

2 décembre 2014 -

Motion de l'Association de Sauvegarde des Landes et Coteaux de Gascogne(ASLCG) dans le cadre de l'enquête d'utilité publique relative à la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse (GPSO)

Présentation

L'Association de Sauvegarde des Landes et Coteaux de Gascogne a été créée le 22 Décembre 2009 pour :

- Sauvegarder et défendre l'environnement naturel, culturel et économique des communes des Coteaux et Landes de Gascogne

- S'opposer à l'implantation de la ligne LGV GPSO sur ce territoire et à toute autre implantation nuisible à ce patrimoine.

- Informer les habitants de toute initiative pouvant porter atteinte à la qualité de la vie dans le pays des Coteaux et Landes de Gascogne.

- Mener toute action susceptible de défendre les intérêts individuels et collectifs de ses membres.

- Solliciter tout concours judiciaire et mener toute action en justice nécessaire à la réalisation de ses buts.

- S'associer à tout groupement menant les mêmes actions sur d'autres territoires de France ou d'Europe.

Depuis cette date, l'ASLCG a organisé de nombreuses réunions d'information auprès des habitants des 27 communes de la communauté, regroupé 600 adhérents, participé à de nombreuses manifestations, interpellé les élus de toutes les collectivités (communes, conseil général du Lot et Garonne, Conseil Régional d'Aquitaine et de Midi Pyrénées, ministère, conseil d'Etat). Elle s'est regroupée avec 15 autres Associations du département dans le cadre de la coordination 47, et d'autres départements dans le cadre de la coordination interdépartementale sur l'ensemble du projet GPSO. Elle a soutenu l'action de l'Association d'élus « Alternative LGV » qui a financé avec l'aide de nombreuses communes une étude alternative réalisée par le cabinet Claraco en 2011.

C'est au titre de cette expérience de plusieurs années, et de cette large représentativité, qu'elle présente cette motion et demande qu'il y soit répondu point par point.

Une position de citoyens responsables □ contre le projet de LGV et pour le projet de modernisation des voies existantes

L'Association refuse délibérément un positionnement de défense unilatéral des intérêts locaux qui ne prendrait pas en considération l'intérêt général, et qui est souvent stigmatisé sous le sigle des NIMBY[1]. Nous avons donc examiné ce projet essentiellement du point de vue de l'intérêt public et nous regrettons que cette enquête ne se réalise que dans les communes « impactées », ce qui en réduit la portée. Elle invite à considérer toutes les réponses comme des oppositions liées à des intérêts particuliers, alors que ce projet ferroviaire concerne tous les citoyens français tant pour son utilisation que pour son financement et devrait à ce titre être présenté dans toutes les communes de France.

Au terme de ces 5 années d'études et de rencontres, nous concluons que ce projet est inutile pour les usagers, dévastateur pour l'environnement, non rentable pour les sociétés SNCF/RFF, défavorable au développement économique de notre département, ruineux pour les fonds publics de notre pays et pour les utilisateurs potentiels.

A ce titre nous émettons un avis défavorable à la création de la ligne LGV Bordeaux-Toulouse.

Mais notre avis n'est pas seulement négatif, nous avons étudié une solution alternative qui permet de réduire le temps de trajet entre Bordeaux et Toulouse de manière significative, en

desservant chaque gare centre ville, en améliorant et sécurisant le service pour 92% des usagers qui utilisent des trajets de proximité, et pour un coût 3 à 4 fois moindre.

A ce titre, nous demandons de confirmer et réaliser avant 2020 le projet de modernisation de la voie existante entre Bordeaux et Toulouse en prenant pour appui l'étude du cabinet Claraco ci-jointe.

Le texte qui suit détaille ces critiques et ces propositions.

Ce projet est inutile pour les usagers

Il ne s'agit pas de relier au réseau une zone économiquement enclavée. Il ne faut pas oublier en effet que le TGV passe déjà entre Bordeaux et Toulouse sur les lignes existantes, ainsi que les TER et les trains intercitys.

Les TGV ne concernent que 6 à 8% d'usagers en moyenne selon les départements, (et 3% pour notre département), pour lesquels existent déjà des solutions de déplacement, alors que 92% des usagers utilisent les lignes existantes qui ont besoin d'être réhabilitées et sécurisées comme en témoignent les nombreux accidents survenus ces dernières années sur l'ensemble du réseau ferroviaire.

Le projet ne fera gagner que quelques minutes aux usagers, surtout lorsqu'on tient compte du fait qu'ils devront se déplacer vers une gare décentrée pour « attraper » le train circulant sur la ligne à grande vitesse. De plus, sur une distance de 255 km, avec arrêts à Montauban, Agen et Bordeaux, la vitesse de 320 km/h serait atteinte uniquement sur 124 km (49% du parcours), soit une moyenne inférieure à 200 km/h lors des trajets avec arrêt à Agen, Montauban et Toulouse. Le temps annoncé ne pourra donc être approché que si le TGV ne s'arrête pas entre Toulouse et Paris.

Le report modal est un argument important présenté fréquemment par la société RFF : les clients utilisant l'avion entre Toulouse et Paris devaient se reporter sur le train. Or le report modal ne se réalise qu'entre 1H30 et 3H de trajet et toutes les études prouvent que le trajet Toulouse Paris se situera plutôt autour de 3H10 si le trajet est direct, et 3H35 avec arrêts selon les propres estimations de RFF mais probablement davantage avec le passage par Bordeaux

(Rapport de la Cour des Comptes p.87). Il ne pourra donc s'approcher de l'objectif fixé à trois heures que s'il ne s'arrête dans aucune gare, contrairement aux promesses faites à toutes les collectivités territoriales intermédiaires comme Agen ou Montauban. Par contre, on se demande toujours pourquoi les toulousains n'ont pas choisi de rejoindre Paris en modernisant la ligne existante Paris, Orléans, Limoges, Toulouse (POLT), le plus court chemin d'un point à un autre étant la ligne droite, ce qui leur permettrait de rejoindre Paris au plus vite en désenclavant de nombreuses villes du centre de la France.

Il faut ajouter que le prix du billet augmentera fortement, afin de prendre en compte les investissements réalisés, ce qui risque de décourager les usagers potentiels et de les reporter vers les vols low-costs déjà concurrentiels.

Quant à l'argument selon lequel il drainerait ensuite toute la méditerranée depuis Nice ou Barcelone, il suffit d'examiner le réseau ferroviaire pour comprendre que, là aussi, le chemin le plus court passe par le sillon rhodanien et non par Bordeaux.

En conséquence, le raccordement de Toulouse à Bordeaux par une LGV est inutile.

Le report de la grande vitesse sur une ligne nouvelle est inutile

Le premier projet était prévu sur les voies existantes ou dans le même faisceau, voie naturelle entre Bordeaux et Toulouse depuis des siècles associant le principe de la ligne droite et le respect des accidents de terrain. Or le faisceau retenu présente un détour important donc une augmentation du temps de parcours contraire à ces principes de base pour tout déplacement.

Les arguments de RFF pour justifier ce déplacement du faisceau ne nous ont pas paru crédibles, puisqu'ils s'appuient sur des prévisions de trafic surestimées sur les lignes nouvelles, et des analyses de saturation des lignes existantes elles aussi surestimées :

- Le rapport de la cour des comptes considère que les prévisions de trafics qui justifiaient la nécessité de construire une ligne à grande vitesse sont largement surestimées. En fait, selon les experts de la CGI, le double effet de sous-estimation des coûts et de surestimation des fréquentations permet de justifier une rentabilité introuvable (cf rapport des experts pièce B

page 104 et suivantes et rapport de la cour des comptes).

- Toutes les études alternatives réalisées par des cabinets indépendants indiquent que les voies existantes ne sont pas saturées et peuvent à la fois supporter un accroissement important du trafic voyageur et la cohabitation de trains à grande vitesse et de trains à vitesse plus réduite pour les usagers de trafic régional, largement majoritaires.

Les documents de RFF prouvent que la ligne actuelle a un taux d'occupation de moins de 60 % et permet d'absorber le trafic surestimé dans le projet GPSO. Cette capacité peut être augmentée en passant au système BAL entre Langon et Montauban en lieu et place du BARP et dans un deuxième temps en adoptant le système ERTMS. (Voir étude Claraco jointe)

Ainsi, la LGV ne peut se justifier par un manque de capacité de l'infrastructure existante.

Ce projet est dévastateur pour notre environnement

Contrairement aux affirmations de RFF et aux directives du Grenelle de l'environnement, de nombreuses études en France et à l'étranger constatent le faible effet de la grande vitesse sur le gain en émission de gaz à effet de serre. (Rapport de la cour des comptes. Octobre 2014. P 41)

Au-delà de 160 km/h la consommation électrique des trains croît proportionnellement au carré de la vitesse. Les LGV nécessitent donc une alimentation électrique surdimensionnée et nous voudrions savoir comment sont prévus ces apports supplémentaires d'énergie, et à partir de quelle source (nucléaire, gaz ?).

Cette réalisation dénaturerait 4830 hectares de bois, de champs, de terres agricoles et viticoles auxquels il faut ajouter l'impact supplémentaire lié aux travaux, gravières, lignes HT,... ceci alors que l'on déplore l'artificialisation de l'équivalent de la surface d'un département moyen

tous les 7 ans en France. Le département 47 essentiellement agricole, sylvicole ou agroalimentaire va perdre de nombreuses exploitations, ce qui appauvrira la région et en diminuera la valeur touristique ainsi que le circuit court de notre alimentation. La ligne n'épargnerait ni les zones humides ni les espaces protégés (ZNIEF, Natura 2000) ni les nappes d'eau et les sources qui alimentent la CUB (communauté urbaine de Bordeaux) en eau potable.

Enfin elle traverserait des zones de forêt de pins hautement inflammables et représenterait un risque d'incendies supplémentaires insuffisamment pris en compte.

Ce projet est défavorable au développement économique de notre département et de notre région

Les récents travaux de la commission Quinet indiquent qu'il n'existe pas à l'heure actuelle de résultats suffisamment probants pour conclure que les investissements en infrastructure ont un impact positif sur la croissance. Les travaux des universitaires mettent en question le mythe des effets structurants des infrastructures de transport. Une étude universitaire réalisée en 2012 sur la croissance de l'emploi de 1400 unités urbaines de plus de 9000 habitants sur plusieurs années montre que le fait qu'elles sont desservies ou non par une LGV ne change rien (Rapport Marie Delaplace. Université de Reims). Si elles étaient dynamiques elles le restent, et inversement. Les « gares à betteraves » du Nord de la France sont restées au centre d'un désert agricole.

Par contre, les LGV créent un effet de « tunnel » en favorisant les villes desservies aux dépens des zones intermédiaires non desservies. Non contentes de ne pas apporter de développement significatif, elles renforcent encore la concentration dans les métropoles et l'appauvrissement des zones moins urbanisées. Le département du Lot et Garonne est essentiellement agricole et agroalimentaire avec quelques villes moyennes (Agen, Marmande et Villeneuve sur Lot) qui ne peuvent que pâtir d'un effet d'aspirateur vers Bordeaux ou Toulouse.

Notre Association lutte contre ce phénomène de métropolisation et considère que la politique d'aménagement du territoire doit au contraire tenter de la compenser en augmentant la fluidité et en répartissant le tissu économique entre les villes moyennes, la métropolisation, dans le monde entier, ayant fait la preuve de ses nombreuses nuisances environnementales, sociales et donc économiques à long terme.

Ce projet est ruineux pour l'Etat, les collectivités et les citoyens

Un coût non soutenable et opaque dans son calcul

Le coût de construction du projet GPSO sur le tronçon Bordeaux Toulouse est estimé par RFF à 2,9 Md€ en 2005, 4,9 Md€ en 2008, 5,7 Md€ en 2011 (mais seulement pour 224 kms, ce qui amènerait son coût à 7,2Md€ avec la longueur de la ligne dans le projet actuel). Le calcul corrigé par le cabinet CERCL l'estimait déjà à 7,2 Md€ en 2011. Les réévaluations réalisées depuis de part et d'autre ne font qu'augmenter ce chiffre. Il est d'ailleurs vraisemblable que ce coût soit porté à 8 ou 9 milliards compte tenu des ouvrages non encore chiffrés ou non encore prévus (centre de maintenance, centres de stockage, déviation de

Layrac et nombreux impondérables sur les zones traversées en Lot et Garonne et en Tarn et Garonne).

Mais il convient aussi de rajouter le coût de réhabilitation des lignes actuelles qui sont dans un état lamentable et la suppression des 139 passages à niveau existants.

Le coût d'exploitation est lui aussi largement sous estimé dans la plupart des cas. Il dépasse jusqu'à 5,7 fois la prévision sur la ligne LGV Atlantique. (Rapport de la cour des comptes p.94)

Un cofinancement qui n'est pas assuré

Chaque année le système ferroviaire est subventionné à hauteur d'environ 12,6 Md€ par les finances publiques, moitié par l'Etat et moitié par les collectivités territoriales. Les apports de l'Etat en matière d'investissement dans les infrastructures terrestres de transport sont portées budgétairement par l'agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF). Or, actuellement les recettes de l'AFITF ne permettent même pas d'assurer le financement au fil de l'eau des charges existantes. Elle n'a donc aucune marge de manœuvre pour des projets nouveaux.(Rapport de la cour des comptes page 105)

Quant aux collectivités territoriales, sur les 58 sollicitées dans le protocole d'intention seules 32 ont finalement signé la convention de financement pour le projet Tours Bordeaux, et certaines l'ont assortie d'une condition de raccordement qui fait que des engagements sont déjà pris auprès du conseil régional de Midi Pyrénées pour la réalisation de la ligne Bordeaux Toulouse alors que l'enquête d'utilité publique n'est pas réalisée, ce qui constitue un déni de démocratie. Il serait étrange que la commission « mobilité 21 » ait « repêché » la ligne Bordeaux Toulouse à

seule fin de ne pas perdre la participation du conseil Régional de Midi Pyrénées au financement de la ligne Tours Bordeaux, ce qui serait couvrir une dépense par la promesse d'une autre, plus importante, processus typique de fuite en avant.

Le projet de cofinancement par des fonds européens un moment évoqué n'est pas réalisable puisque cette ligne n'est pas transfrontalière sauf pour le dernier tronçon de Bordeaux à Captieux si la ligne Bordeaux Espagne est réalisée, ce qui reste aléatoire.

Un projet non rentable, donc un fonctionnement qui ne pourra pas rembourser les investissements réalisés

Les prévisions d'augmentation du trafic qui seraient sensées financer ces investissements en rentabilisant la ligne ont été surestimées. Sur l'ensemble des lignes TGV elles sont fréquemment non réalisées avec un trafic inférieur de 24% aux prévisions, comme l'affirme la cour des comptes dans son rapport page 95.

La SNCF, principal client du réseau ferré, résiste de plus en plus à l'augmentation des péages, autre solution de financement, induite par de nouveaux investissements. La SNCF reportera en effet le prix des péages sur le prix du billet or le « sentiment de cherté » ressenti par les clients commence à s'exprimer fortement et risque de provoquer un report sur d'autres modes de transport. Le rythme de hausse des péages va donc se ralentir et ne pourra constituer une source de recette permettant de couvrir une augmentation des investissements.

En conséquence, le constat de l'incapacité de RFF à poursuivre la construction de LGV à la rentabilité incertaine ou faible par accroissement de sa dette est assez largement partagé, et confirmé par la commission « mobilité 21 » et le rapport de la cour des comptes.

Un report sur les impôts et sur le prix du billet payé par les citoyens

Les collectivités ne peuvent financer un effort supplémentaire qu'en augmentant les impôts ou en réduisant les dépenses de leur principal budget, les activités et les infrastructures sociales : crèches, écoles, maisons de retraite,...

La SNCF ne peut supporter les péages qu'en augmentant le prix des billets.

Dans tous les cas, ce sont bien les citoyens qui vont supporter le poids de ce projet déraisonnable.

Comment peut-on accepter qu'une enquête d'utilité publique ne comprenne aucune étude de financement au moment où la France souffre d'un endettement chronique et dangereux pour son indépendance ?

Comment les citoyens peuvent-ils se prononcer sur un projet dont les coûts sont incertains et sousestimés ?

Comment des élus responsables de l'intérêt général peuvent-ils tenir aussi peu compte de cette dimension du projet ?

Des élus de plus en plus nombreux expriment leur scepticisme sur ce projet

De nombreuses communes ont financé l'étude indépendante réalisée par le cabinet Claraco à la demande de l'association d'élus « Alternative LGV » en 2011.

Mr Camani, président du conseil général du Lot et Garonne, dans le courrier qu'il adressait à la coordination 47 le 6 Septembre 2013 affirme que « le conseil général de Lot et Garonne a officiellement annoncé qu'il ne pourrait pas participer au financement du projet de ligne LGV Bordeaux Toulouse ».

Monsieur Savary, député de Gironde et rapporteur du ferroviaire auprès du gouvernement, appelle la classe politique à se replier sur des programmes moins ambitieux que le TGV pour rallier l'Espagne et Toulouse.

Et puisqu'il semble que c'est le risque de retrait des collectivités territoriales de Midi-Pyrénées dans le financement de la ligne Tours-Bordeaux qui a conduit l'État à « repêcher » la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, et nullement sa rentabilité attendue, plusieurs réponses de bon sens nous viennent à l'esprit pour lesquelles nous souhaiterions l'avis du président de la commission d'enquête :

- il est moins cher de rembourser au conseil régional de Midi Pyrénées leur contribution que de financer en plus la ligne LGV Bordeaux Toulouse.

- Ils ont déjà été payés de leur contribution par un gain de 1H sur le tronçon Bordeaux Paris.

- Ils ne gagneront qu'une poignée de minutes supplémentaires pour un coût du billet largement majoré.

- Enfin ils devraient appliquer le théorème selon lequel le plus court chemin d'un point à un autre est la ligne droite, ce qui les conduirait à envisager la modernisation de la ligne POLT.

En conclusion, nous sommes surpris que la somme de ces arguments, le nombre d'études concordantes qui les appuient, la mobilisation d'un nombre croissant d'élus, le refus de participation lui aussi croissant des collectivités territoriales, ne suffisent pas à faire abandonner ce projet et nous nous demandons sur quels accords ou arguments inconnus il peut encore tenir.

Mais cela ne conclut que la première partie, négative, de notre exposé.

En effet, en tant que citoyens, nous nous sommes préoccupés de rechercher une solution à la fois porteuse d'avenir, plus proche de la justice sociale et à un moindre coût, pour améliorer le réseau ferroviaire dans l'intérêt du plus grand nombre au lieu de le laisser se délabrer et remplacer par le bus ou le covoiturage qui signent un abandon du service public au profit de modes de transports moins réguliers et moins fiables.

Un projet alternatif : la modernisation de la voie existante

Nous proposons un projet alternatif : la modernisation de la voie existante entre Bordeaux et Toulouse. Il a été réalisé par le cabinet CLARACO à la demande d'une association d'élus « Alternative LGV » et financé par de nombreuses communes.

Il permet de réaliser plusieurs objectifs :

Un projet qui modernise et sécurise le service public ferroviaire pour le plus grand nombre d'usagers entre Bordeaux et Toulouse

Ce projet offre aux usagers :

- un gain de temps substantiel par une accélération de tous les trains et jusqu'à 200 km/h pour les TGV. En ce qui concerne la chronométrie des temps bruts, la comparaison des performances entre la modernisation de la ligne actuelle et la construction d'une LGV entre Bordeaux et Toulouse donne un écart de seulement 6 minutes.

- La suppression de plus de 100 passages à niveau et la clôture de l'infrastructure qui en font un outil sécurisé

- une desserte de toutes les villes intermédiaires en centre ville alors que la ligne LGV impose l'installation de gares excentrées que l'utilisateur doit rejoindre, perdant ainsi en transport supplémentaire le temps gagné en vitesse sur la ligne

L'infrastructure actuelle peut s'adapter aux capacités surévaluées par les études GPSO sans atteindre la saturation en l'état des perspectives connues et confirmées de l'évolution des marchés. Ceci est précisé par l'étude EGIS de 2005 au niveau technique et confirmé par l'étude Massoni au niveau des volumes.

Un projet qui respecte l'environnement

Ce projet est économe en foncier puisqu'il reprend la ligne existante et ne réalise que deux shunts : Port Sainte Marie et Moissac (sans destruction de maisons).

Cette vision du projet n'hypothèque pas les répartitions énergétiques actuelles et n'en capterait qu'un quota complémentaire raisonnable alors que GPSO fera appel à de l'énergie fossile. En effet, seul le tiers de la puissance est nécessaire pour accélérer les trains sur une plage n'excédant pas 220 km/h alors que la consommation énergétique augmente au-delà de façon exponentielle.

Un projet qui présente un coût abordable pour les collectivités et les citoyens

Le coût de réalisation est évalué en 2011 à 2,8 Md€ avec les deux shunts, à comparer avec le coût de la LGV évalué la même année à 7,2 Md€ pour une différence de performance de 6 minutes.

Il faudra tenir compte aussi du fait que la réalisation de la ligne LGV n'exonèrera pas RFF de réhabiliter les voies existantes, ce que fait ce second projet. Il faudrait donc comparer le projet GPSO + réhabilitation des voies existantes au projet de modernisation présenté ici, ce qui vient encore réduire le coût comparatif de ce projet alternatif.

Un projet analysé par la société RFF de façon partielle

Nous avons eu connaissance récemment d'une analyse de cette étude alternative publiée par RFF et qui semble être réalisée totalement à charge.

Nous nous permettons quelques commentaires sur cette « contre étude » :

- les coûts du projet GPSO sont minimisés
- les coûts de l'alternative sur voie existante sont majorés, notamment en adoptant un tracé complexifié, et en augmentant la vitesse de 200 à 220 à l'heure ce qui augmente les contraintes et les coûts sur la ligne

- la suppression des passages à niveau sur la ligne classique est présentée comme une charge facultative alors qu'elle devrait être considérée comme une obligation, ne serait-ce que pour assurer la sécurité des citoyens

- Elle ne fait pas référence à la consommation électrique comparée des deux projets

- l'estimation du temps moyen serait en fait de 3H42 et non de 3H07 ce qui est très supérieur au seuil à partir duquel le TGV peut concurrencer l'avion

En conclusion, un vrai débat doit donc se relancer en demandant en particulier de préciser s'il est responsable d'engager les contribuables :

1. Soit sur une enveloppe bloquée de 2.8 Milliards (évaluation 2011) qui pourra en tout état de cause être tenue par restriction des options envisagées et qui permet de financer un projet utile et sécurisé aux 92% d'usagers qui utilisent les trajets de proximité

2. Soit sur une enveloppe de plus de 7 Milliards évaluation 2011 (8 à 13 milliards aujourd'hui selon le périmètre du projet) qui n'est pas encore verrouillée sur ce niveau et ne permet de financer qu'une ligne nouvelle utilisée par 8% des usagers.

Un mur de silence et de mépris

Mais ces questions et propositions ne sont pas nouvelles. Elles n'ont fait que s'affiner depuis 2009 pour notre Association, et 2005 pour nos prédécesseurs. Et pourtant, nous nous heurtons à un mur de silence voir de mépris. L'étude ci-jointe n'a été reprise par aucune instance. De l'avis même de la cour des comptes, le projet avance par annonces successives qui tiennent lieu de décision de principe et par multiples « petits pas » qui ancrent le projet sans concertation. Des engagements déjà pris entre collectivités obligent la commission mobilité 21 à

« repêcher » le projet de LGV Bordeaux Toulouse en dépit de toutes les études et en déni de toute démocratie. Un certain nombre de nos concitoyens sont même persuadés que les jeux sont faits et que cette enquête ne sert à rien.

Nous avons pourtant décidé de croire une fois de plus que la démocratie n'est pas un vain mot. C'est pourquoi nous attendons avec impatience de savoir comment notre contribution sera prise en compte.

Pièce jointe : Analyse comparative de options de modernisation des dessertes ferroviaires sur le tronçon Bordeaux Toulouse. Cabinet d'étude Claraco. 5 Décembre 2011.

Fait à Saint Martin de Curton le 1^{er} Décembre 2014

Le président de l'Association ASLCG

Les membres présents du Conseil d'administration

[1] **NIMBY** ou **Nimby** est l'acronyme de l'expression « **Not In My BackYard** », qui signifie « **pas dans mon arrière-cour**

». Le terme est utilisé péjorativement pour décrire soit l'opposition par des résidents à un projet local d'intérêt général dont ils considèrent qu'ils subiront des nuisances, soit les résidents eux-mêmes.