permises par les TGV, les émissions liées au chantier de construction. Mais comme les trafics sont très inférieurs aux estimations initiales, il faudra 25 années au moins pour arriver à ce résultat.⁶ »

- Ceci ne constitue pas un cas isolé. Une étude de l'institut Sweden Nature's Associates , 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.

⁶ Les métamorphoses du modèle économique de la grande vitesse ferroviaire.

➤ La LGV pour défendre l'environnement ?

- Les auteurs d'une étude de l'Université suédoise de Linköping⁷ se montrent sévères :

« La réduction des émissions de CO2 liée à la construction des lignes à grande vitesse (LGV) est minime et la construction de ces réseaux ne peut être considérée comme une politique environnementale réaliste. Les raisons positives qui motivent ces investissements peuvent être nombreuses, mais la réduction des émissions de CO2 ne peut en faire partie ».



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. »

- Toutes les études vont dans le même sens comme l'indique la Cour des comptes dans son rapport de 2014 :

« De nombreuses études en France et à l'étranger confirment ce constat de faible effet de la grande vitesse sur le gain en émission de GES. »

Les décideurs feraient bien de lire certaines études avant d'utiliser des slogans racoleurs !

⁷ 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

Combien cela coûterait-il ?

- **14 milliards d'euros courants** pour construire 327 km de lignes nouvelles **pour rejoindre Bordeaux à Toulouse et à Dax** et aménager 29 km de lignes existantes.

Opérations	M€ 2020	Md€ courants (estimation)
Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse	717,3 M€ 2020	0,9 Md€ courants
Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux	758,6 M€ 2020	0,9 Md€ courants
Section de ligne nouvelle Bordeaux-Sud Gironde	1 410 M€ 2020	1,9 Md€ courants
Section de ligne nouvelle Sud Gironde-Toulouse	4 937 M€ 2020	6,6 Md€ courants
TOTAL première étape	7 882,9 M€ 2020	10,3 Md€ courants
<i>Section de Ligne nouvelle Sud Gironde – Dax)</i>	<i>2 478 M€ 2020</i>	<i>3,7 Md€ courants</i>
TOTAL deuxième étape	2 478 M€ 2020	3,7 Md€ courants
TOTAL	10 360,9 2020	14,0 Md€ courants

Extrait plan de financement de Bordeaux-Toulouse et Sud Gironde-Dax

Comme l'indique le plan de financement, c'est un « **estimation donnée à titre indicatif** »

- « **Ces coûts sont également susceptibles d'évoluer** pour intégrer notamment les modifications de programme non prévues au stade actuel de définition ou encore toute modification liée à des évolutions législatives et réglementaires. »
 - **Les frais financiers et les frais de gestion** liés à la société de projet qui pilote le projet **ne sont pas pris en compte** dans le coût annoncé. Ils sont estimés à **10% de l'investissement**.
- **Faisons nos comptes... : Près de 40 millions d'euros le kilomètre** (39,32M€)
 - **Que pourrait-on construire ?**
 - **Avec 1km de LGV** on peut construire selon la région **2 à 3 EHPAD de 60 lits ou 2 collèges de 600 élèves**.
 - **Avec 3km de LGV** on peut construire **un centre hospitalier régional non équipé de 40 000m² en région parisienne⁸**.
 - **Combien la minute gagnée ? 175 millions d'euros pour gagner 1 minute !**

(60 minutes de gagnées sur Bordeaux-Toulouse et 20 minutes sur Bordeaux-Dax soit au total 80 minutes pour 14 milliards d'euros constants.)

Voilà le prix du rêve !

⁸ Coûts de construction par mètre carré de la surface intérieure des centres hospitaliers à Paris en 2018, par type de centre.
<https://fr.statista.com/statistiques/1000157/couts-construction-hopitaux-metre-carre-surface-interieure-paris/>

Que vont payer les collectivités locales qui ont accepté de participer ? Doivent-elles financer de tels projets ?

- Voici la répartition prévue dans le plan de financement :

- 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.

La participation de l'Europe à hauteur de 20% est **hypothétique**.

- **A quoi se sont engagées les collectivités signataires ?**

- A financer les deux étapes Bordeaux-Toulouse **et** Bordeaux-Dax.
- A payer le coût final de l'investissement. Or cette évaluation peut fortement évoluer. Ainsi, le coût du projet ferroviaire du Grand Paris Express, est passé de 780 M€ à 1410 M€ entre 2008 et 2014
- A payer, en plus, les frais financiers et de gestion de la société de projet (évalués à 10% de l'investissement).
- A financer la branche Bordeaux - Dax sur la base de l'estimation de 3,7 Milliards que SNCF Réseau se refuse de valider.
- A ajuster leur contribution dans l'hypothèse où la contribution de l'Europe serait inférieure aux 20% prévus.
- A payer la différence « *si le rendement des ressources fiscales affectées est inférieur au produit estimé initialement* »
- A supporter financièrement les défaillances de certaines collectivités.
- A payer la seconde phase Dax-Espagne lorsque sa réalisation interviendra sans en connaître le coût exact qui ne figure pas dans le plan de financement.

- **La conséquence de l'engagement des collectivités signataires.**

Gilles Savary, ancien député de la Gironde et rapporteur de la réforme ferroviaire l'a clairement analysé :

« **Les collectivités locales** des régions concernées par les nouveaux projets de LGV **se laissent entrainer par l'Etat sur un terrain particulièrement hasardeux**, dont elles ne maîtrisent rien, et **qui siphonnera leurs finances** et celles de leurs contribuables **dans une mesure qu'ils n'imaginent pas aujourd'hui au détriment des trains du quotidien** ! Mais c'est une autre génération politique qui devra l'assumer. »

**On reconnaît le cynisme de certains élus, aujourd'hui je décide,
demain tu paieras mais je ne serai plus là !**

Que vont payer les contribuables ?

Les contribuables aquitains paieront cette LGV inutile à travers leurs impôts nationaux et locaux. La Nouvelle Aquitaine s'est engagée à hauteur de 2,474 milliards d'euros. Mais pas seulement...

Des taxes nouvelles ont été inventées !

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

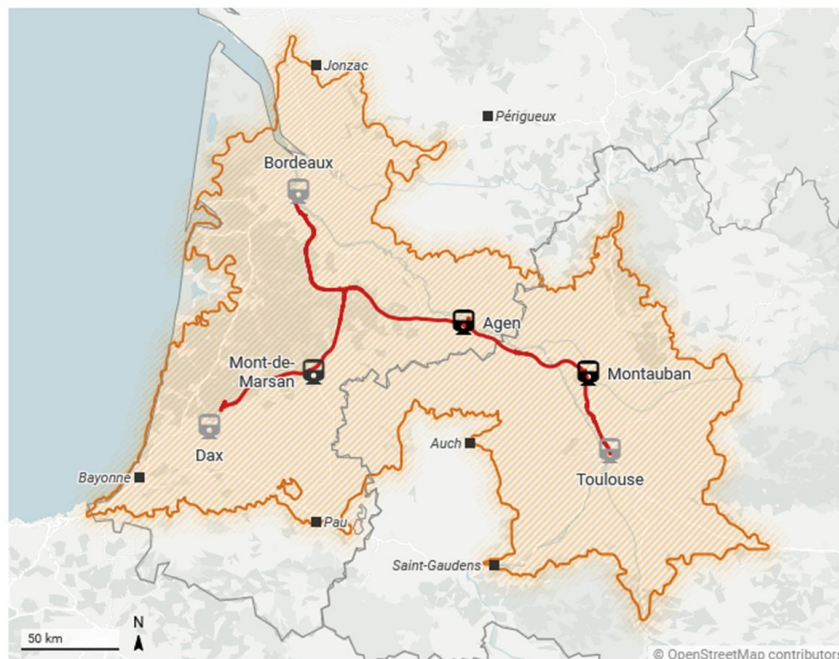
Taxe	Redevable	SGP	SGPSO	SLNPCA	SLNMP
Fraction de la taxe locale sur les surfaces commerciales à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage et de stationnement (TSBCS)	Entreprises	x	x	x	x
Taxe spéciale d'équipement (TSE)	Ménages et entreprises	x	x		
IFER (imposition forfaitaire sur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

Extrait du rapport 2022 du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)

Pour l'instant, elles sont au nombre de 2 :

- La Taxe spéciale d'équipement (TSE), d'abord fixée à 24 millions d'euros, a été augmentée à 29,5 millions. Elle sera actualisée chaque année. Elle s'applique 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).

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



Elle sera payée par 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.

- La taxe additionnelle à la taxe de séjour.

Il sera 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 ?

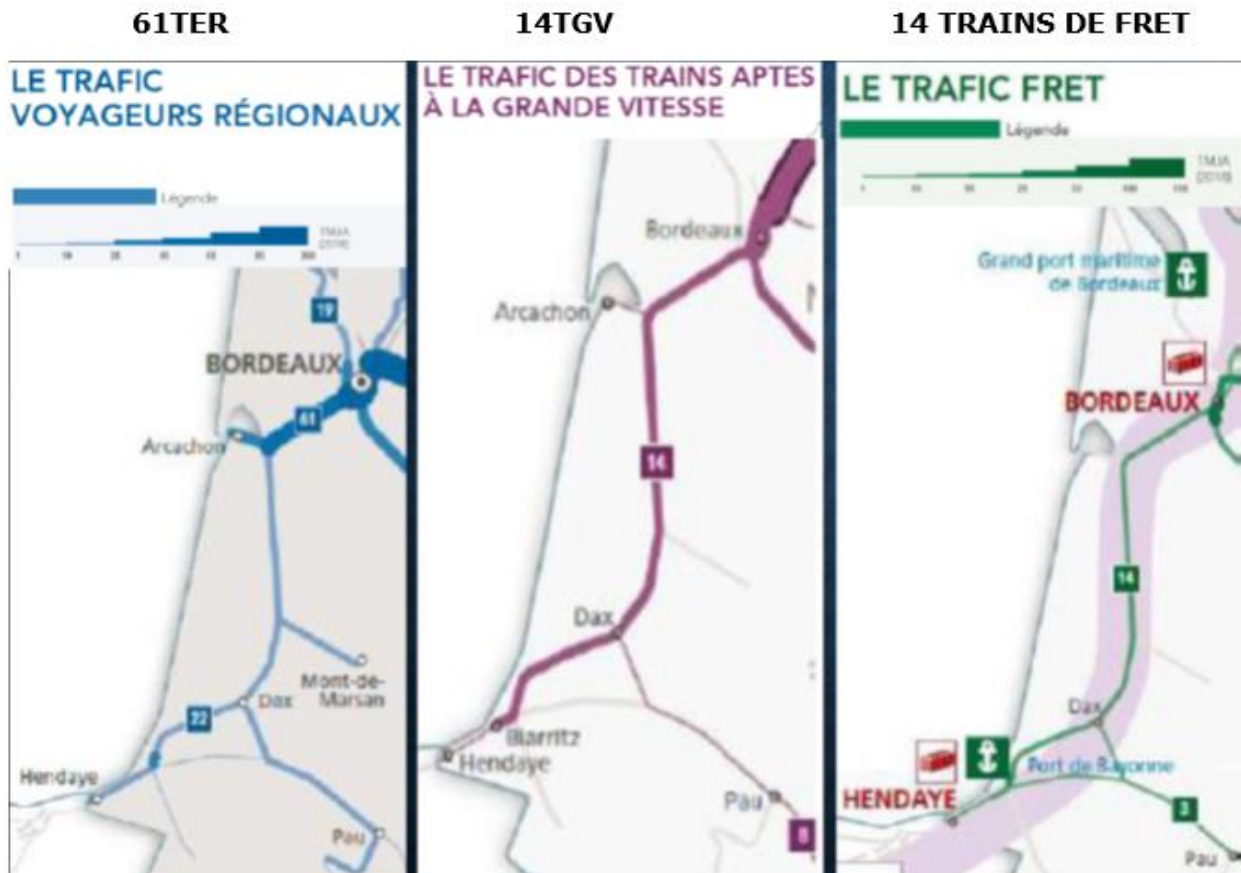
Pas d'inquiétude selon Alain Rousset le président de la Région Aquitaine, ces taxes sont « de l'ordre de quelques euros »

Certes prélèvement « anecdotique » tout comme l'étaient la CSG et la CRDS à l'origine !

Qu'en sera-t-il dans 40 ans, durée des prélèvements ?

La ligne existante Bordeaux-Espagne est-elle saturée ?

- 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, 44 trains dans un sens, 45 dans l'autre par jour, pour une capacité 264 trains quotidiens, deux sens confondus.



Source : Atlas réseau ferré français édition 2021. SNCF Réseau (dernière statistique disponible)

- 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)
- La ligne n'est pas saturée, son taux d'occupation est de :
 - 19% entre Dax et Bayonne
 - 27,9% sur le Pont sur l'Adour, le point le plus contraint

Pendant combien de temps encore nos responsables politiques vont-ils nous asséner de telles contre-vérités et nier la réalité pour nous imposer ce projet ?

La ligne existante peut-elle assumer la surestimation des prévisions de trafic du débat public ? Que disent les expertises indépendantes ?

Lors du débat public de 2006, Réseau Ferré de France (RFF) pour justifier la construction d'une nouvelle ligne a présenté des estimations de trafic surestimées pour ne pas dire fantaisistes.

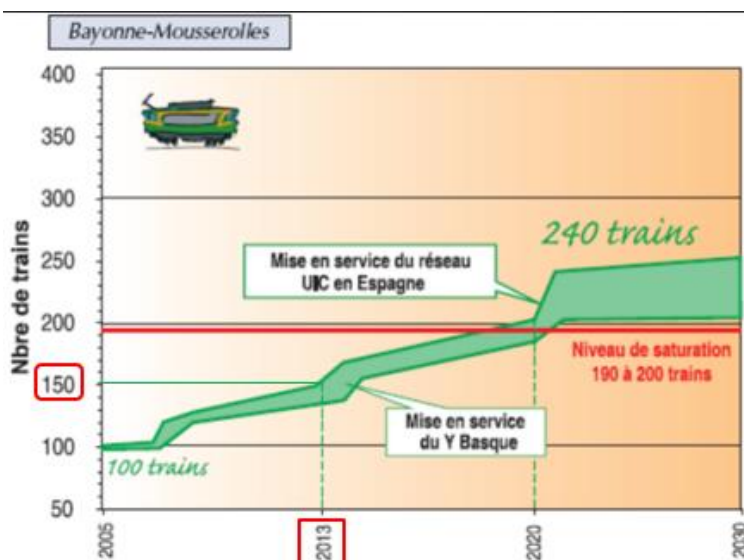
- **Pour 2020**, sont annoncés **345 trains en sortie de Bordeaux** dont **190 trains de fret** et **250 trains pour la traversée du Pays basque** dont **170 trains de fret** !



Document de RFF du débat public

- **En 2018** (dernière statistique SNCF Réseau disponible), il circulait **99 trains en sortie de Bordeaux** (44 trains dans un sens, 45 dans l'autre) dont **14 trains de fret** (7 par sens) et **50 trains** (25 par sens) **pour la traversée du Pays basque** dont **14 trains de fret** (7 par sens) !

Certes l'Y basque qui doit se raccorder à la ligne Bordeaux -Espagne n'est pas en service mais **RFF prévoyait pour 2013, avant la mise en service de l'Y basque 150 trains à Bayonne** !



Extrait du dossier du débat public de 2006 Bordeaux-Espagne

- Devant la contestation, **une expertise est demandée, par le président de la Commission Nationale du Débat Public**, au cabinet suisse SMA Progtrans.

**Expertise indépendante
concernant le projet ferro-
viaire Bordeaux - Espagne**

sma+

Rapport technique

14. décembre 2006

Version 3-01

progtrans

Voici ses conclusions :

« Globalement **les prévisions de trafic 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 par 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.** »

RFF n'en tiendra pas compte et maintiendra ses prévisions qui seront avalisées par les autorités décideuses.

- En 2009, le cabinet d'experts ferroviaires suisses CITEC remet aux élus du Pays basque une étude capacitaire de la Ligne Bayonne-Hendaye.



Voici ses conclusions :

« La capacité utile à long terme est de 240 sillons fret par jour (2 sens confondus). En tenant compte des trains voyageurs **la capacité totale de la ligne est de 322 trains par jour.** »

- En 2011, la CITEC indique : « Une attention particulière devra être portée aux prévisions de trafic et de capacité des réseaux ferrés de part et d'autres de la frontière. En effet, les données espagnoles ne permettent pas à ce jour de savoir si le réseau ferré sera en mesure de recevoir tous les trains internationaux prévus par les études françaises. **La seule valeur connue table à long terme sur 124 trains de fret par jour** » (p.27).

***Ces études ont été portées à la connaissance des décideurs.
Ils n'en tiendront pas compte et s'entêtent
à vouloir construire une LGV.***

Pourquoi ?

La modernisation de la ligne Bordeaux-Hendaye coûterait-elle aussi cher ?

- Pour prouver « le bien-fondé de l'option de lignes nouvelles », SNCF Réseau n'hésite pas à affirmer que la modernisation de la voie existante reviendrait pratiquement plus cher qu'une 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.

- Ce « mensonge », une aubaine pour la Région Nouvelle Aquitaine qui emboîte le pas en publiant ce tableau :

Les différents scénarios évoqués

Sur la section Bordeaux/Toulouse		Coût (en €)	Gain de temps
Scénario 1 (5 km de travaux)	2,3 milliards	10 min	
Scénario 2 (29 km de travaux)	3,8 milliards	24 min	
Scénario 3 (50 km de travaux)	4,9 milliards	30 min	
Ligne nouvelle	5,6 milliards*	59 min	

Sur la section Bordeaux/Bayonne		Coût (en €)	Gain de temps
Amélioration du tronçon actuel	1,2 milliard	18 min	
Scénario 1 (220 km/h et 4 voies)	3 milliards	19 min	
Scénario 2 (+ travaux à Dax)	3,8 milliards	25 min	
Scénario 3 (+ de capacité)	4 milliards	25 min	
Ligne nouvelle (jusqu'à Dax)	3,2 milliards*	24 min	

* Avec mutualisation du coût du tronçon commun vers Toulouse et Dax
 Source: GPSO: SNCF - Point d'arrêt

Sur la section Bordeaux-Toulouse **des travaux sur 50km** (scénario 3) **reviendraient 4,9 milliards d'euros**. Comparativement **la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse (222 km)** figure pour **5,6 milliards d'euros**.

Est-ce crédible ?

- **Pour la ligne nouvelle**, il faut construire 33 km de plus, exproprier, compenser les ha détruits, enjamber fleuves et cours d'eau, construire tunnels, viaducs et ouvrages pour la traversée des routes, importer et transporter des tonnes de matériaux par la route et non par train comme pour la rénovation d'une ligne existante...

- Dans le tableau ci-dessous publié la même année, la Région Nouvelle Aquitaine ne sait plus trop où elle en est...

Le coût de la LGV Bordeaux-Toulouse est passé de 5,6Md€ à 6,3Md€ et Bordeaux-Dax de 3,2 Md€ à 2,5Md€.

	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€		<u>faible</u>
Réaménagement ligne Bordeaux-Toulouse à 220 km/h	27'	4,9 Mds€	6,8 Mds€	252 M€	+71%	<u>fort</u>
Ligne nouvelle Bordeaux-Dax	20'*	2,5 Mds€	3,7 Mds€	185 M€		<u>faible</u>
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€		<u>faible</u>
TOTAL réaménagement à 220 km/h	42'	7,9 Mds€	11,3 Mds€	269 M€	+72%	<u>Moyen à fort</u>

**1h pour Mont-de-Marsan*

Source : Site région Nouvelle Aquitaine <https://www.lgv2030.fr/questions-reponses/pourquoi-ne-pas-reamenager-les-voies-existantes/>

- Il faudrait 3Md€ pour rénover Bordeaux-Dax. **La rénovation a déjà été entamée** avec remplacement des rails, traverses et ballast et nouvelle signalisation. Les trains peuvent se dépasser grâce à des voies d'évitement entre Dax et Lamothe et 2 indications permanentes de contre-sens (IPCS) permettant aux trains d'emprunter l'autre voie si elle est libre.



Reste la rénovation de la section Fature-Morcenx (69 km) et la suppression de 14 passages à niveau pour autoriser une vitesse de 220 km/h. Pour alourdir le coût, SNCF Réseau envisage un passage à 4 voies qui n'est pas nécessaire.

Quand cessera-t-on de nous tromper ?

- Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) ne s'est pas laissé abuser. Dans son rapport de 2018 il envisage la modernisation de la ligne en ces termes :

« *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** »* ».

- La Cour européenne des comptes en 2020 constate : « *L'aménagement des lignes existantes conventionnelles, est rarement prise dûment en considération, alors qu'elle pourrait permettre de **réaliser des économies non négligeables***. »

- Christophe Huau, directeur de la nouvelle Agence GPSO déclarer dans une interview⁹ :

« *Le scénario qui consiste à moderniser l'existant implique de devoir couper toute circulation des trains pendant cinq à six ans.* »

Déclaration crédible ?

Absolument fausse !

SNCF Réseau utilise un train mécanisé, développé par les sociétés suisse Scheuchzer et française TSO. Depuis quelques il remplace rails, traverses et ballast sur les LGV Sud-Est et Atlantique. Le « BOA », c'est sa dénomination, a un **rendement nocturne de 800 à 1 000 m** pour remplacer deux files de rails, soudures électriques, opération de libération de leurs contraintes internes, retrait et évacuation des rails anciens compris.



Train « BOA »

Dès l'aube, la circulation des TGV peut reprendre à 160 km/h sur la zone renouvelée... Ces opérations se déroulent chaque nuit du lundi soir au samedi matin, de fin septembre au mois de décembre, sur le tronç commun de la ligne à grande vitesse Atlantique¹⁰.

Voilà comment se pratique la désinformation !

⁹ Aqui 07/04/2023.

¹⁰ Source Ville Rail Transport <https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/un-boa-qui-avale-800-m-de-rails-a-la-fois/>

