

**17 novembre 2014**

(Cliquez la page pour agrandir)



**Contribution n° 1**

**Enquête Publique GPSO**

(Grand Projet du Sud-Ouest)

**LGV Bordeaux-Toulouse**

**20 raisons d'abandonner ce projet**

Novembre 2014

## 1 – Un projet dont la décision est contraire à l'article 1 du Grenelle de l'Environnement

LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement (1) :

« Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. »

**Aucune étude sérieuse de la part de RFF n'a été réalisée.**

## 2 – Un projet dont l'enquête publique est contraire à l'article du Code de l'Environnement

Article L 121-12 du code de l'environnement :

« En ce qui concerne les projets relevant de l'article L. 121-8, l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et **au plus tard dans le délai de cinq ans** qui suivent ces dates. Au-delà de ce délai, la Commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles. »

**Ce délai est dépassé depuis fin 2010.**

## 3 – Un projet dont on ne connaît pas les modalités de financement

Le montant et les engagements des différents partenaires publics ne sont pas connus alors que l'enquête publique est en cours, **ce qui est particulièrement préjudiciable pour déterminer l'utilité publique d'un projet.**

## 4 – Un projet contraire aux conclusions des Assises du Ferroviaire et aux priorités du gouvernement

« **Donner une priorité absolue à l'entretien et à la rénovation du réseau** et poursuivre l'effort sans précédent entrepris par le Gouvernement sur le réseau ferré national. »

Jean Marc Ayrault, premier ministre :

« L'urgence n'est pas de lancer de nouveaux projets pharaoniques ou déficitaires, mais d'agir sur la mobilité quotidienne des Français. »

## 5 – Un projet dont le principe de financement mis en avant depuis 2005 est remis en cause par la Loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire

JORF n° 0179 du 5 août 2014 page 12930  
texte n° 3

### **LOI n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire (1)**

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,  
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

## Article 6

« Art. L. 2111-10-1. -Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants :

« 1° Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10 ;

« 2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement.

« En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

« En l'absence de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

« Les règles de financement et les ratios mentionnés au premier alinéa et au 2° visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.

« Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées. »

## 6 – Un projet dont la justice doit se prononcer sur deux recours auprès du Tribunal administratif de Paris remettant en cause la légalité de l'enquête publique

### ➤ Recours contre l'approbation ministérielle du 30 mars 2012

#### Pourquoi un recours ?

- La personne ayant signé l'approbation ministérielle du 30 mars 2012, M. BURSEAU Directeur général des infrastructures de transports, n'avait pas selon notre avocat l'habilitation pour signer une telle approbation.
- Article L121-12 du Code de l'environnement (délai de 5 ans pour enquête d'utilité publique) : Modifications substantielles de droit et de fait entre le débat public 2005 et l'approbation ministérielle

### ➤ Requête contre la décision du 5/12/2012 de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP)

« Considérant que la hausse du coût estimé ne constitue pas à elle seule et en l'espèce une modification de nature à justifier un nouveau débat. »

#### Article unique :

Il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. »

La CNDP a fait une erreur d'appréciation en ne tenant pas compte des modifications de droit et de fait depuis 2005 cité dans notre recours.

La décision du tribunal administratif de Paris doit-être connue avant la fin de l'enquête publique.

## 7 – Un projet non financé par l'Europe

Règlement (UE) n°1316/2013 du Parlement Européen et du conseil du 11/12/2013, établissant le MIE  
Journal Officiel de l'Union Européenne du 20/12/2013 - Page L 348/162

Ci-dessous la réponse du Parlement Européen

Bonjour Monsieur,

**Effectivement, si vous regardez la page L348/162 de ce règlement, le tronçon Bordeaux-Toulouse est uniquement éligible pour un financement des études concernant la grande vitesse.**

Bien à vous,  
Christina Ratcliff

**European Parliament**  
DG Internal Policies  
Secretariat of the Committee on Transport and Tourism  
ATR 01K017 - Tel: (02 28) 31254  
[christina.ratcliff@europarl.europa.eu](mailto:christina.ratcliff@europarl.europa.eu)

La réalisation de ce projet n'est donc pas financée par l'Europe.

## 8 -- Un projet inutile

Le gain de temps est dérisoire (20 minutes entre Paris et Toulouse) et les voies actuelles sont loin d'être saturées. La modernisation du réseau ferroviaire actuel, sans création de nouvelle ligne à grande vitesse, répondrait parfaitement aux besoins. Cela est confirmé par l'étude indépendante du Cabinet CLARACO.

C'est exactement ce que préconise le Ministère de l'Écologie dans le Schéma National des Infrastructures de Transport :

« Optimiser le système de transport existant pour limiter la construction de nouvelles infrastructures. »

## 9 – Un projet basé sur un débat public biaisé

Lors du débat public de 2005, RFF a fourni des chiffres faux et des prévisions "fantaisistes" qui ont totalement faussé la vision des décideurs.

- ❖ **Motivations de RFF pour envisager la construction d'une LGV** (source : Dossier du maître d'ouvrage RFF - Débat public de 2005)
  - « La ligne actuelle entre Bordeaux et Toulouse supporte un **trafic important**. »
  - « La **capacité de la ligne** à supporter cette croissance attendue sera **de plus en plus limitée**. »

4

- « Pour relever le défi [...] de la nécessaire reconquête de parts de marché par le fret ferroviaire, RFF a envisagé la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. »
- « Ce projet serait un investissement intéressant pour la collectivité. »
- « Ce constat a conduit RFF à envisager la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. »
- ❖ Six ans après, en mai 2011, que nous apprend le rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ?
  - « Les débats publics organisés en 2005 pour la LGV Bordeaux-Toulouse et en 2006 pour le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne n'ont pas permis à RFF d'apporter des réponses jugées convaincantes par l'ensemble des acteurs locaux. »
  - « La plupart de ces données n'étaient pas encore disponibles lors des études préalables aux débats publics. »
  - « Il en va tout autrement pour la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse qui ne vise pas à résoudre des problèmes de capacité sur cet axe mais à permettre principalement un report modal de l'avion vers le fer pour la desserte de Toulouse. »
  - « Par ailleurs, le contexte socio-économique de ces projets a changé depuis les débats publics de 2005/2006 et il était nécessaire d'élaborer de nouvelles prévisions de trafic en retenant des hypothèses prenant en compte l'évolution de la conjoncture économique depuis 2007. »

Le Conseil Général du Lot-et-Garonne a estimé que RFF leur a menti en 2005 sur la saturation de la ligne actuelle, sous-estimé le coût et que, dans ces conditions, la décision de la majorité des Conseillers généraux aurait été tout autre.

### 10 – Un projet basé sur de fausses estimations de trafic

Les chiffres annoncés pour justifier la ligne sont falsifiés.

#### Exemple de la gare d'Agen :

Source : Desserte de l'agglomération d'Agen : Synthèse RFF Mission GPSO mars 2010, page 7/16 :

##### « 4.2.2 Potentiel de trafic estimé

Les résultats des études de trafic du débat public ont été précisés de manière à essayer de différencier les options.

Les potentiels de trafic estimés sont les suivants :

	Trafic total de la gare (Grandes Lignes)
Agen 1 – Gare actuelle	2 480 000
Agen 2A - Estillac	2 500 000
Agen 2B – Sainte-Colombe	2 470 000
Agen 3 - Layrac	2 500 000

2010 :  
2,5 millions de voyageurs

Les résultats des simulations réalisées montrent que les options de desserte envisagées ne se différencient pas par une différence notable des estimations du trafic prévisionnel.

Ces nombres de voyageurs sont largement surestimés et incompatibles avec le nombre envisagé de trains et d'arrêts journaliers.

Par exemple, aujourd'hui, le même nombre de voyageurs montent et descendent du TGV à Agen et à Valence TGV dans la Drôme (en moyenne 93 à Valence et 91 à Agen). Le nombre annuel de voyageurs à Valence est de 2 115 000 avec 62 arrêts/jour et est actuellement de 400 000 à Agen avec 12 arrêts/jour.

**Comment RFF peut-il prétendre une fréquentation de 2 500 000 voyageurs/an à Agen avec 25 arrêts/jour (12 TGV + 11 Intercités + 2 arrêts TGV supplémentaires prévus par GPSO) ?**

Les prévisions de RFF sont systématiquement surévaluées depuis 25 ans, au point d'être jugées par la Cour des Comptes comme « fragiles, coûteuses et peu cohérentes ».

### 11 – Un projet ruineux

LGV Bordeaux-Toulouse : près de 8 milliards d'euros

Les collectivités territoriales n'ont pas les moyens de financer un tel projet.

À titre d'exemple, le président du Conseil Général du Lot-et-Garonne, Pierre CAMANI, nous confirmait que la participation du département au financement du GPSO doublerait sa dette.

De nouvelles taxes pour financer ce projet seraient insoutenables pour les contribuables.

### 12 – Un projet non rentable

« Avec une **valeur actualisée nette (VAN)** évaluée à ce stade à **1,5 milliard d'euros**, le GPSO est un projet utile pour la collectivité. »

Source : dossier de présentation RFF – étape 2 du GPSO – janvier 2012

**Cette affirmation de RFF en janvier 2012 est en contradiction avec les éléments figurant dans le dossier analysé par l'Autorité Environnementale du 22 janvier 2014 :**

« Ensemble du programme GPSO : la valeur actualisée nette (VAN, indicateur traduisant en 1ère analyse la rentabilité socioéconomique du projet, par différence entre tous les coûts, monétaires ou évalués à partir de valeurs tutélaires, et tous les bénéfices, actualisés à l'année de la mise en service) est **annoncée à 400 M€, ce qui traduit une rentabilité tout juste atteinte, pour un programme de 13 milliards.** »

La Cour des Comptes en 2008 met en garde l'État sur la rentabilité des LGV :

« Le lancement de nombreux projets dont la rentabilité socioéconomique est insuffisante est d'autant plus inquiétant que les bilans *a posteriori* des lignes à grande vitesse mettent en évidence une rentabilité en général bien plus faible qu'espérée initialement en raison d'une sous-estimation des coûts et une surestimation du trafic assez systématiques. Les projets inscrits dans les contrats entre l'État et les régions ne font pas l'objet d'études préalables suffisantes et s'avèrent souvent eux aussi plus coûteux et moins rentables que prévus. »

### 13 – Un projet qui accélère la dette du ferroviaire en France

La dette de l'établissement public (RFF) atteint 33,7 milliards d'euros fin 2013, contre 31,5 milliards fin 2012, « du fait de la forte accélération de ses investissements, sensiblement supérieurs à son autofinancement », explique RFF. **La dette de l'ensemble du système ferroviaire s'élève aujourd'hui à 44 milliards d'euros.** Elle devrait augmenter jusqu'en 2020, date à laquelle les quatre chantiers LGV actuellement en cours seront terminés, puis se stabiliser si aucun projet de LGV n'est lancé.

**Le GPSO participerait à augmenter cette dette.**

Rapport de J.-L. BIANCO sur la réforme ferroviaire (avril 2013) :

« Par conséquent, en termes d'investissements, une priorité absolue doit être donnée sur la durée du plan décennal de retour à l'équilibre et de stabilisation de la dette, à la rénovation du réseau existant pour améliorer la qualité du service, en premier lieu pour les trains de la vie quotidienne qui concernent 90 % des voyageurs. »

## 14 – Un projet qui est une erreur économique

En 2010, la Cour des Comptes, compte tenu de la situation financière du pays, préconise de « faire mieux avec moins ». La régénération des lignes existantes répond à cet objectif : « mieux » car elle permet le développement à la fois de la grande vitesse pour les TGV, des TER et du fret « avec moins » car son coût n'est pas comparable en termes financier, environnemental ou humain à celui de la création de nouvelles lignes.

## 15 – Un projet qui ne créera pas d'activités ni d'emplois

Voir le rapport de Marie DELAPLACE, Professeur à l'Université de Paris-Est Marne la Vallée en collaboration avec l'IFSTTAR (Institut Français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) :

« Sauf exception, il n'y a aucune corrélation entre la LGV et le dynamisme des territoires. »

**En conclusion :**

La croyance très répandue selon laquelle la création d'une LGV favorise l'implantation d'entreprises dans les territoires concernés tend à être remise en cause par nombre d'experts.

En effet, on observe d'une part que l'implantation durable des entreprises est rarement le seul fait de la présence de la LGV. Un ensemble de facteurs combinés intervient dans la décision de l'implantation (accessibilité au reste de l'agglomération, existence préalable du tissu économique dynamique...). D'autre part, certaines expériences d'implantation de TGV ont connu un relatif désintérêt de la part des investisseurs et entrepreneurs

## 16 – Un projet non écologique

- La perte de **3000 hectares** de terre agricole et de forêt pour Bordeaux-Toulouse
- **4830** au total avec Bordeaux Dax
- **6300** hectares jusqu'à Hendaye  
**Soit une perte de 15 hectares au km**
  
- 417 acquisitions de bâtis sur le tronçon Bordeaux-Toulouse
- 41 millions de m<sup>3</sup> de matériaux de remblai, 11 seulement réutilisables, 30 millions de m<sup>3</sup> devront donc être acheminés sur le chantier.
- 5,192 millions de rotations de camions de 10,4 m<sup>3</sup> étalées sur 10 ans.
- Soit au moins 2 360 rotations de camions par jour ouvré pendant 10 ans.



## Bilan carbone

- Dans sa fiche thématique Bilan carbone de février 2011, RFF prévoyait ce qui suit :  
« **En 7 ans d'exploitation**, les émissions de Gaz à Effet de Serre générées par la construction et l'exploitation du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest seront compensées. »
- L'analyse de l'Autorité Environnementale du 22 janvier 2014 du projet GPSO est la suivante :  
« **Les émissions de gaz à effet de serre liées au chantier sont évaluées à environ 2,5 Mt eq CO2, qui sont comparées à 250 000 t 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.** »

L'Autorité Environnementale conteste donc fortement les prévisions de RFF.

## LGV = atteintes à l'environnement humain :

- Chantier gigantesque (plus de 1000 hectares agricoles détruits en Lot-et-Garonne et au total plus de 3000 hectares entre Bordeaux et Toulouse).
- Dégradation du cadre de vie et du paysage, perte de qualité de vie (loisirs - chasse)
- Suppression de chemins et de passages.
- Bruit
- Dépréciation du patrimoine bâti
- Expropriations

## LGV = atteintes à l'environnement naturel :

- Destruction de l'habitat (faune et flore)
- Cloisonnement et fragmentation des milieux
- Carrières (gravières)
- Écoulement des eaux (perturbations)
- Lignes électriques
- Sous-stations d'alimentation électrique

## 17 – Un projet qui fait exploser les tarifs des billets de train

Rapport de la Chambre Régionale des Comptes d'Alsace du 10 avril 2012, page 1/30 :

« L'examen des tarifs pratiqués entre 2007 et 2011 révèle que les tarifs pratiqués pour la LGV-Est sont supérieurs de 36 % à 54 % à ceux pratiqués avant la mise en service de la grande vitesse. »

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) :

« L'expérience prouve qu'à l'ouverture d'une ligne à grande vitesse (LGV) le billet renchérit d'environ 30 % sur le tronçon considéré. C'est une moyenne sur le réseau qui s'est encore vérifiée sur le TGV Est Paris-Strasbourg. »

François Jeannin, délégué régional de la FNAUT pour la Franche-Comté, confirme que l'ouverture de la nouvelle branche Rhin-Rhône, l'an passé, a fait s'envoler les tarifs :

« Sur un Besançon-Lyon, le prix du billet TGV est le double de celui pratiqué sur la ligne classique. »

### 18 – Un projet dont l'intérêt général reste à prouver

- D'un côté, un projet pharaonique, ruineux, incohérent et dévastateur, pour satisfaire moins de 10 % des utilisateurs de la SNCF
- De l'autre, une ligne actuelle non saturée (rapport du CGEDD de mai 2011), une dégradation de cette ligne par manque de moyens pour l'entretenir et 90 % des utilisateurs dont leurs problèmes ne seront pas réglés.

L'intérêt général reste donc la modernisation de la ligne actuelle.

### 19 – Un projet qui se détourne des nouvelles orientations du ferroviaire en France

#### **Guillaume PEPY, président de la SNCF :**

« Est-ce que nous ne devrions pas inventer un modèle intermédiaire entre le TGV et le train classique, un train roulant entre 220 et 250 kilomètres à l'heure, qui serait moins cher ? [...] Je suis favorable à une réflexion, sans préjugé ». (Mars 2013)

#### **Rapport J.-L. BIANCO sur la réforme ferroviaire (avril 2013)**

« Sur certaines liaisons d'équilibre du territoire, il faut développer une nouvelle offre de transport, s'articulant autour de trains circulant à 200 km/h, utilisant le plus souvent possible les voies existantes et offrant un niveau de service de très bonne qualité. »

### 20 – Modernisation de la ligne existante : une solution techniquement prouvée

Voir la contribution n° 2 de TGV en Albret.