

# **Mémoire concernant l'enquête publique du GPSO**

<b>Propos liminaires.....</b>	<b>2</b>
La saturation de la ligne, le fret.....	3
<b>Rapports institutionnels, études indépendantes.....</b>	<b>4</b>
Les rapports institutionnels.....	4
Les études indépendantes.....	7
<b>Les coûts annoncés.....</b>	<b>8</b>
<b>Financement.....</b>	<b>9</b>
L'exemple du SEA Tours Bordeaux.....	9
Le brouillard du GPSO.....	11
<b>Données socio-économiques.....</b>	<b>11</b>
<b>Environnement et CO2.....</b>	<b>15</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>16</b>

## Propos liminaires

### Aux rêves, opposons les faits rien que les faits, et espérons...

Avec l'étude approfondie du dossier, les Amis de la Terre se sont opposés à ce projet de LGV partielle appelé GPSO. Nous militons pour l'utilisation des voies actuelles modernisées, mises au standard européen, y compris le ERTMS<sup>1</sup>, y compris l'électrification en courant alternatif afin d'assurer leur interopérabilité. Nous avons développé de nombreuses analyses, et mis à disposition de nombreux documents publics sur le site de l'ACCRiL dédié à ce projet<sup>2</sup>.

Le dossier, concernant le GPSO, proposé à l'enquête publique par le maître d'ouvrage RFF est un monstre. Il comporterait plus de 20 000 pages en format A4 conventionnel. Sachant qu'avec une vitesse de lecture moyenne de 200 mots par minute, on estime que le temps nécessaire pour lire une page est de 2'30" (soit 2,5 minutes). Avec un temps de lecture de 8 h par jour, et de 5 jours par semaine, il est donc nécessaire de disposer de 125 jours ouvrables pour lire la totalité de ce dossier, soit environ 6 mois pleins. Bien entendu, il ne s'agit que d'un ordre de grandeur, nous ne sommes pas à deux semaines près, d'autant que nous ne disposons que de 58 jours week end compris. Au temps de lecture, il faut rajouter un temps non négligeable d'analyse, et un temps pour former ses propres conclusions. Nous pouvons donc estimer qu'il y a une très forte incompatibilité entre le temps disponible et le temps nécessaire pour participer correctement à cette enquête publique.

Le dossier proposé à l'enquête publique semble dans la droite ligne de ce que nous avons subi lors du débat public de 2006, et de la concertation qui a suivi. En effet, nous avons été en permanence obligés de demander à RFF de corriger des erreurs que nous supposons, par charité, involontaires. Pour exemple : les trafics annoncés sur la ligne notoirement inexacts, la non corrélation affirmée par RFF entre PIB et trafic, et la mauvaise prise en compte du fret ... La concertation fut plus ressentie comme étant une instance où, une fois l'information transmise par RFF, elle était supposée faire consensus. Ce qui fut loin d'être notre avis, et dans la définition du concept, et dans la prise en compte des échanges, quand on n'oubliait pas d'inviter les opposants...

Entre 2005 et 2006, date du débat public, et l'enquête publique de 2014, il s'est écoulé 9 et 8 ans. Ce qui est une durée trop longue en droit. En effet, la publication du compte rendu du bilan du débat public doit être suivie par l'enquête publique dans un délai de 5 ans au maximum. Les comptes rendus de la CNDP et de la CPDP Bordeaux Toulouse ont été publiés le 22 décembre 2005 et 18 janvier 2006, et ceux de la CNDP, et CPDP Bordeaux Espagne ont été publiés le 31 janvier 2007.

Pendant ces 8 ou 9 ans, de nombreux paramètres ont changé. Le coût, le financement, le trafic espéré, et surtout les conditions économiques et sociales. Mais il semblerait que certains des porteurs de ces projets n'aient toujours pas compris que nous étions entrés dans une phase de transition civilisationnelle. Nous sommes en train de passer d'une civilisation où l'énergie est bon marché et abondante à une civilisation où l'énergie sera rare et chère. Le tout avec un climat impacté par le productivisme, qui va aggraver la

---

<sup>1</sup> ERTMS : (European Rail Traffic Management System) est destiné à remplacer les 27 systèmes de signalisation ferroviaire en service en Europe

<sup>2</sup> Beaucoup de références sont stockées sur le site dédié de l'ACCRiL. Les AT sont membres fondateurs de l'ACCRiL

crise transitionnelle même si elle est retardée par une faible demande en énergie liée à la crise.

La réalisation du GPSO est décomposée en deux phases. La première, celle qui nous concerne actuellement, comprend les parties Bordeaux Toulouse, et Bordeaux Luluque. Le tronçon Luluque Espagne est renvoyé à une date ultérieure, il constitue une deuxième phase de réalisation.

### **La saturation de la ligne, le fret**

Depuis le débat public de 2006, pour le tronçon Bordeaux Espagne, RFF construit sa démonstration sur une saturation de la ligne. Cette rhétorique est ancienne. Déjà un projet similaire en 1996 prédisait une saturation en 2010. En 2006, elle devait se produire en 2020, si rien n'était fait.

Depuis le début, nous combattons cette idée reçue qui est le prérequis de cette LGV. De plus, des données volontairement falsifiées venaient appuyer cette théorie. Lors du débat public, le CADE a même obligé RFF à reconnaître que le nombre de trains empruntant le parcours Bayonne Espagne était non conforme à la réalité, et notoirement surestimé. Mais cette pratique a perduré, puisque RFF comptait jusqu'en juin dernier des trains en gare de Bayonne deux fois (certains trains de voyageurs). Une fois à l'entrée de la gare une fois en sortie (page 3 compte rendu " cr\_cos\_No7 " de 2014) <sup>1</sup>.

L'analyse des données du CETE <sup>2</sup> (observatoire des trafic de Bayonne juin 2014) montre clairement que, contrairement aux affirmations de RFF, les trafics, quels qu'ils soient, sont remarquablement stables depuis 2006, avec une inflexion légère à la baisse côté français, et une forte baisse côté espagnol <sup>3</sup>. Ceci est observé tout mode de transport confondu. A l'intérieur de ces modes, il peut y avoir des transferts. Ainsi, malgré la baisse du nombre de passagers, nous nous réjouissons de la croissance du nombre de voyageurs des TER locaux. Ceci semble se faire aux dépens des TGV, et grandes lignes. Le nombre de dessertes TGV ayant baissé sur la période.

Nous assistons à une baisse inexorable du fret, et plus encore du fret ferroviaire. La fin des wagons isolés, la volonté de trains complets à clients uniques, font peut être partie des causes. Le fret ferroviaire baisse entre 40 et 50 % de part et d'autre de la frontière, alors qu'il aurait dû augmenter pour passer de 2 millions de tonnes à 8 entre 2004 et 2014 selon les affirmations répétées de RFF.

Mais RFF n'est pas à une manipulation près. Ainsi, page 58 dans le rapport " 2-DPBE Trafic fret corridor atlantique " du débat public fin 2006, RFF annonçait l'ouverture d'une autoroute ferroviaire courant 2007, alors qu'aucune étude préparatoire n'avait eu lieu. En 2014, cette autoroute, très contestée, n'en est qu'à la DUP pour à peine plus de 3 A/R par jour au lieu des 60 prévus lors du débat public.

**Avec les travaux en cours sur la ligne actuelle Bordeaux Espagne, nous estimons que cette ligne est utilisée à 25 % de ses capacités.**

---

<sup>1</sup> [http://accril.fr/spip/IMG/pdf/cr\\_cos\\_no7.pdf](http://accril.fr/spip/IMG/pdf/cr_cos_no7.pdf)

<sup>2</sup> CETE : Centre d'Etude Techniques de l'Equipement du Sud Ouest (DREAL Aquitaine)

<sup>3</sup> [http://accril.fr/spip/IMG/pdf/presentation\\_indicateurs\\_2012.pdf](http://accril.fr/spip/IMG/pdf/presentation_indicateurs_2012.pdf)

## **Rapports institutionnels, études indépendantes**

Depuis les deux débats publics, de nombreux rapports institutionnels sont venus confirmer nos positions sur l'inutilité, voir la dangerosité de ces GPI<sub>2</sub><sup>1</sup>. Nous citerons les principaux. Il est à noter également que plusieurs études ont été menées. La première pendant le débat public de la partie Bordeaux Espagne, à la demande, entre autre, du CADE. Ensuite, pendant la concertation, à l'initiative d'élus de terrain, par leurs collectivités, sur les deux lignes Bordeaux Espagne et Bordeaux Toulouse.

L'ensemble de ces études montre les erreurs d'appréciation de RFF, et ses omissions. Par exemple, aucune étude alternative n'a été faite pour la ligne Bordeaux Toulouse par RFF en vue d'éclairer le débat public.

Sur Bordeaux Espagne, cette étude a été réalisée par RFF, mais à notre avis, elle était fortement orientée pour démontrer l'absolue nécessité d'une nouvelle liaison. De plus, sur Bordeaux Espagne, l'alternative Est (scénario 3) était conditionnée par un tronçon commun avec Bordeaux Toulouse. Or, ce tronçon commun était d'ores et déjà validé lors des conclusions du débat public de l'année précédente sur Bordeaux Toulouse. Ce choix éliminait de fait les deux scénarii 1 et 2 alternatif. Le choix n'existait pas, il n'a jamais été question de cela pendant le débat public Bordeaux Espagne.

### **Les rapports institutionnels**

Notre argumentation est confirmée par tous les rapports institutionnels sortis entre le débat public et aujourd'hui. Nous ne citerons que les principaux :

- Le Conseil Économique et Social Rapport Prud'homme 2007<sup>2</sup>
- Le SNIT et ses rapports d'évaluations, le rapport Mariton janvier à mai 2011<sup>3</sup>
- Les Assises du ferroviaire conclusions des 4 commissions décembre 2011<sup>4</sup>
- Le rapport Auxiette pour les régions de France avril 2013<sup>5</sup>
- Le Rapport Bianco Réussir la réforme ferroviaire avril 2013<sup>6</sup>
- Le rapport Duron Mobilité 21 juin 2013<sup>7</sup>
- Avis délibéré de l'Autorité Environnementale janvier 2014<sup>8</sup>
- Cour des Comptes 2012 à novembre 2014<sup>9</sup>
- Les divers rapports du CESE,

Tous ces rapports, en dehors de l'avis délibéré de l'AE qui ne peut le faire, sont opposés au développement de nouvelles LGV. Tous demandent que soit donnée la priorité à l'en-

---

<sup>1</sup> GPI<sub>2</sub> : Grands Projets Inutiles et Imposés. Prononcer GP hideux

<sup>2</sup> <http://accril.fr/spip/spip.php?article206>

<sup>3</sup> <http://accril.fr/spip/spip.php?article107>

<sup>4</sup> <http://accril.fr/spip/spip.php?article131>

<sup>5</sup> <http://accril.fr/spip/spip.php?article183>

<sup>6</sup> <http://accril.fr/spip/spip.php?article180>

<sup>7</sup> <http://accril.fr/spip/spip.php?article189>

<sup>8</sup> <http://accril.fr/spip/spip.php?article198>

<sup>9</sup> <http://accril.fr/spip/spip.php?article140>

retien de l'existant et son développement. La plupart d'entre eux stigmatisent cette maladie du tout LGV, alors que la saison est aux économies, à la disette budgétaire.

Nous n'évoquerons que quelques exemples, tellement leurs contenus se ressemblent, et nous invitons fortement le lecteur à prendre connaissance de ces rapports.

A tout seigneur tout honneur. Nous ne donnerons du premier rapport que cette image empruntée à Daumier -Figure 1-. Il s'agit du dialogue, au début du 20<sup>e</sup> siècle, entre un " *faiseur d'affaires* ", ces gens toujours prêts à rendre service à ces pauvres politiques, cherchant désespérément une solution pour le développement, pour la lutte contre le chômage, trop occupés qu'ils sont avec leurs dossiers pour avoir des idées nouvelles. Le dialogue est on ne peut plus clair :



Figure 1: Le faiseur d'affaires de DAUMIER ou la collusion (involontaire ?) entre le rêve et le lobby

Magnifique projet d'un chemin de fer aérien qui reliera le Panthéon aux buttes Montmartre.

- Dépense deux cents millions de francs !
- Quant aux revenus... ils sont incalculables !

RFF et les Lobbies du BTP seraient ils les nouveaux faiseurs d'affaires ?

Le rapport mobilité 21 dit Duron, qui devait définir les priorités dans l'inventaire à la Prévert que constituait le SNIT <sup>1</sup>, est on ne peut plus explicite. Il préconise dans le scénario 1 le début de la réalisation du GPSO au delà de 2030. Et encore, il indique que cela

<sup>1</sup> SNIT : Schéma National des Infrastructures de Transport

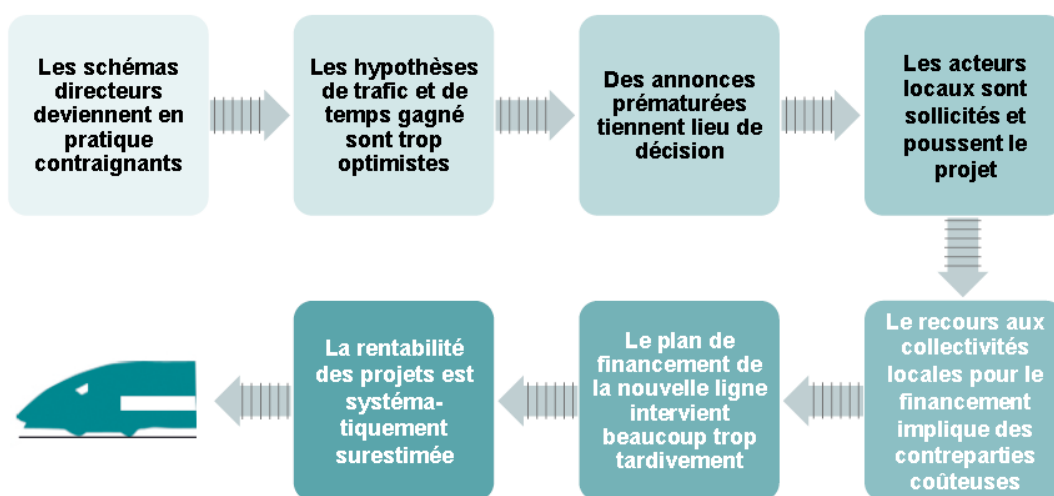
n'est possible que dans la mesure où la taxe carbone est instituée, et les revenus de l'AFITF <sup>1</sup> non seulement maintenus, mais augmentés. Or, la taxe carbone sensée augmenter notablement le financement n'a toujours pas vu le jour et semble de plus en plus illusoire. Notre synthèse de ce rapport est consultable <sup>2</sup>.

A l'heure où l'enquête publique débute, un nouveau rapport accablant de la Cour des Comptes est publié. Il s'agit du rapport : "**La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence**", que nous nommerons **RGVF** dans la suite du document. Il est accablant pour les projets de nouvelles LGV. A tel point qu'il a donné matière à un commentaire d'un observateur éclairé <sup>3</sup> qui s'est étonné sur le plateau de : "*C dans l'air*" de France 5 : "Il y a une espèce d'engrenage qui fait qu'à partir d'un moment où un projet est annoncé, on ne peut plus l'arrêter".

Nous retrouvons cette affirmation dans la synthèse du RGVF de la Cour des Comptes (page 15) "La prise de décision est en principe fondée sur des étapes successives mais dans les faits elle est irréversible dès le départ". Nous conseillons fortement la lecture des pages 15 à 19 à ce sujet. Elles confirment ce que nous disons de puis le débat public. Nous ne cessons de



## DES BIAIS SUCCESSIFS QUI ORIENTENT LA DÉCISION VERS LA CRÉATION DE NOUVELLES LIGNES DE TGV



23 octobre 2014

Cour des comptes – La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence

5

Figure 2: quand le rêve tient lieu d'argumentations - source La Cour des Comptes  
 répéter que la conduite du projet suit une procédure légale obligatoire, qui n'est que de pure forme. Le projet n'est jamais remis en cause quelles que soient les raisons invoquées. La subjectivité, le rêve, pour les uns, le lobbying intense pour d'autres constituent des lignes conductrices uniques. Mais peut être que la -Figure 2- extraite du diaporama de présentation du rapport de la Cour des Comptes, sera plus explicite :

<sup>1</sup> AFITF : Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France. C'est l'interface de financement de l'état, que ce soit pour l'entretien, ou la construction, des infrastructures de transports.

<sup>2</sup> [http://accril.fr/spip/IMG/pdf/Commission\\_Duron\\_mobilite\\_21.pdf](http://accril.fr/spip/IMG/pdf/Commission_Duron_mobilite_21.pdf)

<sup>3</sup> Jean Claude Favin-lévêque ancien cadre dirigeant de la SNCF auteur de : "Concurrence ferroviaire : La France peut-elle gagner ? "

Cette même synthèse indique (page 7) : "En moyenne, une rame de TGV roule environ 40 % de son temps sur le réseau classique, à la vitesse propre à ce réseau, soit inférieure à 220 km/h. De cette mixité résulte une spécificité du modèle français : la desserte d'un grand nombre de destinations, plus de 230 au total, composées aussi bien d'arrêts intermédiaires que de dessertes en bout de ligne. Cette particularité a des répercussions tant sur la vitesse moyenne des TGV que sur leur rentabilité."

Plus loin (page 21) nous trouvons : "Les coûts de construction des LGV n'ont pas cessé d'augmenter au cours des 30 dernières années. De 4,8 M€2003/km pour Paris-Lyon, on est passé à 26 M€/km aujourd'hui. Ces coûts se partagent pour les lignes les plus récentes entre 60/70 % pour le génie civil, 20/30 % pour le ferroviaire, 10 % pour le foncier. La dérive entre estimations et réalisations a été en moyenne de 17 % entre la DUP et la mise en service pour les cinq LGV ayant fait l'objet d'un bilan a posteriori. De même, les coûts d'exploitation tendent à être plus élevés que prévu, le double par rapport aux prévisions pour les LGV Nord ou bien Rhône-Alpes Méditerranée. Les prévisions de trafic sont rarement réalisées.../...les prévisions sont trop optimistes de 24 %. Dès lors, la rentabilité est toujours inférieure aux prévisions et a eu tendance à se dégrader à mesure que les lignes les plus profitables étaient réalisées."

Nous affirmons les mêmes choses depuis 2006, la Cour des Comptes confirme nos affirmations et crédibilise nos estimations.

Nous ne pouvons qu'approuver les conclusions (page 25) de cette synthèse.

### **Les études indépendantes.**

Au moins trois études indépendantes ont été réalisées entre 2006 et 2014 sur le GPSO. Ces études démontrent si besoin était les erreurs et manipulations de RFF. RFF, du reste, ne fit que les mépriser au même titre que les associations, et surtout les élus qui les financèrent. Ces études sont collationnées avec d'autres sur le site de l'ACCRiL <sup>1</sup>

- SMA Prograns pendant le débat public Bordeaux Espagne.
- Citec 1 et Citec 2
- Claraco sur la branche Bordeaux Toulouse.

Citec et Claraco ont été financées par des collectivités locales qui doutaient des affirmations de RFF. Depuis ces dernières sont, pour la grande majorité, opposées au projet. Toutes ces études valident et prouvent nos positions. Elles nous permettent de démontrer et d'affermir par la modélisation nos positions. Elles démontrent que la vraie solution est de moderniser l'existant. On arrive à des solutions équivalentes en temps pour des coûts très largement inférieurs. Et bien entendu, il n'y a aucune saturation de ligne avant très longtemps. Ces études nous démontrent que la meilleure solution est la modernisation et la rénovation des lignes existantes qui permet pour un coût très largement inférieur d'obtenir des temps de parcours pratiquement identiques.

Toutefois, le lecteur pourra avec intérêt consulter deux vidéos sur cette page du site de l'ACCRiL. Elles sont emblématiques de l'aveuglement que nous reprochons à nos politiques. Ces deux vidéos ont été enregistrées lors du débat public de la LGV Paris Le Havre. La première est l'intervention de Marie Delaplace <sup>2</sup> qui expose son travail universitaire qui consistait à étudier la réalité des réalisations des LGV. Ces nombreux travaux de Marie Delaplace et consorts sont d'une clarté redoutable. Le début de la deuxième

<sup>1</sup> <http://accril.fr/spip/spip.php?article4>

<sup>2</sup> [http://www.dailymotion.com/video/xn1o72\\_intervention-de-marie-delaplace-universite-paris-est\\_news#.UQAqTvJiApq](http://www.dailymotion.com/video/xn1o72_intervention-de-marie-delaplace-universite-paris-est_news#.UQAqTvJiApq)

correspond à la réponse très approximative et particulièrement affligeante de Monsieur Ruffenac <sup>1</sup> qui fut maire du Havre et président de la région. Il pontifie, et démontre clairement sa méconnaissance du dossier. Cette intervention est pour nous emblématique de ce que nous avons subi lors de notre combat contre le GPSO, ce GPI<sub>2</sub>.

## Les coûts annoncés

Lors des débats publics de 2006 et 2005 les coûts annoncés sont entre **3,5 et 4 G€** (milliards d'€) pour Bordeaux Espagne, et **3 G€** pour Bordeaux Toulouse.

Lors de la Saisine débat public 2012, le montant devient entre **7,2 et 7,5 G€** pour Bordeaux Espagne, et **5,4 G€** pour Bordeaux Toulouse.

Le protocole de financement de 2008 <sup>2</sup>, nous indique la répartition par tronçon. Il a été signé par une partie des collectivités locales assignées au financement conjoint du SEA étendu (Tours Bordeaux, Poitiers Limoges, et GPSO).

A partir de cela nous pouvons mieux explorer les variations des coûts proposés par RFF. Sur la première estimation de 2006 (Bordeaux Hendaye), nous savons que des détails comme l'acheminement du ballast, ou la création d'une CCG (Centrale cogénération de gaz) pour produire l'électricité du côté de Captieux, avaient été oubliés...

Le tableau 1 permet de comparer les estimations des coûts du protocole de 2008, et ceux des mêmes tronçons contenus dans le GPSO première phase (document 02-LN-D\_DUP\_GPSO (page 406), évaluations aux conditions économiques de 2013 : **8,31 G€**.

Nous constatons un accroissement des coûts de 34 %. Mais le plus intéressant réside dans les variations comparées. Ainsi le tronçon Bx Lalouque, improprement appelé Sud Bordeaux Dax, voit son coût baisser de 9 %, alors que l'on sait depuis le débat public de 2006 qu'il est notoirement sous évalué. Le tronçon Bordeaux Toulouse, lui, est réévalué de 80 % ! Étonnant non ?

	Coût de chaque tronçon de la LGV valeurs estimées 2006 et 2013 (€)							
Tronçon	Tours / Bord	Tron com/ BX Sud	BX Sud / Dax Esp	BX Sud / Toul	Dax Esp	Landes / Pau	Poit / Limog	Total EP
protocole 2008	5,64E+009	9,54E+008	2,67E+009	2,56E+009	7,91E+008		1,30E+009	6,18E+009
valeur EP 2013		1,30E+009	2,42E+009	4,59E+009				8,31E+009
Variation		36%	-9%	80%				34%

Tableau 1: Variation Protocole 2008, et Enquête Publique

Toutefois, il n'est pas certain que ce soient les bonnes valeurs. En effet, sur le dossier soumis à la validation du Commissaire Général de l'Investissement (document 02-LN-B\_DUP\_GPSO page 104) nous trouvons une évaluation pour le projet total soumis à enquête publique de **9,165 G€** aux conditions économiques de 2011 cette fois. Soit un écart de 10 % en 2 ans et à la baisse. Curieux, ne trouvez-vous pas ? La somme proposée au public est établie aux conditions de 2013, mais moins élevée qu'une valorisation antérieure, mais proposée à un cabinet d'experts.

Mais il y a mieux. En ajoutant le coût estimé en 2013 du tronçon Bordeaux Toulouse et la moitié du tronçon commun aux deux branches du GPSO, nous obtenons un coût de 5,24 G€ (5,24 milliards d'€). Or, dans sa lettre mensuelle (lettre N°57 du 21-12-2011) <sup>3</sup>, RFF stipulait que ce tronçon allait coûter : 7,8 G€ (7,8 milliards d'€) soit une variation à la hausse de 33 % en 2 ans.

<sup>1</sup> [http://www.dailymotion.com/video/xn3eaq\\_echanges-avec-le-public-1\\_news#.UQAq8fjiApp](http://www.dailymotion.com/video/xn3eaq_echanges-avec-le-public-1_news#.UQAq8fjiApp)

<sup>2</sup> <http://accril.fr/spip/spip.php?article173>

<sup>3</sup> <http://accril.fr/spip/spip.php?article133>



Chose amusante, deux coûts très différents ont été donnés par RFF en fin 2011 pour le tronçon Bordeaux Toulouse. Le premier, de 7,8 milliards qui est porté sur la lettre de RFF, a été modifié très rapidement à la baisse suite à la sortie du rapport CLARACO fin 2011. En effet, il est passé de 7,8 milliards à 5,7 milliards <sup>1</sup>.

Le Rapport de la Cour des Comptes (RGVF) de 2014 mentionne pour sa part 5,7 G€ estimation 2011 pour Bordeaux Toulouse.

Le coût du GPSO est vraisemblablement notoirement plus élevé que celui proposé par RFF dans les documents de l'enquête publique. Sur la base des 7,8 milliards d'€ de Bordeaux Toulouse et du protocole de répartition de 2008, une estimation de 15 à 16 milliards d'€ semblait judicieuse pour l'ensemble du GPSO phases 1 et 2 confondues. Surtout si nous rajoutons les infrastructures de remisages, de maintenance ou de la Centrale au gaz censée produire l'électricité nécessaire dans la zone forestière Gironde, Landes, Lot et Garonne.

**La Cour des Comptes relève dans ses différents rapports cette manie du ferroviaire de sous estimer les coûts.**

De plus, dans les coûts annoncés, ne figurent pas l'achat des matériels roulants, des infrastructures d'entretien, de remisage. Pas plus que ne sont clairement définis ceux de la production, et du transport des ballasts dont une bonne partie devra provenir d'ailleurs, sans autre précisions claires (avis de AE page 27). L'AE attire également l'attention sur la prise en compte trop superficielle de la problématique de l'eau et de son impact sur les coûts (avis de AE pages 28 et 29). Nous savons, depuis la concertation, que dans la traversée du plateau forestier landais (3 départements), la ligne devrait être sur un remblais, de 2,5 m minimum, formant ainsi une digue quasi continue. Ceci pour pallier les problèmes de la circulation et de stagnation de l'eau.

Sur le SEA Tours Bordeaux : Planification DUP 3400 ha; mais, il a fallu un arrêté préfectoral ultérieur pour valider la surface exacte de 5309 ha (avis de AE page 23). Rappelons à cet effet, que les gares et haltes projetées ne sont en fait qu'un camouflage destiné à masquer la création de voies d'évitement obligatoires tous les 90 km au maximum (haltes de Captieux, de St Geours de Maremne etc...). Sur le SEA, la consommation finale est passée de 10 ha/km, à 16 ha/km. Selon certaines sources (SNCF...), le projet à terminaison dépasserait les 10 milliards d'€.

**Alors quel sera le coût réel du projet de GPSO soumis à l'enquête publique ?**

## **Financement**

### **L'exemple du SEA Tours Bordeaux**

L'impasse la plus totale est faite sur ce sujet. L'étude du rapport de la Cour des Comptes est particulièrement éclairante sur les raisons de cette impasse. Dans le RGVF (pages 84, 85,86), le protocole de financement du SEA (LGV Tours Bordeaux) prévoyait que 58 collectivités locales participeraient en fonction de leurs moyens. Seules 32 ont signé le protocole actualisé de 2009 pour 79,65 % du montant total prévu. Mais depuis, un certaines d'entre elles ont suspendu leur paiement, ou se sont retirées.

Le refus de payer des collectivités locales (région Poitou Charente, département des Landes...) est assumé par un risque porté par les autres collectivités locales, et par l'état en proportion de leurs quotes-parts respectives RGVF (page 84, 85,86) . C'est entre autre

<sup>1</sup> <http://www.aqui.fr/politiques/rff-repond-au-rapport-d-alternative-lgv-sur-la-ligne-bordeaux-toulouse,6177.html>

ce risque explosif qui a fait que Monsieur Emmanuelli a refusé que son département des Landes signe le protocole. Nous avons établi une étude des protocoles de 2008 et 2009. Elle montre le marécage insondable dans lequel se sont enlisés RFF et les politiques qui voulaient absolument leur LGV <sup>1</sup> quel qu'en soit le prix. **On y voit que les collectivités d'Aquitaine devaient financer le tronçon SEA Tours Bordeaux à hauteur de 57 % du montant des collectivités locales, alors que Poitou Charente n'aurait dû apporter que 17 %,** et nous savons que Poitou Charente a refusé de payer. Dans le même ordre d'idée, Dax devait apporter 7 millions d'€ au tronçon Tours Bordeaux, alors que Poitiers n'en apportait que 9. Bien entendu, les collectivités du Nord ne financent pas le sud (Île de France pour SEA + GPSO, Nord Garonne pour le GPSO...). Or l'Île de France représente la population la plus importante des utilisateurs de TGV.

Pour un projet de cette ampleur, et à l'utilité nulle, nous le verrons plus loin, le financement n'est pas défini. RFF rappelle que conformément à la loi, elle ne peut participer à des financements de projets non rentables. La cour du reste le rappelle aussi (RGVF page 123) :

*" Réseau ferré de France, en principe, ne peut pas intervenir en financement de lignes non rentables : mais ainsi qu'il a été montré, cette disposition est fréquemment contournée. Il en résulte un véritable « mur de la dette » auquel l'établissement doit désormais faire face, dans un contexte où le caractère largement déconsolidé, d'un point de vue maastrichtien, de la dette de RFF, conduit finalement toujours à opter pour un financement par cet établissement des nouvelles lignes à construire, RFF assumant par la dette le déséquilibre financier de LGV non rentables. Le projet de loi ferroviaire présente des dispositions pour rendre plus opérationnelle l'interdiction du financement par le gestionnaire d'infrastructures de lignes non équilibrées financièrement.*

*Encore faut-il que les dispositions correspondantes, notamment la définition des ratios financiers visant à stabiliser puis réduire la dette du gestionnaire d'infrastructures, soient pleinement effectives.* ". Un peu avant, la Cour des comptes précisait que RFF devrait faire valider ses études par une commission réellement indépendante de RFF et du ministère des transports (RGVF page 72).

Et c'est là que le bât blesse. La Cour (RGVF) rappelle que cette disposition a été déjà contournée sur Tours Bordeaux. Ici, en plus de bouche-trou pour 2 milliards d'€ sans recette correspondante, RFF subit et les retards de l'état via l'AFITF qui paye mal, et le non recouvrement des collectivités puisque certaines n'ont pas payé, ou ne le font plus (RGVF) page 85, 86). Or, nous découvrons avec effarement dans une des annexes du dossier soumis à l'enquête publique que **RFF verserait 30 % du montant de l'investissement** du GPSO (document 02-LN-B\_DUP\_GPSO page 138 et autres). La dette abyssale de RFF, plus de 33,7 milliards en 2013, ne manquera pas de se creuser. Alors que RFF n'arrive plus à financer l'entretien normal des voies.

Pour le financement du SEA Tours Bordeaux, la répartition présentée du financement est la suivante -Figure 3-:

Dans le protocole de 2008, il n'était pas question de financement par RFF : voir plus haut

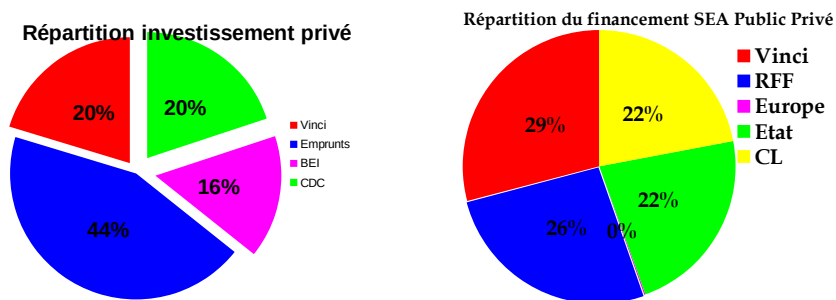


Figure 3: Répartitions des financements SEA Tours Bordeaux

<sup>1</sup> [http://accril.fr/spip/IMG/pdf/Etude\\_Financement\\_SEA\\_GPSO.pdf](http://accril.fr/spip/IMG/pdf/Etude_Financement_SEA_GPSO.pdf)

(RGVF). Et pourtant, elle apporte maintenant 2 G€ (2 milliards d'€) sans aucune possibilité de récupérer le moindre retour sur investissement avant 50 ans. RFF assumera-t-elle seule les dépassements des coûts à terminaison ?

Sur Tours Bordeaux, le privé devait apporter 50 % de l'investissement. Les actionnaires de la société concessionnaire LISEA sont : VINCI Concessions (mandataire) et VINCI SA (33,4%), CDC Infrastructure groupe Caisse des Dépôts (25,4%), MERIDIAM (22%) structure d'investissement (ex Crédit Agricole), et des fonds d'investissement infrastructure gérés ARDIAN (ex Axa) (19,2%). Or, si nous observons sa part -Figure 3-, la participation du privé n'est plus que de 29 %, et dans ces 29 %, 20 % sont apportés par la CDC (Caisse des Dépôts et Consignations), et 16 % par la BEI (Banque Européenne d'Investissement). Ce sont donc près de 40 % des fonds du privé qui sont apporté par le public. Et pour compléter cette magnifique négociation du privé, l'investissement de la CDC est garantie par RFF, l'état garantissant 65 % du reste (BEI plus emprunts).

Pour terminer en beauté, sur le SEA Tours Bordeaux, LISEA a obtenu, par contrat, une garantie de rendement de 15,08 %, quel que soit le trafic. Mais, l'histoire ne dit pas si cette garantie s'applique aux fonds de la CDC dont Henri Emmanuelli est devenu depuis le président du conseil de surveillance. A une époque, comme son ami et président du Conseil Régional d'Aquitaine Alain Rousset, il s'était offusqué de ce rendement digne des fonds de pension.

Au vu de ce qui précède, nous suspectons fortement cette ligne Tours Bordeaux de ne pas être rentable. Pour confirmer nos doutes, dans sa réponse au rapport de la Cour des Comptes, (RGVF), Monsieur Pepy, président de la SNCF, annonce une perte sur cette ligne pour les TGV de 100 à 200 millions d'€ par an (RGVF page 157). Il soutient également avec force les conclusions de la Cour sur la fin des nouvelles LGV.

### **Le brouillard du GPSO**

Nous savons, par un courrier obtenu par nos amis Lot et Garonnais, que L'Europe ne financera pas cette phase du GPSO. Il est donc vraisemblable que le privé ne financera pas le GPSO, à moins d'obtenir des garanties liées à nos impôts équivalentes à celles du SEA.

Nous découvrons avec effarement dans une des annexes du dossier soumis à l'enquête publique que **RFF verserait 30 % du montant de l'investissement** du GPSO (document 02-LN-B\_DUP\_GPSO page 138 et autres). La dette abyssale de RFF, plus de 33,7 milliards en 2013, ne manquera pas de se creuser. C'est encore une fois ce que la cour des Comptes dénonce : **un transfert provisoire de la dette publique vers RFF.**

Alors que la Cour des Comptes dénonce l'inintérêt des collectivités locales à financer les LGV (RGVF page 121), **les collectivités locales d'Aquitaine et de midi Pyrénées pourront elles assumer 50 % des investissements du GPSO ?**

### **Données socio-économiques**

Les données Socio-économiques permettent théoriquement de mieux quantifier l'intérêt d'une infrastructure. Hélas, ces données, dont une bonne partie repose sur la satisfaction du voyageur, permettent de belles approximations. Frédéric BASTIAT, économiste libéral landais, les a dénoncées il y a bien longtemps au travers de son sophisme de la vitre cassée.

Les TGV toutes options confondues ne transportent que 7 % des passagers du ferroviaire au mieux. La croissance des passagers se produit pour 67 % par transfert des trains grandes lignes. La fenêtre de pertinence se situe entre 1h 30 et 3 h de temps de trajet. Ce qui place la liaison Toulouse Paris en difficulté puisque le parcours d'un peu plus de

3h10 se fait sans aucun arrêt intermédiaire, et vraisemblablement sur une voie de contournement de Bordeaux qui n'existe pas. Ce temps est impossible. Un arrêt à Bordeaux demanderait une perte de temps minimum de 30 minutes environ. Ceci nous place hors de la zone de pertinence à plus de 3h40 de trajet (voir rapport Claraco)

La Cour confirme les rapports précédents et indique qu'un minimum de 23 A/R journaliers semble être le seuil de rentabilité (RGVF page 17). Associé à un taux de remplissage supérieur à 75 %, bien entendu. Or, la LGV Est dont le taux de remplissage est supérieur à la moyenne ne permet pas la rentabilité.

Mais le rêve du développement induit par les LGV est tenace. Le Rapport de la cour des Comptes (synthèse RGVF page 13) précise: "En ce qui concerne le développement économique, il existe un contraste entre l'opinion générale suivant laquelle une LGV est toujours un facteur positif de développement économique et les quelques études scientifiques qui dressent un bilan plus neutre.

Selon ces dernières, une région déjà dynamique le reste, avec ou sans LGV. Une région en difficulté le reste aussi et les exemples d'activités qui se développent autour des infrastructures ferroviaires nouvelles correspondent plus à des déplacements qu'à des créations nettes.

Il en résulte qu'une LGV a un effet ambivalent sur l'aménagement du territoire. Contrairement à l'idée d'un TGV pour tous qui mettrait les territoires à égalité, le TGV a plutôt tendance à accentuer la polarisation autour des grandes métropoles, singulièrement des plus grandes d'entre elles, Paris au premier chef, et à desservir les zones moins urbanisées."

La Cour rappelle également (RGVF page 43) l'écart entre le rêve des entreprises comme des politiques (ici Aquitains), et la réalité du terrain :

"L'enquête en 2012 de la chambre de commerce et d'industrie d'Aquitaine sur les attentes des entrepreneurs pour le grand projet ferroviaire Sud-Ouest (GPSO) est éclairante à cet égard. La majorité des chefs d'entreprise interrogés entrevoit des perspectives positives dans l'arrivée de la LGV : 66 % envisagent de conquérir de nouveaux marchés, trois chefs d'entreprise sur quatre estiment que cette infrastructure permettra un rapprochement entre clients et fournisseurs, 83 % des entreprises espèrent accroître l'utilisation du fret et pour 53 % des entreprises, la hausse de l'activité impulsée par la LGV devrait permettre le recrutement de nouveaux collaborateurs. De plus, selon 85 % des entreprises interrogées, la LGV améliorera considérablement l'image du territoire et 90 % des entrepreneurs prévoient une fréquentation touristique en hausse.

En revanche, une étude universitaire en 2012 sur la croissance de l'emploi de 1 400 unités urbaines de plus de 9 000 habitants sur plusieurs années, montre « que le fait qu'elles soient desservies ou non par une LGV, ne change rien. Celles qui ont une LGV ne se détachent pas, n'évoluent pas différemment. Si elles étaient dynamiques elles le restent, et inversement »<sup>1</sup>. La Cour avait déjà, dans son rapport public annuel 2013, souligné l'incertitude des retombées économiques de la LGV Est pour les collectivités qui l'avaient cofinancée. De façon générale, des effets peuvent être visibles dans les villes desservies par des LGV (par exemple par le développement de zones d'activités autour des gares), mais il s'agit souvent d'effet de déplacement, sans gain net pour l'activité globale. Ainsi, dans le nouveau quartier d'affaire derrière la gare de Reims, sur 50 entreprises installées, 70 % étaient déjà sur le territoire."

Quelques lignes plus loin, la cour signale qu'il en est de même pour le tourisme, si la fréquentation augmente, les séjours raccourcissent (RGVF page 43).

---

<sup>1</sup> BLANQUART Corinne, DELEPLACE Marie, KONING Martin, Dessertes ferroviaires à grande vitesse et dynamisme économique local : Une analyse économétrique exploratoire sur les unités urbaines françaises, 2013

Et dire que nous disons cela depuis 2005 et 2006, sans jamais avoir été seulement écouté.

L'exemple de l'autoroute A65 -figure 4- Langon Pau aurait dû pourtant alerter certains, mais le déni de réalité serait-il trop fort ? Cette autoroute Pau Langon, véritable GPI<sub>2</sub>, nous a été imposée, par les mêmes élus politiques et représentants du monde industriel, et du BTP, avec les mêmes arguments de développement, de désenclavement. 4 ans après son ouverture, l'autoroute Pau Langon présente toujours un déficit à peu près égal à son chiffre d'affaires. Plus grave, elle ne tient aucune de ses promesses <sup>1</sup>.

		2011	2012	2013	2014
Global Prévisions	VL	7047	8306	9196	9 649
	PL	846	1 017	1 201	1 331
	VL+PL	7 893	9 323	10 397	10 980
Moyenne des comptages	VL	3 631		4 942	4 335
	PL	399		494	907
	VL+PL	4 030		5 436	5 242
<b>Ratio réel/Prev</b>		<b>51%</b>		<b>52%</b>	<b>48%</b>

Bilan	2013 (en K€)	2012 (en K€)	2011 (en K€)
Chiffre d'affaires	42 707	38 256	34 891
RESULTAT NET	-30 628	-35 110	-34 623
Dettes/capitaux propres	379%	337%	300%

Figure 4: A65 la démonstration par l'exemple

### Dans le GPSO, RFF vend un rêve que la SNCF n'est pas tenue de respecter.

Nous avons vu que le gain de temps annoncé par RFF sur ces nouvelles lignes n'est qu'une manipulation de plus. Nous avons démontré sur la base des données RFF que la modernisation en cours de la ligne Bordeaux Hendaye permettrait un gain significatif de temps. Le différentiel entre le scénario 1 du débat public et le GPSO est inférieur à 5 minutes que ce soit sur la liaison Bordeaux Dax, ou Bordeaux Bayonne. Le scénario 1 du débat public correspond de fait à la modernisation de la ligne existante, si nous lui enlevons les deux voies supplémentaires. Pour Mont de Marsan, la ligne Morcenx Mont de Marsan centre ville, modernisée et électrifiée donne un temps tout à fait comparable voir plus court, si l'on ajoute le trajet Lucbardez centre ville de Mont de Marsan.

Les LGV du GPSO sont aussi vendues pour accroître de manière importante le nombre de passagers. Durant les concertations, RFF a été particulièrement variable en ce qui concerne les projections de gains de passagers. Toutefois, il est particulièrement complexe de trouver le nombre de passagers sur les documents de l'enquête publique. Par contre, le nombre de TGV peut atteindre des records de folie. Ainsi, en 2032, il existerait 23 TGV liaisons journalières entre Toulouse, Montauban, et Agen, mais seulement (si l'on peut dire) 24 Bordeaux Toulouse et 13 Paris Agen (29-LN-H\_DUP\_GPSO page 126). Heureux Agenais. Le ridicule ne tue plus heureusement. Par contre, les reports modaux semblent extraordinaires, de la vraie génération spontanée de voyageurs au milieu du brouillard des chiffres.

N'oublions pas que le gain de part de marché des LGV vient essentiellement par transfert des trains grandes lignes.

<sup>1</sup> <http://www.amisdelaterre40.fr/spip/spip.php?article469>

L'attractivité baisse à cause de l'augmentation des péages. Ainsi, sur la nouvelle ligne SEA, le péage Tours Bordeaux atteindrait le prix du billet TGV actuel sur cette ligne <sup>1</sup>. La -Figure 5 montre la stagnation de la fréquentation des TGV.

Sur l'autoroute Langon Pau, nous constatons également une baisse du trafic des véhicules personnels. Faut-il y voir une conséquence de la baisse du pouvoir d'achat, conséquence de la transition de société, et de la crise associée ?

La ligne LGV Tours Bordeaux, nous a été vendue comme une ligne rentable. Or, dans la réponse à la Cour (RGVF page 157), Monsieur Pepy, Président de la SNCF, écrit :

"À cet égard, SNCF soutient avec force la réorientation des moyens financiers vers la maintenance et la régénération du réseau, de préférence à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse (LGV). À titre d'illustration, la mise en service de la ligne Sud Europe Atlantique représentera pour SNCF une dégradation prévisionnelle comprise entre 100 M€ et 200 M€ par an sur sa marge opérationnelle en fonction du niveau de péages et du schéma de dessertes retenu."

Nous rappelons que la VAN <sup>2</sup> calculée par RFF et son TRI <sup>3</sup> indiquaient une marge intéressante. La SNCF avoue aussi avoir étudié la diminution du nombre de dessertes (230) et de rames en circulation au profit de TER pour assurer le drainage ou de rabattement. (RGVF page 157).

En ce qui concerne le GPSO, les calculs sont encore plus tirés par les cheveux. Le PIB retenu pour les calculs est de : 1,73 % (document 02-LN-B\_DUP\_GPSO page 127). Nous rappelons que l'INSEE nous donne une moyenne annuelle entre 2005 et 2013 de 0,8 %. En raison des crises énergétiques, et climatiques, nous ne pensons pas qu'il y ait une croissance telle que prévoit RFF pendant longtemps. Ce qui tend à démontrer une fois de plus la manipulation des chiffres. Cette manipulation, nous la combattons depuis le débat public de 2006. A cette époque, RFF tablait sur une croissance comprise entre 3,2 % et 5 % pour les années à venir. Jamais RFF n'est revenue sur ces données lors de la concertation.



## UN DÉVELOPPEMENT DU TGV EN SUBSTITUTION DES TRAINS À LONGUE DISTANCE CLASSIQUES

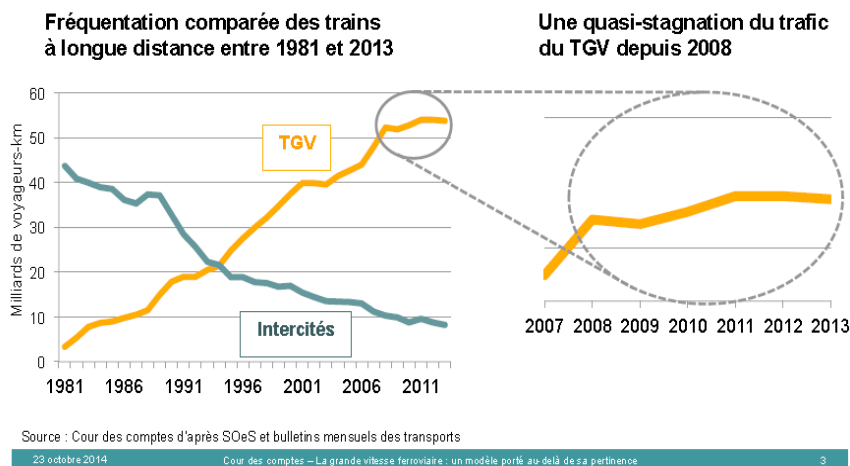


Figure 5: Evolution du nombre de passagers TGV et grandes Lignes - Source Cour des Comptes

<sup>1</sup> [http://accril.fr/spip/IMG/pdf/etude\\_financement\\_sea\\_gpso.pdf](http://accril.fr/spip/IMG/pdf/etude_financement_sea_gpso.pdf)

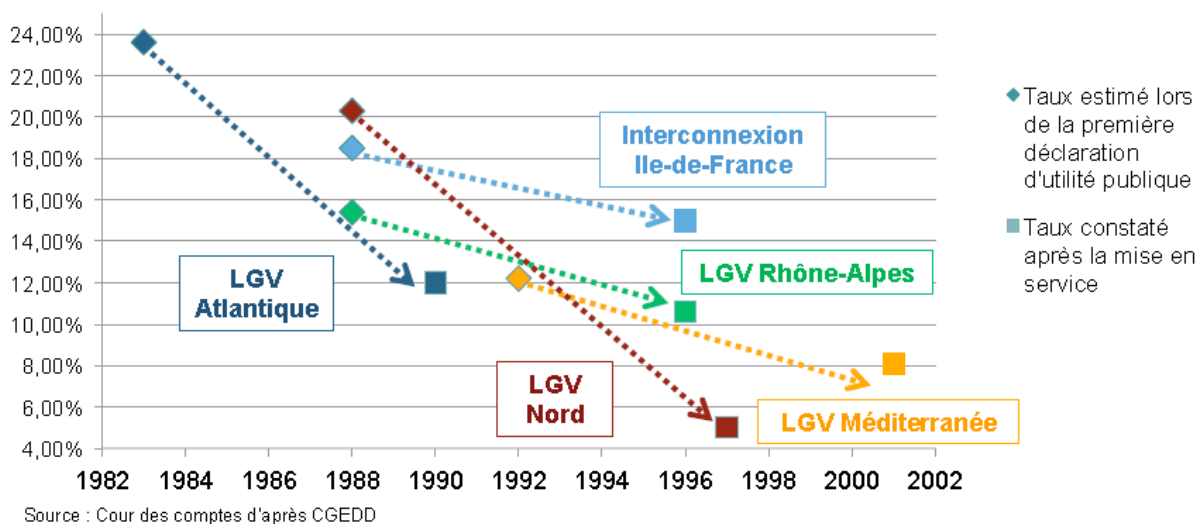
<sup>2</sup> Valeur Actuelle Nette

<sup>3</sup> TRI Tau de rentabilité Interne



## PROJETS DE LGV : UNE RENTABILITÉ TOUJOURS SURESTIMÉE, QUI S'AMENUISE AU FIL DES ANS

### Évolution des taux de rentabilité socio-économique des projets de LGV



23 octobre 2014

Cour des comptes – La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence

6

Figure 6: Différence entre TRI Vendu, et TRI réels - source Cour des comptes

Avec les manipulations décrites ci-dessus, RFF arrive à un TRI de 4 %. Or la règle imposée prévoit que tout projet ait un TRI supérieur à 4 %. Dans le même temps, nous connaissons l'écart entre les TRI des projets et les TRI réalisés -Figure 6-. Nous remarquons un écart minimum de 4 % entre le TRI promis et le TRI réel.

Le GPSO ne serait donc absolument pas rentable son TRI serait autour de  $\leq 0$ .

## Environnement et CO2

Sur le rapport de la Cour des Comptes (RGVF) nous lisons : "*Au final, le coût de la tonne de CO2 « évitée » grâce aux LGV, critère de pertinence environnemental des projets, reste incomparablement plus élevé que le cours du marché carbone et même que la valeur tutélaire du coût public de la tonne de CO2 évitée fixée à 32 € en 2010, et évaluée à 100 € en 2030.*" Et pourtant, le projet remis nous montre une grande économie de CO<sub>2</sub>, mais à quel prix, et qu'est devenue la centrale de cogénération électrique au gaz de Captieux ? Et bien entendu sa production de CO<sub>2</sub>.

Il existe aussi un mythe du TGV propre, c'est un peu oublier que la consommation de CO<sub>2</sub> dépend du taux de remplissage du TGV (cas des bouts de lignes) et de la façon de produire l'électricité. La Cour rappelle : "*Or, comme la SNCF s'approvisionne de façon significative à l'étranger, elle utilise une électricité plus émettrice de CO2 que la moyenne française. En utilisant la moyenne européenne, le calcul montrerait que le TGV serait même nettement plus émetteur de CO2 que l'autocar.*" (RGVF page 39).

Le dossier d'enquête publique fourni un volume assez colossal de données, mais peut être que ce dossier ne déroge pas à la règle habituelle du copier coller. L'Autorité environnementale relève avec une certaine forme d'humour : "*Il reste néanmoins surprenant qu'une espèce comme le hérisson commun n'ait pas été identifié sur le tracé en Aquitaine.*"

Nous n'irons pas plus loin dans la partie environnement qui ne représente souvent qu'une excuse, et un passage obligé de la procédure. Le massacre peut se produire dans l'indifférence quasi générale.

## **Conclusion**

Nous demeurons opposés à ce projet qui n'est qu'un GPI<sub>2</sub> des plus chers et des plus inutiles. Nous demandons que l'utilisation, l'entretien, et la mise au standard européen des lignes actuelles soit une véritable priorité. Les LGV sont à ranger au rang de projets qui ne sont plus en phase avec l'évolution de notre société humaine. Les plus pertinentes sont construites, il faut maintenant construire la nouvelle civilisation où l'énergie sera rare et chère.

Le gain de temps n'est plus une priorité. Les ressources doivent être utilisées avec précautions et parcimonies, elles vont manquer de plus en plus.

Favorables à des transports ferroviaires modernes, en adéquation avec notre époque et notre futur, nous restons à votre disposition pour participer à toute réunion, tout débat public d'information contradictoire sur le dossier LGV.