

29/03/2024

COMBIEN ? : COUT DU PROJET GPSO

14 Milliards € : soit 40 millions d'euros/km

La croyance religieuse dans ce projet de LGV va nous endetter pour les 40 prochaines années.

Extrait de l'avenant au plan de financement signé par le Conseil Régional de Nouvelle Aquitaine le 23 mars 2023

AVENANT 1 AU PLAN DE FINANCEMENT DU 18 FÉVRIER 2022

Opérations	M€ ₂₀₂₀	Md€ _{courants} (estimation ¹)
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 1^{ère} étape	7 822,9 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 2^{ème} étape	2 478 M€₂₀₂₀	3,7 Md€_{courants}
TOTAL	10 300,9 M€₂₀₂₀	14,0 Md€_{courants}

- Selon cet avenant, les frais financiers et frais de gestion de l'EPL ne sont pas pris en compte et seront **portés par les seules collectivités locales**. Frais qui pourraient atteindre 10 % du coût des investissements.
- Spécifiquement pour les Landes : **Le coût de la gare ex urbanisée de Lucbardez, des aménagements routiers et des parkings ne sont pas connus et viendront en supplément des 14 milliards d'euros annoncés.**

Des écarts de coûts conséquents entre prévisions et réalisation

Tours/Bordeaux			
Année	Total Md€	Coût km M€	Variation
Prévision 2006	5,64	26	
Terminaison 2017	8,80	14	+56 %

GPSO			
Année	Total Md€	Coût km M€	Variation
Prévision 2014	8,3	26	
Prévision 2022	14	40	+ 69 %

QUI PAYE ? : FINANCEMENT DU PROJET sur 40 ans

Données issues de l'avenant au plan de financement signé par le Conseil Régional de Nouvelle Aquitaine le 23 mars 2023.

- L'État finance 40 % de la première phase (AFSB – AFNT et ligne nouvelle Bdx Tlse) à hauteur de 4,1 milliards €, mais ce montant est fixe.

À NOTER : L'état ne finance pas la 2^{ème} phase Bdx Dax

- **Région Nouvelle Aquitaine, Occitanie et collectivités territoriales : 40 % soit 5,6 milliards €.**
- **Le financement Européen est une hypothèse : 20 % soit 2,05 milliards € ;**

En 2023 l'UE a versé 60 millions € au titre du MIE (Mécanisme d'interconnexion européen), pour des études complémentaires sur les aménagements et lignes nouvelles. L'UE n'a jamais financé la construction de LGV. Elle finance la résorption des bouchons ferroviaires et les interconnexions entre les pays membres.

À NOTER : Dans le plan de financement, les collectivités territoriales se sont engagées à compenser l'absence ou l'insuffisance des fonds européens. Elles se sont de plus engagées en pourcentages, donc les montants seront en augmentation.

- **Les recettes fiscales :** Dans le but **d'alléger** la contribution des collectivités territoriales, un financement « innovant » a été imaginé et validé par la loi : Extrait du plan de financement : « Dans la loi de finances 2023, 3 nouvelles recettes fiscales pour le GPSO ont été votés.

- Abondement de la TSE (Taxe spéciale d'équipement portant sur la taxe foncière).à hauteur de 29,5 millions d'euros par ans (plus 5,5 % par rapport à 2022).
- Une TSE additionnelle (cotisation foncière des entreprises) à hauteur de 21 millions d'euros par an.
- Taxe additionnelle de 34 % à la taxe de séjour : 11,5 millions d'euros par an. »

Les habitants des communes situées à moins d'une heure d'une gare TGV sont concernés par cette taxe. Cela représente 2340 communes dans le sud- ouest et 309 dans les Landes.

FOCUS SUR LES LANDES

Première et seconde étape		Quote-part	Quote-part budgétaire	Pour information : quote-part budgétaire hors fiscalité (estimée à 30%)	
Collectivités territoriales		Part du total (%)	M€ courants	M€ courants	M€ courants/an (sur 40 ans)
Landes	CD40	2,52%	140,9	98,6	2,47
	CC MACS	0,26%	14,3	10,0	0,25
	Grand Dax	0,33%	18,3	12,8	0,32
	CA MdM	0,55%	31,0	21,7	0,54

Pour Mont de Marsan Agglo, c'est une dépense de 21,7 millions €, soit 540 000/ans durant 40 ans. N'oublions pas la dette de Tours Bordeaux d'un montant de 7,7 millions € soit 385000/ans sur 20 ans.

Mont de Marsan agglo est dans une situation financière catastrophique. Certains investissements de sa compétence par exemple des travaux dans les écoles ont été annulés.

Alors, on continue ?

29/03/2024

LES DESSERTES TGV, DU RÊVE A LA RÉALITÉ

LGV PARIS BORDEAUX : interview Président Grand Angoulême avril 2021

Bien que la gare d'Angoulême constitue une infrastructure essentielle au développement de notre territoire et aux territoires limitrophes, l'offre de transport grande vitesse reste sous-dimensionnée.

Depuis la mise en service de la LGV l'offre TGV a diminué. Le nombre de TGV reliant Angoulême et Paris de 22 à 20. Cette diminution n'est que partiellement compensée par l'offre TER.

Parallèlement, les investissements d'envergure menés sur les LGV, à l'échelle nationale, ont pu se faire parfois au détriment des dessertes ferroviaires locales, avec un réseau à bout de souffle.
<https://www.enviesdeville.fr/grandsprojets/grand-angouleme-le-tgv-change-t-il-la-donne-pour-les-villes-moyennes/>

Population Grand Angoulême : 143 000 habitants

Date mise en service Tours Bordeaux : juillet 2017

LGV PARIS RENNES : article OUEST FRANCE novembre 2021

La SNCF va baisser le nombre de ses dessertes TGV entre Paris et Le Mans

À partir de 2023, la **SNCF va supprimer trois arrêts quotidiens au Mans** (Sarthe), sur la ligne à grande vitesse entre Paris et la province : Sur les seize arrêts quotidiens actuels de TGV entre Paris et Le Mans, **trois vont disparaître à partir de 2023**. Les arrêts supprimés seraient les moins fréquentés.

L'avenir de l'offre SNCF dans les « gares moyennes » entre Paris et l'Ouest est incertain pour la suite. L'entreprise souhaite revoir tous les ans une convention qui lui permet d'ajuster le dimensionnement de son offre, ce que refusent les élus.

L'arbitrage aux dépens du Mans se ferait au profit de la Bretagne, selon le président du conseil départemental de la Mayenne : « **Les Bretons qui ont mis un milliard d'euros dans la LGV veulent que les TGV arrivent plus vite chez eux. S'ils ne s'arrêtent pas au Mans, ils gagnent dix à quinze minutes sur leur trajet.** »

Population Le Mans agglomération : 198000 habitants.

Date mise en service LGV Paris Rennes : juillet 2017

<https://www.ouest-france.fr/economie/transports/sncf/la-sncf-va-baisser-le-nombre-de-ses-dessertes-tgv-entre-paris-et-le-mans-94cb5b8c-4188-11ec-9af9-d0c481338ecf#:~:text=SNCF-.La%20SNCF%20va%20baisser%20le%20nombre%20de%20ses%20dessertes%20TGV.service%20en%202022%20et%202023.>

Mont de Marsan agglo : 60 000 habitants :

Les tenants de la LGV sont dans la croyance religieuse et le mythe du TGV