

## **INTERPELLATION DES ÉLUS LANDAIS**

Mesdames et Messieurs les Conseillers Départementaux, Mesdames et Messieurs les élus communautaires de Mont de Marsan agglomération et du Grand Dax,

Dans une annonce récente, le Président de la République a « promis » 4,1 milliards d'euros pour financer le projet de LGV Bordeaux/Toulouse. Le Premier Ministre, Jean Castex a mis en musique cette promesse.

N'attendant que cette occasion pour rendre inéluctable la construction de la LGV au sud de Bordeaux, le Président de la Région Nouvelle Aquitaine a présenté aux élus régionaux le 11 octobre 2021 une « communication » qui aligne en quelques pages tous les poncifs et toutes les contre vérités que nous dénonçons depuis plus de 15 ans.

Par un montage financier des plus étranges, où l'état et les Régions devraient respectivement financer 40 % du projet, le Président de Région entend faire payer aux collectivités territoriales du **sud de la Nouvelle Aquitaine** la construction de la **LGV Bordeaux Toulouse** (Départements de la Gironde, du Lot et Garonne, des Landes, des Pyrénées Atlantiques, mais également communauté urbaine de Bordeaux, communautés d'agglomération d'Agen, de Mont de Marsan, de Dax, de Bayonne et de Pau).

La plupart de ces territoires appelés à financer ont fait part de leurs doutes, voire de leur franche opposition à ce projet et à son financement, mais pas les Landes.

En se référant au tableau de répartition des compétences des collectivités locales publié sur le site du Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales <sup>(1)</sup>, nous constatons que le financement d'infrastructures ferroviaires n'entre pas dans le domaine de compétence des collectivités territoriales « invitées » à financer ce projet.

Nos finances territoriales ont-elles vocation à payer un projet vanté par Mr Rousset comme « *stratégique pour la France et l'Europe* » ?

Les finances locales du sud de l'Aquitaine **ont déjà été ponctionnées pour financer Tours/Bordeaux**, alors que par exemple, la Région Île de France, une des plus riches de France n'a jamais rien déboursé, et qu'elle en est la principale bénéficiaire !

(1) [https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2020-09/tableau\\_de\\_compétences-novembre%202019.pdf](https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2020-09/tableau_de_compétences-novembre%202019.pdf)

## Allons nous devoir continuer pour Bordeaux / Toulouse ?

**De plus, les entreprises et contribuables néo aquitains vont être directement impactés par la mise en œuvre de la TSE, (taxe spéciale d'équipement) prévue sur la taxe foncière des propriétés bâties et non bâties, la taxe d'habitation et par la Contribution Fiscale des Entreprises. De même les entreprises seront soumises à la TSB (taxe spéciale de bureau).**

### **Allez vous laisser faire ce « hold-up fiscal » ?**

Nous tenons à vous rappeler ci dessous quelques éléments factuels et incontournables :

- Le postulat de la saturation des lignes existantes justifiant le choix d'une LGV ne tient pas : les voies existantes sont utilisées au tiers de leur capacité, aujourd'hui, comme hier.

99 trains/jour, pour une capacité de 240 trains/jour possible.

- Quelles que soient les promesses et les rêves, toutes les études officielles démontrent que les villes moyennes sont les grandes perdantes du tout TGV. Il entraîne, à terme, la réduction et la destruction des dessertes et des lignes au plus proche des territoires.

- Les TGV ne desservent pas les territoires, ils les assèchent, et contribuent à la métropolisation au profit des grandes communautés urbaines.

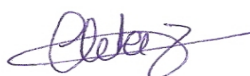
- La clientèle du TGV, aujourd'hui comme hier, ne représente que 8 % de la clientèle du ferroviaire.

- Le projet GPSO aboutira à l'artificialisation et à la destruction de plus de 6300 ha de terres agricoles, sylvicoles, naturelles, et provoquera une coupure irréversible de nos territoires. Alors que vient de s'ouvrir la COP 26 de Glasgow, la relance de ce projet destructeur est incompatible avec les grands défis climatiques et environnementaux que nous devons relever.

- Des solutions alternatives existent, et nous ne sommes pas dans un désert ferroviaire, contrairement à ce qu'affirme le Président du Conseil Départemental, Monsieur Fortinon. Les lignes actuelles, moyennant des améliorations et une rénovation ambitieuse, notamment la suppression des passages à niveaux, sont aptes à faire circuler des trains à 220 km/h et à satisfaire **les besoins de mobilité de tous**, pour un coût supportable pour les collectivités et les contribuables.

Mesdames et Messieurs les élus, n'asséchez pas nos finances locales, ne détruisez pas nos territoires pour ce projet inutile destructeur et ruineux.

Pour les Amis de la terre des Landes, la Présidente.





## **GPSO : assez de mensonges !**

### **Le ridicule ne tue pas**

Le 08/12/2008, Monsieur Rousset, président de la région Aquitaine, fit se couvrir de ridicule les élus du Conseil Régional en leur faisant adopter la délibération N°2008-2973 (P). Cette délibération indiquait que la construction de la LGV Tours Bordeaux allait permettre la création de 100 000 emplois. Il nous replongeait dans le monde des pyramides avec un emploi tous les 3m. Il y en eut 4 200 au pic maximum du chantier.

Depuis, de nouveaux territoires ont été annexés à notre région, et la fête continue.

### **Les fausses promesses de la LGV**

Nous touchons ici un problème récurrent de certains grands élus, et de Monsieur Rousset en particulier. Ces personnes parlent souvent avec force de dossiers qu'ils n'ont manifestement jamais lu attentivement, et ne pratiquent jamais, et pour cause, l'axiome de l'Est africain rapporté par Yves Coppens :

- Si tu ne sais plus où tu vas, retourne toi et tu sauras d'où tu viens.

En effet, il est bon de se rapporter aux prévisions faites lors du débat public de 2006 pour voir si les projections vers 2013 et 2020 étaient plausibles :

- Croissance moyenne annuelle de 3,4 %
- Saturation de la ligne ferroviaire actuelle
- Explosion du mur de camion (2,4Mt en 2002 à 10 Mt en 2020 hors AF)
- Création d'une autoroute ferroviaire qui transportera 10 Mt en 2020
- Saturation des routes vers l'Espagne

Comme nous pouvons le constater, rien de cela ne s'est produit.

- Le mur de camion est sensiblement le même qu'en 2004 soit 8 à 9 000 camions/jour)
- L'autoroute ferroviaire a reçue une DUP avant d'être annulée
- La saturation de la ligne ferroviaire Bordeaux/Dax se fait attendre puisqu'elle n'est utilisée qu'entre 25 et 30 %.
- La capacité disponible de la ligne Bordeaux Dax a même augmenté suite à sa rénovation.
- La saturation des axes routiers est inexistante.
- Par décence, nous ne parlerons pas de la croissance, cette obsession de quelques politiques bloqués dans les trente glorieuses de leur lointaine jeunesse.

Or, si ces prévisions de 2005 et 2006 se sont montrées particulièrement fantaisistes pour ne pas dire fumistes, elles sont toujours mises en avant en 2021 soit 16 ans plus tard.

Nous n'épilouterons pas davantage sur les projections en matière d'économie ou de développement induits par les LGV. Les études scientifiques nous ont montré encore une fois qu'elles n'étaient rien d'autre que du fantasme de politique en recherche de réélection. Du reste, en 2014, la Cour des Comptes n'écrivait pas autre chose dans son

rapport : " La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence " <sup>1</sup>. Page 43, nous y trouvons un raccourci, une mise en miroir, entre les espoirs et idées reçues de la CCI et la réalité des faits observée et analysée par les chercheurs scientifiques ou le rapport Quinet. Nous ne disons pas autre chose depuis 2006 <sup>2</sup>

## Quelques pépites, et autres incohérences

L'obsession du gain de temps est une constante. Mais cette obsession de certains politiques est elle un enjeu majeur ? Rien n'est moins sûr, et elle entraîne des dérives voire même des mensonges permanents. Prenons un seul exemple, la liaison Dax Bordeaux. Dès 2006, lors du débat public, nous dénonçons de grosses manipulations. Le tableau 1 est demeuré célèbre, il pointait un parcours de 1h04 identique en 2002 et en 2020, alors même qu'entre ces dates, la ligne serait rénovée, et que les trains pourraient rouler à 220km/h ramenant le temps de parcours à 50 minutes (scénario 1). Les deux parcours étant directs, et sans arrêt. Dans une réunion des comités de ligne, nous avons

Trajets	Situation 2002	2020 Sans projet	Situation en 2020 avec projet		
			Scénario 1 Mise à 4 voies ligne existante	Scénario 2 Ligne nouvelle Ouest des Landes	Scénario 3 Ligne nouvelle Est des Landes
Bordeaux ↔ Dax	1h04		0h50	0h42	0h43
Bordeaux ↔ Mont-de-Marsan	1h08*		1h00*	1h08*	0h30**
Bordeaux ↔ Bayonne gare existante gare nouvelle	1h36		1h11	0h52 0h51***	0h58 0h57***
Bordeaux ↔ Pau	1h53		1h39	1h31	1h20
Bayonne ↔ Toulouse	3h46 <sup>(1)</sup>	2h45 <sup>(2)</sup>	2h20 <sup>(2)</sup>	2h00*** <sup>(2)</sup>	1h22***

\*en TER. \*\* en gare nouvelle de Mont-de-Marsan. \*\*\*en gare nouvelle Pays Basque. <sup>(1)</sup> Le meilleur temps pour la liaison Toulouse-Bayonne par Tarbes et Pau (réduit à 3h38 en 2006). <sup>(2)</sup> Via Bordeaux avec la LGV Bordeaux-Toulouse et 10 mn de correspondance.

Tableau 1: Comparatif 2006 débat public

posé la question de la persistance d'un temps long alors que la ligne était rénovée et apte à 220 km/h. L'interlocuteur finit par reconnaître qu'il y avait une volonté délibérée de ne pas raccourcir le temps de trajet.

Ceci est confirmé par le tableau 2 qui donne les horaires actuels entre Dax et Bordeaux. Nous constatons que les trains qu'ils soient TER ou TGV mettent 1h13 à 1h17, ce qui confirme le blocage volontaire des vitesses en 2021 sur des temps supérieurs aux temps de 2002.

Le plus rapide		
14:45 → 15:58	TGV INOUI	1h13 >
Autres Itinéraires		
08:41 → 09:58	TGV INOUI	1h17 >
09:55 → 11:12	TER	1h17 >
10:41 → 11:58	TGV INOUI	1h17 >
11:58 → 13:15	TER	1h17 >

Tableau 2: Horaires Dax Bordeaux 2021

<sup>1</sup> <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/la-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>

<sup>2</sup> [http://www.amisdela terre40.fr/spip/spip.php?rubrique8#pagination\\_article\\_dates](http://www.amisdela terre40.fr/spip/spip.php?rubrique8#pagination_article_dates)

Le document de la séance plénière continue cette politique et va plus loin dans la manipulation. Sur le tableau 3 page 11, nous découvrons un Bordeaux/Dax qui passe à 55 minutes en lieu et place de 43 minutes promises en 2006 : enfin le progrès par la lenteur.

Mais il y a pire, on nous y donne un gain de temps de 1h24 sur un temps initial de 1h17. Monsieur Rousset et ses équipes de communicants viennent d'entrer dans l'aire du temps négatif. Ils nous propulsent dans une autre physique, un autre espace temps, peut être la pataphysique d'Alfred JARRY : " science des solutions imaginaires qui accorde symboliquement aux linéaments les propriétés des objets décrits par leur virtualité ".

Sur les liaisons au sein de la Région Nouvelle-Aquitaine :

	Meilleur temps de parcours avec GPSO	Gain de temps
Agen - Mont-de-Marsan	30'	1h10*
Dax - Agen	50'	1h30*
Bordeaux - Dax	55'	1h24

Tableau 3: Manipulation du document à voter

Nous tenons également à rappeler que l'Y Basque n'est ni une LGV, ni destiné au fret ferroviaire, mais bel et bien un super TER à usage des 3 grandes villes du Pays Basque Sud.

Le fret ferroviaire est stable entre 2009 et 2019. Il comprend deux secteurs principaux avec le combiné (UTI, et autoroute ferroviaire), et le transport classique. Les fameuses autoroutes ferroviaires représentent moins de 1 % du fret alors que le fret classique représente 78 % du total et les UTI (containers) 22 % des tonnes.kilomètre. Le fret ferroviaire représente le dixième du fret routier. Pourtant, depuis plus de 15 ans, nos grands politiques en ont fait une priorité, et sur une ligne largement sous exploitée.

Revenons à l'essentiel, à qui profite les LGV ? Ce sont des infrastructures relevant de la compétence de l'état, mais des hobereaux locaux sont tellement attirés par la lumière parisienne qu'ils pensent que c'est le besoin de tous. Nous savons que chaque jour une ligne du RER Parisien transporte à elle seule 2 fois plus de passagers que l'ensemble des TGV qu'ils soient sur LGV ou ligne conventionnelle. Nous avons présenté un diagramme de Pareto sur la répartition en 2010 des usagers du train en France -Figure 1-. Les passagers des TGV toutes lignes confondues représentaient moins de 8 % des usagers.

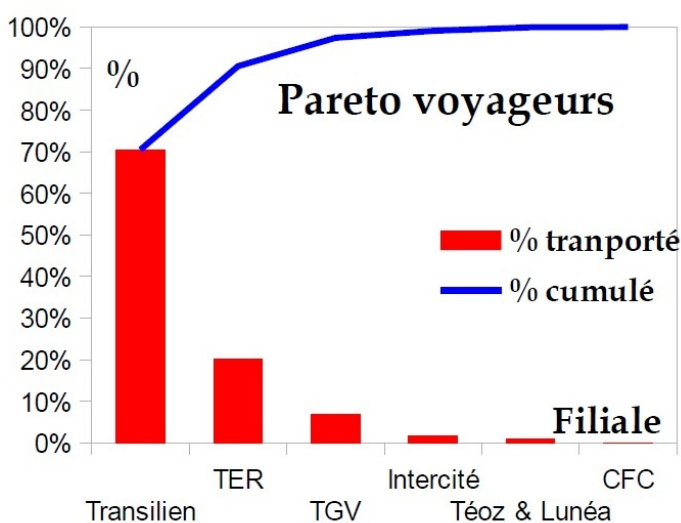


Figure 1: Pareto des transports ferroviaires

En 2020, si nous en croyons l'autorité de régulation des transports, nous sommes toujours

autour de 8 % pour les TGV sur LGV ou sur voies classiques, et 23 % pour les trains du quotidien que sont les TER de compétence souvent régionale.

La région Nouvelle Aquitaine a pris en charge les TER. Or, un rapport de la Cour Régionale des Comptes (CRdC) de 2019 est très clair sur le sujet <sup>3</sup>. L'organisation globale et la gestion de la structure est très en dessous de ce que nous sommes en droit d'attendre. Certes, l'ensemble des problèmes n'est pas forcément issu de la gestion de la région, qui a pris en main un système dégradé par l'assèchement des flux financiers liés à la construction des LGV. Nous pourrions remarquer que ce développement des LGV au-delà de leurs pertinences est aussi et surtout une demande des politiques locaux. Mais, il n'en demeure pas moins que la tâche de remise en état des TER est immense et nécessite des sommes colossales. Le président de la région dans sa réponse à la CRdC le reconnaît volontiers <sup>4</sup>. Il reconnaît qu'en Nouvelle Aquitaine 76 % des voies sont vétustes, et seulement 24 % sont en bon ou très bon état. En 2019, la CRdC annonçait un coût de 1 143 M€ dont 625 M€ à faire d'urgence dans les 5 ans à venir sur 725 km de voies. A cette somme, il convient d'ajouter le renouvellement du matériel, la modernisation et l'entretien des gares et des haltes. L'ensemble pourrait se monter à plus de 3,2Md€ toujours selon la CRdC. En fait, l'utilisateur ne paye que 14 % du coût du billet TER.

## Le coût pharaonique du projet

Lors de la réalisation de la LGV Tours/Bordeaux, les collectivités du sud de Bordeaux ont été appelées à financer pour partie le projet de 7,1 Md€. Nous avons remarqué que les collectivités du Sud payaient au nombre d'habitants proportionnellement plus que celles qui allaient voir passer les TAGV.

La détermination de la participation de chaque collectivité se faisait au travers d'un coefficient. Par exemple à l'agglomération de Poitiers on a attribué un coef de 0,17, celle de Dax : 0,13. Le montant de la redevance était calculé en multipliant le coût total estimé de la LGV par ce coefficient. Mais un paramètre important semblait être négligé celui du nombre d'habitants, plus simplement dit le nombre d'assujettis à l'impôt concernés par la répartition de la redevance.

Deux collectivités n'ont jamais payé, car elles avaient refusé de signer le protocole de 2009 : La région Poitou Charente de Ségolène Royal et les Landes d'Henri Emmanuelli

La somme des redevances des trois types de collectivité (région+ Département + Agglomération) divisé par le nombre de contribuables définit la redevance de chacun. Nous obtenons cette chose étonnante : Lorsqu'un habitant de Poitiers donne 1, un Dacquois donne 2,3 et un Bayonnais 3. Plus tu es loin de Paris plus tu payes.

**Le coût de construction des lignes nouvelles Bordeaux/Toulouse, Bordeaux/Dax, et des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse (AFSB et AFNT) est aujourd'hui estimé à 14,3 milliards d'euros.**

Aujourd'hui les collectivités du Nord de la Nouvelle Aquitaine ne sont pas appelées à financer le sud. Pourtant, elles appartiennent maintenant à cette région. Une vue étrange de la solidarité régionale.

---

<sup>3</sup> <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/region-nouvelle-aquitaine-bordeaux-gironde-1>

<sup>4</sup> [https://www.ccomptes.fr/system/files/2019-10/NAR2019-055-R--ponse\\_0.pdf](https://www.ccomptes.fr/system/files/2019-10/NAR2019-055-R--ponse_0.pdf)

Rappelons que le coût/km de la LGV Tours/Bordeaux était de 22 millions d'euros du kilomètre et c'était il y a moins de 10 ans !. Pour le GPSO, 358 Km de voies pour un total de 14,3Md €, cela donne le Km à 40M€, soit environ :

- 4 Ehpad de 90 lits au km
- 2 collèges au Km
- Un peu moins d'un lycée au Km

Et nous ne parlons que de coûts estimés. Qu'en sera t il des coûts réels à terminaison ? Il convient donc d'être sûr de l'utilité de cet investissement.

## Un Financement délirant

Le document du Conseil Régional indique un financement réparti comme suit :

- 40 % pour l'État,
- 40 % pour les **collectivités territoriales**,
- 20 % de **subventions attendues de l'Europe**.

Le Président du Conseil Régional soutient mordicus que le GPSO serait un axe stratégique national et européen. Dès lors, pourquoi l'État, représentant l'ensemble de la nation ne finance t-il pas l'ensemble de ce projet avec l'Europe ?

- Jusqu'à présent, l'Europe à toujours indiqué qu'elles ne financeraient éventuellement qu'à condition qu'il s'agisse de liaisons transfrontalières. La Métropole de Toulouse se serait-elle déplacée subitement à la frontière avec l'Espagne ?

Tout est cependant possible, puisque dans le document du Conseil Régional, avec la mise en service des LGV du GPSO, nous pouvons voir la France se rétrécir, Bordeaux se retrouve à Tours et Pau se retrouve à Bordeaux !

- A ce jour, l'État à « promis » 4,1 milliards d'euros, pour Bordeaux Toulouse et les aménagements. Mais y aurait il un rapport avec des promesses d'avant élections présidentielles qui n'engagent que ceux qui les écoutent ?

**Coût et répartition du financement. En milliards d'euros -Tableau 4- :**

Tronçon	Nvelle Aquitaine 45 % des 40 %	Occitanie 55 % des 40 %	État 40 %	Europe 20 %	Coût estimé du GPSO
Bordeaux Toulouse et aménagements : phase 1 <b>prévue en 2027</b>	1,1Mds €	2,6 Mds €	4,1 Mds €	?	10,3 Mds €
Bordeaux Dax : phase 2 <b>prévue après 2030</b>	1,5 Mds	0,5 Mds €	?	?	4 Mds €
Total	2,6 Mds €	3,1 Mds €			14,3 Mds €

Tableau 4: Répartition du financement proposée

L'État ne s'est engagé aujourd'hui que sur Bordeaux Toulouse...

D'ailleurs, quelques collectivités ont déjà annoncé qu'elles ne financeraient pas. Il y a donc des femmes et des hommes politiques qui ont compris qu'une affirmation péremptoire n'est pas une démonstration, ni une sureté.

Cette seule remarque devrait éviter de détailler la mise en place des financements et leurs sources. Toutefois, comme l'absurdité semble présente à tous les étages, nous allons creuser un peu.

## Ponction fiscale directe

Le président de la région indique l'instauration de deux taxes spécifiques pour financer en partie le GPSO. Il s'agit de la TSE et de la TSB. Il indique que le but est d'alléger le poids des contributions des collectivités locales (800M€ selon certaines sources). Il est bon

de rappeler que le financement d'infrastructures de transport ferroviaire n'entre pas dans le champ de compétences de ces collectivités.

Concernant la TSE (Taxe Spéciale d'Équipement) <sup>5</sup>, elle est due par toute personne assujettie à la taxe foncière (bâti et non bâti), à la taxe d'habitation et un grand nombre y est toujours astreint via la taxe télévisuelle, ou la CFE (Cotisation Foncière des Entreprises). Elle est due dans le périmètre géographique de L'EPL (Établissement Public Local) qu'elle finance. Elle se calcule simplement sur les mêmes bases et protocole que les taxes foncières, et autre CFE.

Concernant la TSB (Taxe Spéciale de bureau) <sup>6</sup>, nous avons à faire à un cas spécial. Actuellement, elle n'est payable que dans 8 départements de la région parisienne. Nous allons donc avoir un nouveau pas en avant de la fiscalité joyeuse. Comme son nom ne l'indique pas, elle taxe sous condition de surface minimum l'ensemble des bureaux, stockages, entrepôts, locaux commerciaux ou professionnels, ateliers, zones de stationnement, et même les salles d'attentes de médecins, d'architectes ou d'avocats peuvent y être assujettis. Rassurez vous, les locaux des pompes funèbres sont exonérés.

Comme nous le voyons, ce n'est pas la collectivité locale qui paye beaucoup, ce sont les habitants situés dans la zone de l'EPL, ce sont en fait les mêmes poches. Nous verrons bien si l'EPL recouvre l'ensemble des départements de Gironde, Landes, Lot et Garonne, Pyrénées Atlantiques... A vot' bon cœur m'sieurs dames.

Et pourtant, ces citoyens contraints de payer les rêves absurdes de politiques coincés dans les trente glorieuses, ont montré leur forte opposition à ce GPI2. Pendant le débat public, où les affirmations des porteurs de projet ont été démontées avec facilité, expliquant une large opposition du public. Pendant l'Enquête publique, où 2 sur 3 avis des commissaires enquêteurs furent négatifs (seule la sortie de Bordeaux fut validée). Sur la partie LGV pure de l'enquête publique, le collège des commissaires enquêteurs indiqua l'énorme majorité du rejet des participants et la grande qualité de leurs avis. En face une minorité d'avis favorables, et notèrent ils, souvent sous forme de simple copie de tracts issus de structures institutionnelles. Sur 5502 remarques reçues lors de l'enquête publique, seulement 363 soit 7 % étaient favorables. Aucune catégorie (élus, associations, syndicats, industriels et commerçant) ne souhaitait majoritairement le GPSO.

La LGV n'est ni démocratique ni solidaire.

Monsieur Rousset semble avoir une tendance à cacher une vérité gênante en n'en agitant que l'ombre rassurante.

In fine, que ce soit par des financements de collectivités territoriales ou par la fiscalité directe via l'augmentation de la taxe foncière, les habitants, et les entreprises du sud de la Région vont être rackettés pour financer la LGV BORDEAUX TOULOUSE !

Et ce sera peut être pire pour Bordeaux Dax. Car cette LGV encore plus inutile ne sera peut être financée que par les Landais, les Basques et les Béarnais. A l'image de ce qui s'est passé pour Tours/Bordeaux et qui pourrait se passer pour Bordeaux Toulouse. Dans ce cas, elle ne verrait jamais le jour. L'assiette des financeurs se réduisant à chaque fois !

Mont de Marsan, le 02 novembre 2021

---

<sup>5</sup> <https://www.impots.gouv.fr/portail/www2/precis/millesime/2017-2/precis-2017-chapter-14.7.1.html?version=20170701>

<sup>6</sup> <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F20668>