



Collectif du Bassin d'Arcachon pour un Réseau de Transports En Commun
Association membre de la FNAUT Aquitaine
✉ : 15, rue du Stade 33470 LE TEICH ☎ : 05 56 22 88 58
Mail : jcduhardcobartec@orange.fr

LE TEICH, le 28 novembre 2014

DIRECTION Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde
Président de la Commission d'Enquête GPSO Lignes Nouvelles
Service des Procédures Environnementales
2, rue Jules Ferry
BP 90 33090 BORDEAUX Cedex

Position sur l'Enquête d'Utilité Publique GPSO

Lors du débat public de novembre 2006 relatif au projet Bordeaux-Espagne, notre association avait présenté deux contributions complémentaires portant seulement sur Bordeaux-Dax, le territoire où nous résidons.

Notre projet de tracé 1bis semblait celui de la raison.

Il permettait :

- de tirer rapidement toutes les potentialités de la ligne actuelle en terme de débit et de vitesse.
- de stopper la politique du tout routier et de transférer sans tarder et progressivement du fret routier vers le ferroviaire sans attendre la construction de la LGV.
- de réserver très tôt l'emprise de la future LGV collant le plus possible à la voie actuelle.
- de phaser sa réalisation en fonction des besoins et des possibilités financières.
- de desservir toutes les aires urbaines dont le BASSIN d'ARCACHON et MONT de MARSAN par des TGV en complémentarité avec les TER.

Tout en préservant au maximum l'environnement et le massif forestier.

Nous indiquions que la **première priorité** consistait à **moderniser la voie actuelle ...toujours en attente.**

Aujourd'hui, le COBARTEC s'oppose au projet GPSO

- Pour des raisons de coût pharaonique impossible à financer dans le contexte actuel. Ce point est d'ailleurs éludé sciemment.
- Pour son inadéquation à améliorer les besoins des usagers des TER et Intercités très majoritaires.
- Pour sa rentabilité volontairement et généralement surestimée.
- Pour un tracé contestable aux conséquences environnementales lourdes.

Le gain de temps pour qui et à quel prix ?

L'homme a toujours cherché à se déplacer le plus rapidement possible.

Les progrès technologiques, la mobilité virtuelle (téléconférence, télétravail) ne limitent pas le nombre de déplacements. On constate simplement un transfert de raisons professionnelles vers des personnelles.

La réduction des temps de trajet accroissent la mobilité et rendent les territoires plus accessibles.

Cependant, la progression des vitesses, surtout au-delà de 300/320 km/h interroge sur la pertinence économique, environnementale et l'augmentation des coûts d'entretien des infrastructures, du matériel sans oublier celui de la consommation énergétique fortement accrue.

Aujourd'hui plusieurs pays développés font des choix opposés pour des raisons propres ou stratégiques. La Chine pour réduire considérablement les temps de trajet et s'emparer à terme du marché mondial. Le Japon pour tester son matériel magnétique « Maglev » en prévision d'exportations.

L'Allemagne par contre a priorisé la rénovation de son réseau et vient de limiter ses trains à 249 km/h **moins coûteux en investissement et en exploitation. Ah vertueuse Allemagne !**

Notre voisine l'Espagne, si elle souhaite passer à 350 sur BARCELONE-MADRID, vient de décider de **calibrer économiquement l'Y Basque à 220. Ce qui interfère sur le projet GPSO muet sur ce point.**

Et la France ? Partie en flèche avec ses records de vitesse successifs sous l'impulsion des industriels avides de ventes prometteuses, elle a adopté un Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) démesuré pour des raisons électorales. Aujourd'hui, ce dernier est remis fortement en question.

Faute des exportations espérées, comme pour le Concorde et le Rafale, le haut de gamme ALSTOM se voit imposé à la SNCF avec à la clef des charges d'exploitation insoutenables qui la conduise à supprimer de plus en plus des dessertes terminales sur voie classique comme sur ARCAHON l'an dernier. La qualité de nos productions n'est pas en cause, c'est **leur inadaptation aux besoins des populations et des marchés.**

A quoi servent donc les audits de l'école Polytechnique de Lausanne de 2005 et 2012, de la Commission Mobilité 21 de l'an dernier, du rapport BLANCO et du tout récent de la Cour des Comptes convergents sur de nombreux points ? Des commissions, des rapports qui ne débouchent souvent sur RIEN ? C'est le mal français.

Des arguments vont à l'encontre de la finalité du gain de temps.

- **A quoi bon vouloir gagner à grand frais du temps quand les trains sont si fréquemment en retard ?** Nombre de réseaux, Japon en tête, ne connaissent pas ces défaillances récurrentes.

- **A quoi bon vouloir gagner du temps quand les parcours terminaux sont si longs ou défectueux ?**

- **A quoi bon vouloir gagner du temps quand le voyageur est contraint de se perdre dans des gares périphériques** aussi appelées « betteraves ». Un véritable échec français.

La CC affirme que le TGV n'est pas destiné à rouler sur les lignes classiques. C'est lourdement FAUX. **Sa compatibilité avec le réseau classique évite des correspondances dissuasives pour les voyageurs. C'est la base de son succès commercial.**

Combien devraient coûter les gares doublons de ce projet de MONT de MARSAN, DAX, AGEN, MONTAUBAN non reliées aux TER et Intercités qui eux assurent 90 % du trafic?

Enfin, il faut être **totalelement inconscient et irresponsable de vouloir créer sur une LGV une halte régionale SRGV à CAPTIEUX pour si peu de TERGV.** Au dernier recensement de 2011 le canton de CAPTIEUX comprenait 2107 habitants en baisse sensible et continue depuis 1962, et son voisin GRIGNOLS, 3093 contre 3577 en 1962 soit 5200 habitants sur ces 2 cantons alors qu'on nous refuse des arrêts de TER à LUGOS-GARE pour désenclaver un territoire de plus de 20000 habitants et que la ville de TALENCE (42000) n'est toujours pas desservie !

Cela nous fait aussi penser aux **ronds-points décriés** dans l'enquête publique et bien réalisés lors du prolongement autoroutier de **l'A 660**. L'aveuglement et l'entêtement de notre technocratie.

Autre point important réside dans la **compétitivité commerciale** entre les TGV et les low-cost aériens.

Du fait de l'augmentation sensible des péages pour RFF depuis plusieurs années, le TGV devient déficitaire sur de nombreuses lignes (G PEPY). Comme l'endettement s'accroît lourdement et à défaut d'Ecotaxe, son PDG envisage d'augmenter encore sensiblement ses tarifs. Il est à craindre que l'augmentation de 6 millions de voyageurs attendus du prolongement TOURS-BORDEAUX ne soit pas au rendez-vous. En attendant l'aéroport de Mérignac s'agrandit et se démène pour être mieux desservi par les transports collectifs.

En conclusion : La réduction des temps de trajet peut s'obtenir par diverses manières. **Il nous faut privilégier celle qui permettra de mieux desservir non pas seulement les grandes métropoles mais l'ensemble des villes du territoire, de manière efficace, à moindre coût tout en limitant l'agressivité environnementale.**

Les réalités

A écouter les fans de la grande vitesse, cette dernière devrait être le remède à nos difficultés. Nous qui étions favorables au prolongement jusqu'à Bordeaux, mais pas par ce mode de financement, souhaitons revenir sur quelques affirmations peu crédibles.

- **Renforcement des métropoles et désertification du territoire**

Les urbanistes, les géographes, affirment que les LGV renforcent les métropoles au détriment du reste du territoire, surtout des villes moyennes. Germa BEL (Professeur d'économie à l'Université de BARCELONE et spécialiste des infrastructures) **« Les métropoles deviennent de véritables aspirateurs d'emploi ».**

En France, sur toutes les LGV inaugurées depuis 1981, aucune ville intermédiaire n'a réellement décollé.

- **Les retombées économiques sont illusoires**

Les experts sont unanimes tel Robert Marconis (agréé, docteur ès lettres, professeur écrivain...) : **« Il n'y a aucun lien de cause à effet entre l'arrivée d'une LGV et le développement économique » « De tout temps, le discours des élus a toujours été de dire : donnez - moi la grande vitesse et le développement viendra avec. Sauf que cela relève de l'incantation, cette espèce d'automacrité n'a jamais été scientifiquement prouvée. ».** Les plaidoyers des CCI sont affligeants.

- **Des créations d'emploi éphémères**

A moins de 3 ans de l'inauguration de TOURS-BORDEAUX, les bases travaux de Clérac (17) et de Villognon (16) se vident déjà considérablement. Sur ce type de chantier, la plupart des emplois étaient peu qualifiés et temporaires. Si l'économie locale a été dopée quelque temps, la majorité des personnels se retrouve progressivement au chômage leur contrat terminé.

- **La priorité n'est pas là**

Moins de 10% des utilisateurs du train empruntent le TGV. La très grande majorité un réseau classique tellement dégradé que près de 4000 kilomètres de lignes sont sous la menace de réductions importantes de vitesse voire de fermeture.

La priorité vise à permettre à la majorité des usagers de se déplacer au quotidien avec des trains fiables, sécurisés et aux tarifs abordables.

Le rapport AUXIETTE : « la grande vitesse reste un marché de niche »

Un tracé contestable aux conséquences environnementales lourdes

Selon RFF, ces 2 lignes nécessiteraient une emprise de 6300 hectares, 3300 de forêts, 1500 de terres agricoles.

Près de 800 ouvrages de franchissement de cours d'eau, 315 viaducs. 13 sites Natura 2000 traversés etc, etc.

Ce projet serait le plus important au niveau européen par ses caractéristiques, ses conséquences et ses coûts.

Un coût pharaonique dans un contexte insupportable

32 millions d'euros le kilomètre. 2 fois plus cher que la 1^{ère} phase du TGV Est pour un trafic aussi faible. Avec l'A 65, « l'autoroute voulue aussi par les grands Maires » ce serait la concentration des déficits ! Les élus décideurs ont-ils conscience de l'état des finances publiques et de l'exaspération des citoyens qu'ils représentent ?

La prévision officielle de trafic serait très basse. Nous rappelons que PERPIGNAN-FIGUERES, ligne utilisée depuis le 19-12-2010 puis prolongée jusqu'à BARCELONE depuis près d'un an est déficitaire. Le prix des péages tant marchandises que voyageurs compromet sa compétitivité

(hebdomadaire espagnol EXPANSIÓN). C'est la survie de cette récente réalisation que les deux gouvernements cherchent déjà à préserver.

Le temps du trajet PARIS-MADRID (limité à 220 sur tout le Pays basque espagnol et très contesté côté français) ne serait ni attractif avec celui de l'avion, ni tarifairement.

De ce fait le taux de rentabilité s'effondrerait

• **de 3,8 à 4,3%** (scc dopée de RFF). **La plus faible de toutes les lignes réalisées.**

A noter que selon la C.C. toutes les prévisions de trafic sur les LGV ont été régulièrement surestimées.

Lourdes conséquences environnementales

RFF annonce que l'emprise serait de 6300 hectares dont plus de la moitié de forêts. La région de BEAULAC-BERNOS déjà sinistrée par l'A 65, serait encore plus impactée puisqu'au centre du triangle.

Les scientifiques sont mieux placés que nous pour approfondir ce sujet.

Qui peut croire au report modal ?

Le TGV pourrait prendre quelques parts de marché aux TER et surtout aux Intercités dont l'avenir est actuellement très incertain.

Mais le report du fret routier vers le ferroviaire qui était le premier argument avancé dans les débats publics des années 2005/6 est **une vaste duperie**. Depuis l'A 65 a été réalisée avec des résultats catastrophiques durables, mais surtout progressivement l'A 63 va être **progressivement triplée** et les capacités des camions à nouveau augmentées. Avec la suppression délibérée des wagons isolés, les triages sont fermés et l'autoroute ferroviaire ne parvient pas à se créer. Depuis l'ouverture à la concurrence dans ce domaine le transport ferroviaire poursuit sa lente agonie.

Pourquoi une ligne nouvelle alors que l'actuelle est loin d'être saturée ?

Il faut savoir qu'une ligne à double voie correctement équipée (IPCS/voies banalisées) commence à saturer à partir de 200 circulations par 24 heures. C'est le cas au nord de BORDEAUX. Mais pas au Sud !

Nous en sommes très loin sur toutes les lignes. 125 trains dans la tranchée de Talence. 110 jusqu'à LAMOTHE. On soustrait les 47 TER quotidiens vers ARCAHON. L'aller et retour TGV a disparu depuis 2 ans. Plus de trains de marchandises. Jusqu'à BAYONNE les voies sont loin d'être encombrées. Pratiquement toutes les gares sont fermées au trafic marchandises mais pas aux herbes qui les envahissent jusqu'aux abords mêmes de la gare Saint Jean.

Au pays Basque nous atteignons à peine les 70 circulations. La marge de progression est encore conséquente et pour des décennies. Il suffit de lire le rapport du cabinet suisse CITEC (des spécialistes ultra compétents !)

Sur TOULOUSE, il en est de même. Commençons d'abord par y installer sur tout le parcours ces dispositifs de passage automatisés d'une voie sur l'autre (IPCS) et la qualité d'exploitation sera grandement améliorée.

Un projet rejeté par une majorité d'Aquitains

- Il suffit de prendre connaissance des enquêtes officielles d'opinion étrangement peu révélées par la presse locale.
- Il suffit de constater que toutes les pétitions, que toutes les manifestations dénoncent ce projet.

Jusqu'où la dette abyssale de RFF ?

Fin 1996, la SNCF se trouvant dans une situation critique, RFF est créé en EPIC le 13-2-1997 loi 97-135).

La dette ferroviaire est répartie entre la SNCF, RFF et SAAD (Service Annexe d'Amortissement de la dette).

Aujourd'hui la première motivation s'est vérifiée, **RFF a été une structure de « la défaisance et de transfert de la dette 1997 de la SNCF »**. Mais a aussi contribué à l'implosion de ce système de transport.

En augmentation constante depuis 1997, **la dette RFF atteignait 36,6 milliards d'euros fin 2013.**

L'actuel PDG, Jacques Rapoport indique à la commission de l'Assemblée Nationale **« l'endettement va continuer à croître fortement jusqu'en 2016 du fait des chantiers en cours (BRETAGNE, TOURS-BORDEAUX, Contournement de MONTPELLIER et dernière phase BEAUDRECOURT-STRASBOURG) pour atteindre 65 milliards (F.CUVILLIER Ancien Ministre des Transports).** L'an dernier RFF a dû financer pour 7,8 M € alors que la baisse d'activité voyageurs (- 2%) et fret (-3%) entraîne une baisse de rendement des péages, sa source de revenus.

Le coût des LGV « excède largement le budget que la nation peut consacrer à ses infrastructure de transport » (Mobilité 21)

Malgré ces conclusions inquiétantes, le tronçon BORDEAUX-DAX est programmé pour 2027 et DAX-ESPAGNE pour 2032 ... et le Président de la République en rajoute une couche en se disant favorable à la relation LGV POITIERS-LIMOGES (on ose qualifier pour ne pas être désobligeant!)

Il n'est donc plus soutenable pour l'ensemble de la communauté nationale de poursuivre dans cette politique de «tonneau des Danaïdes ». Il est temps de dire STOP aux irréalistes.

Le récent rapport de la Cour des Comptes, contestable sur d'autres points, est édifiant.

→ **Globalement les trafics réalisés sont près d'un quart inférieur à la prévision.**

Il est à craindre que l'augmentation de trafic de 20% attendu de TOURS-BORDEAUX ne soit pas atteinte.

→ **Le réseau pertinent a déjà été construit.**

→ **Le km de ligne nouvelle coûte nettement plus cher aujourd'hui qu'au début du réseau.**

→ **La forte augmentation du prix des péages, qui devrait continuer à croître, rendra le TGV moins attractif.**

→ **Aucune des attentes économiques ne s'est concrétisée...**

Alors que la loi exige un taux minimum de rentabilité de 4%, celui-ci serait très bas de 3,8 à 4,3% selon RFF habitué à surestimer.

Gilles Savary, spécialiste européen du ferroviaire, pro GPSO à ses débuts, déclare : **«Les nouvelles lignes à grande vitesse sont un joujou français qui ne fonctionne qu'en dégradant les comptes de la SNCF et en endettant RFF».** Il est devenu député de LANGON !

Pour une alternative moins coûteuse

- Pour des coûts très nettement moins élevés (au moins de 5 fois) les caractéristiques des 2 lignes actuelles pourraient être très largement améliorées à 200km/h voire 250 sur quelques sections.

Le kilomètre GPSO est chiffré à 32 millions d'euros. C'est 2 fois plus cher que la première section de la LGV EST déficitaire.

- Plutôt que de créer une ligne nouvelle pour relier MONT DE MARSAN en édifiant une seconde gare pourquoi ne pas électrifier l'actuelle jusqu'à MORCENX et permettre ainsi de tracter les lourds trains de maïs de manière plus économique et écologique et d'y faire arriver le TGV au centre-ville ?

- N'oublions pas que c'est sur la ligne actuelle des Landes qu'ont été battus les records de vitesse en 1955 puis réalisés dans les années 1970 les essais des rames TGV sans travaux d'infrastructure.

- Comme nous le proposons dans nos contributions antérieures la modernisation des 2 lignes actuelles absolument nécessaires peut s'effectuer pour des coûts très inférieurs à ce projet. Plusieurs cabinets spécialisés ont déjà émis des propositions chiffrées plus sûres que celles retenues pour GPSO. L'évolution des trafics pourrait amener ultérieurement à la réalisation de voie supplémentaire à proximité de la voie classique (GAZINET-DAX). C'était le côté évolutif/phasable de nos contributions.

En résumé avec des investissements très très inférieurs, il est possible de développer ce mode de transport performant et respectueux de l'environnement. BORDEAUX-BAYONNE c'est possible

en 1h20 sans LGV, tout comme un temps de trajet de 2h 40 jusqu'à BILBAO, d'atteinte impossible aujourd'hui.

Alors que trop fréquemment il n'est tenu aucun compte des observations lors des débats publics, des enquêtes d'utilité publique et nous sommes bien placés pour le constater sur le Bassin d'Arcachon,

Nous disons à nos élites devenues souvent mégalomanes dans un contexte très préoccupant

**Ecoutez la sagesse des associations, du peuple
Respectez la démocratie
A l'image des suisses,
Rétablissez l'usage du référendum**