



## **Courrier à la Commission de mobilité 21**

A MONSIEUR PHILIPPE DURON  
DEPUTE-MAIRE DE CAEN  
PRESIDENT DE LA COMMISSION MOBILITE 21  
ASSEMBLEE NATIONALE  
126 RUE DE L'UNIVERSITE  
75355 PARIS 07 SP

### **Notes Liminaires**

Les amis de la Terre des Landes travaillent sur le projet GPSO <sup>1</sup> depuis le débat public de 2006 sur la branche Bordeaux Espagne. Au début, nous maîtrisions peu cette thématique, et nous étions plutôt favorables aux LGV en général. Avec l'amélioration de notre expertise, nous pensons que l'ensemble des LGV projetées actuellement constituent ce que nous définissons comme des GPI<sub>2</sub>, des Grands Projets Inutiles et Imposés. Nous sommes signataires de la charte d'Hendaye <sup>2</sup> qui regroupe de nombreux opposants à ces infrastructures démesurées et inadaptées au monde nouveau émergent. Les Amis de la Terre des Landes sont cofondateurs de l'ACCRiL (Association de Coordination des Citoyens et Riverains Landais). Pour cette raison, notre documentation, ainsi que nos sources se trouvent sur le site de cette association <sup>3</sup> dédiée à ce combat. Ce document développera succinctement les points essentiels sur lesquels repose notre opposition au GPSO. Nous n'entrons pas dans les détails, mais nous citons nos sources, afin d'éviter un document fastidieux à lire.

### **Contribution aux grands objectifs**

Le GPSO ne correspond en aucun cas à une réponse à ce critère. L'existant modernisé, suffit largement en termes d'amélioration de la mobilité des personnes et du fret. Pourtant, lors des débats publics, il a été affirmé que les deux lignes seraient saturées :

- Pour Bordeaux/Toulouse, par l'accroissement des flux de voyageurs,
- Pour Bordeaux/Espagne ce serait " l'explosion exponentielle " du fret.

Nous constatons dans les deux cas l'échec des prévisions. Lors de son audition du 10/07/2012 par l'observatoire des trafics mis en place au Pays basque, le CETE <sup>4</sup>, confirme l'effondrement du fret. Nous avons du reste prévenu RFF lors du débat public de 2006 sur la branche Bordeaux/Espagne. En effet, nous avons eu connaissance des travaux engagés par les constructeurs automobiles pour délocaliser une grande partie des entreprises de construction automobiles espagnoles vers les Pays de l'Est. A cette époque, l'Espagne était le troisième constructeur européen, le trafic lié à l'automobile représentait près de 40 % du fret sur l'axe. Depuis 2006, le trafic fret global baisse entre la péninsule et le reste de l'Europe, avec un rééquilibrage maintenant terminé entre Biriatou, et le Pertus. RFF avait promis une autoroute ferroviaire sur les lignes actuelles. Elle devait débiter en 2007 avec 6 navettes A/R par jour pour arriver à 20 A/R Jour en 2013.

---

<sup>1</sup> GPSO Grand Projet du Sud Ouest comprend deux nouvelles LGV entre Bordeaux et Toulouse et Bordeaux et l'Espagne.

<sup>2</sup> La Charte d'Hendaye : [http://accril.fr/spip/IMG/pdf/charte\\_d\\_Hendaye.pdf](http://accril.fr/spip/IMG/pdf/charte_d_Hendaye.pdf)

<sup>3</sup> ACCRiL : <http://accril.fr/spip/>

<sup>4</sup> CETE : <http://accril.fr/spip/spip.php?article4>

Tout est reporté au-delà de 2014 <sup>5</sup>. Or, nous connaissons maintenant le manque total d'intérêt d'une autoroute ferroviaire par l'exemple de sa sœur jumelle (Perpignan/Luxembourg), fustigée par la Cour des Comptes <sup>6</sup>. Celle-ci est incapable de dépasser 6 A/R par jour et est toujours déficitaire. Elle ne représente qu'une goutte d'eau dans le transfert modal. Seul le transport combiné des containers peut représenter une voie acceptable, mais on ferme les sites de Mouguerre et d'Hendaye sur le GPSO.

Pour les voyageurs il en est de même. De mauvaises solutions sont avancées pour résoudre de faux problèmes. Les écarts entre les données de RFF et les études indépendantes de CLARACO sur la branche Bordeaux/Toulouse sont édifiantes.

Il existe trois études indépendantes sur le GPSO <sup>7</sup>. La première l'étude SMA Prog-Trans a été réalisée sur la branche Bordeaux/Espagne à la demande de la commission du débat public. La deuxième, l'étude CITEC, a été financée par les élus Basques sur Bayonne/Hendaye. La troisième a été réalisée par le cabinet CLARACO, elle porte sur la branche Bordeaux/Toulouse. Ces études nous éclairent sur l'intérêt de l'amélioration de l'existant, et le trafic probable en passagers, et du fret dans les 20 ans. Toutes sont unanimes, l'existant modernisé suffit jusqu'en 2050. RFF annonce construire des LGV qui dureront 3 siècles, alors qu'elle ferme les anciennes lignes locales qui ont moins d'un siècle, et ont toutes été construites sur le même modèle de pensée.

Le GPSO n'est pas un outil pertinent pour contribuer aux objectifs de mobilité.

## Performance écologique

Comme toujours dans ces GPI2, l'écologie, l'environnement sont mis en avant. C'est à la mode. Mais le contenu n'est jamais en phase avec les promesses. Les deux nouvelles lignes stériliseront plus de 4 000 hectares de pinèdes, ou de terres agricoles pour l'essentiel. Plus de 155 sites à forts enjeux écologiques seront touchés dont 12 sites Natura 2000 <sup>8</sup>. Alors que la première ligne entre Bordeaux et Dax passait par les lignes de partage des eaux, avant de longer la vallée de l'Adour, les nouvelles lignes couperont l'ensemble des cours d'eaux, dans une région de sables, de tourbières, de zones humides, extrêmement fragiles <sup>9</sup>. Le passage sur les Marais d'Orx dans le sud des landes est emblématique de ces destructions. Dans la partie forestière, l'humidité hivernale conduit RFF à proposer le passage de la voie sur un talus de 2,5 m minimum, créant ainsi deux longues digues discontinues perpendiculaires aux écoulements des eaux. Plus au sud, à l'arrivée sur les coteaux de l'Agenais, ce ne sont que des traversées de coteaux et viaducs ou tunnels. Il en est de même sur la ligne de l'Espagne dès le franchissement des barthes de l'Adour, zones humides s'il en est. La traversée du pays Basque est une continuité de tunnels, tranchées couvertes ou non, et viaducs. Le dernier, lors de la traversée de la Bidassoa (fleuve frontière), présente la particularité de donner sur un tunnel dont le projet n'existe plus. Les Espagnols ayant décidé de ne plus construire les 28 ou 30 km qui joindraient la ligne nouvelle française à l'Y Basque. La transition de la frontière française à St Sébastien en Espagne se fera par la ligne classique équipée d'un troisième rail.

Le calcul de l'impact carbone a été fait, RFF a simplement oublié, entre autre, qu'une centrale thermique devait être créée à Captieux pour alimenter les deux branches du

---

<sup>5</sup> [2 DPBE Trafic fret corridor atlantique: http://accril.fr/spip/spip.php?article172](http://accril.fr/spip/spip.php?article172)

<sup>6</sup> [Cour des Comptes : www.ccomptes.fr/content/download/.../Autoroutes\\_ferroviaires.pdf](http://www.ccomptes.fr/content/download/.../Autoroutes_ferroviaires.pdf)

<sup>7</sup> [Etudes contradictoires : http://accril.fr/spip/spip.php?article4](http://accril.fr/spip/spip.php?article4)

<sup>8</sup> Estimation RFF

<sup>9</sup> [Rapport Fed chasse Landes : http://accril.fr/spip/IMG/pdf/Federation\\_Chasseurs\\_des\\_Landes.pdf](http://accril.fr/spip/IMG/pdf/Federation_Chasseurs_des_Landes.pdf)

GPSO entre le Sud de Bordeaux et le Lot et Garonne et les Landes. De même, la nature de l'énergie primaire alimentant les trains est occultée. Or nous savons que la SNCF achète du "courant charbon" à bas coût. La contribution à la transition écologique par les LGV n'existe pas comparées aux voies classiques. Il est intéressant de constater également qu'un tronç commun pour ces deux lignes avait pour but de réduire les coûts. Mais ce tronç commun rallonge la ligne vers l'Espagne de 70 km, et celle vers Toulouse d'environ 40 km. Ceci annule l'effet de vitesse. Par exemple la ligne actuelle, en cours de modernisation et prévue pour une vitesse de 220 km/h, permettra le même temps de parcours entre Bordeaux et Dax, et à 4 minutes près entre Bordeaux et Bayonne Ceci pour une consommation électrique doublée ou triplée suivant les configurations.

Le GPSO n'est pas un outil pertinent pour la performance écologique

## Performance sociétale.

Les LGV sont censées être génératrices de développement et de désenclavement . A entendre nos grands politiques locaux, leur ville est toujours enclavée, la LGV est une nécessité absolue pour atteindre enfin le Graal du développement qui permettra à sa ville de rattraper son retard. L'étude Paris Dauphine <sup>10</sup>, de 2010, trop méconnue, avait pour objectif de classer les 100 plus grandes villes de France par leur attractivité. Elle n'a rien à voir avec les LGV. Le critère de classement retenu est l'analyse des flux de populations. Si une ville se développe, et est dynamique, alors son flux est positif (plus d'entrants que de sortants). Si elle n'est pas dynamique, alors son flux est négatif. Cette étude regroupe les villes en 8 classes. De C1 à C4, nous trouvons des villes à flux de population positif (C1>C2...). De C5 à C8, celles dont les flux sont négatifs. La meilleure performance est en C1, en C4 le flux est juste positif, en C5 juste négatif une remédiation peu être tentée. Les villes en C8 sont les plus déshéritées, et nécessitent une forte attention de l'état.

		Excédent migratoire absolu	
		Elevé	Faible à modéré
Excédent migratoire relatif	Elevé	<b>C1</b> Ajaccio, Perpignan, <u>Toulouse</u> , <u>Bayonne</u> , Montpellier, Nice	<b>C2</b> Bastia, Arcachon, Sète, Fréjus, Agen, Thonon, Menton-Monaco, Albi, Alès, Annemasse, Bergerac, Nîmes
	Faible à modéré	<b>C3</b> <u>Pau</u> , <u>Avignon</u> , Toulon, <u>Bordeaux</u> , Marseille-Aix-en-Provence	<b>C4</b> Béziers, Montauban, Saint-Nazaire, Poitiers, Vichy, Brive, Villefranche-sur-Saône, Vannes, La Rochelle, Saint-Brieuc, Chambéry, Périgueux, Quimper, Limoges, Annecy, Niort, Tours

Figure 1: Classement des villes attractives selon l'étude Paris Dauphine

La lecture du classement révèle de nombreuses surprises. Toutes les villes du GPSO sont classées entre C1 et C3, elles sont donc attractives, et leur enclavement est un mythe. Pour les villes LGV, seule Avignon est bien classées.

Toutes les villes "LGV" sont dans les flux négatifs, Paris, Lyon, et surtout Lille classée C8 malgré la LGV, et le SRGV. Elle sont mélangées à d'autres villes non LGV. Le mauvais classement de Reims, ou du Mans ne peuvent constituer de preuves, ce sont des villes "LGV" tardives. Toutefois, les études de Marie DELAPLACE <sup>11</sup> semblent confirmer l'échec de l'effet LGV en termes de développement de ces villes. Son intervention vidéo

<sup>10</sup> Etude Paris Dauphine 2010 : <http://accril.fr/spip/spip.php?article4>

<sup>11</sup> Marie DELAPLACE : [http://www.univ-reims.fr/site/laboratoire-labellise/omi-organisations-marchandes-et-institutions-ea-2065/les-membres/gallery\\_files/site/1/1697/3184/5292/5356/29085.pdf](http://www.univ-reims.fr/site/laboratoire-labellise/omi-organisations-marchandes-et-institutions-ea-2065/les-membres/gallery_files/site/1/1697/3184/5292/5356/29085.pdf)

lors d'un débat public est particulièrement intéressante, par le contenu d'une part, mais surtout par les réactions au combien caricaturales de ses détracteurs <sup>12</sup>.

		Déficit migratoire absolu	
		Elevé	Faible à modéré
Déficit migratoire relatif	Faible à modéré	<p><b>C6</b></p> <p>Paris, Strasbourg, Orléans, Metz, Nancy, Grenoble, Dijon, Angers, Valenciennes</p>	<p><b>C5</b></p> <p>Nantes, Angoulême, Lyon, Montluçon, Lorient, Rennes, Valence, Cluses, Tarbes, Troyes, Clermont-Ferrand, Elbeuf, Arras, Colmar, Béthune, Bourges, Mulhouse, Compiègne, Thionville, Blois, Belfort, Roanne, Châteauroux</p>
	Elevé	<p><b>C8</b></p> <p>Le Mans, Rouen, Saint-Etienne, Douai-Lens, Lille, Amiens, Brest, Reims, Caen, Calais, Montbéliard, Le Havre, Maubeuge, Dunkerque</p>	<p><b>C7</b></p> <p>Creil, Laval, Besançon, Épinal, Saint-Chamond, Évreux, Chalon-sur-Saône, Chartres, Forbach, Boulogne-sur-Mer, Meaux, Saint-Quentin, Cherbourg, Charleville-Mézières</p>

Figure 2: Classement des villes non attractives selon l'étude Paris Dauphine

Si l'on en croit l'étude Paris Dauphine, c'est la position au Sud qui créait le dynamisme. L'enclavement, l'effet LGV ne sont que croyances religieuses, mythes, du moins pour nos villes du GPSO. La lecture de cette étude montre quels sont les facteurs discriminants. Nous ne les développerons pas ici, pour éviter d'alourdir le document.

Une remarque concernant les SRGV (Services Régionaux à grande Vitesse). RFF nous assure qu'une liaison SRGV sera développée sur le GPSO. En effet, comment justifier les gares de Captieux (1 400 habitants), de St Geours de Maremne (2 000 habitants). La seule région qui utilise un SRGV est le Nord Pas de Calais. Les villes desservies depuis Lille par les SRGV sont soulignées en vert sur la figure 2, elles font toutes plus de 100 000 habitants, et sont mal à très mal classées. Le SRGV promis n'est qu'un leurre pour faire participer les collectivités locales au projet. Il est totalement incompatible avec la structure socio-économique régionale <sup>13</sup>. Les LGV ne sont pas attractives pour les entreprises, elles ne permettent pas de corriger les inégalités de territoire.

Le GPSO n'est pas un outil pertinent pour la performance sociétale, et l'égalité des territoires.

## Performance socio-économique

Nous touchons ici à la partie du dossier la plus mal traitée. L'arrivée de la concurrence en 2019 aggravera les problèmes. Les liaisons LGV rentables n'équilibreront plus les non rentables.

Le financement du GPSO est une tarte à la crème. Nul ne sait actuellement plus de 7 ans après le premier débat public, comment va être financé ce GPI<sub>2</sub>, ni qui va financer. Le montant estimé est parti de 7 milliards d'€ lors du premier protocole de financement pour atteindre plus de 9,6 milliards en 2010 <sup>14</sup>. Selon les dernières informations issues d'une lettre <sup>15</sup> de RFF, le tronçon Bordeaux/Toulouse serait estimé à 7,8 milliards en 2011. Cela donnerait pour l'ensemble du GPSO environ 18 milliards d'€ aux conditions économiques de 2011. Ceci, sans compter le barreau de Pau, ni les réfections de voies de la branche Bordeaux/Toulouse, ou de la voie actuelle Bordeaux/Espagne.

<sup>12</sup> Vidéo : [http://www.dailymotion.com/video/xn1o72\\_intervention-de-marie-delaplace-universite-paris-est\\_news#.UQjePfiApr](http://www.dailymotion.com/video/xn1o72_intervention-de-marie-delaplace-universite-paris-est_news#.UQjePfiApr)

<sup>13</sup> Les SRGV : <http://accril.fr/spip/spip.php?article3>

<sup>14</sup> Les deux protocoles de financement du GPSO : <http://accril.fr/spip/spip.php?rubrique7>

<sup>15</sup> Lettre N° 57 de RFF : <http://accril.fr/spip/spip.php?article133>

Pour donner un exemple du manque de sérieux du dossier de RFF, nous allons développer les projets de gares annoncées. Nous savons qu'une nouvelle voie doit comporter une voie de déstassement au plus tous les 80 km. Il existe en France, **sur les 2 000 km de LGV, 9 gares ex-urbanisées non connectées** (sans liaison avec un réseau ferroviaire). Le **GPSO ferait environ 420 km. Il va être doté de 5 gares ex-urbanisées non connectées**. Il faut y ajouter les deux gares de centre ville en crochet de Dax (60 000 habitants) et de Bayonne (126 000 habitants), plus les 2 Gares de Bordeaux et de Toulouse de centre ville. Plusieurs études démontrent l'inintérêt des gares ex-urbanisées, et surtout des zones industrielles associées. Les navetteurs qui assurent les deux tiers des billets posent des problèmes de rentabilité à la SNCF (abonnement au tiers du prix du billet). La dysmétrie de la répartition de la richesse créée par les navetteurs génère des difficultés dans les hinterlands où habitent ces CSP+. Les études sont résumées dans un document que les Amis de la Terre ont produit sur la problématique particulière du GPSO<sup>16</sup>. Nous en avons extrait la figure 3. Sur fond magenta, la population desservie par la gare, sur fond blanc la distance entre les 5 gares ex-urbanisées du GPSO.



Figure 3: Les 5 gares ex-urbanisées du GPSO

D'après les études sur les 9 gares ex-urbanisées existantes, la distance minimum entre deux gares doit être de 100 à 200 km. Ces gares doivent avoir un potentiel moyen de 220 000 habitants dans un rayon de 40 km. Pour les SRGV la population doit être supérieure à 100 000 habitants et avoir des parcours d'au moins 1 heure. Sachant que la SNCF est très réticente envers ce genre de gare, nous voyons combien le dossier de RFF est peu sérieux. **RFF promet, la SNCF fera ce qu'elle estime bien pour elle**. Nous pensons que ces gares ex-urbanisées ne sont ni des gares SRGV, ni des gares TGV. L'effectif des populations est trop faible, les distances trop courtes. Nous sommes plutôt enclin à formuler l'hypothèse que ces gares ne sont que des voies d'évitement déguisées en gare pour inciter les politiques rêveurs à les financer en lieu et place de RFF.

Le GPSO n'est donc pas un outil pertinent pour la performance socio-économique.

## Conclusion générale

Le GPSO n'apparaît pertinent pour aucun des critères de classement de la commission mobilité 21 d'évaluation du SNIT. Dans le nouveau monde émergent, seul l'aménagement des voies existantes avec notamment une protection phonique des riverains permettra de répondre aux besoins des populations d'Aquitaine et de Midi Pyrénées.

Pour les Amis de la Terre des Landes :  
R.LEGROS

<sup>16</sup> Les gares ex-urbanisées du GPSO : <http://accril.fr/spip/spip.php?article3>