

Madame la Maire, Monsieur le Maire,
Mesdames et Messieurs les élus municipaux

Vous avez récemment été destinataires d'un courrier émanant des présidents des Régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie et du préfet coordinateur du projet GPSO. Nous souhaiterions revenir sur les éléments développés dans cette lettre.

Contrairement à ce qu'écrivent les promoteurs du projet, le Sud-Ouest n'est pas enclavé, il bénéficie d'un maillage ferroviaire et autoroutier de premier ordre et de dessertes aériennes nationales et internationales. Comment ne pas établir un parallèle avec l'aventure de l'A65 reliant Pau à Langon ? Le président de la Région Aquitaine avec quelques « grands élus » avait arraché la décision de sa construction en faisant valoir le même arguments fallacieux de « désenclavement ».

Le Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T), dans lequel s'inscrit le GPSO, n'implique pas nécessairement la construction de lignes nouvelles. Son objectif est de structurer le développement des réseaux de transport, en vue de constituer à l'échelle européenne, un réseau efficace et multimodal. La construction d'une LGV n'est pas une exigence européenne comme semble l'affirmer certains élus.

L'Europe souhaite la « suppression des ruptures de charge » aux frontières, comme entre la France et l'Espagne. Entre ces deux pays, l'écartement des rails n'est pas similaire, le réseau conventionnel espagnol doit se mettre aux normes UIC par l'adjonction d'un troisième rail. Le corridor atlantique existe entre Bordeaux et San Sebastian où il se raccordera avec le Y basque, il emprunte le réseau existant. la Commission européenne reconnaît que la ligne actuelle « mise à niveau » sera « efficace » et de « capacité suffisante »:

« La France a en effet reporté au-delà de 2037 la nouvelle ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Dax, puis de Dax jusqu'à la frontière. Pour la deuxième meilleure option, toutefois, la Commission européenne a ouvert des discussions avec les autorités françaises et le réseau de la SNCF afin que la ligne existante soit mise à niveau à temps pour le démarrage de l'Y basque. Cela permettra de disposer d'une connexion transfrontalière efficace de capacité suffisante.¹ »

Les présidents de Région tentent vainement d'inclure la branche Bordeaux-Toulouse dans le corridor atlantique au même titre que la branche Bordeaux-Dax dans le but d'obtenir un financement européen sur l'intégralité du projet GPSO. Ils ont ainsi inclus dans le financement du projet l'Europe à hauteur de 20% (« hypothèse ») car ce financement n'est pas acquis et le différentiel sera à la charge des seules collectivités locales.

Concernant les alternatives, sur la ligne Bordeaux-Espagne, aucune étude sérieuse documentée n'a été réalisée par RFF, aujourd'hui SNCF Réseau. Le seul document que produit la Région est une synthèse actualisée d'une modernisation de la ligne existante Bordeaux-Hendaye² sur deux pages. Cette étude plus que sommaire reprend, presque au mot près, une étude de 2017 de « même densité » avec une actualisation du coût global.

Lors du débat public de 2006, RFF avait proposé un scénario 1B³ permettant de relever la vitesse entre Bordeaux et Bayonne, sans création de tronçon de ligne nouvelle. Celui-ci permettait un temps de trajet entre Bordeaux et Dax de 50mn strictement analogue à celui de la LGV ! Ainsi, le Conseil d'Orientation des Infrastructures dans son rapport de 2018 concluait : « *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.* »

¹ Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus, Rapport Cour des comptes européenne 2020, p.92 (chapitre sur la réponse de la Commission Européenne).

² SNCF Réseau, Note sur l'alternative modernisation des lignes existantes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye, 2018.

³ Débat public 2006. Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Etudes Corridor atlantique p.8.

Sur la ligne Bordeaux-Toulouse, les élus du Lot et Garonne ont financé en 2010-2011 une étude réalisée par le cabinet CERCL. Cette alternative offre un gain de 22 minutes entre Bordeaux et Toulouse, soit un temps de parcours de 1 h 41'. Les gains de temps pour les villes intermédiaires desservies sont calculés à partir de gares exurbanisées (Agen, Montauban, Lucbardez) et non à partir des gares centrales desservies aussi par les TER.

La commission d'enquête publique a estimé que « le maître d'ouvrage n'a pas étudié les solutions alternatives avec suffisamment de précision et de réalisme ⁴ ».

Les rédacteurs de la lettre font état d'une « amélioration des dessertes existantes » grâce au GPSO or, que constate-t-on après la mise en service de la LGV SEA : Angoulême a perdu 3 allers-retours quotidiens vers Bordeaux tandis que Poitiers a perdu un aller et Tours 3,5 allers-retours. L'évaluation des impacts de la LGV Bordeaux-Paris commanditée par la Région Nouvelle-Aquitaine montre ainsi que « les gains d'accessibilité concernent avant tout les Bordelais [...] Pour les autres villes, le tableau est plus mitigé⁵ »

Le GPSO renforcerait « la chaîne de mobilité : avec des trains du quotidien plus fréquents, plus nombreux et plus ponctuels ». Affirmation sans fondement.

Yves Crozet, économiste, spécialiste des transports constate qu'au cours des quinze dernières années, et malgré les nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV Est, SEA, Bretagne-Pays-de-la-Loire, Méditerranée), la part du train a très peu progressé – elle est passée de 10 à 11% des déplacements en France.⁶

Les lignes « seraient aujourd'hui saturées ou en passe de l'être selon les territoires » affirment les auteurs. Ceci est totalement faux comme le montrent les deux tableaux suivants :

	Bordeaux/Langon	Langon/Montauban	Montauban/Toulouse
Système de signalisation	2 sens BAL	2 sens BARP	2 sens BAL
Capacité (2) (3)	288	168	288
Nombre de trains 2019 (1)	106	59	87
Taux d'occupation:	37%	35%	30%

(1) Relevé du "recueil statistique des transports en Nouvelle Aquitaine 2019 - mai 2021"
(2) Extrait du document de RFF « L'état et les perspectives du trafic sur les lignes existantes – note de synthèse (septembre 2009) »
(3) Etude technique et analyse socio-économique des scénarios de ligne nouvelle et d'aménagements de la ligne existante
© Avril 2005 Groupement EGIS pour RFF Modèle de capacité - Note méthodologique -

Capacité et trafics actuels sur la ligne existante Bordeaux-Toulouse

	BX/Facture	Facture/Morcenx	Morcenx/Dax	Dax/Bayonne	Bay/Hendaye
Système de signalisation	2 sens BAL	2 sens BAL	2 sens BAL	2 sens BAL	2 sens BAL
Capacité (2)	264	264	264	264	240
Nombre de trains 2019 (1)	97	59	43	50	48
Taux d'occupation	37%	23%	17%	19%	20%

(1) Relevé du « Recueil statistique des transports en Nouvelle Aquitaine 2019. (2) Source RFF.

Capacité et trafics actuels sur la ligne existante Bordeaux-Espagne

⁴ Rapport de la Commission d'enquête GPSO/LN, 2015-p.221.

⁵ Rapport d'évaluation des impacts de la LGV Bordeaux-Paris sur les territoires de Nouvelle-Aquitaine - p.25.

⁶ « Engagements climatiques et mobilités : à la recherche du bien commun », rédigée pour le laboratoire d'idées TDIE et présentée mi-janvier 2023 à la presse.

La création de pôles d'échanges multimodaux ne nécessite pas un projet comme le GPSO ainsi que l'écrivent les auteurs de la lettre et peut se faire, et doit se faire,, autour des gares existantes centre-ville.

De même les auteurs évoquent grâce au GPSO une « dynamisation du fret ferroviaire » et de ce fait « une diminution du nombre de camions. ». C'est l'antienne favorite d'Alain Rousset qui ne repose sur aucun constat. Comme le rappelle plus sérieusement Yves Crozet : *« Il est vrai que la création d'une nouvelle ligne ferroviaire dégage mécaniquement de la capacité sur les voies anciennes, notamment pour le fret. Mais si cela suffisait à dynamiser le fret ferroviaire, cela se saurait. C'est une autre forme de fétichisme de croire que la question de l'infrastructure est première alors que dans le ferroviaire en général, c'est l'organisation des entreprises ferroviaires qui est en cause. »*

Le GPSO permettrait une réduction des émissions de gaz à effet de serre à partir de dix ans. Les experts n'ont pas le même avis. *« 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. »* comme le rappelle la Cour des comptes dans son rapport de 2014⁷.

L'Autorité environnementale se montre circonspecte quant à l'interprétation des chiffres par SNCF Réseau : *« les émissions de gaz à effet de serre liées au chantier sont évaluées à environ 2,5 Mt eq CO₂, qui sont comparées à 250 000t de gain net annuel en exploitation. La comparaison de ces chiffres avec l'objectif du « facteur 4 » peut conduire pour effectuer un calcul complet à « amortir » les émissions en phase chantier sur une cinquantaine d'années d'exploitation. »*⁸

Sur l'environnement les auteurs minimisent l'impact du projet. L'autorité environnementale donne l'ampleur du désastre dans son rapport sur l'intégralité du GPSO. L'emprise est de 6 300 ha (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. Treize zones Natura 2000 sont traversées. Malgré ces efforts de réduction et de compensation, les dégâts environnementaux restent importants et sous- estimés : c'est en ces termes que l'on pourrait résumer les conclusions de la Commission d'enquête publique sur l'impact environnemental des lignes nouvelles.

Tout récemment, à propos des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse, le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) *« estime que les enjeux et les mesures (éviter, réduire, compenser) sont mal évalués sans que des conclusions solides puissent être tirées. Ces éléments étant réhabilités pour la bonne application de la doctrine relative à la séquence ERC, le CNPN émet un avis défavorable »*.

Les compensations sont très élevées estimées « de 1 000 à 1 750 ha ». Elles seront du même ordre de grandeur pour la seule section Dax-Espagne.

Lorsque l'on connaît l'impérieuse nécessité de sauvegarder les zones humides on ne peut être qu'inquiet lorsque l'Autorité environnementale fait la remarque suivante :

« L'étude d'impact semble manifester un certain optimisme sur le succès des mesures compensatoires de création de zones humides, optimisme que la bibliographie scientifique ne justifie pas nécessairement. »

Concernant le financement, c'est avec un certain cynisme que les promoteurs de ce projet indiquent le souhait de faire participer les propriétaires fonciers (particuliers et entreprises) qui verront la valeur de leur bien augmenter. Les propriétaires des zones rurales à l'écart des zones touristiques et qui n'emprunteront jamais la LGV apprécieront. En revanche ils se gardent bien de préciser comment ils ont ligoté les collectivités locales contributrices en leur imposant de se substituer aux collectivités défaillantes et de prendre en charge :

- l'évolution des coûts du projet ;
- les frais financiers et de gestion de la société de projet estimés à 10% du coût du projet (non budgétisé) ;
- le montant des subventions européennes si elles sont inférieures aux 20% attendus ;

⁷ « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence. »

⁸ Avis de l'Autorité environnementale - p.44.

- la suite du projet (Dax-Espagne) sans en connaître le coût réel.

Les collectivités locales se sont engagées financièrement sur 40 ans !

Comme le souligne Gilles Savary : « *ce montage nouveau pour la réalisation de lignes LGV revient à exposer les collectivités locales qui auront eu l'imprudence de s'engager dans les sociétés de projets aux aléas économiques et financiers des LGV, voire de leur exploitation future.* » et il ajoute : « *Ultérieurement, elles devront s'impliquer dans la maintenance de la ligne, sans le moindre droit de propriété ni de recettes en contrepartie !*⁹ »

Enfin les auteurs tentent de justifier le projet en se réfugiant derrière un sondage Odoxa réalisé auprès d'un panel franco-espagnol. Sondage plus que sujet à caution comme l'un plus récent réalisé dans les anciennes régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. En effet, on y apprend que les habitants ne font pas de lien entre « GPSO » et « LGV ». À la question « *connaissez-vous, ne serait-ce que de nom, le GPSO* » : 81 % répondent non. Une fois qu'on leur explique qu'il s'agit de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Dax-Espagne, 59 % disent en avoir entendu parler. Dans cette proportion, 19 % affirment connaître précisément le projet.

Quel crédit accordé à ce type de sondage qui fait l'opinion au lieu de la mesurer ?

L'opinion s'est clairement manifestée lors de l'enquête publique qui a donné un avis défavorable après avoir recueilli 14 000 contributions dont 93 % d'avis négatifs.

Nous restons à votre disposition pour toute précision complémentaire que vous souhaiteriez et nous vous prions de croire Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

⁹ La Ville inaccessible. p.145 et 154.