Mémorandum en réponse aux enquêtes d'utilité publiques (EUP) préalables à déclaration d'utilité publique (DUP).

A - Projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax

B - Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) avec suppression des passages à niveaux n°9, 10, 11, 12, 13 et 14 & mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Novembre 2014

Sommaire

1

Mémorandum en réponse aux enquêtes d'utilité publiques (EUP) préalables à déclaration d'utilité publique (DUP). *1*

A - Projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax **1**

B - Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) avec suppression des passages à niveaux n°9, 10, 11, 12, 13 et 14 & mise en compatibilité des documents d'urbanisme. **1**

Sommaire **2**

Synopsis **4**

Avertissement **6**

Préambule **7**

EUP- A - Première partie – *9*

Lignes nouvelles GPSO Bordeaux-Toulouse & Bordeaux-Dax *9*

A- I – Une atteinte environnementale irrémédiable **9**
- A - 1.1 Des espaces naturels fragiles 9
- A - 1.2 L'atteinte aux milieux agricoles et viticoles 16
- A - 1.3 Les territoires de chasse fragmentés 23
- A - 1.4 Sylviculture et risque d'incendie 24
- A - 1.5 La préservation des ressources en eau potable 25

A - II - Sur la technique et l'économie du GPSO **30**
- A - 2.1 Un tracé problématique et incohérent 30
- A - 2.2 Des prévisions erronées 33
- A - 2.3 Un financement ubuesque 40
  - A - 2.3.1 Retour sur les engagements passés 40
  - A - 2.3.2 Les PPP : une bombe financière à retardement ? 51
  - A - 2.3.3 L'investissement public et la dette 59
- A - 2.4 LGV : une rentabilité incertaine 65

A - III – Choix politiques et lobbies **81**
- A - 3.1 La genèse du GPSO, projet inutile 81
- A - 3.2 Des lobbies influents 85
- A - 3.3 Des avis divergents 90
  - A - 3.3.1 Les associations à l'origine du refus 90
  - A - 3.3.2 Elus et associations au coude à coude 92
  - A - 3.3.3 Les études indépendantes 104
  - A - 3.3.4 Les institutionnels critiques 106

A - IV – GPSO, un projet d'inutilité publique **115**
- A - 4.1 Un modèle technico socioéconomique sans fondement 115
- A - 4.2 TGV/LGV, le mauvais choix 120
- A - 4.3 La spirale de la métropolisation 124
- A - 4.4 La captation des budgets publics 127

A - 4.5 Les nuisances redoutées 128
A - 4.5.1 Le bruit et les vibrations 128
A - 4.5.2 Les gravières 139
A - 4.5.3 Les travaux de BTP/VRD 141
A – 4.5.4 Les ruptures de réseaux 144
A - 4.5.5 Une urbanisation perturbée 146
A - 4.5.6 Un bilan carbone incertain 147
A - 4.5.7 Des expropriations dramatiques-Un gel des transactions inadéquat 149
A - 4-6 Des promesses trompeuses 151

A - V – Législation et réglementation 153
A – 5.1 Démocratie – Droit du citoyen 153
A – 5.2 Socio économie 153
A - 5.3 Environnement 154
A – 5.4 Bruit 155
A – 5.5 Interopérabilité 156
A – 5.5 Enquêtes publiques 156
A – 5.6 Urbanisme 157

EUP - B – Deuxième partie Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) 158
B- 1 Environnement naturel 159
B- 2 Urbanisation 160
B- 3 Expropriations 166
B -4 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU) 167
B -5 Rentabilité socioéconomique des AFSB 167

VI- Conclusions générales 168
6.0 Remarques générales sur la procédure EUP 168
6.1 GPSO lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (EUP-A) 169
6.2 Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux –AFSB (EUP-B) 171

VII – ANNEXES 172
7.1 Annexe – Glossaire 173
7.2 Annexe - Mémorandum PLU 177

1-Introduction 180

2- Projet de modification du PLU de Saint Médard d'Eyrans 180
2-1 Modification en liaison avec l'aménagement de la ligne Bordeaux-Saint Médard d'Eyrans 180
2-1-1 Nos remarques et commentaires 184
2-1-2 Conclusions partielles 191
2-2 Modification en liaison avec la construction des LGV du GPSO 193
2-2-1 Nos remarques et commentaires 200
2.2.2 Conclusions partielles 203

3- Conclusions générales 203
7.3 Annexe - Courrier adressé par LGVEA au préfet d'Aquitaine et réponse du préfet 205
7.4 Annexe - Courrier adressé par LGVEA au Président de la Commission d'enquête 209
7.5 Annexe – Réponse du Président de la Commission d'Enquête 211
211
212
7.6 Annexe - Exigences de la Commune de Saint Médard d'Eyrans 213
7.7 Annexe – Contribution à l'EUP de Gilles SAVARY (député de la Gironde) 218
7.8 Annexe - Délibération de la Commune de Saint Médard d'Eyrans 226
7.9 Annexe – Délibération de la Communauté de Communes de Montesquieu 227
7.10 Annexe – Motion pour la prolongation de l'EUP par la Communauté de Communes du Sud-Gironde 239
7.11 Annexe – Courrier de la Commune de Saint Médard d'Eyrans adressé au Préfet et sa réponse 240
7.12 Annexe - Bibliographie 242

Synopsis

Ce mémorandum entend répondre au dossier d'enquête publique (EUP) présenté par RFF pour la préparation à une éventuelle Déclaration d'Utilité Publique (DUP) dans les deux domaines concernés :

- Lignes nouvelles (LGV) entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax
- Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) et leurs corollaires, suppression des PN n°9 à 14 & mise en compatibilités des PLU.

Il est émis sous l'égide commune de la municipalité de Saint Médard d' Eyrans (33650) et de l'Association « Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan » (L.G.V.E.A).

S'appuyant sur une expérience remontant aux débats publics organisés par la CNDP en 2005 et 2006 sur les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, nous développerons les commentaires et argumentaires qui nous conduisent à douter d'une réelle utilité publique de ces projets de LGV.

Nous consoliderons notre argumentaire par nombre de références issues du domaine associatif, politique, universitaire, institutionnel… relié au monde ferroviaire, économique, environnemental…

Nous démontrerons que les projets de RFF, loin d'être adoptés par une majorité de nos concitoyens, présentent des nuisances environnementales irrémédiables pour notre environnement futur et celui de nos enfants.

De même, nous montrerons qu'ils constituent un risque majeur pour notre endettement à terme du fait des coûts prévisionnels disproportionnés quant aux besoins majoritaires des usagers du ferroviaire au quotidien et à notre capacité publique dans leur financement.

Nous associerons dans chaque paragraphe nos observations aux données issues du dossier d'étude RFF déposé au titre de l'EUP.

Cela nous amènera dans certains cas, pour les thèmes parcourus, à poser des questions au maître d'ouvrage afin qu'il apporte des éclaircissements indispensables aux données techniques et économiques qui sous-tendent son dossier.

Nous déposerons finalement nos conclusions justifiant que les projets présentés à l'EUP ne peuvent se référer aux critères « d'utilité publique » et que des solutions alternatives existent alors qu'elles n'ont pas été explorées par RFF.

Titre : Mémorandum en réponse aux enquêtes d'utilité publiques (EUP) préalables à déclaration d'utilité publique (DUP) A- Projet de lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax B- Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux '(AFSB) avec suppression des passages à niveaux n°9 à 14 & mise en compatibilité des documents d'urbanisme	**Date de diffusion** : novembre 2014
Auteurs	**Municipalité de Saint Médard d'Eyrans** 9, avenue du 8 mai -33650 – St Médard d'Eyrans **Association Landes graves Viticulture Environnement en Arruan (LGVEA)** 2, avenue du 8 mai -33650 – St Médard d'Eyrans
Nb de pages : 252	**Version numérique associée** : oui (DVD)

Avertissement

Ce mémorandum constitue la réponse conjointe de la municipalité de Saint Médard d'Eyrans (33650) et de l'Association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan (LGVEA) aux enquêtes d'utilité publiques ouvertes par arrêtés préfectoraux et inter préfectoraux en date du 25 août 2014.
Il découle en particulier de la volonté partagée de la commune de Saint Médard d'Eyrans et de l'association LGVEA pour une défense des territoires communaux, et extra communaux compris dans le territoire de l'Arruan, face au projet démesuré du GPSO.

Remarque importante :
L'Etat et RFF ont décidé l'ouverture de deux enquêtes publiques distinctes, l'une pour les aménagements au sud de Bordeaux, l'autre pour les LGV du GPSO entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.
Considérant que ces deux projets sont très fortement imbriqués dans leur genèse et leurs conséquences nous avons souhaité y répondre par un mémorandum commun.
Toutefois, pour la clarté de l'argumentaire et la facilité de lecture du mémorandum par la commission d'enquête, nous scinderons nos conclusions en deux rubriques distinctes.
La première, sous la dénomination **EUP-A**, donnera nos remarques portant sur les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax objets de l'arrêté inter préfectoral, en date du 25 août 2014, relatif à l'ouverture **d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme** (cf. dossier RFF).

La seconde, sous la dénomination **EUP-B**, répondra au dossier d'enquête portant sur les aménagements au sud de Bordeaux (AFSB) objet de l'arrêté préfectoral de la Gironde en date du 25 août 2014 relatif à l'ouverture **d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, à la suppression des passages à niveaux n°9,10,11,12,13 et 14 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme** (cf. dossier RFF).
Quand nous ferons appel aux données en provenance du dossier EUP de RFF nous porterons la référence de celles-ci selon les pièces du dossier sous une forme simplifiée du type pièce/ volume/chapitre/page.
Exemple : PF-V3.2 p270 : les données proviennent de la Pièce F, du volume 3.2, de la page 270.
Enfin au-delà de nos observations portées dans les différents paragraphes nous compléterons ce mémorandum **par des questions** adressées à la Commission d'Enquête, et pour la plupart d'entre-elles, au maître d'ouvrage RFF. Elles seront mentionnées au fur et à mesure dans le texte sous la forme Q1, Q2, Q3…

Pour la Municipalité de Saint Médard d'Eyrans
Le Maire
Christian TAMARELLE

Pour L.G.V.E.A
Le Président
Jean-Robert THOMAS

Préambule

Le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) présenté par Réseau Ferré de France (RFF) représente un projet d'infrastructures ferroviaires complexe.
Ce dernier comporte plusieurs volets :
Une branche de ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux (33000) et Toulouse (31000)
Un aménagement de la ligne ferroviaire existante entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans (33650)
Une branche de ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Dax (40100)
Un aménagement de la ligne ferroviaire existante entre Saint-Jory (31790) et Toulouse.
Pour notre part nous nous attacherons à traiter prioritairement des problématiques attachées aux deux premiers volets tout en évoquant les données globales socioéconomiques du GPSO.
Le GPSO possède un site Internet ([A]) RFF dédié qui renferme une importante documentation (études techniques, cartes, documents administratifs...) dans laquelle nous puiserons pour commenter notre mémoire.
Pour illustration nous donnons ci-dessous une carte simplifiée du GPSO en Gironde (cf. fig. 1).
Depuis fin 2013, et après la parution du rapport de la Commission Mobilité 21, le GPSO devrait être élaboré en deux phases. La première ([B]) concernerait le fuseau commun de LGV au sud de Bordeaux (Bordeaux-Captieux) divergeant ensuite vers Toulouse d'une part et Dax d'autre part. Elle inclurait aussi les aménagements de voies existantes entre Bordeaux-Saint Médard d'Eyrans et Saint-Jory-Toulouse. RFF prévoit une mise en service de cette première phase en deux étapes : Toulouse en 2024, Dax en 2027.
La deuxième phase, décalée dans le temps (mise en service envisagée en 2032), et fonction des décisions découlant des conclusions de l'Observatoire des Trafics, devrait concerner le fuseau Dax-frontière espagnole.

[A] RFF. Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest – GPSO. Disponible sur http://www.gpso.fr/ (Consulté le 29 avril 2014).
[B] RFF. Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest – GPSO. Lettre d'information n°16, janvier 2014. Disponible sur http://www.gpso.fr/lettre_numero_16.pdf (Consulté le 29 avril 2014).

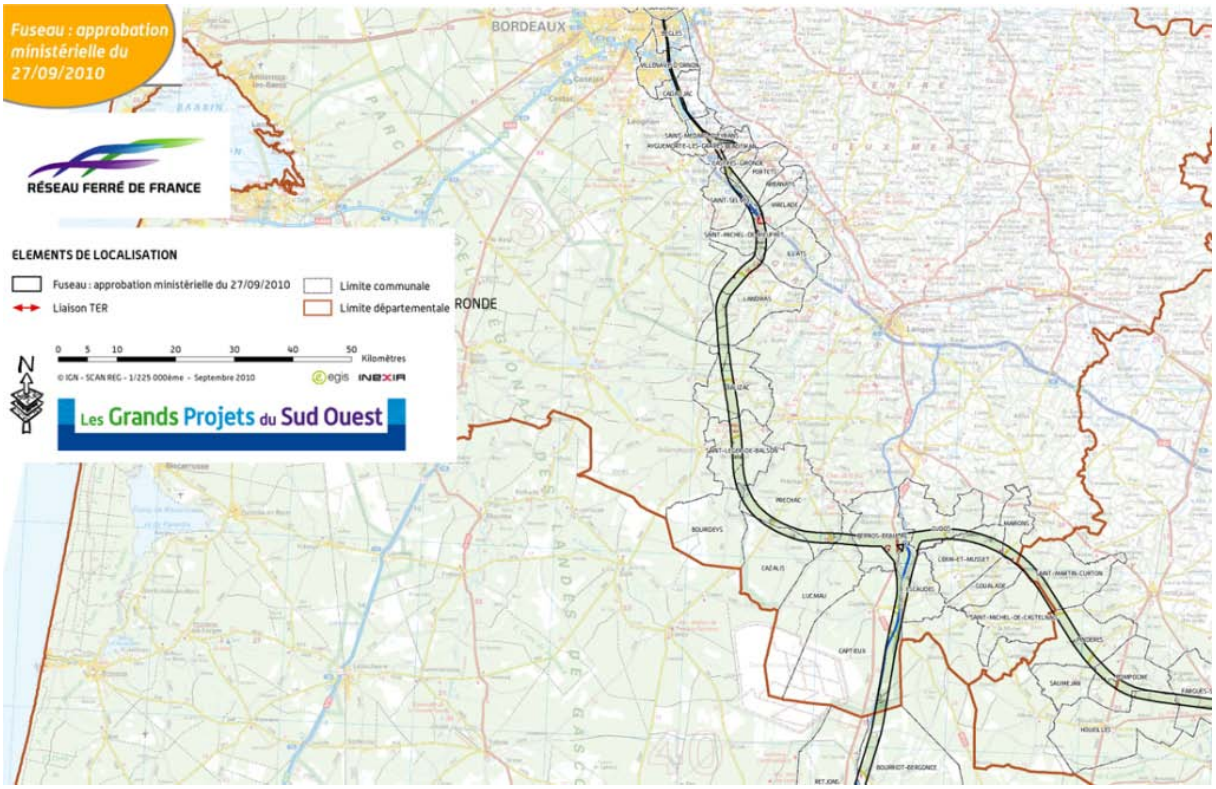


Figure 1 Fuseau GPSO en Gironde. Source http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-fuseau-de-passage-des-LGV.html

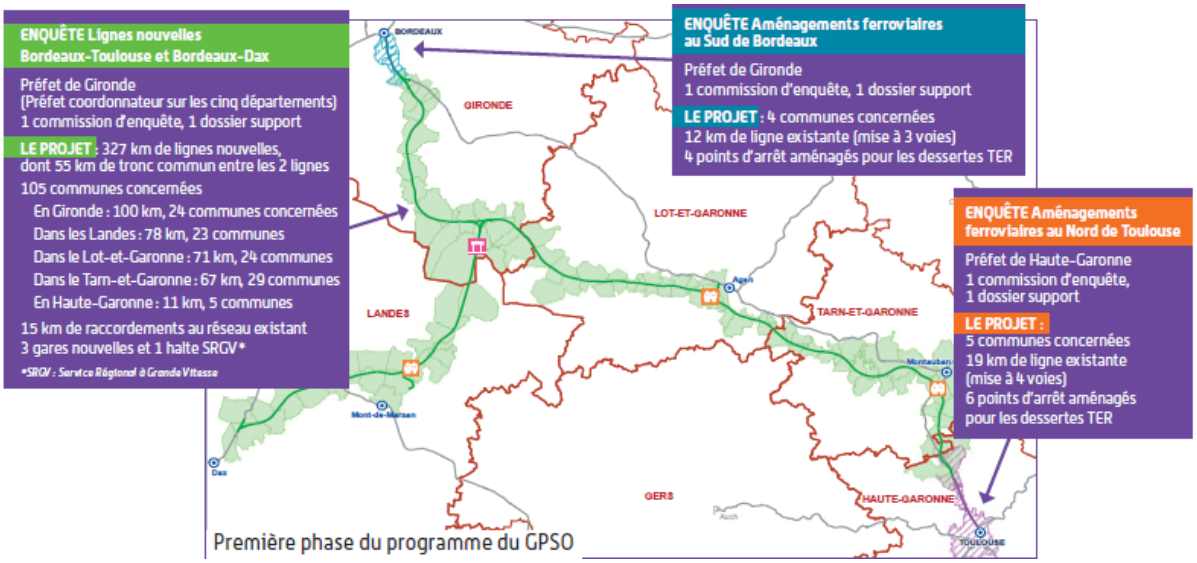


Figure 2 Mise en enquête publique première phase GPSO. Source http://www.gpso.fr/lettre_numero_16.pdf

Nous examinerons successivement les interactions prévisibles du projet GPSO selon trois axes transversaux principaux : l'environnement, l'économie et le social (ou sociétal).
Nous montrerons ainsi que le GPSO ne peut être qualifié « d'utilité publique ».

EUP- A - Première partie – Lignes nouvelles GPSO Bordeaux-Toulouse & Bordeaux-Dax

A- I – Une atteinte environnementale irrémédiable

Dans ce domaine il est certain que le GPSO aurait un impact majeur dans une région (l'Aquitaine en majorité, Midi-Pyrénées en partie) marquée par des espaces naturels encore préservés et des espaces agricoles, viticoles, sylvicoles… majeurs.
L'expérience des autres projets de LGV (SEA Tours-Bordeaux, LGV Est, LGV Rhin-Rhône…) donne en ce sens de nombreux exemples de la dégradation pérenne de l'environnement.
Rappelons brièvement que le GPSO prévoit l'accaparation globale d'environ 10 à 15 hectares d'espace par km de voie. Avec un linéaire global approchant plus de 400 km, c'est donc environ 6000 hectares au total qui seraient prélevés par cette infrastructure.

A - 1.1 Des espaces naturels fragiles

Les LGV du GPSO, et les aménagements de voies existantes au sud de Bordeaux, traversent de nombreux espaces naturels, protégés ou non, qui renferment des richesses floristiques et faunistiques incomparables.
Si la doctrine[1] officielle prescrit en la manière l'application de la séquence éviter, compenser, réduire, et si RFF a évoqué à plusieurs reprises cette doctrine, nous regrettons qu'il n'ait pas repris ces principes dès la phase amont du projet, notamment lors des débats publics de 2004-2005.
RFF en tant que maître d'ouvrage aurait dû alors appliquer les consignes décrites dans la doctrine citée plus haut, notamment la prise en compte de solutions alternatives comme le choix du fuseau ouest, l'aménagement des voies existantes… :

> « La phase amont doit permettre au maître d'ouvrage :
> • de justifier des raisons (techniques, réglementaires, …) pour lesquelles, eu égard aux impacts sur l'environnement et au regard des solutions alternatives qu'il a étudiées, le projet a été retenu. Pour les projets publics, cette justification comprend une démonstration de l'opportunité du projet lui-même au vu des objectifs poursuivis et des besoins identifiés ;
> • de choisir la localisation du projet permettant de ne pas porter atteinte aux enjeux environnementaux majeurs ;
> • de retenir les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable.
> Dans ce cadre, il convient donc d'inciter le porteur de projet à rechercher toute solution alternative au projet (quelle qu'en soit la nature) qui réponde au même besoin et qui minimise les impacts. Il appartient aux services de l'État d'apporter, à la demande du porteur de projet, les éléments dont ils disposent pour l'aider dans cette démarche.

> La comparaison des différents scénarios s'effectue au regard d'une analyse des enjeux environnementaux majeurs ».

Dans le cas de la première phase de l'EUP, le tracé retenu par RFF, tant pour la LGV que pour l'aménagement des voies existantes au sud de Bordeaux, impacte fortement des Zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF), des zones humides, des zones Natura 2000…

Au-delà, plus au sud, le GPSO impacte aussi le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne.

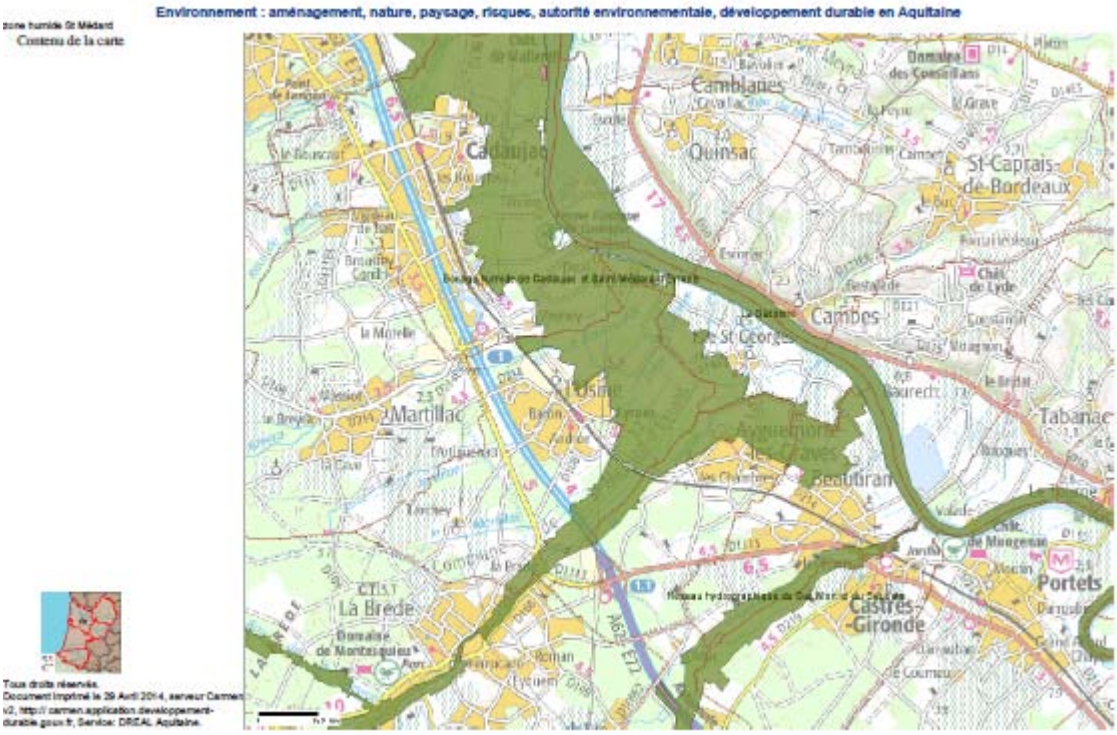


Figure 3 Bocage humide de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans- Natura 2000 FR7200688

La zone Natura 2000[C] « Bocage humide de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans » (FR7200688) constitue un élément fondamental de l'équilibre écologique et environnemental du territoire de l'Arruan fortement impacté par la LGV et les aménagements des voies existantes entre Saint Médard d'Eyrans et Bordeaux.

Son DOCOB[D] alerte sur le risque majeur et irréversible, faunistique et floristique, en cas d'implantation de la LGV :

> « Des projets tels que celui du LGV Bordeaux – Toulouse, s'ils devaient passer sur le bocage, ou même simplement en bordure du bocage (hors zone inondable), pourraient provoquer des dégâts irréversibles sur le site, soit par destruction directe d'habitats ou d'espèces, soit en accentuant la rupture des connexions biologiques déjà fortement réduites du fait la présence de la ligne de chemin de fer, de la route nationale et de l'autoroute ».

[C] Voir le formulaire standard de données de cette zone Natura 2000 (FR7200688) transmises à Commission Européenne. http://inpn.mnhn.fr/docs/natura2000/fsdpdf/FR7200688.pdf (Consulté le 10 mai 2014).

[D] Site Natura 2000 FR7200688, Bocage humide de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans. Documents d'objectifs, vol 1 : document de synthèse ; 2008 (en ligne) http://www.donnees.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/DREAL/ficheinfo/?Code=FR7200688&Rubrique=DH (page consultée le 13 mai 2014)

Le réseau hydrographique du Gat Mort et du Saucats, site Natura 2000[E] (FR7200797) est aussi traversé par le fuseau de la LGV alors qu'il est reconnu comme site d'habitat du vison d'Europe, espèce menacée classée en liste rouge[2] par l'Institut National du Patrimoine Naturel.

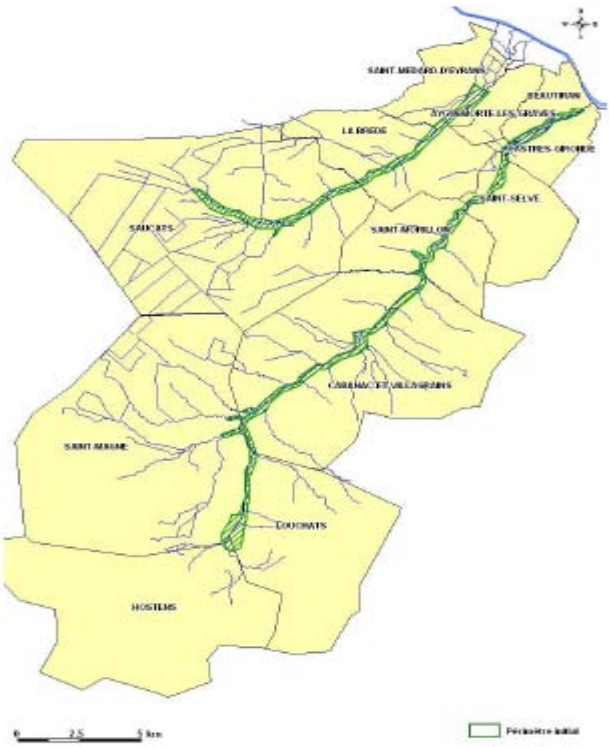


Figure 4 Localisation site FR7200797

Le DOCOB[3] de ce site Natura 2000 apporte des renseignements fondamentaux sur les richesses faunistiques et floristiques, notamment en bordure des cours d'eau du Gat Mort et du Saucats. On notera aussi que des zones de préemption au titre des espaces naturels sensibles (ZPENS) ont été validées par le Conseil Général de la Gironde, zones pourtant concernées par le fuseau LGV dans le nord-est du site Natura 2000 (voir fig.5 ci dessous).

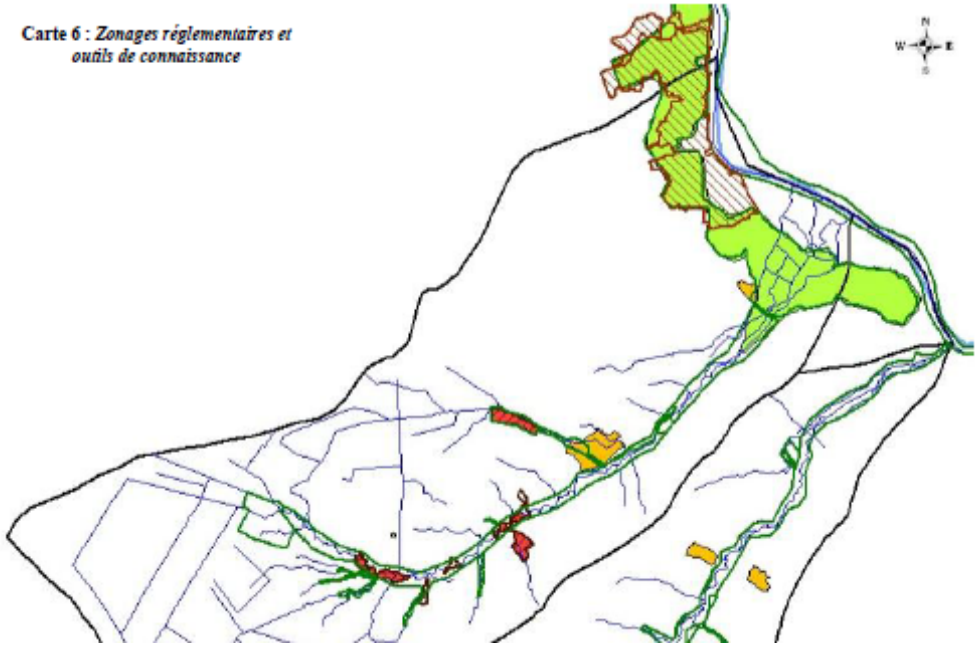


Figure 5 Vue partielle site Natura 2000 FR7200797 avec indication des ZNIEFF et ZPENS

[E] Voir le formulaire standard de données de cette zone Natura 2000 (FR7200797) transmises à la Commission Européenne. http://inpn.mnhn.fr/docs/natura2000/fsdpdf/FR7200797.pdf (Consulté le 10 mai 2014).

Autre secteur naturel sensible qui serait impliqué dans les travaux de la LGV : la ZNIEFF 1 modernisation référence 720030022 « Bocage de la basse vallée du Saucats et du Cordon d'Or »[4].

Figure 6 ZNIEFF 720030022 Source DREAL Aquitaine

Cette dernière présente elle aussi des caractéristiques majeures pour les espèces floristiques et faunistiques en milieu humide.

On peut citer entre autres la Lamproie de Planer, le Grand Capricorne, la grenouille Pélodyte Ponctué…toutes espèces à statut de protection[5] répertoriées par le ministère de l'Ecologie. L'inventaire dressé pour cette ZNIEFF précise le risque d'implantation d'une LGV en de tels milieux :

> « La déprise agricole constitue actuellement le principal facteur d'évolution de ce site, mais le futur aménagement de la LGV Bordeaux-Toulouse pourrait induire des modifications majeures et défavorables (perturbations hydrauliques ou hydrogéologiques, déplacements de la faune, etc.) ».

De manière synthétique la carte ci-dessous exprime bien la problématique environnementale du GPSO dans les différents espaces naturels classés ou protégés sur le territoire de l'Arruan.

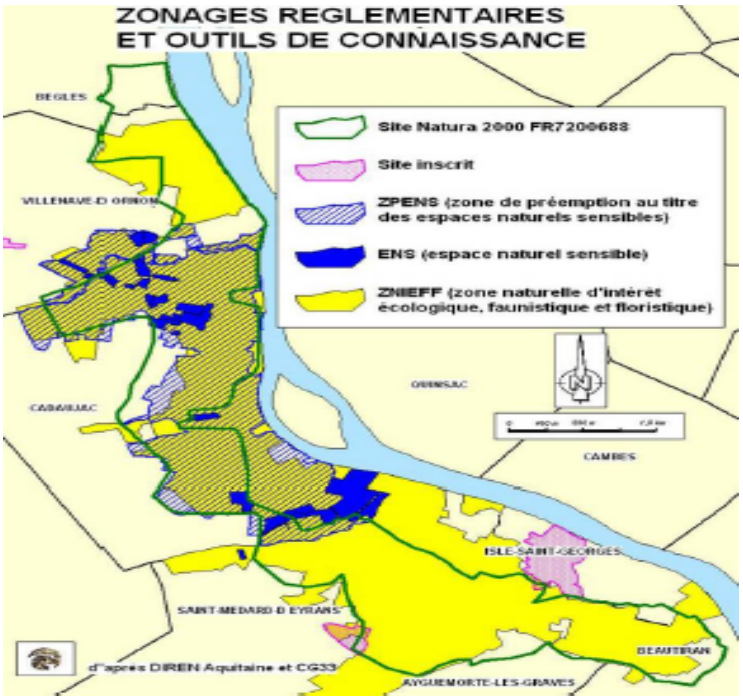


Figure 7 DOCOB Volume 1 Site Natura 2000 FR 7200688 – 2008

Il faut compléter l'analyse environnementale locale par la consultation de la fiche[F] concernant la ZNIEFF 720001974 « Bocage humide de la basse vallée de la Garonne » (voir fig. 8).Cette ZNIEFF de 1500 hectares regroupe d'innombrables espèces floristiques et faunistiques rares et fragiles.

La Communauté de Communes de Montesquieu (CCM) a édité un Plan d'action pour la préservation et la valorisation des zones humides des bords de Garonne[6] qui brosse un diagnostic des ressources floristiques, faunistiques, agricoles, touristiques… de ces zones. L'implantation d'une LGV sur de tels territoires aurait des « incidences de première importance sur le bocage ».

Toujours sous la houlette de la CCM, une Charte Paysagère[7] a été élaborée et éditée.

Elle liste et commente les caractéristiques géographiques, environnementales, économiques, agricoles, touristiques, urbanistiques… des territoires de la CCM. Cette Charte doit être un moyen d'intégrer la question paysagère dans les décisions d'aménagement et d'urbanisme pour les 13 communes concernées et plus de 36000 habitants. Sa pérennité devrait être profondément entamée si le projet de LGV venait à terme.

[F] ZNIEFF 720001974 Bocage humide de la basse vallée de la Garonne. Disponible sur http://inpn.mnhn.fr/docs/ZNIEFF/znieffpdf/720001974.pdf . (Consulté le 13 mai 2014).

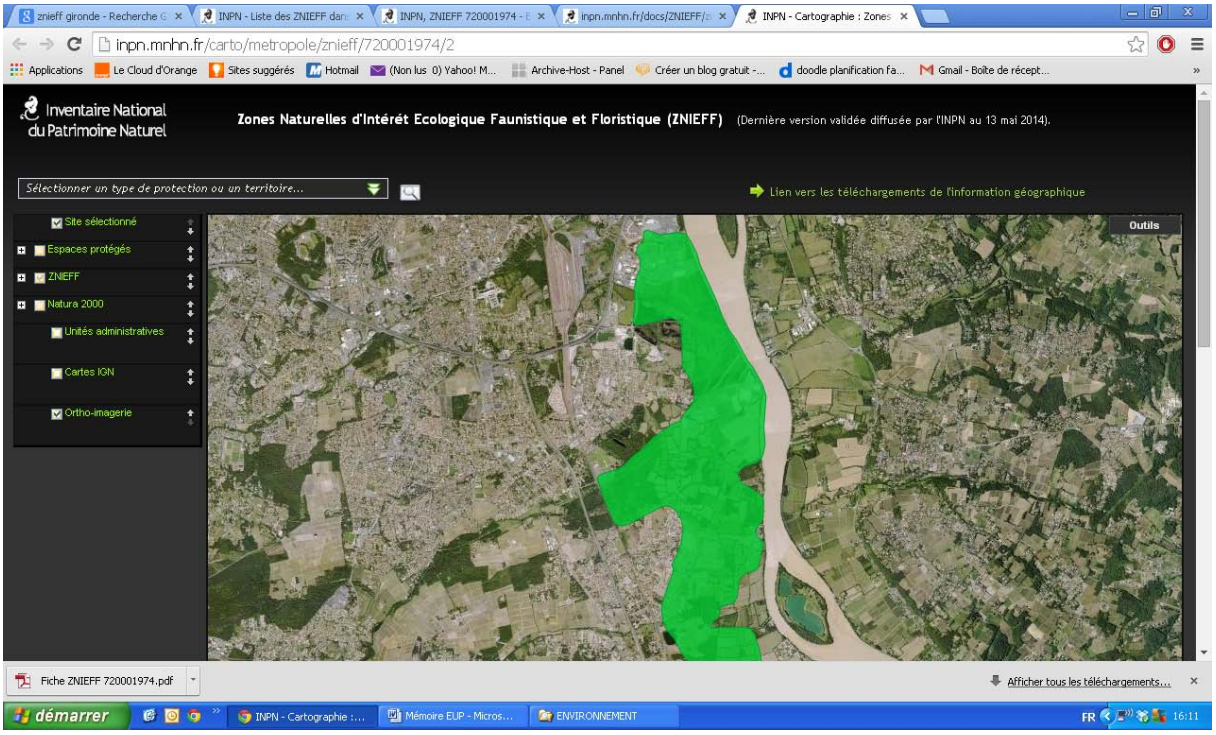


Figure 8 ZNIEFF 720001974- Source http://inpn.mnhn.fr/carto/metropole/znieff/720001974/2

Enfin pour terminer le tour d'horizon des dossiers environnementaux liés aux espaces naturels et à leur protection il faut évoquer ici le thème des trames vertes et bleues.

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), découlant de la loi n°2010-788 du 12/07/2010, est un projet qui vient d'être arrêté en avril 2014 par le préfet de région et le président du Conseil Régional d'Aquitaine. Ce projet était en consultation jusqu'au 18/07/2014 avant d'être présenté en enquête publique[G].

Dés à présent ce projet est consultable[H] et indique clairement que le territoire de l'Arruan intègre des trames vertes et bleues. On peut lire dans les enjeux de ce SRCE (volet A deuxième partie enjeux, page1) : « Limiter la consommation d'espaces naturels dans les secteurs de continuités écologiques est essentiel pour la préservation de la biodiversité aquitaine ».

Concernant plus particulièrement l'impact des infrastructures de transport (routier, ferroviaire…) le SRCE indique (volet A deuxième partie enjeux, page2) : « La préservation ou le rétablissement de continuités écologiques réduites par les infrastructures existantes ou à venir constitue un enjeu majeur en Aquitaine ».

De manière plus générale il faut noter la proposition issue du Comité Opérationnel Trame verte et bleue en vue des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques par les grandes infrastructures linéaires de l'Etat et de ses établissements publics. Ce document[8], en référence à l'article L371-2 du code de l'environnement-6ème alinéa, dans sa version consolidée par l'Etat en juillet 2010 précise page 15 :

> « Avec le Grenelle de l'environnement, une nouvelle logique doit être appliquée. À chaque étape, il est nécessaire de se poser la question de la poursuite des études au vu des résultats et des enjeux identifiés. Au final, l'autorité décisionnaire décidera de la réalisation ou non de chaque projet, au vu des études, des enjeux et impacts identifiés, des mesures prévues. La

[G] Signalons que cette enquête vient d'être repoussée en février 2015.

[H] Projet de Schéma Régional de Cohérence Ecologique. Disponible sur http://patrimoine-naturel.aquitaine.fr/162-trame-verte-et-bleue/ . (Consulté le 13 mai 2014).

> biodiversité et la trame verte et bleue doivent figurer parmi les critères décisifs.
> La politique de transport de l'Etat résulte de la déclinaison des orientations du Grenelle de l'environnement et devrait être prochainement traduite dans le schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Cette politique vise à combiner la construction d'une société performante sur le plan social et économique avec les objectifs essentiels de lutte contre le changement climatique, de réduction de la dépendance énergétique ou encore de préservation de la biodiversité. Ils peuvent se résumer de la manière suivante :
> Optimiser le système de transport existant afin de limiter la création de nouvelles infrastructures ;
> Améliorer les performances du système de transport dans la desserte des territoires
> Améliorer les performances énergétiques du système de transport ;
> Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport ».

Que nous dit RFF aujourd'hui dans le dossier EUP sur la problématique des espaces naturels ?
La démarche ERC « socle de la conception du programme du GPSO » semble bien un leurre éco démagogique de la part de RFF.
On nous assène des poncifs comme (pièce F-volume 5-1, p 20) :

> « La démarche entreprise par RFF en **concertation** avec ses **partenaires** a été, dés le départ, **respectueuse des territoires desservis** et de l'ensemble de leur enjeux environnementaux. Elle est basée sur la connaissance et la compréhension **partagées** des territoires ».

Comment croire à une réelle concertation quand on se rappelle les multiples manquements dans les échanges, parfois tendus, entre les élus et associations avec RFF ? Que penser des innombrables remarques, courriers, échanges… qui ont émaillé les mois de préparation de l'EUP (débats publics, réunions de « concertations », en fait d'information…) et ont été transmis à RFF sans qu'ils soient effectivement entendus et incorporés dans l'étude du GPSO ?
Tous ces échanges, parfois édulcorés, peuvent être retrouvés sur les sites Internet des débats publics Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne ainsi que dans les Cahiers d'Acteurs émis à cette occasion. D'autres preuves évidentes d'un manque de RFF dans l'écoute des élus et associations peuvent être cherchées dans les prises de positions de ceux-ci (publications, délibérations…) qui montrent bien que l'atteinte aux milieux naturels, et plus particulièrement aux zones Natura2000 ou zones humides (ZNIEFFS…) ne constitue en rien un frein à l'unique but de RFF : construire une LGV quel que soit son tracé.
On peut trouver dans le paragraphe ci-dessous (Pièce F – volume 5-1, p 21) une preuve de l'ironie dégagée par RFF quant au lien auquel il voudrait nous convaincre entre concertation et décisions :

> « RFF s'est engagé à ce que l'ensemble des points de vue exprimés et argumentés dans les instances de concertation soit pris en considération. **La concertation reste toutefois un processus distinct de celui de pilotage des études et de décisions** ».

Ceux qui avaient encore l'idée que leur avis pouvait influer sur « le train » du GPSO risquent d'être définitivement déçus à cette lecture.

S'agissant des impacts attendus de la LGV (et des AFSB) sur les trames vertes et bleues, RFF évoque « l'absence de SRCE Aquitaine[I] et Midi-Pyrénées et des travaux de concertation avec les Régions et les DREAL » (Pièce F – volume 5-1, p 44).
Que doit-on penser au final de la phrase laminaire de RFF : « Le tracé intègre ainsi la transparence écologique comme un enjeu « structurant » dans sa définition technique » ?
Au final, pour ce qui est des TVB RFF se contentera de mesures compensatoires et maintient un tracé qui fragmente largement celles-ci dans toute l'Aquitaine (ouvrages pour la faune et viaducs, tunnels pour la flore ?!).
Par ailleurs on peut craindre, comme cela a été observé sur d'autres chantiers de LGV, que les mesures compensatoires pour le foncier lié aux zones Natura 2000, et ses appendices économiques que sont les CAD – Contrats d'Agriculture Durable- et MAEt –Mesures agroenvironnementales territorialisées, ne soient en fait que des transferts déguisés sur des zones éloignées, et peu pertinentes écologiquement et économiquement.
Enfin les multiples mesures envisagées par RFF (PF-volume 5.1, p 58-67) dans un PME (Plan de Management Environnemental) qui devraient s'appliquer durant la phase travaux constituent une déclaration d'intention qui ne serait être effective que si les structures de suivi (Comités de suivi ?) sont réellement implantées et opérationnelles.
Les nombreux sites hydrographiques (ruisseaux, cours d'eau…), les zones humides et leur biotope qui vont être affectés par la LGV (PF V4.2 p52-82 et PF V5.2 p99-165) risquent bien de pâtir de la captation des terres et travaux de déblaiements/remblaiements envisagés par RFF sur des centaines d'hectares.
Les ouvrages en déblais ou remblais, les ouvrages d'art tels que les viaducs envisagés sur les zones hydrographiques du Saucats et du Gât-Mort nous semblent en totale contradiction avec les dispositions des DOCOB de ces zones Natura 2000.
En conclusion on ne peut qu'être septique, et peu enclin à croire en la bonne foi de RFF en matière environnementale, quand on lit dans leur conclusion du volet d'incidence sur les sites Natura 2000 que le niveau d'incidence résiduelle serait « faible à négligeable » pour les sites FR7200688 et FR7200797[J] (PF-volume 5.1, p 284), et ce au regard des terrassements, ouvrages d'art…qui devraient les balafrer.

A - 1.2 L'atteinte aux milieux agricoles et viticoles

Les milieux naturels ne sont pas les seuls risquant d'être amputés et/ou dégradés, par l'implantation d'une infrastructure type LGV.
Les fuseaux du GPSO sur les axes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax viennent participer à l'artificialisation des terres agricoles.

[I] On pourra se reporter aux décisions en lien avec l'ajournement de l'EUP du SRCE Aquitaine
[J] Nous nous sommes restreints aux grandes lignes portées par RFF dans la pièce F – volume 5.1. Des données plus précises sont consultables dans la pièce F – volume 5.2.

Ce phénomène s'amplifie depuis des décennies et participe à la profonde régression de l'agriculture en général, et du secteur viticole et sylvicole plus particulièrement dans nos régions.

Figure 9 – La perte des surfaces agricoles utiles

La figure ci-dessus illustre cette importante perte de terres agricoles entre 1990 et 2007, notamment en Gironde et Lot-et-Garonne.

L'AGRESTE –Aquitaine, dans une enquête[9] sur l'utilisation du territoire Aquitain en 2010, confirme la progression de l'artificialisation des terres agricoles et prédit sa continuation à l'horizon 2030.

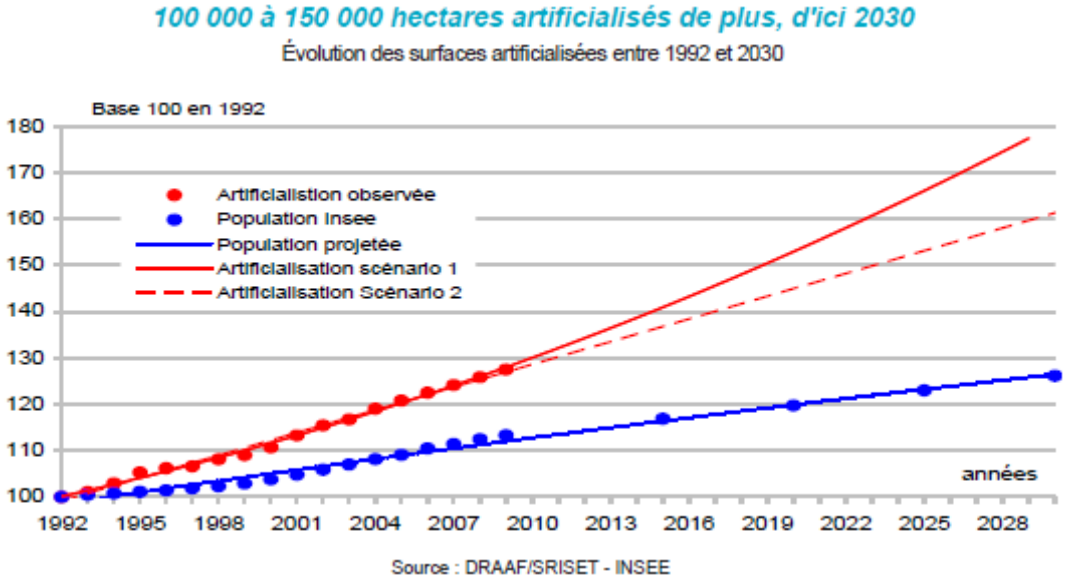


Figure 10 – L'artificialisation des terres d'ici 2030

Même si l'artificialisation des terres paraît provenir pour 50% de l'habitat, les transports et leurs infrastructures agissent pour prés de 20% dans ce phénomène.

Le CGEDD montrait qu'en Aquitaine les surfaces agricoles artificialisées entre 2000 et 2006 représentaient 2800 hectares dont 36% classés en réserve utile en eau (RU) très forte[10].

Rappelons ici que le GPSO devrait amputer les sols de prés de 6000 hectares et que cela ne sera pas sans conséquences sur les milieux agricoles et viticoles, notamment sur l'axe Bordeaux-Toulouse.

On doit d'ailleurs prendre ces chiffres avec des pincettes car RFF nous a habitué à grimer la réalité. Il prévoyait une emprise de 3400 ha sur la LGV Tours-Bordeaux ; avec une emprise réelle de 5300 ha à fin 2012[11] la réalité est tout autre !

Plus particulièrement en Arruan la LGV devrait accaparer des hectares de terres[K] agricoles et viticoles, avec pour ces dernières une perte d'exploitation et d'image conséquente dans des vignobles AOC Graves et Pessac-Léognan.
Dés 2006 lors du débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne les instances représentatives de la viticulture s'inquiétaient de l'impact de la LGV sur celle-ci.
Yann Le Goaster, directeur de la fédération des syndicats des grands vins de Bordeaux, s'adressait à Jean-Pierre Chaussade, président de la CPDP et Christian Maudet chef de projet RFF, en ces termes[L] :

> « Par contre, vous avez souligné les enjeux pour la viticulture. Ils sont très importants. Pourquoi ? Tout simplement parce que la viticulture en Gironde repose sur la notion d'appellation d'origine contrôlée, qui est liée à des facteurs qui sont multiples (géo pédologiques, climatiques, humains) et qui en font un élément irremplaçable. La viticulture d'appellation n'est pas dé-localisable. Une fois que l'atteinte au terroir est effectuée, cette activité disparaît à jamais, d'où l'importance très particulière que nous attachons à la protection du terroir dans le cadre des grands aménagements linéaires et à la vigilance de l'ensemble de la viticulture sur ces grands projets. Je crois que c'est un élément très important qui est à prendre en compte ».

Nous en étions alors encore à l'évocation des grandes options du débat public s'articulant autour de trois fuseaux principaux.
En 2010 les fuseaux sont affinés dans le territoire de l'Arruan où se concentre la viticulture en classement AOC (Graves et Pessac-Léognan).
Le fuseau validé le 28 octobre présente un effet de coupure dans des vignobles plantés ou non plantés classés en AOC (Graves et pour un château en Pessac Léognan). Contrairement à ce qui a été rapporté ici et là dans certaines déclarations ou articles de presse ce n'est pas un ou deux châteaux qui seront touchés mais toute une économie viticole bien implantée et en progression par le travail constant des propriétaires. Cette coupure provoquera, comme cela l'est habituellement en zones périurbaines traversées par des infrastructures ferroviaires ou routières, un effet fortement négatif pour les activités liées à la viticulture, son image de marque, son attaque par la promotion immobilière.
On ne peut qu'être toujours surpris que des tracés beaucoup moins prédateurs sur ces activités, qui ont été étudiés par RFF entre janvier et mai 2010 (tracé « viticulture » ou tracé ouest), n'aient pas été retenus par le COPIL du 31 mai et que leur rejet ait été fait sans apporter des arguments environnementaux, sociétaux et économiques détaillés. Certaines déclarations[M] peuvent laisser penser que des appuis politiques aient pu influencer ces choix…
En octobre 2010, lors de la publication du bilan de la concertation territoriale[N] du GPSO, les garants de la concertation ne pouvaient que constater le choix de RFF en matière de fuseau sur le territoire de l'Arruan tout en recommandant la poursuite d'une concertation étroite avec la profession viticole…

> « Sur la section comprise entre les communes de Cadaujac et de Saint-Michel-de-Rieufret, les études conduites par RFF ont porté sur trois fuseaux de passage, dont un premier proposé par plusieurs élus locaux et un second

[K] On peut évaluer à environ 75 hectares l'empreinte globale de la LGV sur le seul territoire de l'Arruan.
[L] Réunion d'information du 26 octobre 2006 avec la Fédération des syndicats des grands vins de Bordeaux.
[M] Nous reprendrons plus en détail ce point dans le chapitre « Social et Sociétal ».
[N] Première étape des Grands Projets du Sud-Ouest, Bilan de la concertation territoriale – RFF, octobre 2010. Disponible sur http://www.gpso.fr/bilan_concertation_etape1.pdf . (Consulté le 17 mai 2014).

> par les représentants de la profession viticole dans le cadre de la concertation. Sur la base des résultats de l'analyse multicritère conduite par RFF, nous décidons de retenir l'option de passage dite « est A62 » qui apparaît la plus favorable en termes d'enjeux humains, paysagers, patrimoniaux, techniques et économiques. La poursuite des études recherchera des solutions assurant la préservation de la ressource en eau potable, permettant le maintien de la viabilité de l'exploitation des parcelles viticoles situées entre la ligne nouvelle et l'autoroute A62, et garantissant un traitement adapté de l'entrée des Graves au niveau du franchissement de la RD 1113. A cet effet, nous vous demandons d'assurer une concertation étroite avec la profession viticole ».

Les décisions de RFF et du COPIL, validées par le ministre, conduisaient à la diffusion de la carte du fuseau retenu en Arruan comme visible dans la figure 11 ci-dessous effaçant ainsi les propositions du milieu viticole beaucoup moins contraignantes, tant pour les parcelles viticoles que pour l'urbanisation environnante.

Ceci sonnait le glas de l'option proposée par le milieu viticole jusqu'en mai 2010 (voir carte ci-dessous fig. 12) sans que nous ayons pu débattre, association et milieu viticole réunis, des fondements réels des « arguments technico-économiques » bruts présentés par RFF (cf. tableau fig.13).

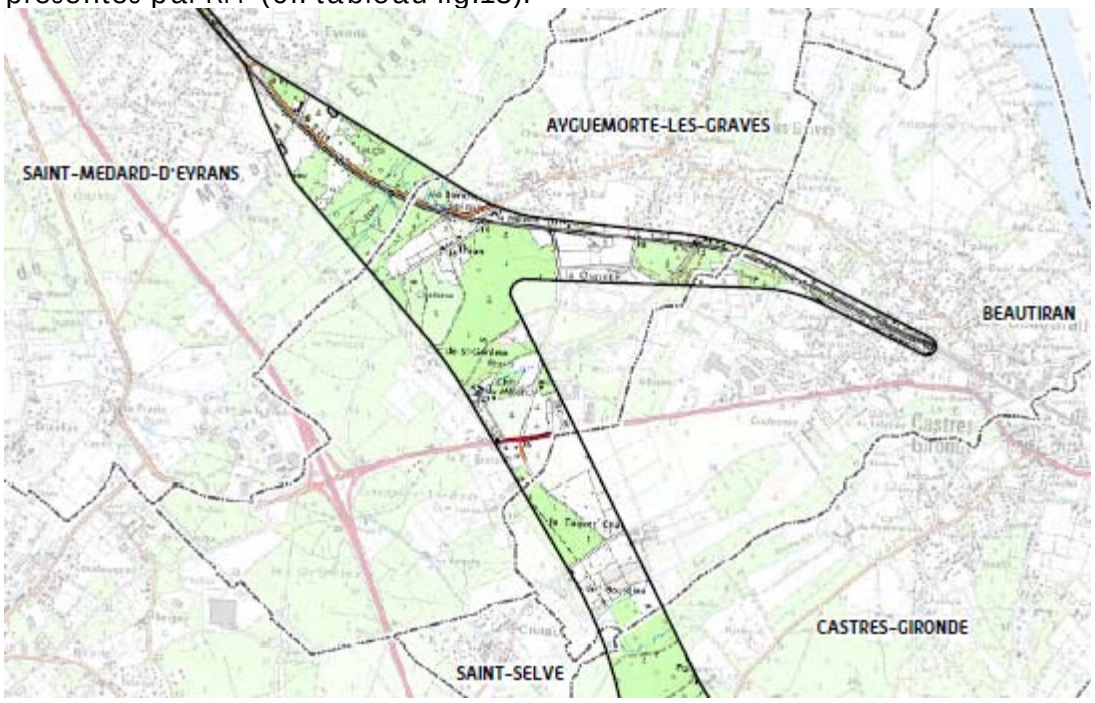


Figure 11 - Extrait carte du fuseau (approbation ministérielle 27/09/2010). Source http://www.gpso.fr/Carte_fuseau_AM_sept10_D33_4.pdf

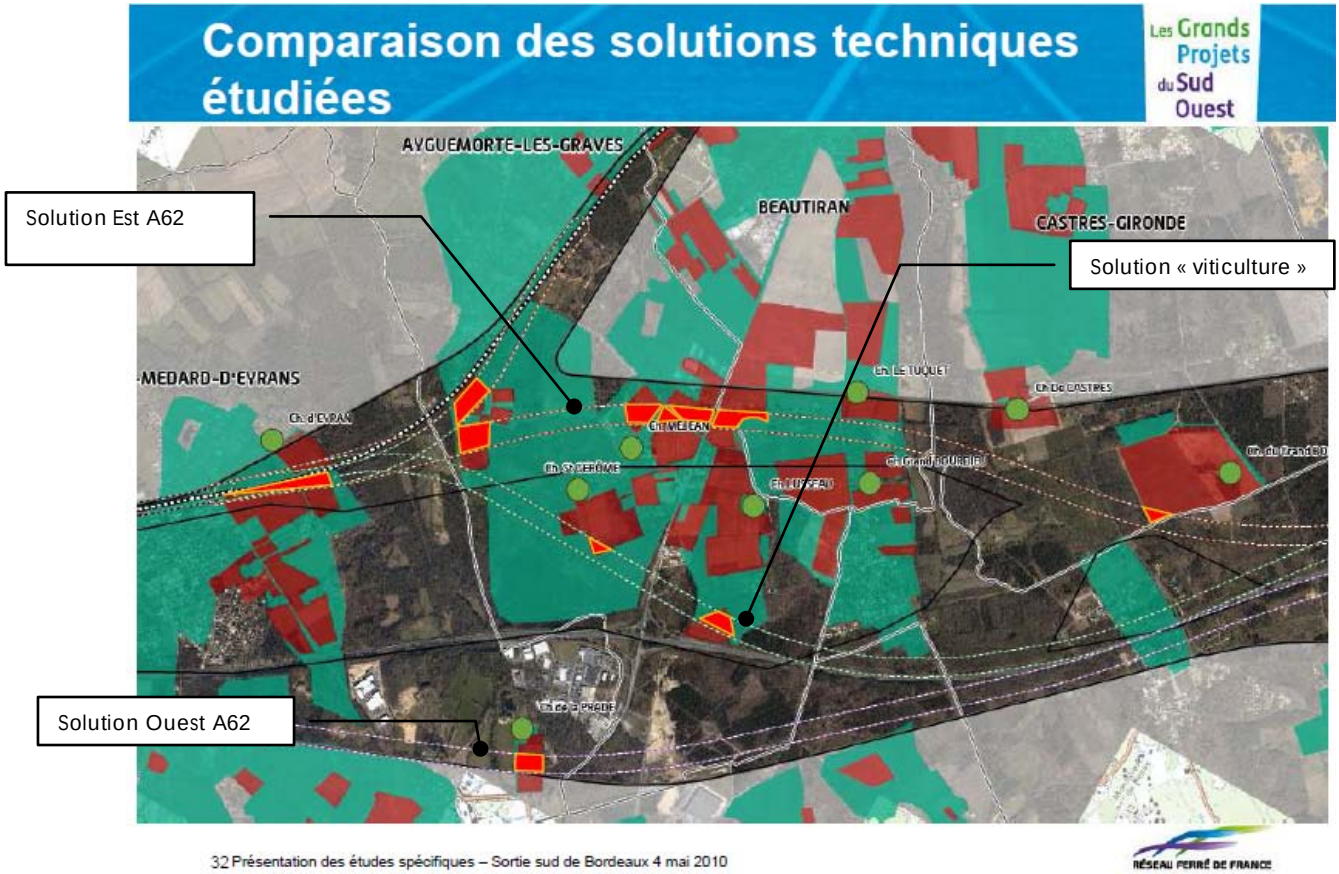


Figure 12 Carte des options de passage fuseaux. Source RFF Présentation des études spécifiques – Sortie sud de Bordeaux. Bordeaux le 4 mai 2010.

Coût de projet

– La solution technique « **Est** » est la moins onéreuse.

Critère	Solution « Est »	Solution « proposée par les représentants de la profession viticole »	Solution « Ouest »
Caractéristiques géométriques	A	B	B
Coût Ligne Nouvelle	A 155 M€	B 200 M€	C 245 M€
Différence de coût	0%	+ 30% +45 M€	+ 60% +90 M€

40 Présentation des études spécifiques – Sortie sud de Bordeaux 4 mai 2010

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Figure 13 Tableau évaluation coût de projet. Source RFF

Malgré de multiples interventions[O] auprès de RFF, et l'appel au préfet en juillet 2010 pour tenter une réelle prise en compte des arguments en faveur d'un rapprochement du fuseau au plus prés de l'autoroute A62 (côté est), notre association n'a reçu à ce jour aucune proposition de rencontre et de discussion en ce sens.
Pour leur part les instances de la viticulture en Arruan[P], dans un courrier adressé le 26 mai 2010 par leur conseil (Société d'avocats Boissy, Ferrant et Thévenin) au préfet de la Région Aquitaine, demandaient à nouveau que soient reconsidérées les options 2 et 3 (ouest A62 et viticole) potentiellement plus conservatives pour la viticulture et l'urbanisation périphérique :

> « Les solutions 2 et 3 peuvent raisonnablement apparaître comme plus coûteuses. Cependant, les coûts annoncés n'apparaissent pas crédibles car constitués avec des ratios ignorant les caractéristiques du terrain. Les représentants de RFF n'ont pu justifier aucun de ces surcoûts par référence à des réalités locales ».

Le Conseil Interprofessionnel du Vin de Bordeaux dans sa présentation en conférence de presse le 6 janvier 2010 rappelait que les conséquences de la LGV sur le vignoble allaient bien au-delà des difficultés vaguement évoquées dans les études RFF :

> « Prélèvement de terres agricoles (10 ha/km)
>
> Gênes à l'exploitation agricole des terres
>
> L'effet de coupure
>
> Déstructuration des exploitations agricoles
>
> Paralysie des investissements
>
> Remise en cause des transmissions
> Problèmes hydrauliques, microclimatiques
>
> Dopage de l'extraction des matériaux
>
> Route des vins et œnotourisme compromis
>
> Paysages viticoles saccagés
> Simulacre de concertation de la part de RFF
> La notion d'AOC non comprise par RFF
>
> Terroir exceptionnel intransférable contrairement aux zones artisanales et industrielles
>
> Le Terroir viticole toujours sacrifié
> & la porte d'entrée des Graves abimée

[O] On peut se référer à notre courrier vers RFF en date du 31 octobre 2011 qui renouvelle notre demande d'explication sur le choix du fuseau validé en COPIL du 30 mai 2010 (cf. plus haut).
[P] Conseil Interprofessionnel du Vin de Bordeaux et Syndicat Viticole des Graves, Fédération des Grands vins de Bordeaux, Syndicat viticole des Graves, Syndicat viticole de Pessac Léognan, Conseil des Vins de Graves.

> Saignée irréparable dans un vignoble subissant déjà une lourde pression foncière et une forte urbanisation ».

Pour clôturer les avis du milieu viticole sur le GPSO, et plus particulièrement sur le fuseau LGV retenu en Arruan, retenons ce qu'écrivait l'INAO à RFF le 26 mai 2011[Q] :

> RFF semble s'orienter vers la pire des hypothèses au regard de l'impact sur la viticulture d'AOC « Graves » et « Pessac Léognan ». Ces propositions sont inacceptables et l'INAO vous signifie à nouveau son total désaccord sur le fuseau initial retenu par RFF entre la sortie de Bordeaux et Saint-Michel de Rieufret.

Ce mauvais choix de fuseau/tracé en Arruan est d'autant plus incompréhensible qu'il était logique d'implanter, si nécessaire, – ce que nous contestons sur le fond car nous soutenons depuis longtemps la priorité à l'aménagement des voies existantes selon des critères économiques et sociétaux respectant au mieux territoires et habitants – une LGV au plus prés de l'autoroute A62, limitant ainsi les saignées territoriales et les nuisances à un seul sillon existant.
Ceci avait d'ailleurs été préconisé par Alain Rousset lui-même, président de la Région Aquitaine, dans une déclaration[R] lors du débat public de 2006 : « *J'ai demandé à ce que les projets nouveaux soient liés le plus possible aux infrastructures et aux saignées existantes, tout en sachant qu'il faudra peut-être créer une voie nouvelle ».*
De même le conseiller général du Canton de La Brède, Bernard Fath[S], disait s'émouvoir du manque de transparence de RFF sur ce dossier : « *Quand RFF nous dit que pour préserver 6 ha de vignes cela coûterait 45 millions d'euros, l'élu local que je suis n'a aucun moyen de vérifier ces montants dissuasifs qui coupent court à toute discussion* ».
Enfin comment qualifier aujourd'hui, après les différentes décisions du COPIL GPSO, les promesses d'Alain ROUSSET, membre de ce COPIL, faites au président du Syndicat des Graves en septembre 2010[T] :

> Dès mon élection en 2007, j'ai pourtant multiplié les réunions de concertation, les demandes d'études, les démarches auprès de RFF allant jusqu'à porter vos revendications directement auprès du Secrétaire d'Etat en charge des transports pour que le meilleur tracé possible soit défini, et la question viticole puisse être pleinement prise en compte.
>
> J'ai notamment obtenu lors de l'avant-dernier Comité de pilotage qu' « *une analyse plus fine soit réalisée en sortie de Bordeaux, secteur viticole sensible, pour préciser la proposition du fuseau préférentiel en fonction des impacts humains, sylvicoles et viticoles* ». C'est également le sens des différentes démarches que j'ai effectuées en marge du COPIL, où j'ai constamment demandé à Réseau Ferré de France de faire preuve de pédagogie et de redoubler de vigilance pour prendre pleinement en considération l'ensemble des enjeux en balance dans ce projet, et tout particulièrement l'aspect viticole. J'ai également fortement insisté sur la nécessité de construire le plus tôt possible une réflexion et un dialogue sur les aménagements, les indemnisations et les compensations en marge de la définition du tracé.

On doit noter avec le plus grand intérêt les tout récents courriers de l'INAO et du CIVB qui déclarent à nouveau leur rejet du GPSO et que nous citons plus loin (Cf. § 3.3.4).
Que nous apprend aujourd'hui le dossier EUP de RFF ?

[Q] Cf. Courrier INAO >> RFF réf GF/SM/LG/150/11 du 26 mai 2011.
[R] Débat public liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne, 16 novembre 2006, réunion publique de La Brède,
[S] Bernard Fath, 1 septembre 2010 sur http://bernardfath.fr
[T] Cf. Lettre d'Alain Rousset à Dominique Haverlan en date du 30 septembre 2010.

Il n'y aurait à ce jour que 1240ha de terres agricoles consommées par les emprises des LN de la LGV, dont **seulement 51ha en Gironde** (PF V2 p86). Sur les 363 exploitations répertoriées on ne dénombre qu'une soixantaine d'exploitations viticoles, dont une trentaine en AOC, essentiellement en Gironde et Tarn et Garonne. Cela nous semble bien chichement comptabilisé et nous sommes septiques sur une estimation aussi faible. Veut-on minimiser à ce stade (APS) l'emprise finale réelle des travaux sur les terres agricoles-viticoles, en repoussant les conflits éventuels ultérieurement au stade APD ? Les agriculteurs/viticulteurs devront réagir promptement, de manière personnelle et via leurs instances représentatives, avant que Chambres d'Agricultures et SAFER n'aient circonscrit les échanges avec RFF.
Pour la seule commune de Saint Médard d'Eyrans, et la seule exploitation viticole du Château d'Eyrans, RFF estime à seulement 0,5ha la SAU concernée par le projet AFSB, ce qui semble, en terme de **surface d'emprise**, très faible au regard des travaux envisagés (PF V4.1 p164). N'y a-t-il pas là une sous estimation flagrante de l'emprise sur ce domaine viticole qui comporte des vignes de part et d'autre de la RD108 ?
De manière plus large le dossier EUP nous apprend que plusieurs Châteaux viticoles sont concernés par les LN de la LGV sur le territoire de l'Arruan et ses abords immédiats dans le secteur géographique n°2 (PF V4.2 p33.35)[U] :
Château d'Eyran (13,3ha), Château Lusseau, Château Saint-Gérôme (3,9ha), Château Le Tuquet (15ha), Château Méjean (6,6ha), Château Grand-Bourdieu (3,3ha), Château Ferrande (0,9ha), Château de Castres (7,6ha), Château Haut Selve (7,9ha), Château Grand-Bos (6,2ha), Château de Landiras.
Au-delà des atteintes à l'exploitation viticole, et notamment pour certains châteaux ci-dessus, RFF reconnaît une **nuisance visuelle et acoustique** qui affecterait tout à la fois les propriétaires du bâti et son exploitation (eunotourisme…) (PF V4.2 p182).
On comprend d'autant moins le choix du tracé RFF quand il porte un avis sur ces territoires comme on peut le lire dans un autre chapitre de l'EUP (PJ A1 p14) :

> « Pour ce paysage à forte valeur patrimoniale mais territorialement limité, la sensibilité (perceptions externes) est très forte »

A - 1.3 Les territoires de chasse fragmentés

La construction d'une LGV en Arruan (ainsi que l'aménagement d'une troisième voie classique entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans) constitue aussi une atteinte au milieu naturel, réserve de la faune et de l'habitat piscicole déjà fortement contraint par l'urbanisation.
Dés 2006 la Fédération Départementale des Chasseurs de la Gironde voyait le projet de LGV comme un énième coup porté à la nature et aux espaces naturels de chasse[12].
Que nous dit aujourd'hui RFF au travers du dossier EUP ?
Sur les seuls territoires répertoriés dans le cahier géographique n°2 (PF V4.2 p184), RFF n'envisage que des compensations financières (forfait libératoire) aux emprises de la LGV ce qui conduirait à terme à l'extinction de la chasse de loisir dans des territoires déjà racornis par une urbanisation extensive.

[U] Nous donnons ici entre parenthèses les surfaces incluses dans la zone d'étude RFF.

A - 1.4 Sylviculture et risque d'incendie

Les infrastructures ferroviaires nouvelles, implantées dans un milieu forestier immense et fragile, représentent un danger à plusieurs titres pour la sylviculture et l'habitat dispersé de nos landes girondines.

La position des sylviculteurs sur les projets de LGV est connue depuis le débat public de 2006. Le Syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest, dans son cahier d'acteur[13] diffusé alors, concluait :

> « Considérant que les trains ne portent plus guère de bois et que le projet de ligne ferroviaire Bordeaux- Espagne se superpose sans cohérence à un grand nombre d'autres équipements, les sylviculteurs ne peuvent accepter ce projet ferroviaire en l'état ».

Il faisait état d'un projet « *comme une servitude nouvelle affectant la forêt sans contre partie d'utilité commerciale ou industrielle* » et soulignait que « *l'opportunité d'une telle ligne ne leur paraît pas évidente* ».

Par ailleurs le Syndicat relevait les multiples risques de la LGV pour la chasse, le tourisme, l'accès routier aux travaux sylvicoles, l'hydrologie des sols forestiers et l'indispensable défense contre l'incendie :

> « Dès lors, tout ouvrage linéaire doit respecter les sites, organiser la continuité des itinéraires existants tant pour la gestion et l'exploitation que pour la Défense de la Forêt Contre l'Incendie ».

On ne peut parler de la forêt et de la sylviculture sans évoquer le risque d'incendie de tels milieux.

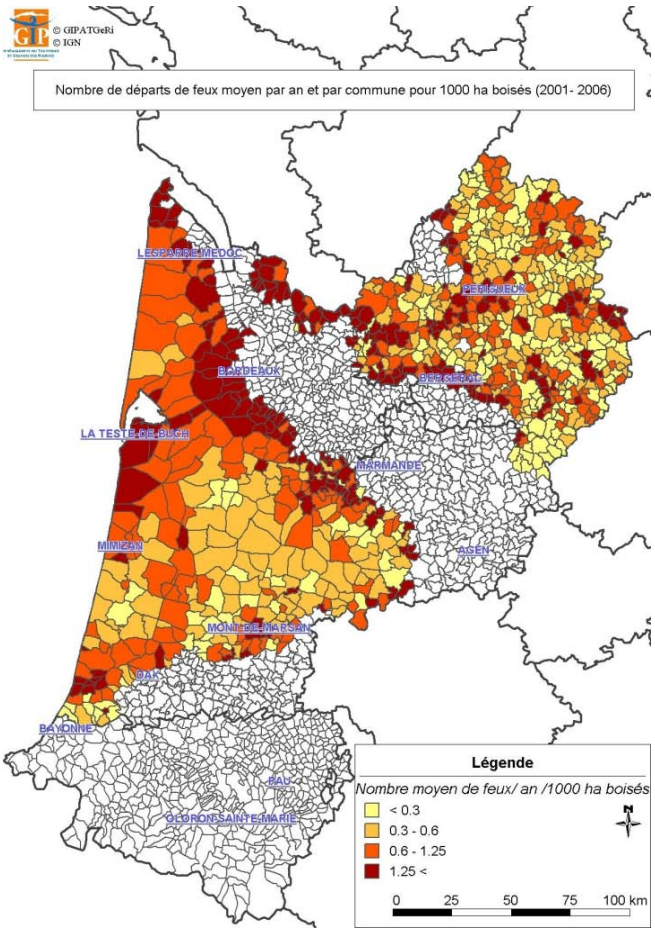


Figure 14 Carte du nombre de départs de feux sur le massif aquitain. Source http://www.feudeforet.org/francais/ressources/ress_cartemassif.php

C'est ce que montre le site Internet de la DFCI Aquitaine qui précise que la majorité des incendies de forêt est due à l'activité humaine et notamment pour les imprudences et causes accidentelles (infrastructures comme les voies ferrées).

Une LGV nouvelle infrastructure en plein milieu forestier, entourée de clôtures et avec des rames TGV à plus de 300 km/h, serait potentiellement « l'étincelle » de nouveaux foyers d'incendies.

On peut d'ailleurs observer que les LGV du GPSO, notamment en Gironde, se superposent aux zones de risque pointées par la DFCI.

C'est aussi lors du débat public de Bordeaux-Espagne que les sylviculteurs et la DFCI Aquitaine[14] mettaient en avant leur souci face à la fragmentation de la forêt et au risque accru de départs d'incendie dans le massif landais s'il venait s'implanter une nouvelle saignée ferroviaire avec la LGV.

Les récents feux de forêt dus au freinage d'un train de marchandises prés d'Ychoux (40) viennent confirmer ce risque.

Quelles données et quelles mesures RFF entend fournir aujourd'hui face à ce danger d'incendie ?
Sur le seul secteur géographique n°2 RFF recense prés de 60km de pistes DFCI et 12 réserves d'eau pour la lutte contre l'incendie (PF V4.2 p38).
Un tel réseau sera fragilisé par la coupure découlant de la LGV et de sa clôture.
A ce stade nous ne pouvons conclure quant à l'efficience des mesures de conservation ou de rétablissement des réseaux DFCI qu'envisage RFF. Il semble que ce n'est qu'au stade APD que l'on pourra, peut être trop tard, juger de l'adéquation des mesures en réduction de risque.
Aujourd'hui la profession sylvicole dénonce ce projet de LGV et refuse cette saignée dans le massif forestier. Elle entend le faire savoir dans les observations qu'elle portera dans le dossier EUP comme l'indique le Syndicat des sylviculteurs de la Gironde[15] réuni le 6 novembre 2014 à Préchac (33).

A - 1.5 La préservation des ressources en eau potable

Si, comme nous l'évoquions plus haut, le projet de LGV constitue un danger potentiel pour l'hydrographie dans les milieux naturels il présente en plus un risque majeur pour la préservation des ressources en eau potable.
L'exemple résultant du tracé de la LGV sur les périmètres de protection des forages de Bellefond est en ce sens emblématique.
RFF, dés novembre 2013, donnait un tracé LGV validé à quelques centaines de mètres du lieu-dit Rocher sur la commune de Castres-Gironde (cf. fig. 15).
Or cette zone renferme des sources et forages qui constituent une ressource majeure en eau potable pour les communes voisines et la CUB.
Les forages de Bellefond et du Rocher (cf. Fig.16) constituent le champ captant de Bellefond qui, par l'axe Budos-Béquet, alimente le réseau d'eau potable local (ARPOCABE) et de la CUB :

> « Le champ captant de Bellefond dispose de 8 ouvrages de prélèvements d'eau. Trois ouvrages sont non exploités à l'heure actuelle : forage HT1 [domaine de Bellefond], forage Rocher 1 et forage Rocher 2. Certains, comme le HT2, sont utilisés comme point de référence BRGM pour le suivi des nappes. Les autres comme Rocher 1 et Rocher 2 sont utilisés comme point de mesure LDE pour le suivi de la nappe sur le champ captant.
> Cinq ouvrages sont exploités : source de Bellefond, forage Éocène de Bellefond, forages HT3 et HT2 [Domaine de Bellefond] et le forage Rocher 3 [domaine du Rocher].
> Le forage HT3 est exploité pour alimenter le syndicat ARPOCABE. Le forage HT2 a été récemment équipé pour être l'ouvrage de secours du forage HT3.
> Le forage Eocène est exploité sur le même réseau que la source de Bellefond, mais cet ouvrage dispose déjà des autorisations nécessaires à son exploitation ».

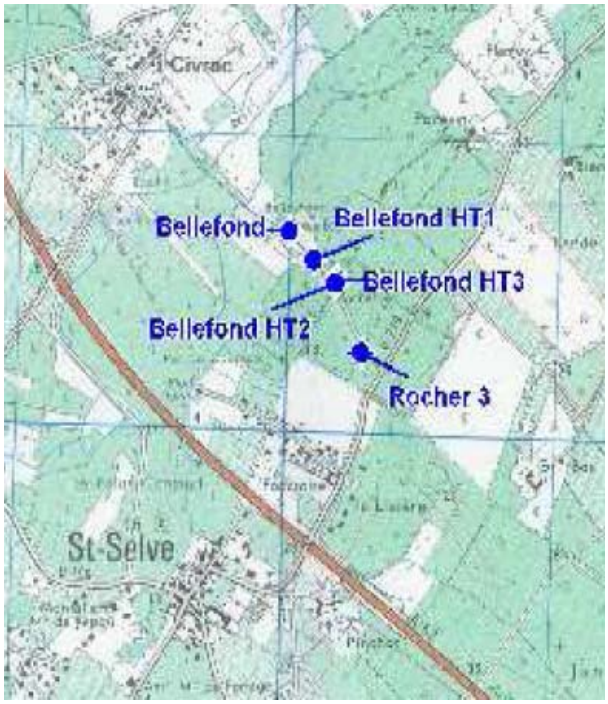
Pour celle-ci cela représente 21% des besoins en eau (valeur 2008) et l'accroissement démographique prévu à l'horizon 2030 dans la CUB oblige dés à présent à augmenter les prélèvements dans les nappes de l'Oligocène et de l'Eocène du champ captant de Bellefond.
C'est ainsi que la CUB a demandé au préfet une déclaration d'utilité publique[16] à son profit pour la demande de prélèvements et l'instauration de périmètres de protection :

> « Le volume de prélèvements sollicité sur le champ captant de Bellefond est compris entre
> 300 et 500 m³/h réparti au maximum par ouvrage de la manière suivante :

- source de Bellefond : 250 m³/h, 6000 m³/h, 2 190 000 m³/an,
- Forage HT1: 300 m³/h, 7200 m³/j, 2 628 000 m³/an,
- Forage HT2: 250 m³/h, 6000 m³/j, 2 190 000 m³/an,
- Forage HT3: 110 m³/h, 2640 m³/j, 963 600 m³/an.
- forage Rocher 3: 150 m³/h, 3600 m³/j, 1 314 000 m³/an.

Un avis hydrogéologique a été rédigé, en février 2008, par M. Hauquin, hydrogéologue agréé. Les captages sont situés dans une zone d'affleurement de la nappe de l'oligocène très superficielle. La ressource mobilisée localement apparaît potentiellement vulnérable aux risques de pollution.
Aussi, un avis favorable a été émis pour l'ensemble des captages sous réserve de la mise en application des contraintes et mesures de protection définies dans les périmètres de protection délimités ».

Le dossier unique d'autorisation de prélèvement et de DUP, instruit par le cabinet SAFEGE pour la CUB, a été dévoilé en février 2012 (projets n° QU031/09DRE008/12DRE005).
Les consommations prévisibles à l'horizon 2030 pour la CUB devraient augmenter d'environ 30% par rapport à 2008.



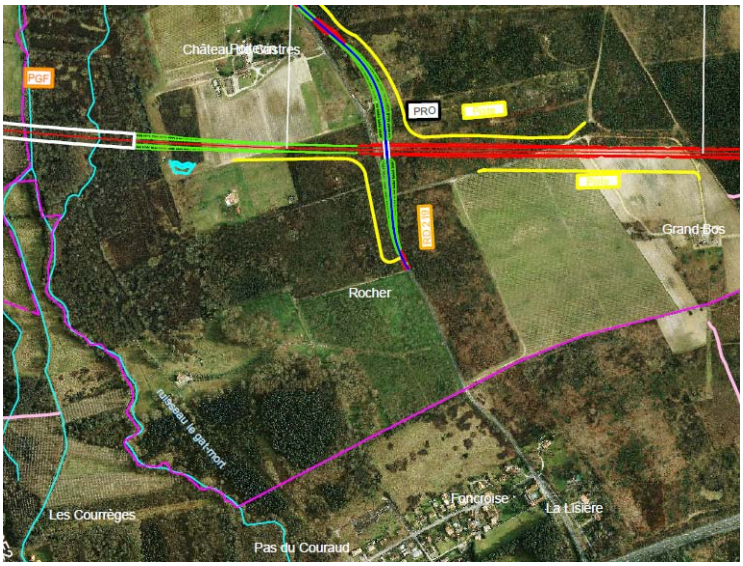


Figure 15 Extrait de la carte du tracé LGV - Source http://www.gpso.fr/trace33_nov2013_TC02.pdf

Figure 16 Carte détaillée des forages – Source CUB- Safege

Le dossier CUB-SAFEGE de 2012 mentionne une vulnérabilité de l'aquifère de cette zone.

Les dépôts détritiques correspondent aux formations fluviatiles des terrasses alluviales de la Garonne. Les calcaires gréseux et marneux à Astéries attribués à l'Oligocène moyen (Rupélien), constituent l'aquifère de la nappe captée.

De façon générale au droit du champ captant, l'aquifère est vulnérable, mais à des degrés divers :

- ✓ ***très forte vulnérabilité** : il s'agit du secteur à proximité de la galerie. L'aquifère est subaffleurant et exempt de couverture argileuse.*
- ✓ ***forte vulnérabilité** au droit du domaine Rocher. La vulnérabilité est moindre que sur le secteur précédent, car il existe une zone non saturée d'une épaisseur variant entre 3 et 8 m au-dessus de l'aquifère. Cette zone non saturée est composée de formations sablo-argilo-graveleuses, d'argile et de calcaire. Le toit des formations calcaires se situerait entre 0,75 et 2,5 m.*
- ✓ ***moyenne vulnérabilité** dans les secteurs restant. Ces secteurs correspondent à l'existence d'un minimum de 1,5 m de formations argilo-sableuses au-dessus des formations calcaires. Au droit des formations argilo-sableuses, il existe un niveau piézométrique qui au repos est vraisemblablement en équilibre avec l'aquifère calcaire, mais qui du fait d'une perméabilité moindre peut se trouver perché et légèrement déconnecté de l'aquifère calcaire. En période de hautes eaux, des fossés drainent cet aquifère superficiel.*

Plus particulièrement les infrastructures de transport (routier et ferroviaire) sont citées comme risque potentiel de pollution de la nappe :

L'autoroute A62 et le futur projet de ligne à grande vitesse représentent un risque de pollution potentielle de la nappe

L'enquête d'utilité publique[v] portant sur cette demande de DUP a eu lieu fin 2013 sous la houlette de Georges Lagarrigue, commissaire enquêteur désigné par décision du Président du Tribunal Administratif de Bordeaux en date du 8 octobre 2013.

Son rapport fait état des délibérations des communes concernées par cette enquête.

Pour Castres-Gironde on relève sous la plume du commissaire :

> « Le conseil municipal de Castres-Gironde s'est prononcé le 5 décembre 2013 pour la mise en place des périmètres de protection de la source Bellefond, mais estime que la LGV doit être rapprochée de l'autoroute, que seul le cabinet Antéa confirme la faisabilité du projet, qu'une autre expertise serait opportune, que, selon un hydrogéologue, les constructions ne devraient pas être admises à moins de 200 m des forages, alors que le PLU de Saint-Selve prévoit une zone à urbaniser à 120 m, qu'enfin il n'est pas question de la zone Natura 2000 le long du Gât Mort ».

Le commissaire enquêteur fait aussi état de risques de pollutions potentielles sur le champ captant défini par les périmètres de protection immédiate, rapprochée et éloignée :

> « Par ailleurs, l'environnement proche du domaine Bellefond, actuellement peu urbanisé, essentiellement forestier reste relativement favorable. Cependant, il existe des risques de pollutions potentielles accidentelles liées aux activités humaines : présence de puits et forages, d'anciennes carrières et gravières, de dépôts sauvages de déchets, d'assainissements des immeubles, d'activités agricoles, de l'autoroute A62 et des projets l'urbanisation et **d'infrastructures de transport par rail à proximité des captages**…etc. ».

L.G.V.E.A a été reçu par le commissaire enquêteur pour recevoir nos observations sur le dossier de l'EUP. Nous avons déposé un dossier par courrier[w] en date du 24 décembre 2013 pour lequel le commissaire fait état dans son rapport :

---

[v] Voir rapport de l'enquête d'utilité publique. Disponible sur http://www.gironde.gouv.fr/content/download/19423/117012/file/RapportCastres.pdf . (Consulté le 19 mai 2014).

[w] Voir le courrier complet original. Disponible sur http://ahp.li/5758a5c487e58778fbc5.doc . (Consulté le 21 mai 2014).

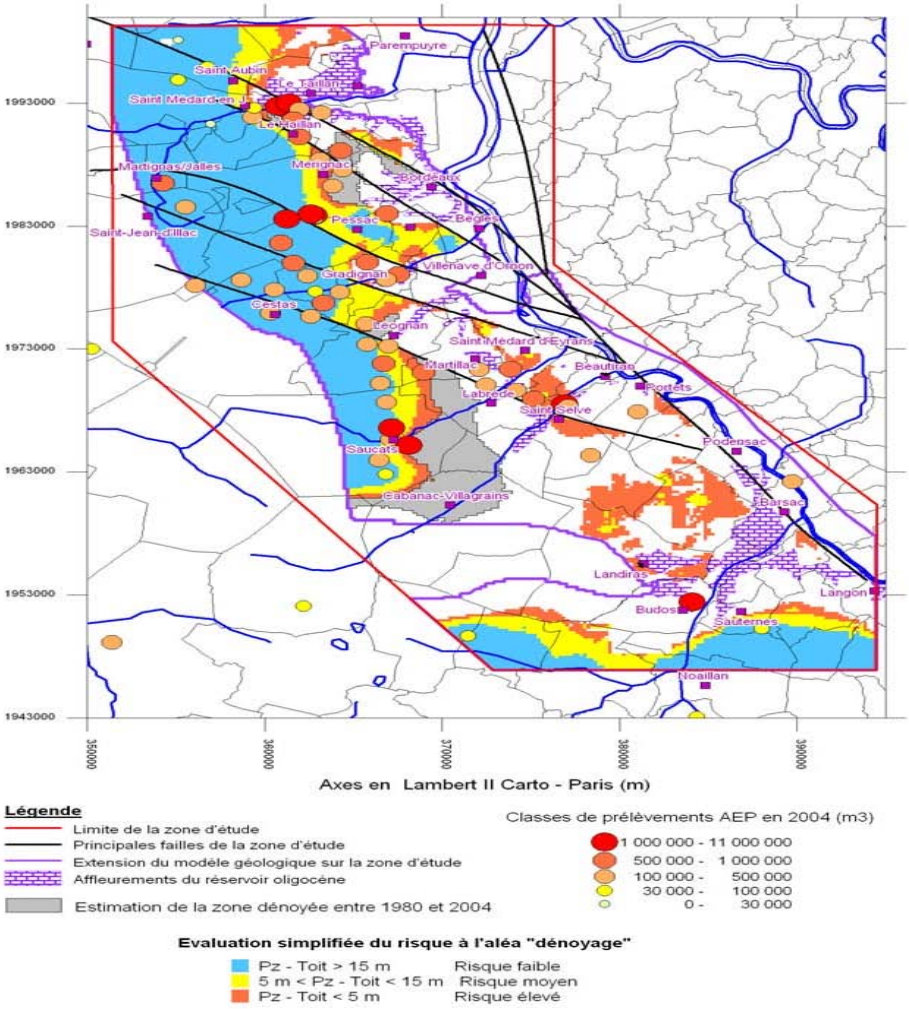
> « Courrier déposé 24 décembre 2013 à la mairie de Castres-Gironde par M. Jean-Robert Thomas, président de l'association LGVEA (pièce annexe)
> L'association regrette que le dossier initial et le plan des périmètres de protection, ne comportent pas d'information claire sur le projet de construction d'une Ligne ferroviaire à Grande Vitesse (LGV), tronc commun du Grand Projet du Sud-Ouest. Elle s'inquiète de l'intégrité du champ captant de Bellefond lors des travaux LGV (terrassements, construction d'ouvrages d'art…) sur des terrains fragiles à proximité de la nappe de l'Oligocène. Elle note les risques présentés par les passages en déblais et le viaduc envisagé sur Gat Mort, les piliers qui soutiendront ce viaduc devant certainement être enfoncés à grande profondeur (10, 20 m…).
> L'association craint aussi des risques de pollution par l'exploitation de la ligne ferroviaire pour le trafic passagers et fret. Pour ce dernier point en effet RFF ne mentionne que les trafics passagers alors que les documents principaux du GPSO indiquent une ligne LGV mixte (voyageurs/fret) notamment entre Dax et la frontière espagnole, ce qui va impliquer le transport de fret sur le tronc commun avec un risque d'incident/accident de pollution pour le champ captant de Bellefond.
> Enfin l'association souligne l'omission dans le dossier, et dans le dossier complémentaire fourni par RFF, du projet de base travaux RFF qui doit accompagner la phase travaux, puis la phase exploitation du GPSO. Cette base travaux devrait recevoir par voie terrestre (et ferrée ?) les matériaux et matériels nécessaires à la construction de la LGV, ce qui occasionnera sur le réseau routier public la circulation de nombreux camions susceptibles d'apporter des pollutions diverses (matériels, produits, carburant…) et l'utilisation de matériels de chantier eux aussi susceptibles de pollutions diverses.
> Réponse de la CUB : cf. réponse1°) a) 3)
> Cette lettre de M. Jean-Robert Thomas a été adressée en copie par courriel du 27 décembre 2013 à RFF, qui nous a envoyé sa réponse par courriel le 30 décembre 2013 (pièce annexe).
> RFF expose que le site internet indique tous les aménagements prévus pour les phases chantier et exploitation, que les précautions seront prises, avec avis de l'hydrogéologue agréé, notamment pour le viaduc prévu sur le Gât Mort, qui fera l'objet d'une enquête au titre de la loi sur l'eau. RFF indique aussi que la circulation de train de fret, dont des trains de marchandises dangereuses, n'est pas envisagée, que si la section Dax-Espagne sera mixte, les trains de marchandises emprunteront ensuite la ligne existante au nord de Dax. En ce qui concerne la base travaux prévue au droit de Saint-Selve, elle sera un équipement provisoire accueillant le ballast, les rails et traverses et centralisant les installations de travaux et les stocks de matériaux de l'ensemble des entreprises ferroviaires. Elle sera démantelée ensuite pour être reconvertie en fonction de projets locaux et éventuellement conservée en partie (6 à 7 ha) en base de maintenance. Comme elle se situe dans le périmètre de protection éloignée, des précautions seront prises dans le respect des prescriptions de l'arrêté de protection ».

Les différentes observations reçues de la part des particuliers et/ou associations sont soulignées par le commissaire dans son rapport :

> « Parmi ces observations, la LGV arrive en première position dans les craintes exprimées, plus, il faut bien le dire, pour les nuisances qu'elle risque d'occasionner par elle-même que pour les risques de pollution qu'elle ferait courir aux captages. Il n'en reste pas moins que, si la LGV est construite selon le tracé adopté le 23 octobre 2013, les risques de pollution dans les deux périmètres rapproché et éloigné sont grands, surtout en phase « travaux

> » puisque, d'une part, des ouvrages sont prévus en déblai et d'autre part, une zone travaux est prévue près du péage de l'autoroute, ce qui risque de modifier l'écoulement des eaux souterraines et de faire pénétrer des produits polluants dans l'aquifère qui est karstifié ».

N'oublions pas que ces ressources en eau potable sont sous la menace d'un dénoyage[X] comme l'a souligné la SEPANSO[Y], selon l'avis du BGRM, menace illustrée par la carte présentée ci-contre.
Que nous apprennent à ce sujet les données issues du dossier EUP de RFF ?



Ce dernier reconnaît qu'en Gironde et dans les Landes les eaux souterraines sont majoritairement proches de la surface et sont donc particulièrement exposées à des effets quantitatifs (PF V2 p91). Il évoque les optimisations pour éloigner le plus possible le tracé des secteurs de captage (ex Bellefond) mais il peut persister des cas qui nécessitent des mesures particulières. Il évoque que si l'étanchéification ou la récupération des eaux s'avérait impossible on pourrait prendre des mesures de remplacement : approfondissement ou réalisation de nouveaux forages, raccordement à des réseaux existants, indemnisation…
Toutes ces mesures paraissent inadéquates au regard de sources d'eau potable aussi importantes et fragiles que celles de Bellefond.
Les différents fuseaux/tracés étudiés par RFF dans ces zones (PF V3.2 p72) n'ont en rien évité le risque pour les captages d'eau potable, et nous sommes très perplexes quant aux mesures architecturales envisagées pour la LGV sur ce secteur qui imposera nécessairement des terrassements et des assises (piliers) lourds et profondément enfouis à proximité (PD p376).

[X] Pour aller plus loin sur la notion de dénoyage on peut consulter un article publié par l'Association LGPE. Disponible sur http://lgpe.fr/L-eau-ressource-et-prelevements . (Consulté le 21 mai 2014).
[Y] Voir « Analyse environnementale de l'Avenant n°7 du traité de concession du service public de l'Eau » - Sepanso-Gironde. Disponible sur http://www.sepanso.org/dossiers/eau/Analyse_%20env_avenant_7_v2.pdf . (Consulté le 21 mai 2014).

Le cabinet d'étude ANTEA a d'ailleurs identifié « l'aire d'alimentation de la zone de captage de Bellefond/Rocher comme le secteur présentant la plus grande vulnérabilité par rapport à l'aquifère exploité pour la production d'eau potable » (PF V4.2 p49) en lien avec l'axe de drainage de la vallée du Gât-Mort.
RFF envisage d'ailleurs de définir au **stade de l'APD** (post DUP) les mesures particulières de terrassement et de construction des ouvrages d'art dans les périmètres rapprochés et éloignés des sources de Bellefond et du Rocher (PF V3.3 p164).

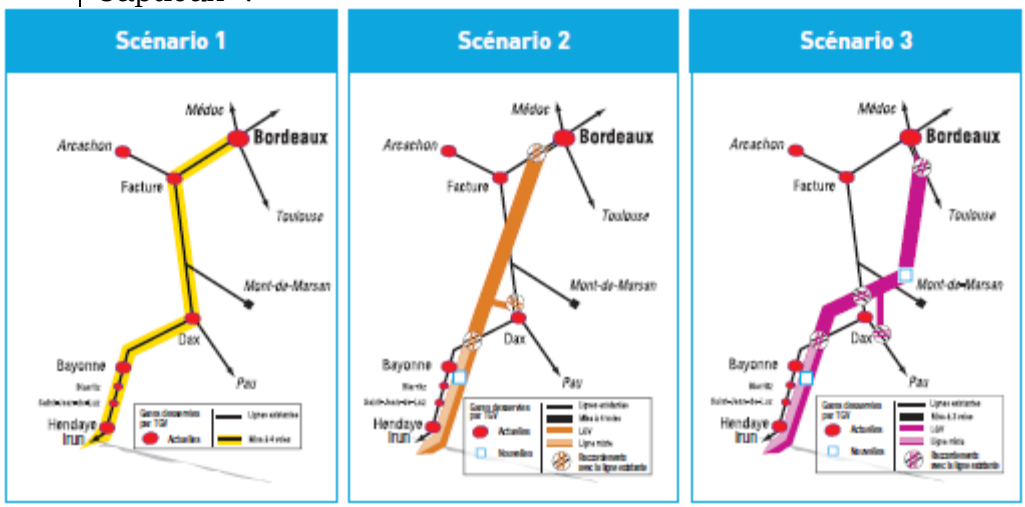
Q1 Quelle garantie RFF peut apporter sur la préservation des captages de Bellefond/Rocher et leur pérennité face à une éventuelle pollution ?

A - II - Sur la technique et l'économie du GPSO

A - 2.1 Un tracé problématique et incohérent

Dés les débats publics de 2005 et 2006, tant sur le projet Bordeaux-Toulouse que sur Bordeaux-Espagne, nous avons été surpris du choix des fuseaux LGV.
Alors que la logique aurait voulu que la LGV soit, au mieux, abandonnée au profit d'un aménagement des voies existantes, au pire, parallèle à l'axe Bordeaux-Arcachon-Bayonne (scénario n°1), RFF et les autorités décisionnaires du COPIL et de l'Etat ont choisi finalement le scénario n°3.
Ainsi pouvait-on lire dans le compte rendu du débat public[17] sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne (p32) :

> « Le scénario 3 consiste à sortir de Bordeaux par le Sud-est et la ligne actuelle de Toulouse (portée de deux à trois voies) puis à construire une ligne nouvelle à grande vitesse contournant le Parc naturel régional des Landes de Gascogne par l'Est, passant à proximité de Mont-de-Marsan puis de Dax pour rejoindre le même couloir de passage que le scénario 2 pour la traversée du Pays Basque en arrière de la zone côtière par une ligne mixte. Le scénario 3 prévoit un tronc commun de la nouvelle infrastructure avec la LGV Bordeaux-Toulouse, de Bordeaux jusqu'à la hauteur de Langon ou de Captieux ».



Or le choix du scénario n°3, couplé au projet LGV Bordeaux-Toulouse, conduit à une longueur kilométrique de voie nettement augmentée par rapport aux distances orthodromiques attendues pour un fuseau LGV qui devrait suivre au plus prés la ligne droite (distance minimisée, vitesse optimisée, rayon de courbure minimal...).

Au final, après les décisions ministérielles du 23 octobre 2013, le projet conjugué Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est décrit schématiquement dans la figure n°2 présentée en préambule.
Ce tracé tortueux cumule une empreinte environnementale augmentée et une longueur de voies qui atteint :

- 327 km de LGV dont 55 km de tronc commun (uniquement pour la phase 1 Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax)
- Un aménagement de ligne existante (12 km) entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans
- Un aménagement de ligne existante (19 km) entre Saint-Jory et Toulouse.

Au total c'est prés de 70 km de voies LGV supplémentaires qu'il faut construire et financer par rapport à un tracé orthodromique.
Mais l'incohérence ne se limite pas au choix de ce tracé.
Elle s'exprime aussi par des « aménagements » de tracé qui relèvent souvent d'un lobbying politique, et parfois d'un entregent privé/public.
A titre d'exemple on peut citer le cas de la modification du fuseau LGV à Uchacq-et-Parentis (40) pour laquelle un ex-collaborateur de Christine Lagarde, François-Gilles Egretier a été mis en examen[Z] en avril 2013 pour prise illégale d'intérêt au motif qu'il était intervenu auprès de RFF, via le ministère, afin de proposer une motion permettant d'épargner sa maison familiale.
Plus prés de nous, sur la commune de Saint Selve (33), une intervention du maire d'alors auprès du plus haut personnage de l'Etat, et l'autorisation de lotir sur des terrains en bordure de l'A62, qui auraient pu voir l'implantation d'un fuseau LGV du GPSO, constituent aussi des actes de lobbying qui ont participé au choix d'un fuseau plus à l'est du « sillon naturel » de l'autoroute A62 (cf. § 2.2).
Ce maire de Saint Selve, Pierre-Jean Théron, reconnaissait son lobbying lors de la réunion du Conseil Municipal du 21 mai 2010. (cf. article du Maringouin ci-dessous et repris par un article du blog de LGVEA[AA]).

> « Le maire remercie M. Gachet de son intervention exhaustive et prend alors la parole sur le sujet de la LGV. Il explique qu'aujourd'hui la décision du tracé est déjà arrêtée, même s'il n'a pas été invité à une réunion de la Région faite en catimini, il en est au courant. La future troisième voie LGV passerait à St Médard, au château Méjean, aux alentours du château Tuquet, au grand Bos avant d'atteindre St Michel de Rieufret. Dans ce dossier dit-il, on a joué très collectif, il cite notamment M. Ducout, même si l'on s'est rapidement aperçu que chacun défendait son village.
> Il explique que ce qui a fait que St Selve n'a pas été touché, c'est essentiellement par son initiative d'augmenter le nombre d'habitants en organisant des opérations urbaines comme le lotissement futur. Le nombre de personnes concernées par le passage proche de la LGV étant un point capital du choix du trajet, selon lui. Il dit avoir été réuni par le Préfet et indique que le tracé sera arrêté le 31 mai et nous attendons patiemment cette date. Après le 17 juin, le ministre Bussereau signera le fuseau de 100 mètres. "J'ai rendez-vous à l'Elysée début juin car il était venu à St Selve ainsi que son fils. Grâce à mes relations, j'essaie de sauver St Selve" dit-il. Les plans encore cachés du futur tracé, font ensuite le tour de la salle en passant même par les spectateurs tandis que le maire fait remarquer que

[Z] Voir site http://resistanceinventerre.wordpress.com/2013/05/01/encore-une-mise-en-examen-affaire-du-fuseau-nord-de-la-lgv-duchacq-et-parentis-landes-lancien-conseiller-technique-de-christine-lagarde-francois-gilles-egretier/ . Consulté le 9 août 2014.
[AA] Voir site http://lgvea.over-blog.com/article-revue-de-presse-fevrier-mars-2012-102992327.html . Consulté le 9 août 2014.

> dans le canton aucune autre commune n'a sorti ces plans.
> Un élu, Frédéric, interpelle le maire qui lui répond un peu nerveusement, ce qui ne s'est pratiquement jamais vu dans ce conseil. Du coup une élue intervient à son tour pour regretter ce que vient de dire Frédéric en public, il aurait pu le dire en privé, pense-t-elle.
> M. Bâtisse pense, quant à lui, que ce tracé retenu est celui qui présente le moins d'expropriations s'il aboutit, mais en revanche, il est inquiet sur les modifications du paysage que cela va impacter.
> Ce conseil se termine. Il a duré presque deux heures, ce qui est exceptionnel ici, et de plus, pour la première fois, des voix discordantes se sont fait entendre grâce à la LGV. N'aurait-elle pas que des inconvénients? »

Il confirmait quelques mois plus tard son intervention lobbyiste dans un éditorial du journal communal de Saint Selve[BB] :

> « Il m'a été rapporté que, dans des réunions publiques qui se sont tenues sur le territoire de la communauté de communes, j'ai été mis en cause sur le fait que la LGV passe à Beautiran, à Ayguemorte et à Castres. Lorsque que l'on mène un combat d'arrière garde comme certains édiles, que l'on se réveille deux mois avant la fin du processus de décision, que l'on ne se déplace pas pour rencontrer les instances dirigeantes à Paris, et que l'on ne profite pas de la venue du Président de la Région dans sa propre commune pour aller sur le terrain lui montrer les dégâts qui découleraient d'un tel projet, il ne faut pas, ensuite, s'étonner du résultat, fâcheux pour lesdites communes ».

Aujourd'hui le dossier EUP de RFF (PJ A1 p10-14) vante des paysages naturels et viticoles dans le secteur des Graves. Toutefois il prévoit une LGV sur ces territoires dits « sensibles » :

> « Vis-à-vis du projet ferroviaire, les Graves présentent une sensibilité très forte de part la qualité de ses paysages et de son patrimoine. Les vues lointaines dans les vignobles et la densité urbaine à l'approche de Bordeaux sont aussi des paramètres qui viennent renforcer la sensibilité des Graves ».

Si l'on se rapporte au dossier RFF (PF V3.2 §4.3) on peut d'abord contester qu'une vraie logique d'évitement ait été adoptée dans les hypothèses de fuseau/tracé. Pour ceux qui on suivi les étapes de la « concertation » entre 2010 et 2011, dont nous faisons partie, nous ne pouvons cautionner les dires de RFF qui parle « d'hypothèses de tracés répondant directement à une demande des acteurs ou découlant de la prise en compte d'enjeux localisés complémentaires ».

Dans le secteur A (Saint Médard d'Eyrans/Saint Michel de Rieufret) RFF évoque lors de l'étude des hypothèses des objectifs recherchés comme :

- L'évitement de l'urbanisation
- L'évitement des parcelles viticoles plantées et des propriétés domaniales (châteaux)
- L'éloignement des points de captages des ressources en eau constituées par les sources de Bellefond et le captage du Rocher

On ne peut croire à ces promesses quand on prend connaissance aujourd'hui du tracé définitif et son cortège de nuisances dans ces domaines.

[BB] Village Info Services – Saint Selve. Octobre 2010.

A - 2.2 Des prévisions erronées

Le dossier d'EUP du GPSO présenté par RFF aujourd'hui s'appuie sur un long cheminement méthodologique depuis les débats publics de 2005-2006.
Toutefois l'argumentaire RFF s'articule autour de prévisions (trafics, saturation des réseaux, évolution du fret…) qui relèvent plus de l'incantation que de valeurs réelles prouvées et validées.
En ce qui concerne le fret on soutient que la construction des LGV viendrait ouvrir la disponibilité de sillons sur les voies existantes.
Si sur le fond nous pouvons comprendre cet argument il convient d'analyser plus précisément ce dossier.
Les voies existantes ne verraient, au maximum, leur capacité s'ouvrir au trafic fret, mais aussi au trafic TER et Intercités…, que pour la part des sillons TGV actuels.
Cette éventualité d'accroissement de l'offre en sillons sur les voies existantes ne saurait être un facteur répondant à une réelle demande d'accroissement du fret ferroviaire.
C'est ce que pointait l'Autorité Environnementale dans son avis délibéré[18] sur le projet d'Autoroute ferroviaire Atlantique.

> « Dans l'étude d'impact, la justification du projet est argumentée essentiellement en terme de décision politique et stratégique (Grenelle de l'environnement, Engagement national pour le fret ferroviaire, …), et peu en terme d'opportunité économique fondée sur des études techniques et de marché. La justification principale semble découler de la volonté de reporter, grâce à ce projet, plus de 100 000 camions de la route vers le fer d'ici à 2020, permettant une économie annuelle de CO2 de 75 700 tonnes. L'autoroute ferroviaire atlantique contribuerait ainsi à atteindre 17 à 20% des objectifs nationaux relatifs au report modal du fret de la route vers le rail.
> Mais cette justification principale aurait pu s'appliquer a priori à d'autres projets d'autoroutes ferroviaires. Ce n'est que dans la brève conclusion de la page 232 consacrée à la justification de la solution retenue qu'apparaît la mention des trois objectifs qui semblent avoir conduit à retenir ce projet précis : liaison Europe du Nord-Europe du Sud, **capacité disponible notamment du fait que la mise en service de la LGV Sud-Europe Atlantique devrait libérer de la capacité sur le réseau classique**, niveau d'investissements limité pour obtenir les caractéristiques attendues. **L'Ae recommande de mieux justifier le projet au regard de ses différents objectifs et d'expliquer la manière dont l'itinéraire retenu optimise leur prise en compte** ».

Les réels besoins d'accroissement de la demande fret ne sauraient être validés au regard des études et évaluations diffusées ici et là sur le fret ferroviaire notamment en France et plus particulièrement sur le corridor atlantique.
Nous avons expliqué récemment[19] que le besoin en sillons ferroviaires pour le fret ne peut justifier la construction de LGV entre Bordeaux et l'Espagne, et à fortiori entre Bordeaux et Toulouse.
Pierre Récarte, membre du CADE, parlait déjà en 2011 de manipulation des chiffres du fret[20] pour justifier la LGV.
Il relevait qu'entre 1998 et 2008 le trafic international de fret à Hendaye n'avait progressé que de 5% et non de 40% comme l'affirmait RFF.
Il dénonçait les projections présentées par RFF lors du débat public dans lesquelles nous devrions compter 8 millions de tonnes de fret à Hendaye en 2015 et nous sommes à 1,65 millions de tonnes en 2009 !
Les contraintes techniques du réseau espagnol (écartement différent du réseau français), les crises économiques successives depuis 2007 et les faibles

augmentations des PIB espagnols (et français) depuis, constituent sans doute des facteurs prépondérants dans l'effondrement de la demande de fret.
Une analyse plus poussée du CADE sur la manipulation des chiffres fret[21] par RFF peut être consultée sur Internet.
Enfin, Victor Pachon, président du CADE, répondant aux propos optimistes (utopistes ?) du chef de projet GPSO, Christian Maudet, démontrait en avril 2012 que la ligne actuelle passant au Pays basque était loin d'être saturée[CC].

> « Il y a actuellement 70-80 trains qui passent dans les deux sens, tous les jours, sur le pont de l'Adour. En montant à 90 trains on peut largement absorber le trafic passagers et marchandises dans les années qui arrivent. Selon le cabinet Citec, la saturation de la ligne actuelle est fixée à 240 trains quotidiens, voire 288 avec des aménagements mineurs. La marge est énorme. Le Conseil général du développement durable a déjà reculé de 15 ans (de 2020 à 2035) les prévisions de saturation des lignes actuelles. Mais il prend en compte les chiffres fournis par RFF, qui prévoit une croissance annuelle de 1,6 % en France et 2,6 % pour l'Espagne jusqu'à 2030-2035. Mais regardez les chiffres d'aujourd'hui : la croissance est proche de zéro en France et elle est négative en Espagne. C'est la crise ! Il faut aussi ouvrir les yeux sur d'autres réalités. La production automobile est en train de se délocaliser dans les pays de l'Est alors, qu'aujourd'hui, 55 % des marchandises passant par train à Hendaye sont liées à ce secteur. D'autres éléments vont dans le sens de la diminution du trafic ferroviaire : abandon des wagons isolés, fermeture de nombreux terminaux de fret (comme celui d'Hendaye et Mouguerre), autorisation des gros camions de 44 tonnes, augmentation des péages ferroviaires, etc. Dans ces conditions, comment prévoir une explosion du trafic dans les années qui viennent ? »

Pour le trafic voyageur en mode ferroviaire en Aquitaine les données récentes (2012) viennent moduler les interprétations de RFF.
Ainsi le CERTA dans son analyse des trafics en Aquitaine[22] publié en 2012 relève que le nombre de voyages Aquitaine/Espagne a fortement chuté en 2012 avec une tendance baissière depuis 2007 (cf. tableau figure 17).

2.4.3 FLUX FERROVIAIRES AQUITAINE-ÉTRANGER

Unité : nombre de voyage

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Espagne	39 744	27 731	31 127	29 600	31 671	**20 282**
Belgique	36 970	18 591	33 351	24 662	20 083	**20 429**
Suisse	10 724	5 169	10 012	6 883	4 978	**2 851**
Grande Bretagne	7 998	3 932	7 072	8 053	6 392	**6 714**
Portugal	6 348	-	5 628	4 229	4 463	**3 341**
Allemagne	593	72	92	85	73	**79**
Luxembourg	238	64	70	60	46	**86**
Italie	218	148	288	472	339	**461**
Autriche	26	1	1	2	-	**1**
Pays Bas	6	4	8	2	4	**7**
TOTAL	**102 865**	**55 712**	**87 649**	**74 048**	**68 049**	**54 251**

Source : SNCF

Figure 17 Etude CERTA Trafics Aquitaine 2012

Dans cette même étude le CERTA présente le trafic TER Aquitain pour 2012 (cf. figure 18).

[CC] Voir les échanges RFF/CADE sur le site (cf. http://ni-ici-ni-ailleurs.over-blog.com/article-une-ligne-bientot-saturee-le-chef-de-mission-du-projet-lgv-et-le-porte-parole-des-anti-lgv-au-pays-103272178.html . Consulté le 9 août 2014.

Si l'augmentation du trafic TER est probante en moyenne, ce qui confirme bien que la demande TER est pertinente et doit trouver réponse dans une offre adaptée, on notera qu'elle est variable selon les liaisons.
Pour Bordeaux-Agen la variation 2012/2011 n'est que de 2,5% alors qu'elle est de 25,1% pour Bordeaux-Hendaye.
Ces observations devraient être analysées pour s'inscrire dans une réelle interprétation sur leurs implications dans le choix de lancement d'une LGV notamment sur le sillon Bordeaux-Toulouse.

2.4.1 *Le trafic des Trains Express Régionaux*

En 2012, le trafic sur les liaisons ferroviaires TER s'élève à 622 millions de voyageurs x km.

Unité : millions de voyageurs x kilomètres

LIAISONS FERROVIAIRES TER	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variation 2012/2011 en %
Bordeaux - Agen	84,3	86,8	96,7	95,3	94,9	101,5	**104**	2,5
Bordeaux - Arcachon	71,3	76,0	84,1	86,1	87,4	92,1	**95,9**	4,1
Bordeaux - Périgueux - Brive	80,5	82,1	83,6	83,9	83,1	89,2	**89,9**	0,8
Bordeaux - Hendaye	56,7	62,1	76,5	69,3	71,3	79,0	**98,8**	25,1
Bordeaux - Bergerac - Sarlat	47,7	49,9	51,9	49,9	49,4	51,9	**54,6**	5,3
Bordeaux - Mont-de-Marsan	30,5	32,7	38,1	38,8	37,8	39,0	**40,6**	4,2
Bordeaux - Pau - Tarbes	21,6	22,2	26,4	29,8	26,9*	32,8*	**49,7***	51,6
Bordeaux - Angoulême	16,7	17,8	20,8	19,1	19,1	19,6	**21,1**	7,9
Bordeaux - Pointe de Grave	15,3	17,4	18,6	18,7	14,5	19,2	**20,6**	7,3
Bordeaux - Saint-Mariens	10,5	10,7	11,7	11,9	12,4	13,6	**18,8**	38,4
Hendaye - Tarbes	11,0	10,6	11,1	10,9	10,5	11,8	**10,5**	-10,6
Agen - Périgueux	11,7	12,4	11,4	11,8	11,5	11,7	**10,4**	-11,7
Pau - Oloron	4,2	4,4	4,9	4,6	3,8	4,6	**4,9**	6,1
Bayonne - Saint-Jean-Pied-de-Port	2,5	2,8	2,9	2,7	2,1	2,7	**2,9**	4,1
TOTAL	**462,6**	**487,9**	**538,7**	**532,8**	**524,7**	**568,5**	**622,6**	**9,5**

*Trafic pour la liaison ferroviaire Bordeaux – Pau

Source : Conseil Régional Aquitaine - SNCF

Figure 18 Etude CERTA Trafics Aquitaine 2012

C'est aussi du CERTA, dans une étude[23] commandée par la Région Aquitaine et qui ne peut être taxée de partialité pour les opposants aux LGV compte tenu des personnalités appelées par le CERTA, que l'on peut lire cette assertion importante : « L'organisation de la production, qui engendre la multiplication des envois et l'allongement des distances parcourues, **explique que le transport de marchandises suit les variations du PIB en amplifiant les fluctuations de ce dernier** ».
Toujours sur la problématique de saturation du réseau ferré nous retiendrons qu'RFF lui-même[DD] n'indique pas une congestion forte du réseau existant, même en période d'heures de pointe, qui ne pourrait être résorbée par des aménagements capacitaires de celui-ci.
C'est ce que l'on découvre sur les illustrations des figures 19 et 20 ci-dessous et le commentaire particulier de RFF sur la section Langon-Agen.

> 5.3.2. Section Langon – Agen
>
> La section Langon – Agen ne présente pas de problème de saturation, hormis quelques problèmes de rattrapage en ligne des trains lents par les trains rapides dans le sens de la pointe, soit en période de pointe du soir, soit après la période de pointe du matin. Ceci est aussi imputable au système de signalisation peu performant (BAPR) sur cette section de ligne et au parcours long de certains trains lents (TER de desserte de pays entre Langon et Marmande ou Agen). Pour rappel, le système BAPR (Bloc Automatique à Permittivité Restreinte) ne permet en moyenne qu'une circulation de 6 à 7 trains par heure et par sens, quand le système BAL (Bloc Automatique Lumineux) permet une circulation en moyenne de 10 à 12 trains par heure et par sens. Le système BAL équipe les sections les plus chargées Bordeaux – Langon et Montauban – Toulouse de cet axe.

[DD] Etat et perspectives du trafic sur les lignes existantes. Note de synthèse RFF. Cf. http://www.gpso.fr/Note_etat_trafic_lignes_existantes.pdf . Consulté le 9 août 2014.

5.4.1. Heures de pointe

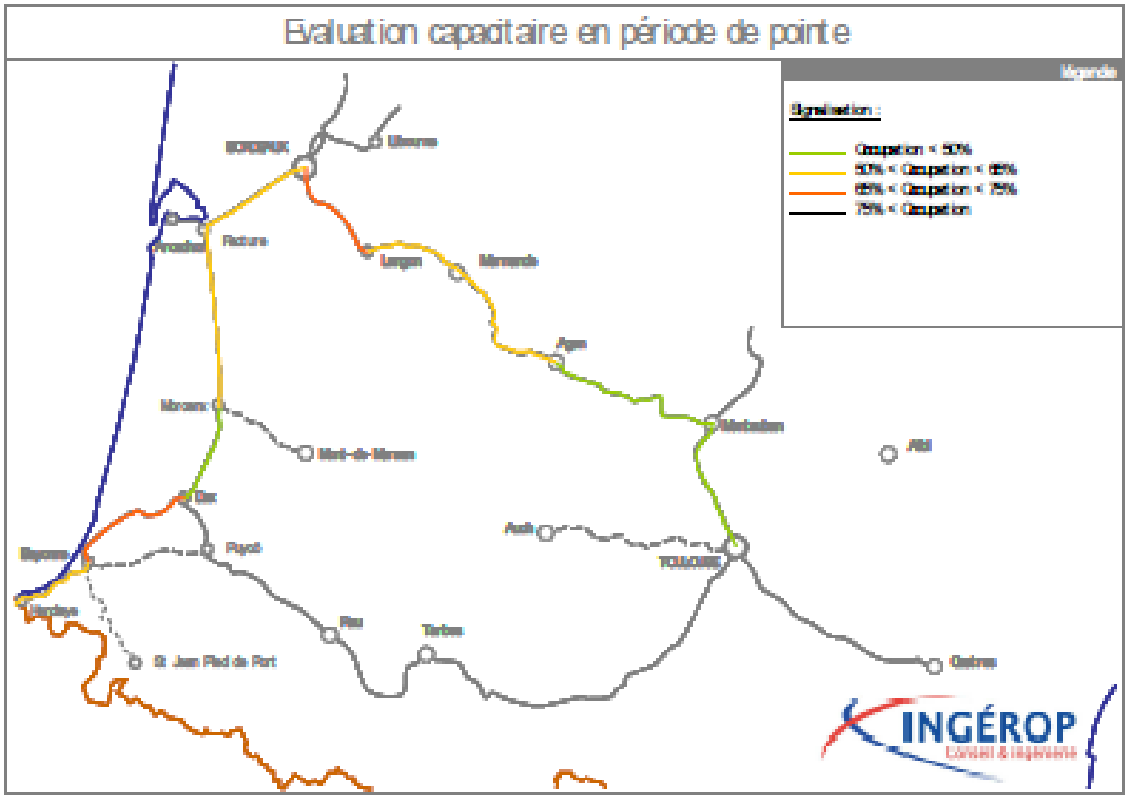


Figure 19 Carte synthétique des problèmes de saturation (service annuel 2009)

5.4.2. Heures creuses

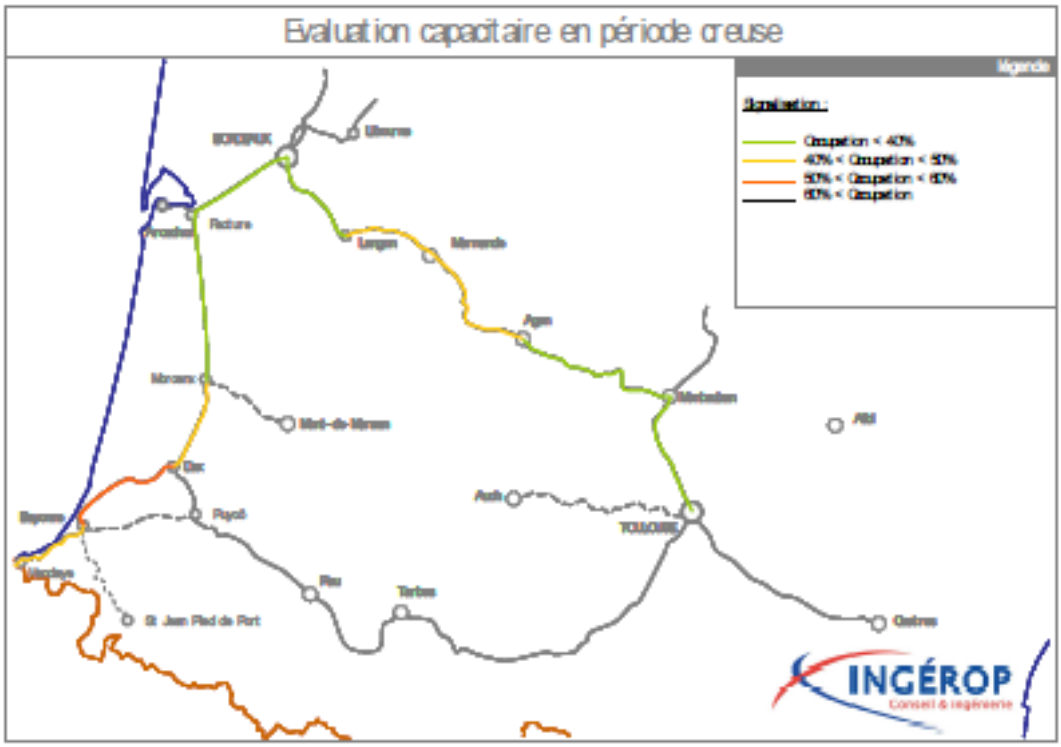


Figure 20 Carte synthétique des problèmes de saturation (service annuel 2009)

C'est le CERTA aussi, en septembre 2006, qui analysait la pertinence des modes de transports terrestres dans le corridor atlantique[24] et donnait une estimation de croissance pour le transport de marchandises à l'horizon 2020-2025 (cf. fig.21).

Scénarios de croissance des transports de marchandises par voie terrestre entre 2003 et 2025 sur le seul Corridor Atlantique, hypothèse haute, hypothèse basse

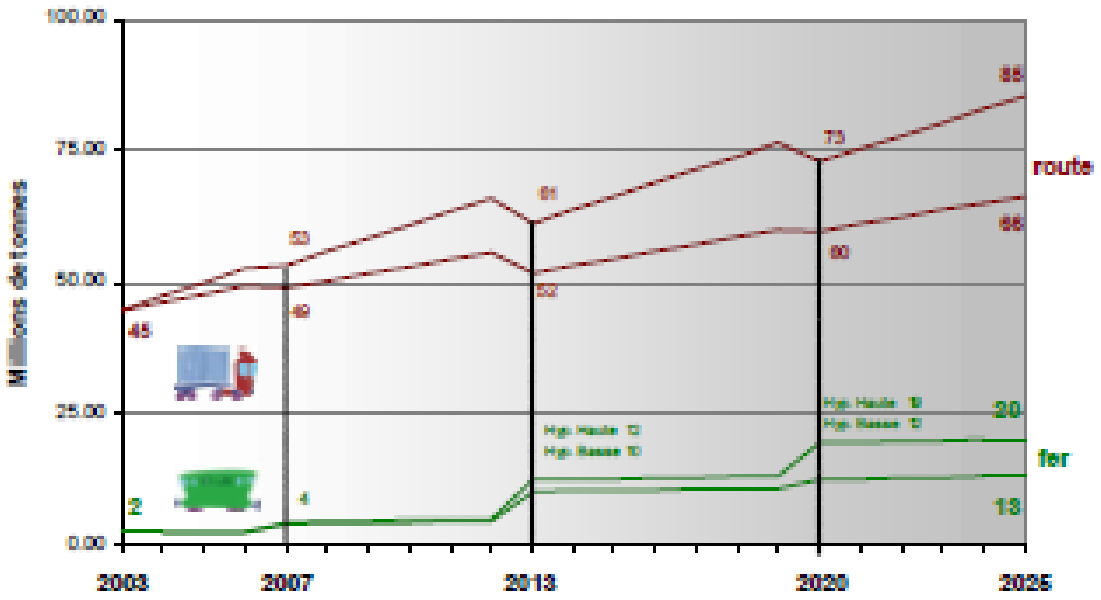


Figure 21 Source CERTA septembre 2006

Mais voilà ces prévisions sont battues en brèche par le constat fait par le CESER Aquitaine[25] encore tout récemment où l'on peut voir que le fret ferroviaire sur le corridor atlantique ne décolle pas et stagne dans le transit international France-Péninsule Ibérique avec seulement 2,1 millions de tonnes au total en 2010.

DONNEES TRAFIC FERROVIAIRE INTERNATIONAL SUR LA FACADE ATLANTIQUE

En millions de tonnes		1999	2002	2004	2006	2008	2009	2010
CF Hendaye Irun	Fer - Fer	1,0	1,1	1,2	1,2	nc	nc	nc
	Fer - Route	0,5	0,5	0,4	0,4	nc	nc	nc
	Total N/S	1,5	1,6	1,6	1,6	nc	nc	nc
	Fer - Fer	0,6	0,7	0,8	0,8	nc	nc	nc
	Fer - Route	0,3	0,3	0,2	0,1	nc	nc	nc
	Total S/N	0,9	0,9	0,8	0,8	nc	nc	nc
	Total 2 sens	**2,5**	**2,5**	**2,4**	**2,4**	**2,8**	**1,4**	**1,5**
Bayonne Mouguerre	Fer - Route N/S	0,0	0,3	0,3	0,5	nc	nc	nc
	Fer - Route S/N	0,0	0,1	0,2	0,3	nc	nc	nc
	Total 2 sens	**0,0**	**0,4**	**0,5**	**0,8**	**0,7**	**0,4**	**0,6**
Total international		**2,5**	**2,9**	**2,9**	**3,2**	**3,5**	**1,75**	**2,1**
Progression 1999-2006					**28,5%**			
Progression 1999-2008						**40,3%**		
						Progression 2008/2009	**-50,0%**	
								Progression 2009/2010 **20,0%**

Source : Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées / Opérateurs ferroviaires

Le CESER, tout en imaginant des marges d'amélioration par une action conjuguée France-Espagne, ne peut que faire le constat d'un fret ferroviaire bien en deçà des prévisions optimistes et incantatoires.

> « Bien que la part modale du transport ferroviaire de marchandises soit déjà modeste au niveau de l'Union Européenne avec 17,9% en 2008, la part de l'Espagne ne représente que 4,1% et s'inscrit progressivement à la baisse, en

> net recul ces dix dernières années par rapport à l'ensemble des grands pays de l'UE. L'Espagne est le pays ayant la plus faible part modale de fret ferroviaire ».

Au-delà, et malgré l'optimisme constitutionnel dont fait état couramment le CESER, la décision de lancement d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et Hendaye devrait être attachée à une analyse et une évaluation socioéconomique concrète quant à la saturation des voies existantes comme le rappelait le préfet en novembre 2011[EE].

> « Cela ne veut pas dire qu'on attendra que la ligne existante soit saturée pour réfléchir à une ligne nouvelle mais, pour autant, personne ne comprendrait qu'on décide d'un investissement public aussi majeur sans s'être assuré que l'évolution des trafics le justifie » a déclaré le Préfet de Région

Autre sentence venant d'un ancien ministre des transports, Dominique Bussereau[FF], commentant les décisions du nouveau ministre Frédéric Cuvillier pour la relance du fret ferroviaire.

> « A sa décharge, le dossier est difficile : entre 2000 et 2012, la part du fret ferroviaire est passée de 16,6% à 10%. Nous sommes bien loin de l'objectif ambitieux de 25% de part modale du fret ferroviaire que Jean-Louis Borloo et moi-même avions – de bonne foi – prôné pour 2022 lors du Grenelle de l'environnement ».

Si à l'avenir RFF voulait poursuivre, après accord de l'Etat, la LGV entre Dax et la frontière espagnole, ceci se ferait par une ligne mixte fret/voyageurs[GG] ...alors qu'Alain Rousset clame souvent que mettre des TGV sur les mêmes rails que le fret constitue une ineptie. Encore une incohérence.

Toutefois comme évoqué plus haut les autoroutes ferroviaires, telles que Perpignan-Bettembourg, ou l'autoroute ferroviaire Atlantique en enquête publique en 2014, semblent peu prometteuses en terme socioéconomique comme le souligne le CGI dans son avis récent[26].

> « Evaluée au niveau européen, la mise en service de l'autoroute ferroviaire atlantique (AFA) en 2016 présente **un bilan socio-économique largement négatif** (VAN de – 98 M€2010) lorsque l'on applique les prescriptions de l'instruction-cadre en vigueur.
>
> Le bilan est en revanche équilibré (VAN de 3 M€2010) si l'on applique les recommandations du « rapport Quinet », la révision à la hausse des valorisations des externalités (accidents, congestions, émissions de CO2, nuisances diverses) et la révision à la baisse du coefficient d'opportunité des fonds publics améliorant beaucoup plus le bilan que ne le détériore la hausse du taux d'actualisation.
>
> Du strict point de vue du calcul socio-économique, la date optimale de mise en service se situerait aux environs de l'année 2030. Le surcoût de l'anticipation en 2016 de cette mise en service (perte de 70 M€2010) serait à mettre en balance avec les avantages d'une continuité industrielle entre l'AFA et l'autoroute Perpignan-Luxembourg.
>
> Il n'en reste pas moins que ces résultats doivent être considéré avec une extrême prudence. Ce d'autant plus qu'en matière de retour d'expérience de Perpignan-Luxembourg, les seules données fiables dont l'on disposait pour étayer la présente contre-expertise, étaient celles relatives à l'année 2011

[EE] Lettre d'information RFF GPSO n° 12. Cf. http://www.gpso.fr/lettre_numero_12.pdf Consulté le 11 août 2014.

[FF] *La Vie du Rail*, 2 avril 2014, p15.

[GG] Cf. Dossier de présentation RFF Etape 2 du GPSO de janvier 2012, p79 (http://www.gpso.fr/pdf/Flipbooks/dp_etape2_gpso/dp_etape2_gpso/HTML/index.html#/79/zoomed). Consulté le 11 août 2014.

> figurant dans le rapport 2012 de la Cour des Comptes, **rapport au demeurant très circonspect au sujet des autoroutes ferroviaires.** A cet égard, un certain décalage de la mise en service envisagée dans la contre-expertise en 2016 permettrait de bénéficier d'un retour d'expérience plus complet et fort utile de l'autoroute Perpignan-Luxembourg ».

Derniers rebondissements sur des prévisions RFF erronées : les informations récentes venant de l'Observatoire des Trafics en Pays Basque.

Le CADE analyse des données de cet Observatoire fournies en juin 2014 et montre que des biais existent dans celles-ci. Toutefois il pointe qu'au final, entre 2006 et 2012, les mouvements de trains, toutes activités, ont diminué de 10,4% à Hendaye et de 6,7% pour les voyageurs à Irun. Pour le fret on relève que le nombre annuel de trains de fret a chuté de 40,7% à Hendaye et de 55,9% à Irun.

De ce fait, malgré des prévisions d'évolution du PIB irréalistes de la part de RFF, la date de saturation de la ligne Hendaye/frontière espagnole, s'éloigne toujours plus.

RFF, par paliers, repousse ces prévisions de saturation :

- En 2006 ➔ 2025
- En 2010 ➔ 2030
- Aujourd'hui ➔ 2030 à 2040.

Si ces prévisions ne s'appliquent qu'à la portion Hendaye/frontière espagnole, comment comprendre une saturation en amont (Bordeaux/Dax) qui justifierait les LGV du GPSO ? Les trains actuels roulant entre Bordeaux et Dax ne disparaissent pas au-delà.

Enfin nous faisons appel ici, et nous aurons l'occasion d'y revenir à plusieurs reprises dans les paragraphes suivants, aux réflexions, observations et recommandations issues du tout récent rapport[27] de la Cour des Comptes (Rapport CC – octobre 2014).

Nous apprenons (p57) que SNCF ne communique plus les études de trafics qui alimentent les bilans socio-économiques et l'on peut être perplexe sur les trafics pris en compte par RFF pour l'évaluation du GPSO.

On lit aussi dans ce même rapport (p88) que RFF prévoyait ouvertement d'influer sur le transfert de trafics ferroviaires de l'axe POLT vers une future LGV Poitiers-Limoges afin de favoriser ainsi le bilan trafic de cette dernière.

Avec de telles manœuvres RFF induit une distorsion dans les calculs socio-économiques de rentabilité comme on peut le constater, à postériori, sur les LGV déjà construites. La CC reproduit un tableau des TRI à 20ans qui découlent des prévisions de trafics erronées.

	TRI à 20 ans			
	Économique		Socio-économique	
	a priori	*a posteriori*	*a priori*	*a posteriori*
LGV Lyon	16,5 %	15,2 %	28,0 %	nd
LGV Atlantique	12,0 %	8,5 %	23,6%	12,0 %
LGV Nord	12,9 %	2,9 %	20,3 %	5,0 %
Interconnexion IdF	10,8 %	6,9 %	18,5 %	15,0 %
LGV Rhône Alpes	10,4 %	6,1 %	15,4 %	10,6 %
LGV Méditerranée	8,0 %	4,1 %	12,2 %	8,1 %

Source : Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

Conjointement la CC pointe des coûts prévisionnels d'investissements et de d'exploitation sous valorisés qui concourent à postériori à l'affaissement des rentabilités prévisionnelles.

Dans ces conclusions partielles la CC exprime tout haut les doutes profonds qui nous assaillent depuis longtemps sur l'intégrité des prévisions de RFF (p89) :

> « Dans le temps de gestation technique des projets de LGV, tous les efforts tendent vers la justification de la construction des lignes : compte-rendu incomplet des débats publics ; biais optimiste des études de trafic en vue d'atteindre un taux de rentabilité suffisant pour la ligne (sans toujours y parvenir) ; choix au cas par cas des taux d'actualisation des recettes futures ; omission des conséquences d'une nouvelle ligne à grande vitesse sur les dessertes autres que les TGV, qu'il s'agisse de l'entretien du réseau existant ou de l'évolution des dessertes classiques ».

Que peut-on apprendre aujourd'hui par la lecture du dossier EUP de RFF ?
De la synthèse du rapport du CGI donné par RFF (PB p106) on peut citer quelques réserves quant aux prévisions de trafics reportés de la route sans tenir compte des fins de concessions autoroutières. De même le CGI pointe une évolution du PIB qui paraît élevée ce qui entraîne une surestimation notable du trafic ferroviaire pris en compte dans le calcul socioéconomique. On retrouve plus loin (p123-124) une critique des hypothèses de calcul de RFF avec les hypothèses d'entrée (prix aériens, prix de la route, arrêts et fréquences ferroviaires, induction de trafic…) que conteste le CGI.
Les prévisions de trafics (TMJA) que fournit RFF (PF V3.3 p68) restent pour nous bien absconses. On pourrait croire que sur le trajet Bordeaux ➔ bifurcation Toulouse/Dax on pourrait avoir un trafic de 46+46 = TaGV auquel il faudrait rajouter 4+4 =8 SRGV. Un tel trafic, et en ne tenant compte que des TaGV type Atlantique[HH], pourrait transporter au maximum sur ce seul segment plus de 16 000 000 de voyageurs par an ! De même vers Toulouse, avec 27+27= 54 TaGV c'est prés de 10 000 000 de passagers maximum qui emprunteraient la LGV !
A titre de comparaison, la ligne TGV la plus utilisée, Paris-Lyon Sud-est, ne transporte qu'environ 40 000 000 de passagers à l'année et la SNCF multiple les annonces sur un repli de la fréquentation des TGV.
Ces estimations nous semblent bien optimistes pour une infrastructure ferroviaire à grande vitesse desservant des agglomérations de 440 000 habitants (Toulouse) et 720 000 habitants (CUB avec 28 communes).
On reste aussi très dubitatif sur les données de trafics qu'expose RFF sur le tronçon Bègles/Saint Médard d'Eyrans (PF V3.3 p72) à l'horizon 2055.

Q2 Quelle est la pertinence des prévisions de trafic TER, soit disant favorisé par l'implantation de la LGV Bordeaux-Toulouse (PA 2.2 et PF V4.1 p204) ?
Peut-on obtenir de RFF des éclaircissements sur les données trafics présentées dans les différents tableaux (PF V3.3 p68 et p72-73) ?
Peut-on obtenir des éclaircissements sur les trafics voyageurs présentés dans le tableau PJ annexe 2 p37 ?

A - 2.3 Un financement ubuesque

A - 2.3.1 Retour sur les engagements passés

On pourrait poursuivre la liste des arguments et témoignages mettant à mal les choix techniques et les prévisions de trafics fret/voyageurs de RFF pour justifier le GPSO.

[HH] On s'appuie pour ce calcul au maximum de capacité d'un TGV Atlantique soit 485 places debout+assises.

Plus important encore est la problématique du financement d'un projet global (LGV plus aménagements Bordeaux/Saint Médard d'Eyrans et Saint Jory/ Toulouse) qui devrait atteindre ou dépasser les 15 milliards d'euros courants.
Nous devons tout de suite évacuer un mythe propagé par certains dont le président de la région Aquitaine, Alain Rousset.
Le financement par des aides de l'Europe[II] ne saurait s'appliquer majoritairement à la construction du tronçon LGV Bordeaux-Toulouse hormis pour une partie des études.
Ceci est confirmé en juin 2014 par Christina Ratcliff et Dominique Riquet[JJ].

> 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

> Bonjour,
> Je vous remercie de votre message et surtout sur ce point qui me tient particulièrement à cœur.
> Comme vous avez pu le lire dans l'annexe du règlement et malgré tous mes efforts, seules les études sont finançables par des fonds européens.
> A votre disposition,
> Bien à vous,
> Dominique Riquet

Le règlement évoqué par Christina Ratcliff est le règlement UE n°1316/2013 du Parlement Européen et du Conseil du 11/12/2013 établissant la MIE. Il s'illustre dans le journal officiel de l'UE du 20/12/2013 notamment à la page L348/162[KK].
Depuis peu toutefois on signale la possibilité d'un financement partiel par l'UE pour la LGV Bordeaux-Toulouse (identifiant FR3) sans toutefois en préciser le niveau[28] ni les modalités.
Revenons quelques instants sur le financement des projets de LGV sur l'axe atlantique, notamment ceux de SEA et GPSO.
Pour SEA le premier projet concerne la liaison Tours-Angoulême-Bordeaux qui a fait l'objet d'une concession en PPP avec LISEA.
Une convention de financement[29] entre l'Etat, RFF et les collectivités territoriales avait été validée par le contrôleur général, chef du département du contrôle budgétaire, Bernard Bachellerie le 7 juillet 2011. Elle faisait suite à de multiples

[II] Rappelons que « les aides européennes » proviennent d'un financement de l'Europe, elle-même alimentée par la participation des différents états européens donc les impôts des citoyens contribuables français, allemands… L'argent ne provient pas du Ciel…
[JJ] Dominique Riquet est député au parlement européen (http://www.europarl.europa.eu/meps/fr/96885/DOMINIQUE_RIQUET_home.html) et Christina Ratcliff est DG Internal Policies.
[KK] Cf. http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2013.348.01.0129.01.FRA . Consulté le 12/08/2014.

discussions et documents préparatoires entre l'Etat et les collectivités territoriales dont la Communauté Urbaine de Bordeaux[LL].
Cinquante sept collectivités territoriales étaient conviées au cofinancement de cette LGV pour un montant global estimé à 1 476 680 000 euros (CE 2009).
A titre d'exemple cela représentait 306 381 568 euros pour la seule Région Aquitaine, 102 139 799 euros pour la Région Midi-Pyrénées et 103 021 845 euros pour la Région Poitou-Charentes.
Au-delà du financement de la construction de la LGV la convention de financement prévoyait la participation des collectivités territoriales au financement des études et acquisitions foncières (cf. annexe 3 de la convention). Celui-ci représentait des sommes non négligeables pour les budgets des collectivités participantes. C'est ainsi que, aux conditions économiques 2009, les collectivités territoriales devaient débourser les montants présentés dans le tableau récapitulatif suivant.

Collectivités participantes	Montant en millions d'euros (conditions économiques 2009)
Conseil Régional Aquitaine	34,480 320
Conseil Régional Poitou-Charentes	8,848 235
Conseil Régional région Centre	0,299 000
Conseil Général de la Gironde	9, 156 712
Communauté Urbaine de Bordeaux	9, 156 712
Participation totale	**61, 940979**

	Estimations en Euro Constants à indexer selon l'évolution des prix de la construction
Emplois y compris concessionnaire	
Dépenses directes de RFF (avant concession et ouvrages non concédés)	0,876 Milliards d'€ 2009
Dépenses à charge du concessionnaire	5,827 Milliards d'€ 2009
Total Emplois	**6,703 Milliards d'€ 2009**
Ressources hormis concessionnaire	
Apports Collectivités publiques (UE, Etat Collectivités locales)	2,992 Milliards d'€ 2009
Apport de RFF	1,760 Milliards d'€ 2009

Le tableau du financement global s'établissait comme résumé ci-contre.

A noter que la convention précisait que les subventions européennes viendraient en déduction au prorata des participations des collectivités territoriales.
Seules 31 collectivités territoriales avaient accepté le paiement de leur participation à la construction de la LGV au moment de la signature de la convention[MM].
Depuis cette date, et selon les conjectures politiques liées aux volontés de quelques grands élus pour agréger le projet SEA Tours-Bordeaux au GPSO, plusieurs collectivités territoriales ont refusé de financer Tours-Bordeaux (la région Poitou-Charentes) ou ont assujetti leur participation à des engagements de l'Etat

[LL] On pourra prendre connaissance du dossier LGV Tours Bordeaux sur le site de la CUB (http://www.lacub.fr/search/apachesolr_search/lgv%20sea) et plus précisément l'annexe à la délibération CUB n° 2011/0109 du 11/02/2011 (http://www.lacub.fr/sites/default/files/synchro_docs/ConseildeCommunaute_2/2011/2011_02_11/P0D4K.pdf). Consulté le 13 août 2014.
[MM] Cf. http://la-brochure.over-blog.com/article-lgv-signatures-officielles-pour-bordeaux-tours-99529318.html . Consulté le 13 août 2014.

(clarification des participations croisées RFF-département pour le Conseil Général des Landes, poursuite des LGV vers Pau, Tarbes…).
Vingt six collectivités, dont la Région Poitou-Charentes (pour 103 millions d'euros), avaient refusé leur financement[NN] au début de 2012.
C'est ainsi que l'agglomération de Pau vient de confirmer en juillet 2014 la suspension du financement[30] à la LGV Tours-Bordeaux, elle qui poussait encore en 2013 pour la grande vitesse ferroviaire en Béarn et en Bigorre[31].
Au final la seule construction de la LGV Tours-Bordeaux aura un coût de 7,8 milliards d'euros[OO] bien que Guillaume Pépy, PDG de SNCF, ait prédit qu'elle coûterait au final 10 milliards d'euros[PP]. Seul l'avis officiel découlant de la LOTI, rendu 5 ans après la mise en service de la LGV (2017), pourra trancher la question.
A quoi doit-on s'attendre pour le coût et le financement du GPSO ?
Depuis plusieurs années, en liaison avec le projet de LGV SEA Tours-Bordeaux, certains grands élus comme les présidents des Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, soutenus par les services de l'Etat et RFF, organisent des tours de table visant à agréger le projet LGV SEA avec sa poursuite au sud de Bordeaux avec le GPSO.
La tactique est connue. Elle vise à élargir le tour de table à de très nombreuses collectivités du Centre, de Poitou-Charentes, d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées, pour tendre à une convention de financement globale couvrant l'appel au financement de la part des collectivités territoriales sur l'intégralité des tracés LGV.
Elle ne peut toutefois se comprendre que dans des règles de réciprocité coût-avantages pour les collectivités engagées, notamment pour celles le plus au sud (Hautes-Pyrénées, Pyrénées-Atlantiques, Gers…), à qui l'on demande de financer Tours-Bordeaux mais qui ne veulent signer que si on leur promet la LGV à Dax, Hendaye, Pau, Tarbes…
Dés le 25 janvier 2007 une déclaration d'intention contre signée par l'Etat, RFF et les régions Aquitaine, Poitou-Charentes et Midi-Pyrénées présentait un projet cohérent rassemblant les trois branches de SEA (Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne[QQ].

> « Le 25 janvier 2007, une déclaration d'intention entre le ministre chargé des Transports, les présidents des Régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes et le président de RFF, a confirmé leur volonté commune de mener à bonne fin le projet Sud Europe Atlantique composé de trois branches, Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne.
> Regroupées sous l'appellation Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO), les branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne feront l'objet d'études accélérées de manière à lancer l'enquête publique au printemps
> 2011, pour un début des travaux prévu en 2013.
> La méthodologie, l'organisation des études et leur financement ont fait l'objet d'un protocole cadre signé le 26 décembre 2007 entre l'État, RFF et les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées.
> Le financement des études, évalué à 75 millions d'euros, a été inscrit dans les contrats de projets État-Région

---

[NN] On peut consulter la liste des non-signataires sur le site http://la-brochure.over-blog.com/article-lgv-signatures-officielles-absentes-de-bordeaux-tours-99529520.html . Consulté le 13 août 2014.
[OO] Valeur relevée sur le site officiel LISEA (http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/carte-et-chiffres-cles). Consulté le 13 août 2014.
[PP] Voir l'article de Sud-Ouest du 17 janvier 2013 (http://www.sudouest.fr/2013/01/17/la-lgv-tours-bordeaux-sous-controle-936933-757.php). Consulté le 13 août 2014.
[QQ] Cf. Dossier de presse 2008 de RFF (http://www.rff.fr/IMG/RFF_APC_DP_2008.pdf). Consulté le 14/08/2014.

> 2007-2013 Aquitaine et Midi-Pyrénées. Le préfet de la région Aquitaine a mis en place le 11 janvier 2008 le comité de pilotage chargé d'orienter, de suivre et de valider les études de ces deux projets ».

Très tôt donc la Région Aquitaine, par son président, a tracé la voie[RR] en incluant dans ses délibérations et actions la prise en compte du GPSO dans le dossier LGV SEA[SS].

C'est à cette date que l'on peut trouver dans l'annexe à la délibération n°2009-0013 des éléments chiffrés inscrits dans le protocole de financement du GPSO.
Un tableau récapitulatif des sommes devant être engagées par les collectivités territoriales pour les LGV Tours-Bordeaux et GPSO y est présenté.

***

Tableau récapitulatif	Tours-Bordeaux			GPSO			SEA T-B & GPSO		
RFF+Concessionnaire	2 822	50%		1 493	21%		4 315	34%	
Union européenne	15	0,3%		662	9%		677	5%	
Besoins concours publics FR	2 807	50%		4 816	69%		7 623	60%	
Etat	1 404	25%		3 041	44%		4 445	35%	
Collectivités locales	1 404	25%	100%	1 775	25%	100%	3 179	25%	100%
Aquitaine	800	14,2%	57%	823	12%	46%	1623	13%	51%
Midi-Pyrénées	267	4,7%	19%	895	13%	50%	1162	9%	37%
Poitou-Charentes	245	4,3%	17,5%	0	0%	0%	295	2,3%	9%
Limousin	50	0,9%	3,5%	0	0%	0%	42	0,3%	1%
Centre	42	0,7%	3%						
Languedoc-Roussillon	0	0%	0%	56	0,8%	3%	56	0,4%	2%
Valeurs en M€ constants	5 644	100%		6 971	100%		12 615	100%	

Sur l'ensemble des projets Tours-Bordeaux et Grands Projets du Sud-Ouest (Bordeaux – Espagne et Bordeaux - Toulouse), l'État demande aux collectivités d'Aquitaine d'assumer 1 623 M€ aux conditions économiques 2006. Sur cette somme, il est proposé à la Région Aquitaine d'intervenir à hauteur de 36,4%. C'est donc un montant de 592 M€, en valeur 2006, que la Région pourrait engager pour ces projets qui doivent être réalisés à l'horizon 2016 pour Tours-Bordeaux et au plus tôt à l'horizon 2018 pour Bordeaux- Espagne et Bordeaux - Toulouse.

Ce montant reste indicatif. Il sera affiné au fur et à mesure, en fonction du résultat de l'appel d'offres sur Tours – Bordeaux et de l'avancement des études sur Bordeaux – Espagne et Bordeaux – Toulouse.

Rien que pour les collectivités territoriales d'Aquitaine l'engagement dans le financement du GPSO représenterait 592 millions d'euros aux conditions économiques 2006 pour un coût global du projet de construction de 6,971 milliards d'euros (CE2006).
Il est précisé aussi dans cette annexe à délibération n°2009-0013 que les participations définitives de RFF seront calculées de façon à éviter toute conséquence négative sur les comptes de l'entreprise du fait de la réalisation du projet, conformément à ses statuts (article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF).

[RR] Voir à titre d'exemple la délibération du CRA n° 2009-0013 qui acte la participation de la Région au financement des études du GPSO.
[SS] Les documents cités ci-après peuvent être consultés sur le site du Conseil Régional d'Aquitaine (http://www.aquitaine.fr/actions/territoire-durable-et-solidaire/infrastructures-de-transport/projets-ferroviaires#.U-sykFV_uSo). Consulté le 13 août 2014.

Nous reviendrons plus loin sur cette disposition réglementaire en particulier dans le cadre de la loi de réforme ferroviaire adoptée en 2014.
Le protocole d'intention exposé à l'annexe de la délibération, dans son article 10, évoque la possibilité d'une participation majorée de la part de l'Etat dans le cas d'une mixité fret/voyageurs de certains tronçons du GPSO.

> « Le partage des financements publics entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales associées aux projets, d'autre part, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne, sera donc réalisé selon les clés de répartitions suivantes :
> • le tronc commun Bordeaux - Sud-Gironde : si le caractère mixte de la ligne nouvelle est confirmé, la part de l'Etat dans les financements publics, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne, pourrait être portée jusqu'à 65%, celle des collectivités territoriales s'élevant au moins à 35%.
> Dans le cas contraire, les financements publics nécessaires au projet seront apportés sur la base d'un partage égal entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne.
> • la section Sud-Gironde - Toulouse : les financements publics nécessaires au projet seront apportés sur la base d'un partage égal entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne.
> • la section Sud-Gironde - extrémité nord de la section internationale :
> - Sud-Gironde - Dax : si le caractère mixte de la ligne nouvelle est confirmé pour la partie Sud-Gironde - Dax, la part de l'Etat dans les financements publics, déduction faite des contributions effectives de l'Union européenne, pourrait être portée jusqu'à 65%, celle des collectivités territoriales s'élevant au moins à 35%.
> Dans le cas contraire, les financements publics nécessaires au projet seront apportés sur la base d'un partage égal entre l'Etat, d'une part, et l'ensemble des collectivités territoriales associées au projet, d'autre part, déduction faite des contributions effectives de l'Union Européenne.
> - Dax - extrémité nord de la section internationale : la part de l'Etat dans les financements publics, déduction faite des contributions effectives de l'Union européenne, pourrait être portée jusqu'à 65%, celle des collectivités territoriales s'élevant au moins à 35%.
> • la partie française de la section internationale : les financements publics seront entièrement apportés par l'Etat avec l'aide de l'Union Européenne.
>
> Les clés de répartition entre l'Etat et les collectivités territoriales calculées dans l'hypothèse d'une mixité de l'ensemble de la ligne nouvelle Bordeaux - Espagne figurent en annexe 2-1 au présent protocole.
> Des participations indicatives de l'Union européenne figurent également en annexe 2-1 du présent protocole. Ces participations, qui devront faire le moment venu l'objet d'une décision de la Commission, ne peuvent être précisées davantage à ce jour et dépendront des décisions qui seront prises dans le cadre des instruments financiers européens qui succéderont au programme pluriannuel 2007-2013 des réseaux transeuropéens de transports ».

Les clefs de répartition résultant de ces dispositions sont regroupées, selon les hypothèses envisagées, dans le tableau synthétique ci-après (Cf. fig. 26).
Dans son rapport d'octobre 2014 (Rapport CC octobre 2014) la Cour des Comptes revient longuement sur les modalités de financement de la LGV Tours-Bordeaux et ses intrications avec le GPSO.

Dénonçant tout à la fois un montage financier complexe et laissé aux seuls accords Etat/ collectivités territoriales, il montre que ce montage va bien au-delà du seul projet Tours-Bordeaux et verrouille les accords avec des engagements contractuels entre financeurs qui ne peuvent tenir dans la modification de conjoncture ferroviaire et économique intervenue depuis 2007 (date des premiers protocoles de financements pour Tours-bordeaux).
De ce fait on constate aujourd'hui que les projets de LGV ne peuvent plus être menés de front et sur l'ensemble de axes. Les « coups partis » comme Tours-Bordeaux sont déjà en danger quant à leur couverture financière malgré des apports publics très généreux et des garanties multiples pour le concessionnaire.
De manière synthétique on peut noter ce que rapporte la CC (p84) :

> « Sur les 58 collectivités dont la participation financière était envisagée dans le tour de table, seules 32 ont finalement signé la convention de financement du projet de LGV Tours-Bordeaux ; elles apportent une participation de 1 052,26 M€ valeur juillet 2009, soit 79,65 % du total de la part prévue des collectivités. La poursuite par l'État de sa démarche de collecte des signatures manquantes n'a pour l'instant pas permis de combler le défaut de signature qui représente 268,77 M€ valeur juillet 2009 ».

C'est RFF aujourd'hui qui subit ces retards de paiement venant des collectivités et qui, à la demande de l'Etat, doit y palier en utilisant la réserve de taux de convention financière, ce qui se traduit en fait par un accroissement de sa dette.
L'AFITF quant à elle ne peut, avec ses fonds restreints, couvrir les financements annuels indispensables aux dizaines de milliards d'euros cumulés sur la période 2014-2030.
A cela il faut rajouter les financements demandés aux collectivités territoriales pour les études du GPSO.
Celles-ci font l'objet de conventions au titre des CPER 2007-2013[TT] :

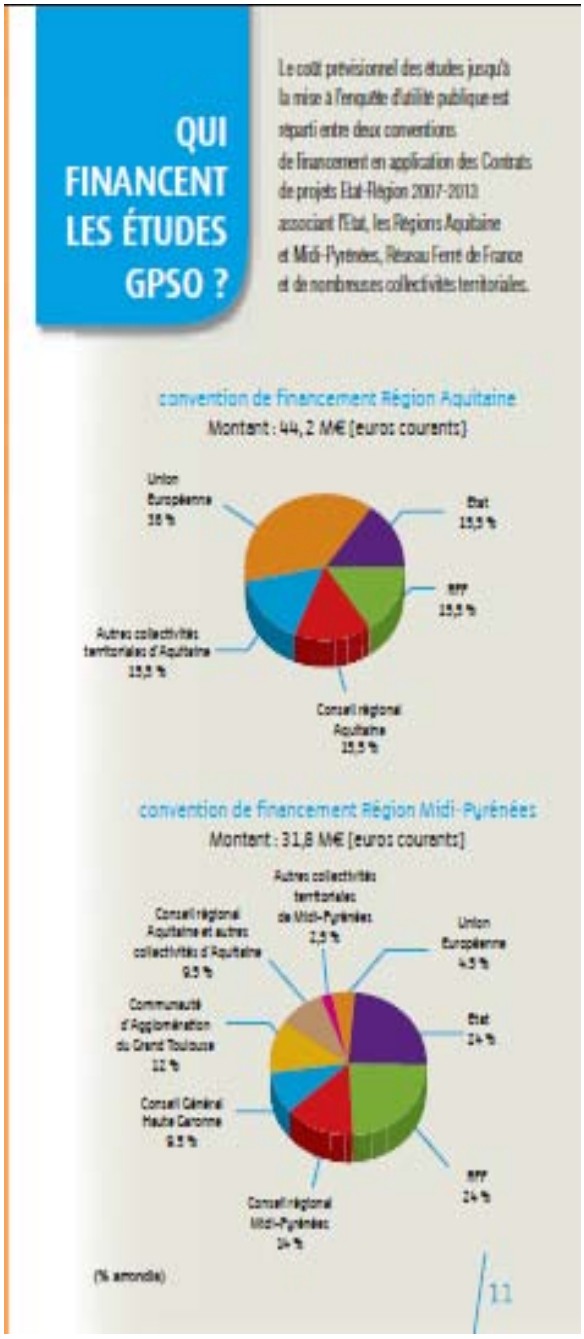
- Pour la Région Aquitaine ~15 millions d'euros + 600 000 euros pour les études particulières des axes Toulouse-Narbonne et Béarn-Bigorre.
- Pour la Région Midi-Pyrénées ~12 millions d'euros.

Ces montants de participations aux études du GPSO par les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées sont confirmés sur le site RFF du GPSO dans le protocole cadre pour la réalisation et le financement des études jusqu'à la mise en enquête publique[UU] (Cf. fig. 23).
Notons toutefois qu'il est difficile de retrouver exactement les montants dédiés aux études GPSO par les Régions comme le démontrent les chiffres du CPER 2007-2013 de Midi-Pyrénées où à l'article 11 nous ne retrouvons que 6 millions d'euros[VV].

[TT] Pour la Région Aquitaine l'état des CPER 2007-2013 peut être consulté sur le site http://www.aquitaine.fr/content/download/1037/10089/version/4/file/2007-contrat-de-projets-etat-region-2007-2013.pdf et celui de la DATAR http://www.datar.gouv.fr/sites/default/files/datar/aquitaine-cper-2007-2013-a.pdf . Consulté le 13 août 2014.
[UU] Voir http://www.gpso.fr/Protocole_cadre_GPSO.pdf . Consulté le 13 août 2014.
[VV] Voir Contrat de projets Etat/Région Midi-Pyrénées 2007-2013 sur le site de la DATAR http://www.datar.gouv.fr/sites/default/files/datar/midi-pyrenees-cper-2007-2013.pdf . Consulté le 13 août 2014.

Millions d'euros

	Etat	RFF	UE	CT Midi-Pyrénées	CT Aquitaine	Total
LGV Bordeaux - Toulouse			1,80			**31,80**
CPER Midi-Pyrénées	7,50	7,50		12,00	3,00	
Projet Bordeaux - Espagne						**44,20**
CPER Aquitaine	6,00	6,00	20,20		12,00	
TOTAL	**13,50**	**13,50**	**22,00**	**12,00**	**15,00**	**76,00**



Une plaquette[ww] réalisée par RFF vient illustrer la répartition du financement des études GPSO par les différents contributeurs.

Figure 23 Participation aux études GPSO

On peut calculer la répartition des financements des collectivités territoriales de la Région Aquitaine et de la Région Midi-Pyrénées.

Aquitaine : 44,2 * (15,5% + 15,5%)=13,7 millions d'euros.

Midi-Pyrénées : 31,8*(14%+9,5%+12%+2,5%)=12,1millions d'euros.

Toutefois ces sommes sont à considérer comme indicatives car de multiples ajouts et avenants sont possibles comme en témoigne la délibération de la commission permanente du Conseil régional d'Aquitaine[xx] (n°2012-1667CP) en date du 8 octobre 2012 et les clauses de la convention relative au financement des études du GPSO et de l'opération d'aménagement du réseau existant au sud-est de Bordeaux (version du 3 septembre 2012).

Cet appel à nouvel financement, notamment pour les collectivités de la région Aquitaine, devrait couvrir les études et les acquisitions anticipées dans le cadre du GPSO.

[ww] Voir http://www.gpso.fr/GPSO_plaquette_web.pdf . Consulté le 13 août 2014.

[xx] Ces informations sont consultables sur le site du Conseil Régional d'Aquitaine (http://www.aquitaine.fr/region/le-conseil-regional/decisions-deliberations/deliberations#.U-xgOlV_uSo). Consulté le 14/08/2014.

* La Région Aquitaine qui s'engage au titre de la présente convention pour la totalité de la part des collectivités territoriales, envisage d'obtenir la prise en charge par d'autres collectivités d'Aquitaine de la moitié du montant total mis à sa charge par la présente convention selon la répartition indicative suivante, valant pour l'ensemble des collectivités concernées.

	Hors subvention UE	
	Montant (en € courant)	%
Région Aquitaine	2 703 000 €	25,0000
Département de la Gironde	675 750 €	6,2500
Département des Landes	450 860 €	4,1700
Département Pyrénées Atlantiques	675 750 €	6,2500
Communauté Urbaine de Bordeaux	563 305 €	5,2100
COBAS	28 112 €	0,2600
COBAN	28 112 €	0,2600
C C du Grand Dax	56 222 €	0,5200
C A du Marsan	56 222 €	0,5200
C A Pau Pyrénées	56 222 €	0,5200
C A du BAB	112 445 €	1,0400
TOTAL	**5 406 000 €**	**50,0000**

Figure 24 Répartition financement études GPSO pour les collectivités territoriales d'Aquitaine

Montants en €	Gironde	Lot-et-Garonne	Tarn-et-Garonne	Haute-Garonne	Landes	Pyrénées-Atlan.	Total / financeur
CG Gironde	682 500						682 500
CG Lot-et-G		1 115 000					1 115 000
CG Tarn-et-G			917 500				917 500
CG Haute-G				435 000			435 000
CG Landes					737 500		737 500
CG Pyr. Atlan						237 500	237 500
CR Aquitaine	682 500	1 115 000			737 500	237 500	2 772 500
CR Midi-Py			917 500	435 000			1 352 500
Etat	682 500	1 115 000	917 500	435 000	737 500	237 500	4 125 000
RFF	682 500	1 115 000	917 500	435 000	737 500	237 500	4 125 000
Total / département	2 730 000	4 460 000	3 670 000	1 740 000	2 950 000	950 000	16 500 000

Figure 25 Répartition financement pour acquisitions foncières anticipées du GPSO

Au final on peut voir que les projets de LGV SEA (Tours-Bordeaux) et GPSO (Bordeaux-Toulouse et Bordeaux –Espagne) vont engloutir des financements considérables de la part des collectivités territoriales avec des disparités peu compréhensibles.
Ainsi comme évoqué plus haut la Région Poitou-Charentes n'a pas financé la branche Tours-Bordeaux et donc ne devrait pas s'associer au financement à venir pour le GPSO. La région Ile de France, pourtant forte utilisatrice potentielle des TGV circulant sur ces LGV, n'aura pas donné un euro pour ces infrastructures.
Les nombreuses collectivités de sud-aquitaine et Midi-Pyrénées, qui rechignent à verser leur obole pour la clôture du financement de Tours-Bordeaux, au motif que les LGV au sud de Bordeaux pourraient ne pas être poursuivies jusqu'à leur territoire, auront quelques réticences pour abonder le financement du GPSO dans sa version post Commission Mobilité 21.
Enfin aux seules participations pour la construction des LGV il ne faudra pas oublier de rajouter les centaines de millions d'euros réclamés aux collectivités territoriales pour des aménagements périphériques (résorption des nœuds ferroviaires, études, acquisitions foncières anticipées...).

Pour information, et uniquement pour le Conseil Général de la Gironde, les montants réclamés dans le protocole d'intention[YY] pour la réalisation des LGV du SEA (montants estimés par RFF aux conditions économiques 2006) s'établissaient à :

- 135,9 millions d'euros pour Tours-Bordeaux
- 97,8 millions d'euros pour le GPSO

Soit un total de 233,7 millions d'euros.

Que nous dit le dossier EUP de RFF aujourd'hui notamment sur les axes européens de transports prioritaires ?

Si la branche Bordeaux-Espagne s'inscrit bien dans l'axe RTE-T n°3 (PF V1 p23), la branche Bordeaux-Toulouse n'est pas mentionnée dans les axes prioritaires. Malgré ce que suggère RFF pour cette dernière elle ne figure toujours pas dans une communication[32] de la Commission Européenne parue le 7 janvier 2014 ni dans le règlement[33] UE n°1316/2013 paru au JO UE L348 du 20/12/2013, hormis pour les études.

Q4- Quelle serait la contribution réelle de l'UE à l'éventuelle construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ?

Q5- Quelle répercussion auraient des manques dans la finalisation du financement de Tours-Bordeaux sur la faisabilité financière du GPSO ?

[YY] Protocole voté à la majorité par le CG33 le 24 juin 2010.

PROTOCOLE D'INTENTION POUR LA REALISATION
DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE (LGV-SEA)

Annexe 2-1

Financement des Grands projets du Sud-Ouest

REPUBLIQUE FRANÇAISE Préfecture de la Région Aquitaine
REÇU LE 24 FEV 2009 à la Préfecture de la Région Aquitaine

Partage Etat / Collectivités territoriales	65% (participation maximale de l'Etat dans l'hypothèse d'une mixité voyageurs/fret de la ligne) / 35%		50% / 50%		65% (participation maximale de l'Etat dans l'hypothèse d'une mixité voyageurs/fret de la ligne) / 35%		100% / 0%	
Financeurs	Bordeaux-Sud-Gironde		Sud-Gironde-Toulouse		Sud-Gironde-Extrémité nord de la section internationale		Partie française de la section internationale	
RFF+Partenaire privé *	**35,00%**		**25,00%**		**15,00%**		**15,00%**	
Union européenne **	**15,00%**		**0,00%**		**15,00%**		**15,00%**	
Concours publics	**50,00%**		**75,00%**		**70,00%**		**70,00%**	
Etat	32,50%		37,50%		45,50%		70,00%	*100,00%*
Collectivités territoriales	17,50%	*100,00%*	37,50%	*100,00%*	24,50%	*100,00%*	0,00%	
Aquitaine	*8,31%*	*47,50%*	*5,25%*	*14,00%*	*23,03%*	*94,00%*	*0,00%*	
Midi-Pyrénées	*8,31%*	*47,50%*	*30,38%*	*81,00%*	*1,47%*	*6,00%*	*0,00%*	
Languedoc-Roussillon	*0,88%*	*5,00%*	*1,88%*	*5,00%*	*0,00%*	*0,00%*	*0,00%*	
Total	**100,00%**		**100,00%**		**100,00%**		**100,00%**	

* Les montants prévisionnels de participation des gestionnaires d'infrastructures, RFF et ses éventuels partenaires privés, aux projets seront précisés au fur et à mesure des stades ultérieurs d'études. En première analyse, des participations indicatives sont reportées dans ce tableau.

** Des participations indicatives de l'Union européenne sont reportées. Ces participations, qui devront faire le moment venu l'objet d'une décision de la Commission, ne peuvent être précisées davantage à ce jour et dépendront des décisions qui seront prises dans le cadre des instruments financiers européens qui succéderont au programme pluriannuel 2007-2013 des réseaux transeuropéens de transports.

Figure 26 Tableau synthétique des clefs de répartition du financement du GPSO

A - 2.3.2 Les PPP : une bombe financière à retardement ?

Hervé Mariton, député, rapporteur spécial dans un rapport[ZZ] au nom de la commission des finances en octobre 2010, décrivait les documents et modalités de financement des différentes branches LGV du SEA.

Alors que se finalisait le contrat de concession en PPP de la branche Tours-Bordeaux avec Vinci (LISEA), Hervé Mariton évoquait un coût prévisionnel compris entre 6,022 et 6,942 milliards d'euros (CE 06/2009) pour la branche Bordeaux-Espagne, y compris 50% du tronc commun avec Bordeaux-Toulouse, avec un taux de rentabilité évalué à 6% dans le débat public.

Pour Bordeaux-Toulouse le coût prévisionnel oscillait entre 3,847 et 4,627 milliards d'euros (CE06/2009), y compris 50% du tronc commun avec Bordeaux-Espagne, avec un taux de rentabilité évalué à 4,8% dans le débat public.

Au total le GPSO pourrait donc approcher ou dépasser les 11 milliards d'euros (CE06/2009).

Dominique Bussereau, alors secrétaire d'Etat aux Transports, audité lors de ce rapport parlementaire, montrait la volonté gouvernementale pour le recours aux PPP.

> « En outre, l'État devra donner rapidement son idée du financement des lignes pour lesquelles cet aspect n'a pas encore été débattu. Je le dis tout net : je ne vois pas comment la France pourra réaliser le programme historique du Grenelle autrement **qu'en ayant recours, d'une part, à des concessions et des partenariats public-privé, d'autre part, à la participation des collectivités locales** ».

L'utilisation des partenariats public-privé (PPP) devient depuis quelques années l'outil privilégié des pouvoirs publics (Etat, Collectivités territoriales...) au prétexte qu'ils seraient la réponse à plusieurs difficultés organiques d'investissements publics comme par exemple :

- Complexité des projets d'infrastructures notamment LGV
- Tenue des engagements de devis
- Tenue des délais de réalisation
- Engagement de forts investissements incompatibles avec l'état des finances publiques...

Si certaines de ces difficultés sont bien présentes quand nos élus et gouvernants envisagent certaines infrastructures (hôpitaux, bâtiments publics, autoroutes, LGV...), il convient de s'interroger préalablement sur **l'opportunité de l'investissement et sur les alternatives au recours aux PPP**.

Emile Quinet, bien connu comme spécialiste économique dans le domaine des PPP, donnait en 2012 une illustration de l'avantage du recours aux PPP pour la LGV SEA Tours-Bordeaux[34].

> « Le PPP permet de réduire le taux de financement public du projet. La société de projet mobilise en effet des fonds propres – apportés par la ou les entreprises industrielles en charge de la construction et de l'exploitation de l'ouvrage, ainsi que par d'éventuels investisseurs financiers – et lève de la dette. Dans le cas de la concession Tours-Bordeaux (SEA), par exemple, la société de projet finance la moitié du coût du projet, en mobilisant un fort effet de levier (cf. tableau 1). **Certes, quelles que soient ses modalités de réalisation, une infrastructure est financée in fine par les contribuables ou par les usagers** ».

[ZZ] Voir sur le site de l'Assemblée Nationale (http://www.assemblee-nationale.fr/13/budget/plf2011/b2857-tiii-a16.asp#P1497_153374) . Consulté le 14 /08/2014.

Emile Quinet reconnaît que l'emploi des PPP « est structurellement supérieur aux coûts de financement public » c'est notamment parce qu'ils intègrent « le prix du risque ».

> « De fait les PPP conduisent à « externaliser » les risques du projet et à les transférer au secteur privé.
> L'un des intérêts des PPP est donc de révéler le risque inhérent à chaque projet, la tarification du risque étant explicite dans la formation du taux de rendement interne (TRI) attendu par le privé. Le transfert du risque de surcoûts du public vers le privé a une valeur et un coût : en contrepartie d'une prise de risque plus grande, les financeurs privés exigent des primes de risque plus élevées (Azéma, 2007) ».

En conclusion il exprime une balance risque/avantages des PPP pour les finances publiques sous cette forme :

> « Dans un contexte financier plus tendu, où les marges bancaires reflètent non seulement le prix du risque mais aussi le prix d'une liquidité devenue rare et chère, les conditions de pertinence des PPP deviennent plus exigeantes. Les interventions publiques visant à réduire le coût de la liquidité revêtent alors plus d'importance. Une attention plus grande doit aussi être portée à l'évaluation et à l'allocation des risques tout au long de la vie du contrat ».

Ces bonnes intentions seraient recevables si l'utilisation croissante des PPP n'était pas dévoyée comme le déclarait François Hollande[35] lui-même à la revue l'Architecture d'Aujourd'hui :

> « Le PPP était à l'origine réservé à des procédures d'urgence. C'est devenu un outil qui favorise la vie à crédit et le surendettement »

Venant du chef de l'Etat harcelé par le déficit et la dette publics cette assertion est révélatrice de l'interrogation croissante quant à la pertinence du recours aux PPP.
Le schéma de **concession** d'infrastructure en PPP est illustré dans une étude[36] de 2007 réalisée par Frédérique PREDALI (cf. fig. 27).
Le MEDDE expose sur son site Internet la réglementation[AAA] applicable aux PPP ferroviaires.
Si la complexité des mécanismes de mise en œuvre des PPP dans les marchés publics ne fait pas de doute[37] un organisme d'Etat, la **MAPPP** (Mission d'Appui à la réalisation des contrats de partenariats[38]), a été créé pour rendre une expertise sur l'économie générale des projets de contrats et assister les personnes publiques dans le cadre de l'élaboration des projets.
La MAPPP fait état d'une publication[39] d'avril 2012 de l'European PPP Expertise Centre (EPEC) traitant du cadre institutionnel & Unités de PPP dans laquelle est traité le cas de la concession en PPP de la LGV Tours-Bordeaux.
On peut y lire que RFF a signé les contrats relatifs à quatre grands projets de PPP à ce jour dont celui de la LGV Tours-Bordeaux[BBB] :

> « Le projet ferroviaire à grande vitesse Tours-Bordeaux comprenant la construction d'un ligne de huit milliards d'euros pour une concession de 50

[AAA] Voir http://www.developpement-durable.gouv.fr/Reglementation,3353.html . Consulté le 17 /08/2014.

[BBB] On trouvera dans le rapport d'activité de la MAPPP de 2011 (**MAPPP/RA/2011**) l'annotation précisant le cadre d'application du contrat de partenariat pour la LGV Tours-Bordeaux : « ...la LGV Tours-Bordeaux (SEA), signée en juin 2011 pour un montant total d'investissement de l'ordre de 7Md€-techniquement une concession, mais proche dans son montage financier d'un PPP au regard des niveaux de concours publics et garantie financière apportée par l'Etat (dispositif de garantie qui a été instruit par un comité inter-directionnel présidé par la MAPPP) ».

> ans. L'accord implique une structure de financement complexe, incluant l'Etat ainsi que des contributions régionales, des emprunts auprès de banques commerciales et auprès d'organismes publics (par exemple la BEI, la Caisse des Dépôts), ainsi qu'une garantie de l'Etat, garantie instruite par la MAPPP-voir les sections 3.3.2 et 4.2.4- et de RFF et la mise en place par la BEI, et la Commission européenne de l'Instrument de garantie de prêt pour des projets transeuropéens de réseaux de transport LGTT). L'évaluation préalable pour le projet a été validée en 2006 et le projet a été signé en juin 2011. Le projet a été attribué par voie de dialogue compétitif ».

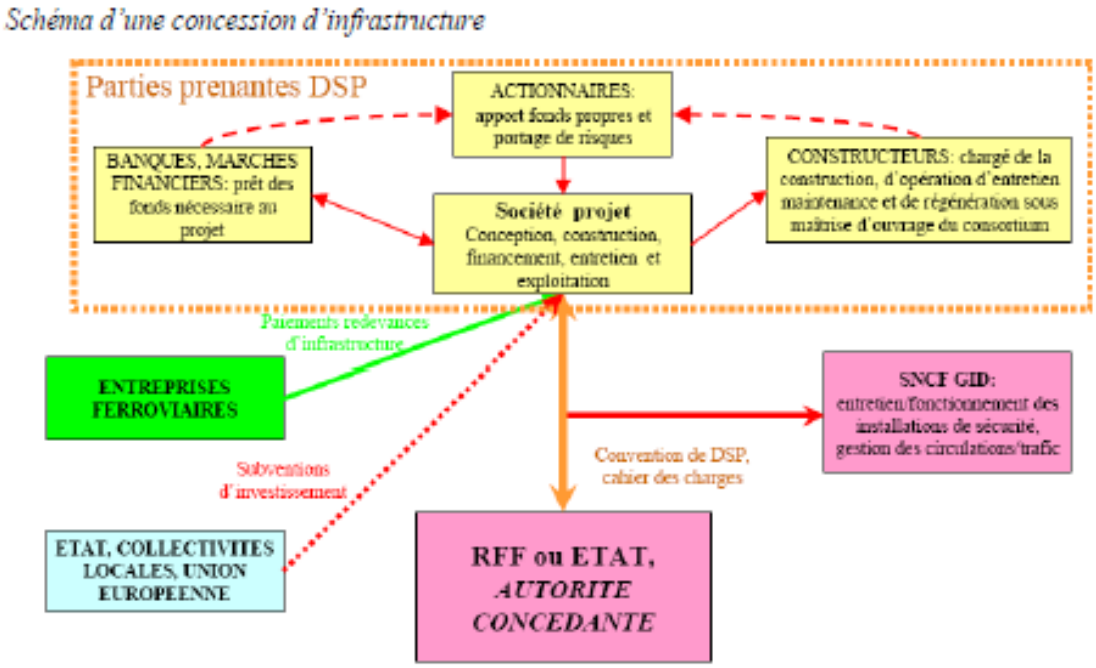


Figure 27 Schéma de concession d'infrastructure en PPP -Source IAURIF

L'EPEC poursuit en précisant que les grands projets d'infrastructures ferroviaires exigent de nombreuses interactions avec les acteurs publics expliquant une période de gestation longue pour ces projets en PPP.

De plus elle souligne le hiatus qui sous-tend de telles procédures en ce qui concerne un engagement en PPP sans garantie expresse du bouclage du financement.

> « La faisabilité des projets en PPP pour RFF est largement déterminée par l'octroi de subventions publiques (en particulier au niveau régional) à ces projets. La confirmation des engagements de subventions par les différents acteurs publics se déroule à un stade relativement tardif dans le processus d'acquisition. **En conséquence, RFF est tenu d'aller de l'avant dans la poursuite de la procédure de passation malgré les incertitudes de financement** ».

On peut voir dans cette remarque apparemment anodine un indice marquant quant au risque masqué d'un emploi de PPP dans des projets de LGV à venir (GPSO) avec de fortes incertitudes sur la capacité de l'Etat, de RFF et des collectivités territoriales à produire sur le contribuable, et la dette publique, les sommes colossales nécessaires à ces projets (plusieurs dizaines de milliards d'euros).

Il y a quelques mois seulement un rapport d'information[40] du Sénat présenté par J.P Sueur et H. Portelli, sénateurs, visait à répondre à la question fondamentale : « *...compte tenu des risques qu'ils peuvent présenter, les contrats de partenariat*

sont-ils pour les personnes publiques qui en ont conclus une bombe à retardement ? ».

Rappelant tout d'abord que les contrats de partenariat relèvent d'une dérogation au droit commun[CCC] au regard de la **complexité** et de **l'urgence** du projet, les sénateurs font état aussi du critère **d'efficience économique**[DDD] qui s'ajoute aux deux premiers.

> Ces deux critères ont été complétés, par l'article 2 de la loi n° 2008-735 du 28 juillet 2008 relative aux contrats de partenariat, par **celui de l'efficience économique** selon lequel « *compte tenu soit des caractéristiques du projet, soit des exigences du service public dont la personne publique est chargée, soit des insuffisances et difficultés observées dans la réalisation de projets comparables, le recours à un tel contrat présente un bilan entre les avantages et les inconvénients plus favorable que* [les bilans] *d'autres contrats de la commande publique* ». Il a toutefois été précisé – à juste titre ! – que le critère du paiement différé ne constitue pas, à lui seul, un tel avantage. En d'autres termes, ce critère rend possible la conclusion d'un contrat de partenariat si celui-ci est source d'économies par rapport à un autre mode de la commande publique – encore faut-il le démontrer, ce qui est problématique ! – et non simplement parce qu'il offre des facilités budgétaires à la personne publique.
>
> Il convient de préciser que **ces trois critères sont alternatifs et non cumulatifs**.

Ils évoquent aussi dans leur rapport les différentes restrictions et précisions établies par le Conseil Constitutionnel à l'égard de ces critères.

L'évaluation préalable à un contrat de partenariat public-privé[EEE] relève, selon l'ordonnance du 17 juin 2004, de la MAPPP mais l'avis qu'elle rend ne lie pas la personne publique.

> « Vos rapporteurs regrettent que l'évaluation préalable soit devenue une simple formalité et non une étape essentielle de la réflexion de la personne publique pour choisir la formule juridique la plus adaptée pour la réalisation d'un projet. Les personnes publiques se contentent souvent de rappeler des arguments préconstitués sans qu'une réflexion approfondie ait été menée en amont : l'évaluation préalable se transforme alors en simple argumentaire en faveur du recours à un contrat de partenariat »

Démontant les mécanismes qui entourent la préparation et la mise en œuvre des avis de la MAPPP les sénateurs contestent une procédure d'avis entachée de biais.

> « Dès lors, les hypothèses qui servent de base à l'évaluation sont généralement formulées dans un sens très favorables aux contrats de partenariat. **Il s'agit davantage d'un plaidoyer pour un choix déjà fait que d'une démonstration**. Au surplus, les éléments susceptibles de fonder une telle démonstration sont méconnus. La personne publique **se fonde donc inéluctablement sur des données « biaisées »**, porteuses d'un biais d'optimisme spécifique en faveur des contrats de partenariat, comme l'ont constaté MM. François Lichère et Frédéric Marty ».
>
> Le paiement différé, la possibilité de dépassement des capacités budgétaires immédiates par la collectivité, la difficulté d'évaluation du coût final réel du contrat en PPP, sont autant de risques potentiels dans l'avenir pour la personne publique.

On peut évoquer ici, mais nous y reviendrons plus longuement plus loin, que les contrats en partenariat relevant de la construction des LGV s'adressent dorénavant à des projets bien moins rentables qu'avant.

[CCC] Voir article 2 de l'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004.

[DDD] Voir article 2 de la loi n°2008-735 du 28 juillet 2008.

[EEE] Notons toutefois que l'appel à la MAPPP n'est pas obligatoire pour les collectivités territoriales.

Dés 2005, Alain Bonnafous[41], spécialiste au Laboratoire d'Economie des Transports, stipulait que la rentabilité des nouvelles LGV (après celle du TGV Sud-est) ne prédisposait pas à l'adoption des PPP.

> « Sur le réseau à grande vitesse, le succès commercial du TGV Sud-est avait permis, dans les années 80, d'assurer largement l'autofinancement de la ligne nouvelle Paris-Lyon et des rames qui l'empruntaient. Mais les projets qui se sont succédés se sont révélés de moins en moins rentables financièrement, au point qu'il n'y a plus aujourd'hui que des projets qui exigent une part majoritaire de financement public ».

Il faut rappeler aussi qu'un contrat en PPP peut voir des coûts de transactions[FFF] importants qui se rajoutent à l'investissement de l'infrastructure comme le soulignent les auteurs (Jean Bensaïd et Frédéric Marty) d'un article[42] sur la pertinence et les limites des partenariats publics.

> « L'ensemble de ces coûts de transactions constitue une première source de surcoûts pouvant réduire les gains d'efficacité liés aux PPP pour la personne publique ; or, ces coûts sont d'autant plus élevés que le contrat porte sur un actif complexe, suppose un engagement à long terme ou implique de mettre en place des clauses incitatives visant à garantir la performance et la qualité du service ».

Ces mêmes auteurs expriment le paradoxe économique apparent du recours de plus en plus courant aux PPP par la personne publique en ces termes.

> « Les coûts de transaction additionnels pèsent néanmoins bien moins que les coûts de financement supérieurs que connaît un emprunteur privé par rapport à un emprunteur public. Théoriquement à l'abri du risque de défaut, ce dernier peut s'endetter au taux sans risque. Les rapports d'évaluation préalable sur lesquels la MAPPP rend ses avis témoignent du fait que le bilan coût / avantage en statique n'est que très rarement favorable au PPP du fait du surcoût du financement. On devrait donc observer une relation inverse entre la propension à conclure un PPP et un coût élevé de la ressource sur le marché des fonds prêtables ».

Cet effet peut toutefois être réduit par les garanties publiques diverses en matière d'emprunt comme nous l'avons relevé plus haut pour LISEA dans le cas de la concession LGV Tours-Bordeaux.

Reste que le recours aux subventions publiques pour la réalisation du PPP devient la règle d'ajustement de rentabilité de tels contrats : c'est ce que J. Bensaïd et F. Marty écrivent pour les LGV.

> « La personne publique peut donc appuyer l'investissement privé de façon subsidiaire pour rétablir un équilibre permettant sa réalisation. Dans le cas d'un montage de nature concessive, il serait possible de considérer que les opérateurs privés peuvent être à même de financer une partie des investissements équivalente à la valeur actuelle nette des flux de paiements en provenance des usagers. Une subvention publique est alors nécessaire pour le complément comme le montrent de nombreux contrats de délégation de service public français (la ligne de TGV Tours- Bordeaux dit « Sud Europe Atlantique », dont le coût total avoisine les 8 Mds€, est financée par une subvention publique d'environ 4 Mds€, le reste étant pris en charge par les porteurs privés du contrat de concession) ».

Les prêts accordés par la CDC font partie de cette « aide publique » aux PPP comme on le découvre pour quelques infrastructures LGV citées par les auteurs (source Quinet, 2012).

[FFF] On peut trouver dans les coûts de transactions notamment les coûts de procédure de mise en concurrence, les coûts de contractualisation…

Tableau 1 : financements CDC (source Quinet, 2012)

projet	Prêt de la CDC (M€)	Part dans le financement bancaire	Maturité (années)	Taux (%)	Marge sur Euribor (en BP)
LGV SEA – Tours-Bordeaux (concession, 2011)	757	25	40	4,62 (puis 5,48)	51 (puis 137)
LGV BPL – Le Mans-Rennes (contrat de partenariat, 2011)	254	25	25	4,22	30
LGV CNM – Nîmes-Montpellier (contrat de partenariat, 2012)	521	50	25	3,61	90

Le Canard Enchaîné, à la plume acérée, rapportait dans son édition du 19/12/2012 les commentaires d'un rapport de l'Inspection Générale des finances mettant en charpie les partenariats public-privé[GGG].

Ce rapport commandé par Pierre Moscovici alors ministre de l'Economie et qui souligne de sérieuses défaillances dans l'utilisation des PPP est resté secret[HHH]...même après une demande de consultation adressée à la CADA par un particulier !

Un commentaire édulcoré de ce rapport est donné succinctement dans le rapport d'activité 2012 de l'IGF[III].

Toutefois la critique renforcée des PPP a certainement conduit le gouvernement à renforcer son contrôle notamment au travers du décret **n°2012-1093** du 27 septembre 2012 ou celui du 23 décembre 2013 (**n°2013-1211**).

Par ailleurs, et cela fera l'objet d'un commentaire plus élaboré de notre part un peu plus loin dans notre mémorandum, on relèvera que les contrats de partenariats passés par les collectivités publiques sont, selon la CADA[JJJ], accessibles à toute personne le demandant mais que cela doit s'exercer dans le respect du secret en matière industrielle et commerciale comme mentionné aux dispositions de la loi du 17 juillet 1978 (II, article 6).

Manière élégante et procédurale de masquer au contribuable des informations économiques influant sur la dette publique à terme et son remboursement...

Le CGEDD, dans une analyse comparée des dispositifs de réalisation des infrastructures de transport[43], s'interrogeait sur les PPP qui seraient « un pousse au crime budgétaire ».

[GGG] Voir l'article du Canard Enchaîné reproduit sur le site de la CGT http://www.snptri.com/ile-de-france/wp-content/uploads/2012/12/BERCY-MET-EN-CHARPIE-LES-PARTENARIATS-PUBLIC-PRIVE.pdf . Consulté le 16/08/2014.

[HHH] En septembre 2013 aux dires du ministre ce rapport était toujours en examen, signe évident que son contenu devait être critique pour l'utilisation publique des PPP (http://questions.assemblee-nationale.fr/q14/14-31835QE.htm). Consulté le 16/08/2014.

[III] Voir http://www.igf.finances.gouv.fr/webdav/site/igf/shared/images/RA%20IGF2012.pdf page 35. Consulté le 16/08/2014.

[JJJ] Voir avis du conseil de la CADA n° 20062040 du 11/05/2006 (http://www.cada.fr/conseil-20062040,20062040.html). Consulté le 16/08/2014.

S'agissant des concessions (comme celle utilisée pour la LGV Tours-Bordeaux) le CGEDD estime que l'interrogation ne serait pas applicable sauf si une subvention est nécessaire pour compenser le fait que les recettes commerciales sont insuffisantes pour assurer seules la rentabilité de l'opération.
Or, comme nous l'avons vu plus haut ces subventions sont très importantes (> 50%) ce qui ramène la question au cœur du débat.
Ceci rend pertinente la remarque du CGEDD (p12/57).

> « Le coût de l'infrastructure et de son exploitation étant réparti sur l'ensemble de la durée du contrat, cet étalement de la dépense budgétaire aboutit à minimiser la perception de la dépense publique, donc pousserait à « déresponsabiliser » les décideurs publics ».

A l'interrogation sur les engagements pris par l'Etat dans le cadre des CP qui ne seraient pas comptabilisés dans le cadre de l'endettement « maastrichtien » le CGEDD répond par l'affirmative tout en signalant que les règles d'agrégat statistique, définies par Eurostat, devraient prochainement évoluer pour faire entrer les loyers ou participations de la puissance publique dans la dette.
A cela le CGEDD rajoute que l'appel aux nombreuses collectivités territoriales pour abonder le financement en concession/partenariat des infrastructures de transport trouve un exemple extrême de complexité dans le cas de la LGV Tours-Bordeaux (57 collectivités territoriales).

> « Des difficultés importantes de gouvernance des projets en ont cependant parfois résulté, surtout lorsque le nombre de collectivités était important : la multiplication des concours sollicités a alors généré un processus de négociation long, opaque et finalement peu fiable. La complexité maximale a été observée pour la convention de financement nécessitée pour la LGV SEA. Les conséquences des décisions prises pour le tracé de la ligne (choix des accès et bretelles de raccordement) et des engagements demandés par les collectivités locales pour la desserte future de leurs villes pèseront sur l'exploitation de ces infrastructures ».

Est-ce ce type de difficultés, dopées par les répercussions de la crise financière de 2008 sur la recherche de financements, qui conduit le CGEDD à évoquer un virage idéologique dans la conduite des projets en France[KKK] (p 23/57).

> « Mais le principal facteur de changement en France sera issu des interrogations actuelles sur le réalisme du programme d'infrastructures établi depuis trois ans dans le SNIT, fruit de nombreuses discussions avec les opérateurs de l'État, l'administration, les élus. Les Assises du ferroviaire, quelques difficultés ou échecs connus sur des concessions autoroutières, dont la cause est d'ailleurs complexe, la crise souveraine s'étendant en Europe, ont facilité la prise de conscience du caractère irréaliste d'un tel programme.
> **Vues avec un regard plus financier, de telles interrogations amènent plutôt à souhaiter une véritable remise en ordre de la programmation des investissements, une révision de la priorité accordée traditionnellement à la construction d'infrastructures nouvelles par rapport à l'entretien des infrastructures existantes, et un examen attentif de la rentabilité des projets** ».

Devant ces contraintes, et dans l'examen des critères applicables au choix des modes de financement, notamment avec RFF pour les infrastructures ferroviaires, le CGEDD préconise :

[KKK] A la date du rapport du CGEDD (novembre 2012) le rapport de la Commission Mobilité 21, préconisant une nouvelle hiérarchisation finançable du SNIT, n'était pas encore paru.

3.1.2. Le contrat de partenariat

En l'absence de revenus d'exploitation tirés des usagers la totalité du coût de réalisation est à financer par l'État et les contraintes budgétaires mentionnées plus haut s'appliquent. Même si des revenus importants sont attendus en phase d'exploitation, la rentabilité prévisionnelle des lignes à grande vitesse actuellement en projet ne permet pas à RFF de les réaliser sans l'apport d'une combinaison de ressources publiques de l'État et des collectivités territoriales concernées. En outre, l'endettement actuel de RFF ne permet pas d'envisager la réalisation en direct de nouveaux projets[27].

Indépendamment de ces difficultés de financement propres, la situation des marchés financiers commentée plus haut rend hasardeux le bouclage de la part de financement privé. Tout d'abord, la forte contraction du nombre de banques restant intéressées par des contrats de partenariats a significativement restreint la profondeur du marché financier, surtout bancaire, encore accessible à des projets, et donc accru les difficultés de financement des opérations. La situation est d'ailleurs d'autant plus tendue que les projets présentent des risques excédant les attentes des prêteurs. En outre le niveau élevé des marges demandées par les banques pour permettre l'augmentation de leurs fonds propres (conséquences de la réglementation dite « Bâle 3 », voir plus haut) et pour couvrir leur risque de liquidité, obère l'équilibre financier des opérations et réduit pour les maîtres d'ouvrage publics les avantages de la formule du contrat de partenariat. Le dernier aspect est particulièrement dommageable, car il a conduit à une très forte hausse de la marge demandée par les banques pour des refinancements loi Dailly dans des contrats de partenariat, et ce même sur des maturités moyennes.

3.1.3. La concession.

Le champ d'application du dispositif ne peut concerner que les projets pouvant générer des revenus de la part des usagers et dégageant une rentabilité financière suffisante pour lever la totalité des financements sur les marchés, ou la plus grande partie, en risque projet sans garanties du maître d'ouvrage. La tension sur les marchés financiers déjà mentionnée rehausse les seuils de rentabilité à atteindre pour lever de la dette en risque projet, les banques étant devenues beaucoup plus attentives aux risques pris par le concessionnaire, ayant réduit la maturité des financements accessibles, et demandant des marges significativement plus élevées, notamment pour mieux couvrir le risque de refinancement sur des encours long terme. Le bouclage financier des projets est donc beaucoup plus difficile, et les demandes de cofinancement public plus importantes que précédemment.

Et le CGEDD de conclure :

> « Les nouveaux projets d'infrastructure de transport seront à l'avenir beaucoup moins nombreux que depuis une douzaine d'années. La relative saturation des réseaux, le ralentissement de la croissance économique et donc l'inflexion des prévisions de trafic et surtout les difficultés financières de l'État comme les évolutions des marchés financiers se conjugueront pour rendre le montage des projets beaucoup plus difficile »

Au final les PPP critiqués par de nombreuses sources[LLL] devraient aux dires de Philippe Seguin, alors président de la Cour des Comptes, faire l'objet d'une réflexion approfondie sur leur intérêt réel quand il concluait son rapport annuel de 2008 : « *De façon générale, on peut dire que l'Etat a fait preuve, dans toutes ces opérations, d'une myopie coûteuse* ».

[LLL] Comme le soulignait l'iFrap le 30 octobre 2008 (http://www.ifrap.org/PPP-Et-si-les-Partenariats-Public-Prive-coutaient-plus-cher-au-contribuable,884.html) ou certains élus, comme Jean-Jacques Urvoas, député PS, en juin 2008 (http://www.urvoas.org/2008/06/27/ppp-le-debat/). Consulté le 17/08/2014.

Que penser aussi des déclarations d'Alain Rousset dans les colonnes du Figaro.fr[MMM] en mai 2012, lui qui a tellement poussé à engager ses partenaires des collectivités territoriales dans le contrat de concession PPP avec LISEA pour la LGV Tours-Bordeaux :

> « Je suis quasiment partout contre les PPP »

Propos politiques qu'Edgar Faure en son temps aurait pu commenter en disant « Ce n'est pas la girouette qui tourne, c'est le vent ».
Pour nous les concessions en PPP représentent un « cadeau public » fait au concessionnaire comme le montre bien l'analyse d'ATTAC[44] dans la critique du contrat attribué à LISEA pour la LGV Tours-Bordeaux.
RFF est peu disert dans son dossier EUP sur le financement du GPSO, et donc sur l'emploi des PPP.

Q6- Quelles seraient les préconisations de RFF en matière de financement des LGV par les PPP ? Quels seraient les risques découlant de ce mode de financement pour les comptes à long terme de RFF ?

A - 2.3.3 L'investissement public et la dette

Les investissements publics qu'ils soient d'origine étatique, paraétatique (par des organismes tels les EPIC comme RFF ou SNCF), territoriale tels que les EPCI (Régions, Départements, communautés de communes, agglomérations...) ont toujours représenté un souffle économique puissant pour la construction d'infrastructures notamment ferroviaires.
Toutefois cette époque, où l'argent public coulait à flots pour des réalisations pas toujours efficientes sur le plan de l'utilité publique mais représentait une manne pour le BTP, semble aujourd'hui révolue après la crise financière de 2008.
La dette du système ferroviaire (37 milliards pour RFF et 7 milliards pour SNCF) atteint 44 milliards d'euros et Frédéric Cuvillier[NNN], secrétaire d'Etat aux transports, craint qu'elle n'atteigne 78 à 80 milliards d'euros à l'horizon 2025 si rien n'est fait d'ici là.
Il ne faudra pas oublier qu'à la naissance de RFF en 1997 une partie de la dette SNCF a été occultée dans un fond spécial, le service annexe d'amortissement de la dette (SAAD) déjà alimenté depuis sa création en décembre 1990 par une part croissante de la dette SNCF.
Déjà en 2004 Hervé Mariton, rapporteur d'une mission d'évaluation et de contrôle sur le financement du système ferroviaire français[45] pour la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), faisait un bilan de l'évolution de la dette ferroviaire depuis 1997.

[MMM] Voir l'article dans le Figaro.fr. http://www.lefigaro.fr/immobilier/2012/05/25/05002-20120525ARTFIG00738-le-partenariat-public-prive-ne-fait-pas-l-unanimite.php . Consulté le 12 septembre 2014.
[NNN] Voir l'article de *La Vie du Rail* du 26 février 2014, p7

Table 3 - Évolution de la dette du secteur ferroviaire depuis 1997

	En Md€ courants				En Md€ constants du 01/01/2004			
	SNCF	SAAD	RFF	Total	SNCF	SAAD	RFF	Total
1997	7,62	8,54	21,89	38,05	8,32	9,33	23,92	41,57
1998	7,72	8,42	22,46	38,59	8,30	9,04	24,14	41,48
1999	7,30	8,95	22,56	38,81	7,84	9,62	24,25	41,71
2000	6,49	8,93	23,10	38,52	6,93	9,54	24,67	41,15
2001	7,32	8,94	23,61	39,87	7,81	9,54	25,20	42,55
2002	7,10	8,87	25,45	41,42	7,47	9,32	26,76	43,55
2003	7,00	8,68	25,53*	41,22	7,28	9,02	25,53*	41,22

Source : SNCF

** Le montant de dette de RFF pour 2003 est celui arrêté au 30 juin 2003.*

Tous financements confondus (Etat, RFF, UE, collectivités territoriales) les investissements dans les grands projets, dont les LGV, pouvaient être illustrés par le graphique ci-dessous présenté dans le rapport d'Hervé Mariton.

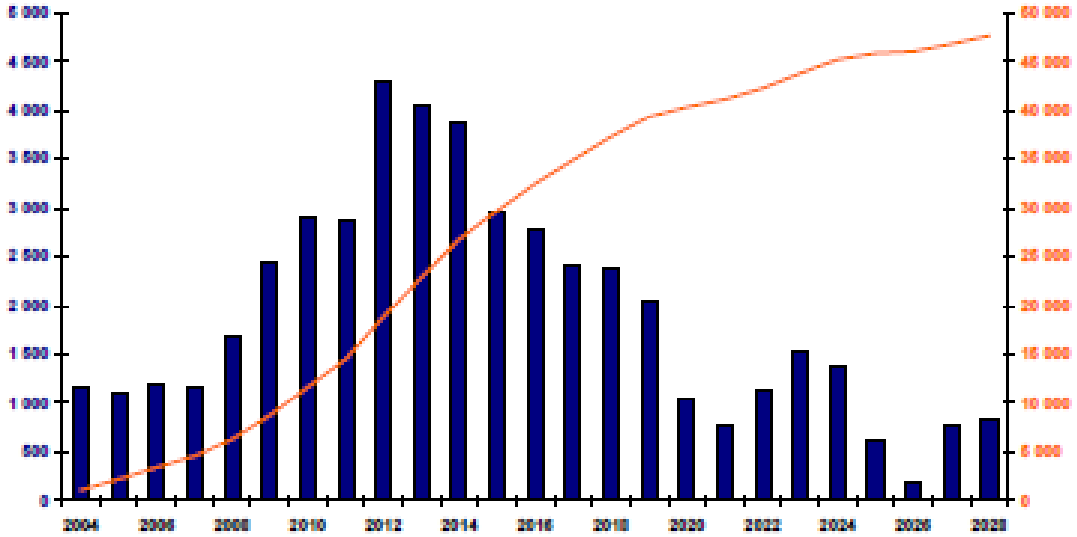


Figure 13 – Investissement « Grands Projets » (annuelles et cumulées)

En M€ courants – Tous financements confondus *(source : Réseau Ferré de France)*

Pour RFF seul, dans les conditions d'optimisation des subventions qui s'y rattachent, l'évolution de la dette était représentée comme suit.

Table 12 - Estimations de l'évolution de la dette RFF à l'horizon 2028

Scénario d'optimisation des subventions (Subventions de régénération = 500 M€ et subvention de désendettement = 1200 M€, montants inflatés à partir de 2008) - Programme d'investissement conforme aux décisions du CIADT et des CPER

(Source : *RFF*)

	2003	2004	2005	2006	..	2015	..	2028
Dette héritée	20 410	20 805	20 766	20 746		19 194		10 208
Dette d'exploitation	1 858	1 444	1 334	1 172		-6		-98
Dette d'investissement (Article 4)	4 237	4 706	5 191	5 771		13 256		20 562
Total dette	26 505	26 955	27 290	27 698		32 444		30 672

Dés 2010 l'alerte sur le risque d'une dette croissante du système ferroviaire était perçue en interne par les syndicats.
Sud-Rail dans son bulletin économique n°6 de l'été 2010 montrait un parallèle inquiétant entre une dette qui ne se résorbait pas et un coût des péages en progression continue. Il dénonçait ainsi un système pervers qui découlait du manque de financement par l'Etat des infrastructures ferroviaires (dont les LGV en pleine expansion) sous responsabilité RFF, celui-ci devant augmenter en conséquence les péages versés par SNCF dans un impossible challenge pour rembourser la dette héritée en 1997. Dans le même temps RFF continuait à s'endetter pour investir dans les LGV malgré le pare-feu, non respecté, de l'article 4 de ses statuts[ooo].

> « RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à un programme à la demande de l'Etat, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national, que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement ».

LE SYSTÈME FERROVIAIRE PUBLIC FRANÇAIS DANS LA NASSE DE LA DETTE ET DES PÉAGES

Principale justification avancée en 1996 et 1997 pour séparer institutionnellement l'infrastructure de l'exploitation et créer RFF, l'évolution de la dette ferroviaire mérite un examen pour l'ensemble du système ferroviaire, en consolidant les données publiées séparément par RFF et la SNCF : c'est l'objet du tableau 1. Les propagandistes de la réforme de 1997 ont aussi affirmé que la reprise par RFF des deux tiers de la dette de la SNCF lui permettrait, par allègement de ses frais financiers, de développer les services ferroviaires. Il suffit, pour appréhender la réalité de cet « allègement », de rapprocher les charges financières nettes de la SNCF avant la réforme (1,97 milliard d'€ en 1996, dues pour l'essentiel aux remboursements d'emprunts liés à l'infrastructure) et les péages d'infrastructure qu'elle doit verser à RFF depuis celle-ci, dont le tableau 2 retrace l'évolution.

Tableau 1 : Evolution de la dette financière nette du système ferroviaire (RFF + SNCF)[1] et du SAAD[2] (Somme des dettes à long et court terme, y compris cession-bail, hors intérêts courus non échus, en milliards d'€ courants)

Dates	RFF	SNCF	RFF+ SNCF	SAAD
Au 31/12/1996	-	31,71	31,71	4,36
Au 01/01/1997[3]	20,46	6,89	27,35	8,72
Au 31/12/1997	21,89	7,62	29,51	8,54
Au 31/12/1998	22,45	7,73	30,18	8,42
Au 31/12/1999[4]	22,56	7,30	29,86	8,95
Au 31/12/2000	23,20	6,49	29,69	8,93
Au 31/12/2001	25,08	7,32	32,40	8,93
Au 31/12/2002	25,45	7,10	32,55	8,80
Au 31/12/2003	26,52	7,00	33,52	8,77
Au 31/12/2004	27,05	7,08	34,13	8,50
Au 31/12/2005	26,72	6,18	32,90	8,26
Au 31/12/2006	26,78	5,57	32,35	7,95
Au 31/12/2007	27,36	4,31	31,67	
Au 31/12/2008	28,20	4,29	32,49	
Au 31/12/2009	27,85	5,77	33,62	

Tableau 2 : Evolution des péages d'infrastructure versés par la SNCF à RFF (en milliards d'€ courants)

Années	Montants
1996	0,00
1997	0,92
1998	0,95
1999	1,52
2000	1,56
2001	1,69
2002	1,95
2003	1,95
2004	2,24
2005	2,29
2006	2,40
2007	2,60
2008	2,88
2009	3,03

[1] Données issues des rapports financiers annuels des deux établissements publics.
[2] Le SAAD (Service annexe d'amortissement de la dette ferroviaire) a été créé le 1er janvier 1991. L'état s'est engagé à couvrir durablement les intérêts de la dette transférée de la SNCF au SAAD (correspondant à une partie des déficits cumulés de la SNCF), moyennant un versement annuel modéré de la SNCF au SAAD (environ 20 millions d'€), et à rembourser progressivement le capital. Le SAAD a été juridiquement rattaché à la SNCF, quoique doté d'une comptabilité distincte, jusqu'à la fin de 2007. Il a alors été supprimé et la dette qu'il portait logiquement reprise par l'état – c'était en effet la sienne – via la Caisse de la dette publique, moyennant le versement par la SNCF d'une soulte de 640 millions d'€ à l'état.
[3] Transfert au 1er janvier 1997 de 20,46 milliards d'€ (134,2 milliards de F) de la dette de la SNCF à RFF et de 4,36 milliards d'€ (28,6 milliards de F) de la dette de la SNCF au SAAD.
[4] Transfert au 1er janvier 1999 de 0,61 milliard d'€ (4 milliards de F) de la dette de la SNCF au SAAD.

SUD RAIL BULLETIN ECONOMIQUE N° 6 - ETE 2009 p.16

Le problème du financement de l'infrastructure, loin d'être résolu, est simplement reporté à la collectivité nationale ou territoriale.

A ce jour (2014) selon les dires de Frédéric Cuvillier (voir plus haut) la dette RFF se situe bien plus haut que les prévisions de RFF rapportés par Hervé Mariton : 37 milliards d'euros au lieu de 32 milliards ! La tendance semble être à l'inflation galopante de la dette.
Dés 2004 Hervé Mariton mettait en avant les difficultés de RFF, de part ses statuts et du besoin d'investissement ferroviaire, pour assurer à terme leur financement.
« La part de l'infrastructure dont

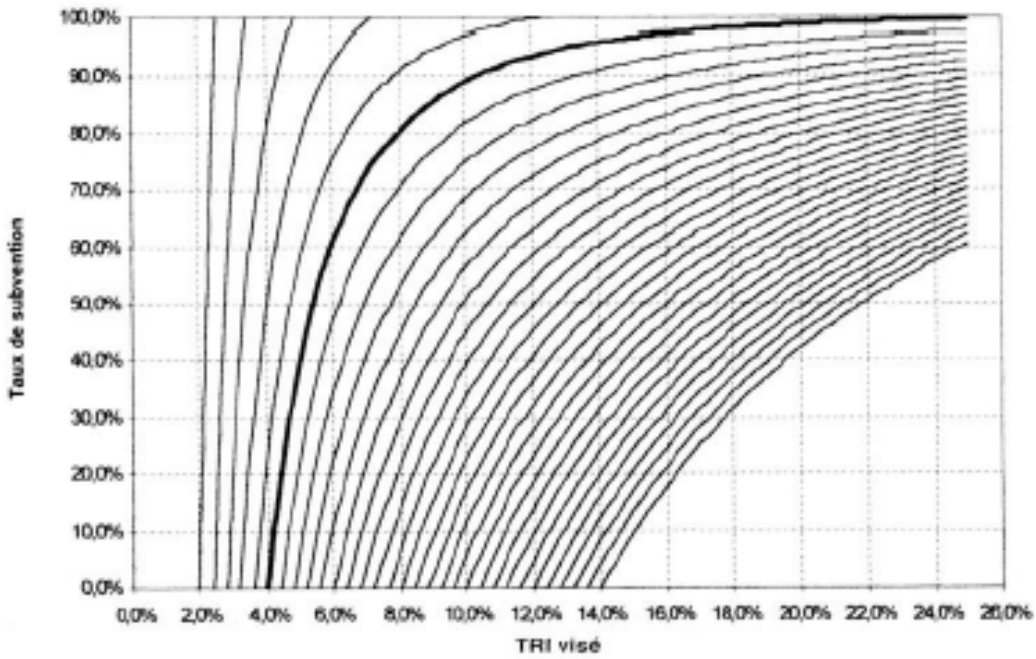
[ooo] Voir article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié par décret 2006-1534 du 6 décembre 2006.

> l'amortissement n'est pas couvert par ces ressources fait l'objet de subventions ab initio par les collectivités publiques (Europe, État, collectivités territoriales). Pour tous les projets nouveaux envisagés ces subventions sont très importantes (généralement supérieures à 70% du coût total de l'investissement) ».

Rappelons toutefois que ces subventions multiples devaient, comme le montrait Alain Bonnafous dans son étude sur le financement des infrastructures et le partenariat public-privé, couvrir le besoin de rentabilité (TRI) souhaité par le partenaire privé selon un abaque très démonstratif (cf. biblio 23 et[46]).

Taux de subvention et amélioration du TRI

(Abaque basé sur c = 100, b = 1, d = 5 ans variable)



Avec des TRI de l'ordre de 12 à 15 % souhaités par les partenaires privés (comme Vinci pour la LGV Tours-Bordeaux) on comprend alors facilement que les subventions publiques peuvent atteindre 50, 60 ou plus de 70% du coût du projet en PPP.

Cependant A. Bonnafous met ici en évidence ce qu'il nomme le paradoxe de la rentabilité financière qu'il exprime de cette manière :

> « Alors que le surcoût pour la puissance publique d'un recours à un opérateur privé par rapport à un opérateur public supposé aussi efficient est plus élevé lorsque la rentabilité d'un projet est proche de la rentabilité requise par l'opérateur public, ce surcoût est d'autant plus faible que le TRI initial est lui-même faible ».

La dette de l'Etat approche aujourd'hui les 2000 milliards d'euros, son déficit sera probablement supérieur à 4% du PIB à fin 2014 et la croissance ne pourrait être que de 0,5% en 2014 et proche de 1% en 2015[PPP].

Un bras de fer politique va certainement s'engager entre la France et ses partenaires européens, dont l'Allemagne, dans le diktat « maastrichtien » du respect d'un déficit public[QQQ] < à 3%.

[PPP] Voir l'article de Claude Fouquet du 14/08/2014 dans les Echos.fr (http://www.lesechos.fr/economie-france/conjoncture/0203703335671-la-france-en-croissance-zero-au-deuxieme-trimestre-1032971.php). Consulté le 17/08/2014.

[QQQ] Avec toutes les subtilités inhérentes à l'agrégation des différents comptes qui construisent ce déficit public…

Dans ce contexte il semble évident que l'engagement financier de l'Etat pour les nouvelles LGV au-delà de celles déjà engagées devra être totalement repensé.
Parallèlement les collectivités territoriales, désormais convoquées obligatoirement à l'adossement du financement des LGV après les conclusions de la Commission Mobilité 21 et la loi de réforme ferroviaire récemment votée, se verront bien marries.
Face à l'effet ciseaux découlant d'un appel croissant à investissement et d'une diminution drastique des dotations globales de fonctionnement versées par l'Etat elles devront pratiquer des choix cornéliens et pousser plus loin leur réflexion sur la réelle pertinence de certains investissements.
La conjoncture économique et financière globale (France, Europe, BEI, BCE...) ne facilitera pas la recherche de financements alternatifs.
A titre d'exemple la Région Aquitaine présente un encours de dette 2013 à hauteur de 600 millions d'euros et participe, dans cette seule année 2013, pour 63 millions d'euros à la construction de la LGV Tours-Bordeaux.
On ne saurait parler d'investissement public sans aborder le financement du système ferroviaire par les ressources étatiques.
L'équilibre du système ferroviaire n'est pas assuré sans financements publics importants.
Lors des Assises du Ferroviaire la France versait chaque année environ 10 milliards d'euros au système ferroviaire.
Le déséquilibre financier conduit à une impasse malgré les endettements de RFF, de l'Etat même avec le recours au partenariat privé, des collectivités territoriales qui abondent la gestion des TER (fonctionnement et investissement) et participent à l'infrastructure LGV.
La Commission n°3 des Assises du Ferroviaire, dans son rapport final[47], s'interrogeait sur le caractère réaliste des multiples projets de LGV découlant du Grenelle de l'Environnement et de la volonté du pouvoir en place d'engager la construction de 2000 à 2500 km de LGV supplémentaires (au-delà des quatre déjà engagées à cette date).

> « Le réseau à grande vitesse a concentré, depuis une trentaine d'années, l'essentiel des investissements dans le secteur ferroviaire (presque 2.000 km de lignes à grande vitesse aujourd'hui). Les engagements du Grenelle de l'environnement, repris dans une loi de programmation votée par la représentation nationale en 2009, prévoient le lancement de 2.000 km de nouvelles LGV d'ici 2020. Un programme supplémentaire est même prévu, à hauteur de 2.500 km supplémentaires. La réalisation du programme de 2.000 km de LGV doit permettre de porter de 50 à 75% la part de la population accédant directement au réseau à grande vitesse en moins d'une heure.
> **La commission s'interroge sur le caractère réaliste de ces objectifs**, alors que les quatre projets de LGV en cours (15 Md€ d'investissements) mobilisent déjà d'importants financements de la part de l'Etat et des collectivités locales associées (8 Md€ d'engagements financiers). La quinzaine de projets à réaliser dans le calendrier prévu par le Grenelle de l'Environnement supposerait d'ajouter environ 100 Md€ d'investissements supplémentaires dont le coût, faute de rentabilité suffisante, devrait être supporté presque exclusivement par les collectivités publiques.
> L'impossibilité à mener de front la remise en état du réseau existant et la poursuite du développement du réseau à grande vitesse au rythme prévu par le Grenelle Environnement oblige à faire des choix dans le programme de réalisation des nouvelles LGV ».

La Commission allait plus loin en parlant d'un moratoire sur les nouveaux projets ferroviaires notamment pour les LGV.

> « **La commission juge qu'il serait souhaitable de mettre en œuvre un moratoire sur tous les autres projets ferroviaires du Grenelle de l'environnement (y compris l'arrêt de nouvelles études),** dans l'attente de la réalisation d'une programmation qui garantisse au préalable le financement de la remise à niveau et de la modernisation du réseau actuel (de 2 à 2,5 Md€ par an pour entreprendre le rajeunissement du réseau). **La rénovation prioritaire du réseau** doit ainsi se traduire par une réorientation des financements consacrés aujourd'hui au développement, sous réserve naturellement des opérations déjà décidées ».

Depuis les Assises du ferroviaire (2011), la Commission Mobilité 21 (2013) et la loi de réforme ferroviaire (2014), beaucoup s'accordent sur les enseignements tirés de ces réflexions et reconnaissent que l'AFITF devrait être dotée des moyens financiers indispensables à sa mission de financement des infrastructures de transport, notamment ferroviaires.

Or l'AFITF attendait de l'écotaxe poids lourds un apport indispensable à l'équilibre de son budget 2014[RRR] mais cette écotaxe a été retoquée par le gouvernement après les fortes manifestations de 2013 à l'encontre de la mise en service de cette écotaxe.

C'est ce qui conduisait Louis Nègre, sénateur, lors des auditions menées dans le cadre de la loi de réforme ferroviaire[48], à tancer les responsables d'un laisser aller dans la gestion de la dette ferroviaire.

> « Aujourd'hui, 40 % des crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) vont au ferroviaire, Or, l'éco-redevance ayant disparu, l'AFITF n'est plus alimentée financièrement. Les contrats de projets État-région (CPER) sont entièrement vides, alors qu'ils prévoyaient un volet « mobilités » qui, auparavant, n'existait pas. Ni le problème de la dette en général ni celui du financement ne me paraissent donc être traités comme il faut ».

La Cour des Comptes, en juin 2014, dressant la situation et les perspectives des finances publiques[49], pointait le risque de la suspension de l'écotaxe par sa contribution au financement de l'AFITF à hauteur de 800 millions d'euros.

> « Les principaux risques concernent l'impact de la suspension de l'écotaxe qui devait contribuer en 2014 au financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) à hauteur de 0,8 Md€. Pour pallier cette impasse, les dépenses de l'AFITF ont été essentiellement limitées aux restes à payer sur les engagements antérieurs, et les engagements nouveaux ont été ramenés à 0,6 Md€, soit une baisse de plus de 2 Md€ par rapport à 2013. La subvention de l'État à l'Agence, prévue pour être de 0,4 Md€, a en outre été portée à 0,65 Md€ : ce complément a conduit à lever intégralement la réserve du programme *infrastructures* et supprime par conséquent toute marge de sécurité, en particulier en cas de dérapage sur les concours à RFF au titre du fret ferroviaire ».

Aujourd'hui encore la CC alerte sur la capacité de financement du ferroviaire par l'AFITF (rapport CC octobre 2014) (p104) :

> « Les ressources de l'agence proviennent de taxes affectées (taxe d'aménagement du territoire et redevance domaniale prélevées sur les sociétés d'autoroute à hauteur de 838 M€ en 2013) et d'une partie du produit des amendes radars (170 M€ en 2013). Jusqu'à présent, l'équilibre du budget de l'agence était assuré par une subvention de l'État. Avec l'écotaxe poids-

[RRR] Voir le communiqué de presse de l'AFITF en date du 6 février 2014 http://www.afitf.net/IMG/pdf/CP_CA_AFITF_du_6-02-3.pdf . Consulté le 17/08/2014.

> lourds, dont les recettes nettes étaient estimées à environ 870 M€ en année pleine pour l'AFITF, il était prévu que cette subvention diminue progressivement et s'éteigne en 2016.
> Malgré l'absence de recettes d'écotaxe, la subvention de l'État a commencé à baisser, de 900 M€ en 2012 à 560 M€ en 2013 ».

Même avec une taxation supplémentaire de 2 centimes d'euros du gasoil (TICPE) qui devrait abonder l'AFIFT cette dernière ne sera pas en capacité d'honorer tous ses postes d'investissements. Et le gouvernement a fait l'impasse sur la participation logique de l'AFITF dans des infrastructures qui relèveraient pourtant de son périmètre (LGV Lyon-Turin, canal Seine-Nord Europe…).
On atteint là les limites du financement étatique au système ferroviaire.
Depuis, sous l'action de la ministre de l'environnement, Ségolène Royal, le gouvernement a revu l'écotaxe par un nouveau processus, le péage de transit[SSS] qui ne devrait rapporter au total que 500 millions d'euros/an (hors coût du dispositif).
Finalement le Ministère de l'Environnement et des Transports vient, fin octobre 2014, d'annuler sine-die l'ensemble du dispositif et entend négocier juridiquement la compensation financière réclamée par la société Ecomouv.
A cette limitation du financement de l'AFITF il faut rajouter la contrainte législative venant renforcer les dispositions du statut de RFF limitant son engagement dans des investissements, notamment pour les nouvelles infrastructures type LGV. Elle découle de la clause prudentielle[TTT] introduite par Gilles Savary, rapporteur de la loi.

> « Instauration par décret d'une clause prudentielle précisant les modalités de financement des investissements de SNCF Réseau en vue de maîtriser sa dette, en distinguant les investissements de régénération, de maintenance et d'entretien, qui devront être recouvrés au coût complet, **et les investissements de développement du réseau, qui, s'ils risquent d'aggraver l'endettement de SNCF Réseau ou de causer une augmentation considérable des péages perçus par SNCF Réseau au détriment des entreprises ferroviaires, devront être financés intégralement par l'État et les collectivités territoriales qui sont à l'origine de ces projets** (amendement du rapporteur) ».

RFF occulte les enjeux des dettes dans un hypothétique financement public du GPSO. Son dossier EUP aujourd'hui survole la problématique de la dette des possibles contributeurs.

Q7- Quelle serait la contribution réelle de l'UE à une éventuelle construction des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax ?
Q8- Quelle peut être la répercussion du manque de financement final pour la LGV Tours-Bordeaux sur le financement du GPSO ?

A - 2.4 LGV : une rentabilité incertaine

Dés 1996 Philippe Rouvillois, inspecteur des finances et ancien président de la SNCF, portait un jugement critique[50] sur la pléthore de projets LGV issus du schéma directeur de 1992.
S'agissant d'une rentabilité qui ne serait pas (plus) attachée aux nouveaux projets de LGV il écrivait :

[SSS] Voir http://www.ouest-france.fr/ecotaxe-le-peage-poids-lourds-vote-lassemblee-2649820 Consulté le 17/08/2014.
[TTT] Source http://www.assemblee-nationale.fr/14/dossiers/reforme_ferroviaire.asp

> « Les projets à très faible rentabilité devront être abandonnés, ou à tout le moins durablement différés. Il convient ensuite de s'interroger sur la possibilité de substituer en tout ou partie à la construction de lignes nouvelles un aménagement des infrastructures existantes et des performances du matériel roulant, dont la combinaison permettrait, pour un coût nettement moins élevé, de réduire substantiellement les temps de parcours. C'est ici que la technique du train pendulaire peut trouver tout son intérêt ».

Relevant déjà le poids considérable de la dette de l'Etat et de celle du ferroviaire Philippe Rouvillois poursuivait son analyse sur les paramètres fondamentaux afférents aux LGV.

Il note une augmentation forte des coûts au km des différentes LGV avec l'exemple du TGV Méditerranée où l'on s'attend à 69 millions/km (en francs soit environ 10 millions d'euros/km). Vingt ans plus tard ces coûts ont triplé.

Il montre aussi que les trafics attendus ne sont pas au rendez-vous dans un facteur 2 par rapport aux trafics portés en référence dans le schéma directeur d'alors ce qui conduit à des recettes en baisse dans le même rapport.

Ceci l'amène à énoncer « qu'aucun des projets ré-estimés n'a une rentabilité intrinsèque[UUU] suffisante pour pouvoir être financé à partir de la seule contribution nette qu'il apporte à la SNCF » : leur TRI financier en termes classiques ne dépasse pas 1 à 3,5%.

Cela conduit irrémédiablement à une forte participation de fonds publics, si l'on veut poursuivre des projets de LGV dont le taux de rentabilité socio-économique oscille entre 7 et 9%, mais qui se heurte aux contraintes budgétaires et financières des organismes publics (Etat, collectivités territoriales…).

Philippe Rouvillois concluait que dans ces conditions il fallait redimensionner les ambitions du schéma directeur d'alors notamment en abandonnant les projets à faible taux de rentabilité et s'interroger sur une substitution des LGV par un aménagement des infrastructures existantes et des rames.

> « C'est ici que la technique du train pendulaire[VVV], longtemps écartée par la SNCF, peut trouver tout son intérêt. Elle permet, au prix d'améliorations de l'infrastructure d'un coût plus limité, de faire circuler des trains à une vitesse de l'ordre de 200 à 250 Km/h dans des conditions de grand confort pour les usagers sur des lignes dont le tracé n'autorise que des vitesses très inférieures (120 à 160 Km/h) avec du matériel classique ».

Enfin le rapport de Philippe Rouvillois mettait déjà le doigt sur une problématique qui, en 2014, sous-tend notre critique économique des montages financiers adoptés aujourd'hui pour la construction des LGV.

> « Elle [NDLR la structure d'économie mixte public-privée] permettrait d'associer des apporteurs de capitaux de diverses origines : Etat, régions, grands établissements publics tels que la Caisse des Dépôts, et bien entendu le nouvel établissement public en tant que responsable de l'infrastructure. Rien n'interdit d'y associer minoritairement des capitaux privés, mais il est à craindre qu'en présence d'un projet dont la rentabilité intrinsèque est très inférieure à celle des grandes opérations privées, les exigences des apporteurs de capitaux en termes de taux de rémunération et/ou de garantie de bonne fin ne soient prohibitives. Il ne paraît guère aisé d'associer dans la même structure financière des capitaux publics ayant au moins en partie un caractère de subvention "à fonds perdus", et des capitalistes risqueurs qui.

[UUU] Rappelons qu'à cette époque la rentabilité financière attendue pour SNCF se située à 8%.

[VVV] La technique pendulaire appartenait en 1996 à l'Italie avec le Pendolino. Depuis Alstom a intégré cette technologie dans ses productions.

> compte tenu des très longs délais de retour de leur investissement, réclameraient vraisemblablement une perspective de retour financier actualisé de l'ordre de 15 % au moins… ».

Prés de vingt ans plus tard cette problématique de rentabilité conditionne toujours les projets de LGV tel que le GPSO.

On appréciera avec un certain humour les propos d'un certain Dominique Bussereau[www], rapportés par Pierre Zembri dans un article[51] de 1997, qui qualifiait le schéma directeur TGV de « dépassé, puisqu'il était politique ».

Pierre Zembri portait aussi dans cet article une critique que nous reprenons aujourd'hui à notre compte quand il écrivait :

> « Car le T.G.V tel que nous le connaissons ne rapproche que les grands pôles les uns des autres en pénalisant relativement les autres liaisons et il renforce avant tout l'attraction parisienne ».

Revenons maintenant sur les textes fondamentaux qui définissent les rentabilités calculées et attendues pour des investissements dans les infrastructures de transport, et plus particulièrement celles relevant du ferroviaire.

Nous ne ferons pas appel à l'immense documentation, très souvent scientifique et peu assimilable par le néophyte.

Nous nous contenterons de citer les principaux auteurs, spécialistes et législateurs qui ont participé à l'élaboration des textes de référence en la matière.

Il faut tout d'abord appeler Emile Quinet à la barre qui a été, en 2013, le président d'une mission sur l'évaluation socioéconomique des investissements publics[52].

Son rapport fait référence dans ce domaine.

Jean Pisani-Ferry, commissaire général à la stratégie et à la prospective, dans un avant propos fait état des étapes qui ont jalonné la législation accompagnant cette évaluation socioéconomique.

On y apprend qu'après les balbutiements des années 60 autour de Pierre Massé et Marcel Boiteux c'est dans des rapports de commissions présidées par ce dernier (1994 et 2001) qu'a été définie la méthodologie d'évaluation socioéconomique dans le secteur des transports.

Un rapport de Lebègue (2005) a précisé la valeur du taux d'actualisation[53].

D'autres rapports suivront (Quinet 2008, Chevassus-au-Louis 2009, Gollier 2011) pour préciser certains paramètres (valeur carbone, approche économique de la biodiversité, risques liés au projet…).

Le rapport Quinet de 2013 précisera notamment les valeurs fondamentales du calcul socioéconomique (CSE) que constituent les différents taux d'actualisation intervenant dans ce calcul.

Précisons dés à présent que ce CSE relève de notions mathématiques parfois complexes que nous ne reprendrons pas ici pour ne pas obscurcir la lecture de notre mémorandum.

Le CSE s'appuie tout d'abord sur le scénario de référence et l'option de référence qui sont définis comme suit.

[www] Il était à l'époque président du programme de recherche interministériel pour les transports terrestres mais il a été, et reste encore, un thuriféraire des LGV dans ses fonctions de secrétaire d'Etat aux transports ou aujourd'hui de président du CG17.

Scénario de référence et option de référence

La proximité des termes ne doit pas conduire à confondre scénario de référence et option de référence (souvent appelée dans les rapports précédents « situation de référence »). Le scénario de référence désigne un ensemble d'hypothèses de référence sur l'évolution future des variables exogènes au projet (PIB, prix des carburants, mise en service d'autres infrastructures, etc.).

La notion d'option de référence largement décrite par ailleurs – elle fait l'objet d'une contribution de Claude Abraham dans le tome 2 – trouve sa source dans les bases du calcul socioéconomique :

- l'évaluation socioéconomique d'un projet se fait par la comparaison entre deux situations, obtenues chacune dans le contexte futur défini par le scénario de référence constitué par les hypothèses d'évolution extérieures aux décisions du maître d'ouvrage : l'une, la situation de projet, obtenue si le projet est réalisé (choix et mise en œuvre de l'option de projet) ; et l'autre, la situation de référence, obtenue si le projet n'est pas réalisé (mise en œuvre de l'option de référence), en tenant compte de toute la durée de vie du projet ;
- l'option de projet est définie comme étant une modalité de réalisation du projet combinant, le cas échéant, les parts d'aménagements envisageables, leurs variantes de tracé, les possibilités de séquencement en tranches fonctionnelles et les modalités d'exploitation ;
- l'option de référence devrait être la situation optimisée la plus probable en l'absence de la réalisation du projet, à l'horizon considéré. Elle diffère donc d'un choix systématique d'intervention au fil de l'eau ou d'un choix systématique de maintien de la qualité de service. Elle ne comporte pas le projet étudié. L'option de référence sert de base à la comparaison des différentes variantes de projet étudiées.

Les paramètres clefs qui interviendront dans le CSE au titre du scénario de référence seront évalués à long terme pour monétariser les effets du projet d'infrastructure sur la durée d'évaluation (PIB, population, prix, croissance de la demande…).
On retiendra aussi la notion fondamentale du taux d'actualisation public (calculé hors prime de risque[XXX]) dans le CSE.
Ce taux fixé à 8% dans les années 1980 fut réactualisé par le rapport Lebègue de 2005 qui a recommandé de choisir un taux constant de 4% pour des maturités inférieures à 30 ans (cf. rapport Quinet page 62).
Ce taux d'actualisation[YYY] de base ramené de 8 à 4 % est décroissant avec le temps pour les évaluations à très long terme (> 30ans). La décroissance du taux est effective à partir de 30 ans avec un plancher fixé à 2%.
On se référera, pour l'utilisation de ce taux d'actualisation dans le CSE, à l'instruction cadre du 25 mars 2004 et sa mise à jour du 27 mai 2005[54] qui explicite sa définition.
Signalons à ce sujet qu'une nouvelle instruction vient de paraître (16/06/2014) qui annule et remplace les précédentes instructions des 25/03/2004 et 27/05/2005, mais qui ne s'applique qu'aux projets étudiés à partir du 1/10/2014.

[XXX] La prise en compte du risque ne doit pas être intégrée par le biais d'une augmentation implicite du taux d'actualisation. Le risque doit être traité pour lui-même au niveau de l'évaluation de chacun des projets.
[YYY] Selon Lebègue ce taux doit faire l'objet de révisions périodiques tous les 5 ans pour éviter d'être en déphasage avec les principaux indicateurs macro-économiques (croissance potentielle du pays, évolution des taux d'intérêt …).

Le taux d'actualisation de base sera désormais pris à 4 % (au lieu de 8 % précédemment). Sa valeur est décroissante avec le temps pour les évaluations qui portent sur le très long terme. La décroissance du taux est effective à partir de 30 ans (à compter du début des travaux), pour atteindre 3% au bout de 100 ans. Par souci de simplification des calculs, on pourra retenir un taux de 3,5% entre 30 et 50 ans et de 3% au-delà de 50 ans.

On y trouvera aussi les principaux indicateurs économiques introduits dans le CSE à partir des définitions suivantes.

On procédera à un bilan actualisé des coûts et des avantages pour la collectivité, exprimés hors taxes, par rapport à la situation de référence. Un investissement est caractérisé par son coût initial, ses coûts annuels et ses avantages annuels, monétaires et non monétaires exprimés en monnaie constante.

En prenant les définitions ci-dessous :

- t_0 est l'année précédant la mise en service du projet ou de sa première phase ;
- E est la durée de construction du projet ;
- T est la durée de vie du projet comptée à partir de l'année de mise en service(ou durée sur laquelle porte l'étude) ;
- I est le coût initial du projet (actualisé s'il est réalisé sur plusieurs années ou en plusieurs phases de mise en service) ;

$$I = \sum_{t=-\Theta}^{0} \frac{I_{(t_0+t)}}{(1+r)^t}$$

, et aussi

- $I_{éludés}$ est la somme des investissements éludés ;
- ΔI_t est la variation d'investissements de gros entretien éventuels dans l'année t (qui ne sont pas pris en compte dans les dépenses d'exploitation) ;
- a_t est l'avantage économique du projet pour l'année t, tel que défini précédemment (et donc diminué des dépenses d'exploitation) ;
- r est le taux d'actualisation défini par le Commissariat général du plan ;
- R est la valeur résiduelle de l'investissement en fin de période d'étude, qui peut être définie comme la valeur d'utilité ou valeur économique sur la durée de vie résiduelle du projet (somme actualisée des avantages attendus ultérieurement net des coûts de maintenance et de régénération) ; R peut être négatif s'il y a un coût de remise en état de la friche en fin de vie du projet.

Ceci doit permettre de déterminer quatre indicateurs suivants dont:

- Le bénéfice actualisé pour la collectivité

C'est par définition la différence entre les avantages et les coûts de toutes natures, eux-mêmes actualisés, induits par l'opération. Les coûts et les avantages actualisés sont calculés par rapport à une situation de référence. Le calcul est fait en monnaie constante. Par convention, l'année t_0 est celle qui précède la mise en service de l'ouvrage.

$$B = -(I - I_{éludés}) + \sum_{t=1}^{T} \frac{a_{(t_0+t)}}{(1+r)^t} - \sum_{t=1}^{T} \frac{\Delta I_{(t_0+t)}}{(1+r)^t} + \frac{R}{(1+r)^T}$$

Le taux d'actualisation sera pris égal à la valeur fixée par le Commissariat général du plan.

- Le taux de rentabilité interne pour la collectivité

C'est le taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé. Il permet d'apprécier l'utilité du projet sans référence à un taux d'actualisation et de comparer ses avantages relatifs, immédiats ou futurs. De manière pratique, un projet peut être considéré comme intéressant pour la collectivité si le taux de rentabilité interne (TRI socio-économique) est supérieur au taux d'actualisation défini par le Commissariat général du Plan. En revanche, le taux de rentabilité interne ne permet pas de choisir entre deux projets mutuellement exclusifs : c'est le critère du bénéfice actualisé qui reste pertinent dans ce cas de figure. Un projet A qui présente un TRI socio-économique supérieur à celui d'un projet B n'est ainsi pas nécessairement plus pertinent que ce projet B.

C'est dans cette même instruction cadre citée ci-dessus que nous trouvons deux indicateurs particulièrement importants dans le CSE, **la valeur actualisée nette (VAN)** et le **taux de rentabilité interne financier (TRI financier)**. Ce dernier correspond au taux d'actualisation qui annule la VAN mais c'est celle-ci qui reste le critère pertinent pour le choix du projet.
La valeur actualisée nette (VAN) est donnée dans l'instruction cadre sous la forme suivante.

C'est la différence entre les recettes et les dépenses actualisées de toutes natures engendrées par l'opération pour le gestionnaire d'infrastructure. Elle est donnée par la formule suivante :

$$VAN = -(I^f - I^f_{éludés}) + \sum_{t \le T^f} \frac{\Delta EBE_t}{(1+i)^{t-t_0}} - \sum_{t \le T^f} \frac{\Delta I^f{}_t}{(1+i)^{t-t_0}} + \frac{R^f}{(1+i)^{T^f}}$$

dans laquelle :

- i est le taux d'actualisation de référence. Il est représentatif du coût de la ressource financière pour l'opérateur dans le financement du projet ;
- T^f est la durée d'exploitation pertinente (durée de l'amortissement ou de la concession) ;
- EBE est l'excédent brut d'exploitation, parfois appelé EBITDA ;
- I^f est le coût total de l'investissement à charge de l'opérateur y compris les frais financiers intercalaires ;
- $I^f_{éludés}$ est la valeur actualisée des investissements éludés pour l'opérateur ;
- ΔI^f_t est la variation d'investissements de gros entretien éventuels dans l'année t (qui ne sont pas pris en compte dans les dépenses d'exploitation) ;
- R^f est la valeur résiduelle de l'investissement pour l'opérateur en fin de période d'étude (R^f peut être négative s'il y a un coût de remise en état en fin de vie du projet à charge de l'opérateur).

On associe à cette VAN un temps de retour financier comme la durée T nécessaire pour que la VAN soit au moins positive lorsque la valeur résiduelle est nulle.
A tout cela il conviendra de compléter ces calculs par une analyse du risque financier et une analyse de sensibilité des indicateurs de rentabilité financière.
Enfin l'instruction cadre de mars 2004, avec sa mise à jour de mai 2005, formalise les valeurs de valorisation tutélaire associées aux effets indirects ou non marchands (temps, vie humaine, bruit, pollution…) sur lesquels nous porterons plus loin quelques critiques.
D'autres auteurs spécialistes de l'économie des transports, comme Alain Bonnafous[55], présentent une formulation légèrement différente des VAN et TRI comme on peut le lire ci-dessous. Son analyse s'applique ici au financement de projets autoroutiers mais on peut facilement la transposer aux investissements dans le domaine ferroviaire comme il l'évoque dans le chapitre définissant les différentes rentabilités (TRI financière, TRE ou TRI-e économique, TRI-se socio-économique).

La Valeur Actuelle Nette (VAN)

Dès lors que la dimension temporelle est prise en compte dans le bilan d'une opération d'investissement, il faut produire un échéancier des recettes et des dépenses tout au long de la durée sur laquelle on établit ce bilan. Le bénéfice net ainsi attendu s'exprime par la Valeur Actuelle Nette (VAN) de l'investissement, sous la forme :

$$VAN = \sum_{j=t_p-t_r}^{j=t_n-t_r} \left(\frac{-\Delta I_{j+t_r} + \Delta R_{j+t_r} - \Delta C_{j+t_r}}{(1+a)^j} \right) + \frac{K_{t_n}}{(1+a)^{t_n-t_r}}$$

Où :

- ΔI_j est la variation du flux d'investissement à l'année j
- ΔR_j et ΔC_j sont respectivement les variations des flux de recettes et de dépenses à l'année j
- t_r est l'année d'actualisation, qui peut être soit une année conventionnelle de référence, soit lorsque l'on étudie un seul projet, l'année précédant la mise en service ($t_r = t_0$) ; dans ce cas t_1 est la première année d'exploitation; t_p est la date de début des travaux (dont la durée va de t_p à t_0 inclus, soit p+1 années nécessaires pour réaliser l'investissement) ; t_n est la date de fin de vie (soit n la durée de vie) : en général la durée de vie technique de l'équipement, mais parfois une durée conventionnelle, surtout si la durée de vie technique est très longue – comme pour des infrastructures).
- K_{tn-tr} est la Valeur Résiduelle du Capital à l'année n, c'est-à-dire la valeur que conserve l'investissement à la fin de sa durée de vie. Par exemple, une machine – ou un matériel roulant – peut être revendue au-delà de la durée de vie de référence. Lorsqu'un tel prix de marché ne peut être établi, cette valeur est appréciée par un amortissement linéaire ou progressif (valeur résiduelle à l'année n, par apport à une durée de vie technique réelle supérieure à la date de vente du bien).
- a est le taux d'actualisation de l'agent qui prend la décision d'investir.

On opère ainsi une somme actualisée de l'ensemble des flux monétaires, qui permet d'établir un bilan net. Si la VAN est positive, c'est que la somme actualisée des bénéfices bruts (recettes moins coûts) est supérieure à la somme actualisée des investissements consentis. Dès lors, l'agent gagne de l'argent à faire l'investissement : il est rentable.

De cette formulation découle que le taux d'actualisation [a] peut prendre une valeur qui conduit à une VAN nulle.

A. Bonnafous exprime alors le taux de rentabilité interne (TRI) selon la règle suivante.

> « Dès lors, dans la formule de calcul de la VAN, le seul facteur difficile à apprécier est le taux d'actualisation a, qui peut être considérer comme une variable. Pour un projet donné (investissement, recettes et dépenses connues), il peut exister **une valeur de a telle que la VAN devienne nulle**. Cette valeur de a est appelée Taux de Rentabilité Interne (TRI) ».

Pour la rentabilité attendue par l'opérateur privé il indique ce qui sera conducteur de son choix.

> « Ainsi, un opérateur privé aura tendance à **choisir le projet ayant le plus fort TRI**, parce que c'est celui qui minimise la durée de retour sur investissement. L'autre intérêt de cette approche est qu'en privilégiant un TRI fort (le court terme), on est conduit à minimiser les effets de l'incertitude sur le futur (bénéfices –ou pertes – lointains fortement dévalorisés), et donc à minimiser les risques pris au moment de la décision d'investir ».

Enfin il rappelle en conclusion que la rentabilité du projet peut être très sensible aux hypothèses de calcul (coûts d'investissement, durée des travaux, prévisions de trafics, croissance de la demande de transport…).

On doit se rappeler que l'évaluation socioéconomique continue est fondamentale dans la décision de lancement d'un projet d'infrastructure important comme celui d'une LGV.

Emile Quinet le faisait observer dans son rapport (p 132) en écrivant :

> « En application de la législation européenne[ZZZ], il y a lieu de prévoir une continuité de l'information et de la concertation du public avec présentation des mises à jour des évaluations socioéconomiques, à toutes les étapes de la vie du projet et pas seulement lors du débat public et de l'enquête d'utilité publique, surtout si le délai entre les deux est important. Peuvent notamment constituer des étapes : les décisions du maître d'ouvrage sur les grandes options, les étapes administratives, les réunions des comités de pilotage rassemblant les décideurs et financeurs des études et ultérieurement des projets eux-mêmes, les signatures ou ratifications des traités internationaux, les décisions de financements européens, etc. ».

On constatera que de telles recommandations n'ont pas été suivies par RFF entre le débat public de 2005-2006 et l'EUP de 2014.

Aujourd'hui au stade de l'EUP du GPSO le rapport Quinet, qui rappelait que l'évaluation socioéconomique du projet se doit d'être détaillée comme l'envisageait l'article 4 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984, ne peut plus être évoqué tel quel puisque ce décret a été abrogé par le décret n°2014-530[AAAA] du 22 mai 2014 dans lequel il convient de se référer aux articles R1511-4 à 6, ainsi qu'au R1511-8, pour la mise en œuvre du CSE applicable aux grands projets d'infrastructures de transport.

On comprendra que les calculs de rentabilité des infrastructures ferroviaires soient complexes et peu accessibles au citoyen non initié.

Toutefois certaines publications universitaires ou paraétatiques sont venues à plusieurs reprises montrer que les rentabilités espérées, et affichées par les maîtres d'ouvrages comme SNCF puis RFF, étaient à postériori non effectives.

Ainsi les différents bilans LOTI[BBBB] mettent à l'index ces écarts même si les paramétrages restent sujets à controverse souvent par manque de données archivées.

Dans l'avis du CGEDD sur le bilan LOTI des LGV Rhône-Alpes (RA) et Méditerranée[56] (MED) les TRI économique et socioéconomique différent fortement entre leurs déterminations initiales ex-ante (DUP ou DAM) et leur mesure ex-post comme le montre le tableau ci-dessous.

période de 20 ans d'exploitation

	LN4 (RA)	LN4 (RA)	LN5 (MED)	LN5 (MED)
	DUP	réel	DAM	réel
TRI économique	10,4%	6,3%	8%	4,1%
TRI socioéconomique	15,4%	10,3%	11%	8%

Le CGEDD, dans son avis sur le bilan économique et social de la LGV Est européenne[57] (phase1) a établi un tableau comparatif des TRI de diverses LGV qui montre bien la tendance lourde de rentabilités non confirmées (cf. fig. 28).

[ZZZ] Convention d'Aarhus de 1998, nombreuses directives sur l'évaluation et la décision des projets depuis la directive 85/337/CEE.

[AAAA] Voir http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=74C95FDD348224D16527AF76A7D35EA8.tpdjo17v_2?cidTexte=JORFTEXT000028992295&dateTexte=20140527 . Consulté le 25 août 2014.

[BBBB] Les bilans LOTI découlent de l'application de la loi d'orientation des transports intérieurs, n°82-1153, promulguée le 30 décembre 1982. On trouvera les principes d'établissement des bilans LOTI dans un rapport (n° 2001-0183-01) du Conseil Général des Ponts et Chaussées de septembre 2002. Cf. http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2001-0183-01_cle7632f6.pdf . Consulté le 25 août 2014.

(en %)	TRI RFF+SNCF prévu	TRI RFF+SNCF ex post	TRI socio-économique prévu	TRI socio-économique ex post
LN1 (Sud-Est)	15	15	28	30
LN2 (Atlantique)	12	7	23,6	12
LN3 (Nord)	12,9	2,9	20,3	5
Interconnexion IDF	10,8	6,5	18,5	13,8
LN4 (Rhône-Alpes)	10,4	6,3	15,4	10,3
LN5 (Méditerranée)	8	4,1	12,2	8
LGV Est européenne 1re phase	7,2	5	6,5	3,7

Figure 28- Rentabilité de quelques LGV - Source CGEDD

Le CGEDD fait plusieurs remarques à propos de ces résultats dont une importante quant à la rentabilité décroissante des différents projets étagés dans le temps.

> « La rentabilité socio-économique prévue et constatée (TRI socio-économique) est très nettement en décroissance au fil des projets, surtout si l'on met de côté le cas exceptionnel de la LN3 (Nord). **Les projets les plus avantageux pour la collectivité ont été réalisés les premiers** ».

Si le TRI financier de cette LGV Est européenne se situe, pour SNCF et RFF, dans la moyenne des autres LGV, le TRI socioéconomique est très en retrait des prévisions ce qui fait dire au CGEDD en conclusion :

> « En revanche, la rentabilité socio-économique est très inférieure à celles de toutes les autres lignes LGV; le TRI socio-économique constaté ex post est en effet de 3,7 %. Il est donc très inférieur au taux minimum de rentabilité collective fixé à 8 % pour les investissements publics au moment des études de DUP, et de la décision de réalisation de la ligne en 2002. Il est même inférieur au seuil de 4 %, en vigueur depuis 2005 (instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport) ».

Face à ces constats on ne peut qu'être circonspect et inquiet quant aux rentabilités de prochains projets LGV tels que ceux du GPSO. A près de 3,64 millions d'euros la minute « gagnée » par l'emploi de TGV (pour le TGV Est) jusqu'où ira-t-on dans la schizophrénie de la vitesse évoquée par Marc Fressoz[CCCC] s'appuyant sur les données de Jean-Noël Chapulut & Jean-Pierre Taroux[DDDD].

Fressoz rapporte que lors du séminaire de presse organisé par SNCF en 2010 David Azéma, proche de Guillaume Pépy PDG, délivre un message qui semble à contre sens des idées reçues :

> « Plus on développe le réseau à grande vitesse, plus sa rentabilité décroît [...]. Aujourd'hui, le modèle TGV n'est plus rentable dans le sens ou il ne dégage plus suffisamment d'argent pour préparer l'avenir ».

Rajoutons que Fressoz pointe aussi le fait que les LGV construites pour supporter des TGV à 320-350 km/h vieillissent très vite et que des lignes comme celle du TGV Atlantique (1992) ou Paris-Strasbourg (2007)réclament des entretiens importants qui grèvent la rentabilité de telles infrastructures.

[CCCC] F.G.V, faillite à grande vitesse, 30 ans de TGV ; Marc Fressoz, Cherche Midi, 2011

[DDDD] Trente ans de LGV, comparaison des prévisions et des réalisations ; Jean-Noël Chapulut et Jean-Pierre Taroux, article paru dans la revue *Transports*, n°462, juillet-août 2010.

Verrait-on dans les propos de Nathalie Kosciusko-Morizet[EEEE] en juin 2011 l'amorce d'un aveu quant au dépassement de la seule rentabilité socio-économique et du sempiternel slogan de « l'utilité publique » des LGV ?

> « …le désir de LGV est peut-être davantage celui des élus que celui de nos concitoyens ».

Le bon chemin est peut être celui que nous invite à prendre Gilles Savary[FFFF] en parlant « d'un meilleur ciblage coûts-objectifs des investissements et une optimisation de l'utilisation du réseau existant ».

A verser aussi au dilemme de la rentabilité du TGV sur les LGV la bascule permanente entre le contribuable et l'usager (par ailleurs contribuable aussi).

C'est ce que relevait Renaud Honoré[GGGG], journaliste, en écrivant le 16 novembre 2010 :

> « En outre, le prix du TGV pourrait être bien plus cher sans les subventions publiques pour la construction des lignes : le BCG [NDLR Boston Consulting Group/SNCF] calcule ainsi que le billet devrait être « environ deux fois supérieur au prix moyen constaté » s'il fallait couvrir le coût total d'une ligne à grande vitesse de 700 kilomètres. En clair, le contribuable a bien plus à se plaindre que le client. Du moins pour le moment ».

Dans le cas de la LGV SEA Tours-Bordeaux certains élus se sont interrogés sur les rentabilités économique et socioéconomique afférentes à leurs collectivités et le risque afférant pour le citoyen-contribuable. C'est le cas en particulier d'Henri Emmanuelli, président du CG40 et financier averti, qui interpelle la ministre des transports Nathalie Kosciusko-Morizet le 1er février 2011[58].

En rappelant que l'instruction Robien du 27 mai 2005 fixait un taux d'actualisation de 4% pendant 30 ans puis 3,5% ensuite il contestait auprès de la ministre le fait que RFF ait fixé ce taux à 5% pendant 50 ans.

> « Enfin, que vous acceptiez, et même que vous souteniez que RFF ne respecte pas l'instruction de Monsieur de Robien du 27 mai 2005 (consécutive au rapport du commissariat général au plan du 21 janvier 2005) relative au taux d'actualisation à appliquer pour calculer la valeur actuelle nette (VAN) des bénéfices futurs tirés par RFF, dont découle sa participation au projet et donc celle des collectivités, renforce encore mes interrogations. RFF n'est pas un modèle de transparence que vous me présentez ».

Dans ce même courrier H. Emmanuelli pointait ce manque de transparence en soulignant que les clauses du contrat de concession devant lier l'Etat/RFF et le concessionnaire (LISEA) ne sont pas rendues accessibles aux élus locaux devant voter les subventions publiques abondant ce contrat.

> « Le refus du Président de RFF de m'adresser le rapport au vu duquel l'établissement a fixé sa contribution, ne peut qu'alimenter mes doutes. Le fait que le contrat de concession, et notamment son article 38 qui traite de la clause de déchéance, n'ait pas été communiqué aux co-financeurs, ne fait qu'en rajouter ».

Comment comprendre alors des pratiques de calcul de rentabilité par des organismes publics (RFF) et privés (LISEA) qui échappent à la surveillance des élus

---

[EEEE] Propos tenus par Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre des transports, lors de son audition par la commission des finances de l'Assemblée le 22 juin 2011. Cf. http://www.assemblee-nationale.fr/13/cr-cfiab/10-11/c1011091.asp . Consulté le 30 août 2014.

[FFFF] Gilles Savary est député de la Gironde et spécialiste du ferroviaire. Voir sur son blog http://www.gilles-savary.fr/2013/03/27/lavenir-du-rail-a-lepreuve-de-la-crise-des-budgets-publics/ . Consulté le 26 août 2014.

[GGGG] RENAUD Honoré. « Le prix moyen du TGV a augmenté deux fois plus vite que l'inflation depuis 2002 », *Les Echos*, mardi 16 novembre 2010, p30.

territoriaux appelés à voter des crédits publics pour subventionner des contrats de concessions de plusieurs milliards d'euros ?
Peut-on voir dans le récent décret[59] pris en application de l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 (programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017) une mesure visant à réduire le risque de pratiques financières occultes ?
Ce décret devrait redresser le biais car l'évaluation socio-économique « indépendante » menée par le Commissariat général à l'Investissement Public devrait contre balancer celle issue du maître d'ouvrage RFF qui nous semble être ici « juge et partie » dans ces investissements.
Toujours dans le cadre des hypothèses prises en compte dans les calculs de rentabilité socioéconomique[HHHH], et notamment encore récemment pour la LGV Tours-Bordeaux, on remarquera l'importance des hypothèses macro-économiques telles que le taux de croissance du PIB, le taux de croissance annuel de la consommation finale des ménages (CFM), le taux de croissance annuel de la consommation finale des ménages par habitant ou le taux de croissance annuel

Indicateur	Données RFF	Données INSEE
PIB	Constant à 1,9% jusqu'en 2025	0,4%
Consommation des ménages	Constant à 1,8% jusqu'en 2025	0,3%
Croissance annuelle des importations	4,4%	1,9%
Croissance annuelle des exportations	4,5%	2,4%

des importations et exportations en volume…
Or les hypothèses de RFF semblent très (très) optimistes alors que les chiffres réels fournis par l'INSEE[IIII] font état de niveaux beaucoup plus faibles.
On peut noter par exemple pour l'année 2013 les écarts suivants résumés dans le tableau ci-dessus.
C'est peut être ainsi que RFF pouvait afficher fièrement un taux prévisionnel de rentabilité socioéconomique et social (TRI-se) compris entre 7,7 et 8,3% pour la branche Tours-Angoulême de la LGV Tours-Bordeaux.

[HHHH] Voir l'évaluation économique et sociale présentée par RFF dans le dossier d'aménagement de la gare Montparnasse ; pièce G évaluation socioéconomique § 7.3.1. Cf. http://www.rff.fr/IMG/Pi%C3%A8ce%20G%20-%20Evaluation%20socio-%C3%A9conomique.pdf . Consulté le 30 août 2014.
[IIII] Informations Rapides, 14 août 2014, n°186 de l'INSEE. Cf. http://www.insee.fr/fr/indicateurs/ind26/20140814/PR142.pdf . Consulté le 30 août 2014.

Le Haut Conseil estime que le scénario de moyen terme présente un certain nombre de fragilités, notamment en ce qui concerne le retour de la croissance potentielle à son rythme d'avant-crise et la capacité de l'économie française à dépasser son potentiel dès le début de la période.

Il relève, par ailleurs, que la trajectoire de moyen terme suppose le respect des objectifs de finances publiques en 2014, condition de la réduction de l'effort budgétaire envisagée à compter de 2015.

En conséquence, le Haut Conseil est d'avis que la prévision d'une croissance effective de 2 % par an dès l'année 2015 est incertaine.

Le tableau économique est toutefois à notre avis bien plus sombre comme le montrent les avis du Haut Conseil aux Finances Publiques de 2013 et 2014.

Scénario de finances publiques

Le Haut Conseil constate que la trajectoire de finances publiques du projet de loi de programmation n'est pas cohérente avec les engagements pris par la France, actuellement sous procédure pour déficit public excessif, dans son programme de stabilité d'avril 2014 :

- *l'ajustement structurel pour chacune des années 2014, 2015 et 2016 est nettement inférieur à ces engagements ;*
- *en conséquence de ce moindre ajustement et d'une conjoncture moins favorable, le déficit effectif reste supérieur à 4 % du PIB en 2015 et le retour en-deçà de 3 % du PIB est reporté à 2017 ;*
- *l'objectif de moyen terme (OMT), qui est revu à la baisse à -0,4 % du PIB, est de nouveau reporté en fin de période de programmation (2019).*

De plus, même si cette nouvelle trajectoire est moins ambitieuse que les précédentes, son respect n'est pas acquis. Il suppose d'infléchir fortement et sur toute la période de programmation la croissance de la dépense publique. En l'état des mesures annoncées, le Haut Conseil relève un risque de déviation par rapport à la trajectoire vers l'OMT.

Dés avril 2013 le HCFP examinant les prévisions macroéconomiques pour les années 2015-2017 parlait diplomatiquement de « fragilités ».

Son avis récent[60] (septembre 2014 voir ci-contre) sur le projet de loi de programmation des finances publiques pour les années 2014 à 2019 vient conforter le risque d'un non respect à terme des objectifs ambitieux (utopiques ?) de l'Etat français sur le PIB et la réduction du déficit.

On ne peut être que méfiant alors sur les estimations de rentabilité de RFF qui seront présentées pour le GPSO[JJJJ] et l'on doit souhaiter que le calcul de rentabilité socioéconomique soit mieux explicité et assimilable par le citoyen devant donner un avis sur l'EUP.

En ce sens les recommandations formulées dans le rapport[61] publié par le Commissariat général à la stratégie et à la prospective (CGSP) en septembre 2013 pourraient aider à la clarification d'un tel calcul.

C'est aussi du CGSP que provient la contribution de David Meunier[62] dans le rapport présenté par le groupe de travail présidé par Emile Quinet en juillet 2013.

On peut y lire que les options de référence et les scénarii de référence sont peu explicités et justifiés dans les évaluations socioéconomiques pratiquées pour les investissements dans les transports dont le ferroviaire.

Ceci est d'autant plus dommageable que les options de référence, (solution de transport alternative au projet par rapport à laquelle les effets du projet sont mesurés), sont à notre sens fondamentales dans le choix présent entre les LGV du GPSO et l'option que nous proposons d'aménagement des voies existantes.

[JJJJ] RFF annonce un coût prévisionnel pour GPSO (Bordeaux-Toulouse plus Bordeaux-Dax) de 9 milliards d'euros aux conditions économiques 06/2011. CF. note BBBB ci-dessus.

> « L'option de référence (solution de transport alternative au projet par rapport à laquelle les effets du projet sont mesurés) et le scénario de référence (jeux de données et d'hypothèses d'évolution utilisés) ne sont pas toujours explicités de façon précise. Or ce sont des éléments majeurs pour assurer la reproductibilité des calculs effectués, pour la réalisation des études ex-post et, avant tout, pour la pertinence et la qualité des calculs socio-économiques. Le choix de l'option de référence est souvent peu documenté et justifié : cette option de référence, qui devrait en général correspondre à la meilleure solution réalisable si l'investissement envisagé ne se faisait pas, et non à une absence d'action, a une importance majeure dans la mesure où c'est en différence par rapport à ses effets que les effets du projet sont comptabilisés. Son choix devrait donc faire l'objet d'une analyse fouillée et de justifications détaillées. Il est certes délicat à opérer, comme le montre la note de Claude Abraham, et se heurte à un grand nombre de difficultés. Mais ceci constitue une raison supplémentaire pour y accorder davantage d'attention et d'explicitation ».

David Meunier, après analyse des bilans LOTI portant sur 5 lignes à grande vitesse, montre que de nombreux écarts (constaté-prévu) existent dans les différents thèmes et valeurs balayés.
Ainsi on constate une **sous estimation des coûts** des projets de LGV (en moyenne – 19%), une **surestimation des trafics** (prévu-constaté) qui va de 4 à 100% (moyenne 35%), biais qui influence les TRIES calculés pour ces projets.
Des préconisations de la Commission Quinet reportées par David Meunier on retiendra en particulier :

> « Expliciter systématiquement dans les évaluations socio-économiques la situation de référence (option de référence = option alternative au projet prise en référence ; scénario de référence = jeux d'hypothèses d'évolution ; projections obtenues en conséquence pour les principaux paramètres de l'analyse socio-économique) et les autres hypothèses prises ».

La rentabilité des projets de LGV nous semble au cœur du débat.
A ce titre examinons ce que nous apprend RFF dans son dossier EUP d'aujourd'hui.
En reprenant l'avis du CGEDD, RFF ne peut nier que la rentabilité socioéconomique du GPSO est faible (VAN = 400 M€) par rapport aux sommes engagées (PB p53) et négative sur les AFSB et Nord Toulouse.
Même avec des taux d'actualisation faibles et décroissants (RFF applique 4% de 2005 à 2034, puis 3,5% de 2035 à 2054 et 3% au-delà de 2054 – PH §7.2.4.6 p180), le GPSO peine à atteindre des VAN et TRIES dignes des anciennes LGV (Paris-Lyon).
Contrairement à ce que laisse entendre RFF dans le § sus cité, et selon la formule de calcul de la VAN exposée plus haut, il nous apparaît que le taux d'actualisation faible devrait rehausser la VAN et favoriser un TRIES supérieur au taux d'actualisation.
De manière synthétique, pour l'ensemble du projet GPSO présenté à l'EUP (LN + AF) RFF affiche le tableau suivant (PH §7.3.1.1 p184) :

Indicateurs	CE2011/2011 €	CE2013/2013€
VAN sans COFP	4,0 G€	4,2 G€
VAN avec COFP	**0,4 G€**	**0,6 G€**
Taux de rentabilité interne (sans COFP)	4,3%	4,4%
Taux de rentabilité interne (avec COFP)	3,6%	3,7%
VAN/euro public investi	0,36	0,40

Les VAN avec COFP ne dépassent pas 0,4 -0, 6 G€ (400M€ - 600M€) et les TRIES sont inférieurs (3,6 et 3,7%) au taux d'actualisation moyen sur la période (4%), ce qui, aux dires même de RFF (PH §7.2.6.3) plombe la performance socio-économique du projet :

> « Lorsque le TRIES est supérieur au taux d'actualisation moyen sur la période (>4%), cela signifie que le projet évalué présent plus d'avantages que d'inconvénients en termes socio-économiques. Ce taux reflète la rentabilité économique intrinsèque du projet ».

Le CGI avait d'ailleurs noté que « *les hypothèses de taux d'actualisation ont des effets mécaniques propres difficiles à isoler* » (PB p106). De même le CGI remarquait que dans les calculs de rentabilité présentés par RFF « *… le niveau de la VAN est particulièrement sensible aux valeurs du trafic total –reporté et induit -, aux coûts d'investissement et de maintenance ainsi qu'aux gains de régularité* ».

En conclusion le CGI rappelait :

> « Les bénéfices socio-économiques sont sensibles aux niveaux de trafics, et donc, en particulier, aux inévitables aléas qui résultent de l'application des modèles de prévision
>
> En outre, les évolutions estimées du PIB et de la demande en fonction du PIB ont paru élevées, mais le caractère incertain de ces paramètres n'a pas permis de proposer des hypothèses différentes de celles retenues par RFF
>
> Enfin, le mode de calcul des surplus et le choix de la chronique d'actualisation restent sujets à caution, même si sur ce dernier point la contre expertise a entériné les choix faits par RFF, différents de ceux recommandés par l'instruction cadre de Robien, au vu des spécificités du projet ».

Tout ceci nous conduit à une grande prudence dans les calculs socioéconomiques, et leurs paramètres (trafics voyageurs et fret, hypothèses macroéconomiques, financières, tarifaires, valeurs tutélaires…) qui sont donnés par RFF dans cette EUP. Les experts du CGI regrettent d'ailleurs qu'il ne soit pas fait état par RFF des nombreuses incertitudes qui pèsent sur le développement des trafics (PB §7.5.2 p126). Pour ces mêmes experts les hypothèses de PIB sont discutables avec une valeur affichée de + 1,73% entre 2011 et 2025, bien loin des valeurs officielles de l'INSEE.

Enfin, et il faut saluer ici le sérieux des experts du CGI, ils ont repris les calculs de RFF sur l'impact du taux d'actualisation en prenant strictement l'instruction cadre de Robien (PB §7.6.1 p128).

Ils montrent alors que dans ce cas l'impact sur la VAN (avec COFP) d'une actualisation démarrant à la date prévisible de début des travaux donnerait les résultats suivants (CE2011) :

- **AF Nord Toulouse ➔ - 48 M€**
- **AFSB ➔ - 30M€**
- **LN Bordeaux-Toulouse & Bordeaux-Dax ➔ - 902M€**

Des variantes de calcul de rentabilité intégrant des taux d'actualisation différents selon la méthode choisie (De Robien ou Quinet) viennent aussi réduire fortement la VAN globale du GPSO phase 1 comme le montre le tableau ci-dessous (PB §9.2 p138)

Tableau 19 : Impact de la méthode d'évaluation socio-économique et d'actualisation sur les résultats socio-économiques du GPSO 1ère phase				
	De Robien	Quinet		
Méthode d'actualisation	4 %, décroissant au bout de30 ans après le début des travaux (3,5 puis 3 %)	Taux d'actualisation 2,5 % + β.2 % jusqu'en 2070 1,5 % + β .3 % après 2070		Taux uniforme : 4,5 %
		AFNT et AFSB : β = 1,1 LN voyageurs : β = 1,7 LN volet fret : β = 1,4	AFNT et AFSB : β = 1,1 LN voyageurs : β = 1,45 LN volet fret : β = 1,4	
VAN sans COFP	5,7 Md€	3,4 Md€	4,6 Md€	7,8 Md€
VAN avec COFP	**4,0 Md€**	**0,5 Md€**	**1,6 Md€**	**4,7 Md€**
TRI sans COFP	5,31 %	6,27 %	6,16 %	6,1 %
TRI avec COFP	4,61 %	5,04 %	4,91 %	4,86 %

Par ailleurs le CGI a poussé RFF à effectuer un test de sensibilité appliqué à une méthode territoriale nationale en lieu et place de celle pratiquée (méthode territoriale élargie au périmètre européen). Dans ces conditions la VAN avec COFP décroît de 800 M€ et le TRI baisse de 0,15 point.
RFF évoque dans son argumentaire socioéconomique les avantages du projet dans la baisse de la congestion routière, de l'accentologie et des émissions polluantes et de gaz à effet de serre (PF V2 §7.1.2.4 p121). Nous émettons des doutes sur ces « avantages » notamment sur les émissions CO2 et GES comme on pourra le voir au § 4.5.6. Plus particulièrement nous sommes sceptiques sur un avantage du projet envers l'accentologie (routière ?) et la baisse de la congestion routière.
Hormis la captation possible des voyageurs routiers pour des parcours moyens et grandes distances (> ou = 300 km) les TGV sur LGV ne vont pas régler la congestion routière. Les exemples des TGV Atlantique et Lyon-Méditerranée sont là pour témoigner que les congestions routières persistent et, parfois s'amplifient.
Plus prés de nous les bouchons sur A62, A64, rocade bordelaise ou toulousaine… ne verront pas une solution par le GPSO. De plus les rabattements routiers vers les gares TGV ou centrales pour accéder aux TGV du GPSO vont accroître automatiquement les flux routiers sur ces axes.
RFF est d'ailleurs très flou sur les valeurs tutélaires applicables au calcul des avantages socioéconomiques afférents à la congestion routière cette dernière n'étant pas évaluée dans l'instruction cadre du 25 mars 2004 (PF V3.4 §10.1.4 p269).
RFF procède toutefois à la comptabilisation de ces « avantages » à partir de coûts collectifs unitaires qu'il présente dans un tableau récapitulatif (PF V3.4 §10 p270-271).
RFF évalue le report modal route➔ ferroviaire sur la période 2024-2055 de manière très avantageuse pour son projet GPSO comme le montre le tableau donné page 272 (PF V3.4 § 10.2.1). Difficile de comprendre un rapport 10 entre diminution et augmentation du mode routier, encore plus difficile d'admettre, sans explications complémentaires, un report de 61 milliards de voyageurs/km de l'aérien vers le TGV !
Est-ce que RFF ignore le dumping commercial des compagnies aériennes low-cost, et même maintenant Air France, dans cette évaluation optimiste ?

Effet des projets soumis à enquête sur l'évolution de l'usage des modes de transport *(source : MVA)*

Trafics de voyageurs en millions de voy.km	2024	2040	2055	Cumul sur 50 ans
Augmentation de l'usage du train	2 118	4 137	4 950	220 524
Augmentation de l'usage du mode routier pour accéder aux gares	63	123	139	6 520
Diminution de l'usage du mode routier lié au report modal	-443	-1 215	-1 391	62 559
Diminution de l'usage du mode aérien lié au report modal	-580	-1 110	-1 403	60 844

On évoquera ici la question du fret ferroviaire dont il est peu question dans le dossier EUP. L'axe Bordeaux-Toulouse est peu concerné par le fret. L'axe majeur reste Bordeaux –Hendaye mais le GPSO phase 1 s'arrête à Dax, la phase 2 étant repoussée au-delà de 2030.

Tests de sensibilité, TRI avec COFP *(Source : MVA)*

Tests de sensibilité	Test	TRI bas	TRI haut	VAN Bas	VAN Haut
BILAN DE BASE		4,2 %		2,6 Md€	
Investissement	+ / -10 %	3,9 %	4,6 %	1,4 Md€	3,7 Md€
Trafic total	+ / -10 %	3,7 %	4,8 %	0,4 Md€	4,8 Md€
Trafic reporté	+ / -10 %	4,1 %	4,3 %	2,1 Md€	3 Md€
Trafic Induit	+ / -10 %	4,1 %	4,3 %	2,3 Md€	2,8 Md€
Coûts de maintenance de l'infrastructure	+ / -10 %	4,2 %	4,3 %	2,4 Md€	2,7 Md€
Gain de régularité (pts)	1 min		4,2 %		2,8 Md€

Enfin le transfert modal massif du fret de la route vers le rail passera par les autoroutes ferroviaires à condition que les coûts pour les chargeurs/transporteurs soient concurrentiels. C'est d'ailleurs ce que confirme le CGI dans la contre expertise (p90) où l'on peut lire que la bascule route/fer n'intervient vraiment quand l'écart de prix atteint 20% : on en est très loin aujourd'hui et c'est ce qui explique la réticence du monde du transport de fret pour le rail.

Enfin un test de sensibilité a été mené par RFF sur certains paramètres comme le montre le tableau suivant : dans tous les cas la VAN basse est faible (0,4 G€ à 2,4G€) et le TRI bas affleure le taux de référence de 4% (3,7 à 4,2%).

Pour les seuls AFSB les valeurs respectives s'établissent à (3,1%<TRI<3,6%) et (-1,9G€<VAN<2,7G€) (PH §7.3.1.3 p185)

On voit bien que calculs de rentabilité socioéconomiques produits par RFF mériteraient des explications détaillées, partagées, et accessibles au public citoyen et contribuable, acteur final et contributeur au projet RFF.

Q9- Serait-il envisageable, en complément de l'EUP, et avant le dépôt d'une DUP, d'obtenir une étude comparative socioéconomique indépendante et publique ?

Q10- Peut-on obtenir, à l'issue de cette étude indépendante, une synthèse claire des calculs socioéconomiques pour les différents tronçons des LN et des AFSB et AF Nord Toulouse ?

A - III – Choix politiques et lobbies

Ces hommes qui murmurent à l'oreille des ministres…

A - 3.1 La genèse du GPSO, projet inutile

Revenons quelques instants sur la genèse du GPSO et son aboutissement actuel comme Grand Projet Inutile Imposé (GPII).
Après la phase des débats publics de 2005-2006 rappelée dans les paragraphes précédents il semble que les débats autour du Schéma national des Infrastructures de Transport (SNIT) de 2011[63] constituent un tournant dans l'approche des projets de LGV, et plus particulièrement ceux du GPSO.
Dans ce cadre nous nous reportons aux commentaires d'Hervé Mariton, député, dans son rapport[64] relatif au schéma national d'infrastructures de transport (SNIT) qu'il déposa pour la Commission des finances de l'Assemblée le 18 mai 2011.
Dés le début du rapport Hervé Mariton alerte sur un SNIT qui donne la priorité au développement des infrastructures ferroviaires avec un besoin de 103 milliards d'euros représentant 62% des investissements globaux pour le domaine ferroviaire.

> « L'évaluation montre que le contenu du schéma tel qu'il est aujourd'hui défini représente dans son ensemble, hors projet « Grand Paris », un effort, mesuré sur 25 ans, d'au moins **260 milliards d'euros** dont **166 milliards d'euros de développement**. Près de 86 milliards d'euros (32,8 %) seraient à la charge de l'État et 97 milliards d'euros (37,2 %) à la charge des collectivités territoriales, le reliquat, soit 30 %, étant pris en charge par les partenaires : gestionnaires d'infrastructures, concessionnaires, partenaires privés.
> Les **investissements ferroviaires** s'élèvent à 145 milliards d'euros, soit **55,6 %, des dépenses totales** prévues dans le SNIT. **103 milliards d'euros seront consacrés aux investissements de développement ferroviaire** soit 62,2 % des investissements concernant le domaine du fer et 39,5 % des investissements totaux.
> Cette part importante faite aux investissements de développement et singulièrement aux investissements de développement ferroviaire ne sera pas sans conséquences sur la soutenabilité des finances publiques et sur l'équilibre financier du système ferroviaire ».

Prolongeant sa sentence par la crainte d'une couverture insuffisante des investissements par les recettes des péages[KKKK] et un taux d'autofinancement surestimé, H. Mariton rappelle aussi le risque des surestimations des trafics conduisant à surévaluer la rentabilité socioéconomique de tels projets ainsi que le risque accru de voir la dette RFF dépasser largement les limitations de l'article 4 de ses statuts.

[KKKK] C'est aussi H. Mariton qui, dans un rapport de mai 2008 (n°875 sur les péages ferroviaires – voir http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i0875.asp#P303_36200) mettait en garde contre une augmentation non maîtrisée des péages ferroviaires, qui seule, ne pourrait financer la régénération du réseau et la construction des nouvelles lignes à grande vitesse.

> « Le Rapporteur spécial rappelle que le projet Sud Europe Atlantique est celui qui a le plus fort taux de couverture des investissements par les recettes de péage et qu'au vu des difficultés – juridiques et financières – rencontrées, la réalisation des autres lignes risque de n'être finançable ni par des fonds privés du fait d'une trop faible rentabilité attendue ni par des fonds publics sous contraintes ».

L'absence d'un plan de financement associé au projet du SNIT sera, deux ans plus tard, un des facteurs prépondérants des travaux de la Commission Mobilité 21.

La hiérarchisation des projets issus du SNIT par cette Commission l'a conduite à préconiser deux scénarios dans son rapport[65] de juin 2013 :

> • le premier retient un montant d'engagement de projets d'ici à 2030, tous financements confondus, compris entre 8 et 10 Md€. Un tel montant apparaît compatible avec les marges de manœuvre du budget de l'AFITF, en supposant que ses ressources soient maintenues jusqu'en 2030, en euros constants, au niveau attendu en 2017 de 2,26 Md€/an ;
> • le second propose un montant d'investissements compris entre 28 et 30 Md€. Ce scénario repose sur l'hypothèse d'une amélioration de la conjoncture économique et aussi d'une mobilisation de nouvelles sources de financement telles que celles évoquées dans les recommandations au § 5.4.1. Il correspond à une augmentation moyenne des ressources de l'AFITF de l'ordre de 400 M€ par an, soit l'équivalent du maintien jusqu'en 2030 de la moitié de la subvention d'équilibre que l'État devait verser à l'AFITF en 2013. A titre de comparaison, ce scénario retient des montants du même ordre de grandeur que ceux prévus pour les projets du Nouveau Grand Paris sur la période

Dans ces conditions le GPSO se classait dans le premier scénario en seconde priorité avec toutefois un étagement calendaire qui mettait Bordeaux-Toulouse devant Bordeaux-Hendaye dans le cas du scénario n°2.

GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye

Le grand projet du sud-ouest (GPSO) consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et d'une ligne nouvelle Bordeaux-Espagne pour un total de 417 km. Il doit s'accompagner de création de gares nouvelles ainsi que de l'aménagement de lignes existantes au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse. Maillon européen de la liaison Sud Europe Atlantique, dans le prolongement du projet en cours de réalisation de la LGV Tours-Bordeaux, GPSO doit notamment contribuer à l'amélioration des performances du transport ferroviaire de voyageurs entre Paris et Toulouse et au report modal de l'avion vers le fer. Ligne à fonctions mixtes, le projet crée en outre de nouvelles capacités pour le développement d'un fret ferroviaire performant sur l'axe péninsule ibérique/Europe du nord-ouest, en accompagnement des travaux réalisés en Espagne pour se mettre au gabarit européen (« Y » basque à écartement international + 3ème rail jusqu'à la frontière avec mise en service en 2017). Le projet renforce enfin les capacités du réseau dans les secteurs périurbains de Bordeaux et Toulouse et, plus largement, celles des liaisons internes aux régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, le cas échéant avec des services à grande vitesse.

Au sein de la commission, des avis divergents se sont exprimés quant à l'intérêt du projet. Certains commissaires ont notamment fait part de leur interrogation sur l'urgence de réalisation du projet. S'agissant plus particulièrement de la section Bordeaux-Toulouse, ils ont aussi exprimé leur conviction que d'autres solutions reposant prioritairement sur une modernisation de l'existant permettraient d'apporter une réponse aussi satisfaisante et moins coûteuse pour la collectivité tout en étant plus respectueuse pour l'environnement et pour les populations locales.

Après en avoir longuement débattu, la commission estime majoritairement qu'il convient de phaser en deux le projet. La section Bordeaux-Toulouse, qui doit permettre de raccorder la 4ème ville de France au réseau ferroviaire à grande vitesse, devrait se concrétiser dans les meilleurs délais. S'agissant de la liaison nouvelle Bordeaux-Hendaye, les conditions de saturation qui sous-tendent sa réalisation et qui sont très fortement dépendantes de l'économie espagnole et de son recours au transport ferroviaire, ne devraient pas justifier un engagement des travaux avant 2030.

Dans ce contexte, la commission retient dans le scénario n°2, en premières priorités, la réalisation de la section Bordeaux-Toulouse et place en secondes priorités la section Bordeaux-Espagne. Toutefois, la commission considérant qu'elle ne peut être entièrement affirmative sur le moment à partir duquel il sera nécessaire d'engager les travaux de cette dernière section, elle a prévu une provision pour engager en tant que de besoin de premiers travaux. Dans le scénario n°1, eu égard aux financements disponibles et après analyse comparative des enjeux nationaux des différents projets, l'ensemble du projet est classé dans les secondes priorités. Aucune inscription en premières priorités d'une provision pour premiers travaux n'est prévue dans ce cas.

Le premier ministre d'alors, Jean-Marc Ayrault, choisit finalement le 9 juillet 2013 le scénario n°2 qu'il intégra dans son plan[66] « Investir pour la France ».
Même s'il soulignait dans ce plan que « la première priorité du gouvernement est d'améliorer les services et réseaux existants » les thuriféraires des LGV, et plus particulièrement ceux du GPSO, se sont emparés de ce choix pour construire dans les semaines suivantes un puissant lobbying auprès des instances gouvernementales afin de ramener en partie (Bordeaux-Dax) le projet Bordeaux-Hendaye dans un horizon concomitant de celui de Bordeaux-Toulouse (<2030).
Toutefois on se rappellera que ces projets, aux dires de la Commission Mobilité 21, et de certains autres spécialistes (G. Savary, P. Duron…), ne sauraient être finançables qu'avec le concours de l'Etat, de RFF, des collectivités territoriales, de l'AFITF…
Or s'agissant de cette dernière nous avons vu depuis qu'elle ne pouvait espérer de l'Etat, et des subsides attendus (écotaxe), les sommes prévues pour garantir le financement du GPSO.
On comprend donc difficilement comment dans ces conditions, et selon les commentaires portés dans les paragraphes en amont (§ 2.3 et 2.4), RFF pourrait répondre aux instructions qui lui ont été spécifiées dans le courrier[LLLL] du ministère des transports le 30 mars 2012 quant aux conditions financières et de rentabilité afférentes au GPSO.
On peut trouver confirmation de nos craintes en ce sens dans les dispositions coercitives introduites dans la récente loi de réforme ferroviaire[MMMM] quant à la limitation de capacité de RFF au financement des LGV (cf. renforcement des dispositions de l'article 4 des statuts de RFF) et dans ce que Jean-Marc Ayrault avait déjà précisé lorsqu'il déclarait que « la priorisation des grands projets serait actualisée tous les cinq ans » pour prendre en compte les nouveaux paramètres socio-économiques.

Nous conclurons ce chapitre en suggérant, comme pour de nombreux autres projets d'infrastructures, que le GPSO fait partie des Grands Projets Inutiles Imposés (GPII) qui sont dénoncés depuis quelques années par le monde associatif et beaucoup d'autres personnalités.

Figure 29 Extrait de la carte Google des GPII

Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)
http://www.bizimugi.eu/?p=7446
http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/accueil.htm

Alain Devalpo, journaliste au *Monde*

[LLLL] Courrier adressé par Daniel Bursaux, directeur général des infrastructures des transports et de la mer, à Hubert du Mesnil, PDG de RFF, le 30 mars 2012
[MMMM] Voir réf bibliographique NNN p 51.

Diplomatique, a bien déconstruit les mécanismes qui sous-tendent ces GPII dans un article[NNNN] d'août 2012.
Il inscrit dans le domaine des transports le thème de la mobilité comme le fer de lance de la réussite de l'homme moderne et souligne que la démesure des projets serait un atout pour séduire le citoyen.
Autre levier pour favoriser un GPII : faire jouer la concurrence entre métropoles, flatter la mégalomanie des grands élus, promettre des milliers d'emplois, faire jouer son entregent auprès des instances gouvernementales.
Dans le même temps faire jouer l'apanage scientifique des bureaux d'étude auprès des élus et s'en servir comme écran de fumée auprès du citoyen peu à même de déchiffrer études de trafics ou calculs socioéconomiques.
C'est d'ailleurs sur le plan financier que le dossier déposé par le maître d'ouvrage mélange promesses de rentabilité et apports d'argent public et privé (PPP) pour mieux endormir les craintes du citoyen/contribuable face aux déficits multiples (RFF, SNCF, Etat…).
On pourrait s'étonner du suivisme de nos élus territoriaux dans l'acceptation de tels leurres. C'est sans connaître le quasi chantage exercé par nos grands élus dans ce domaine comme le souligne Stéphanie Sauvée dans un ouvrage[67] traitant du projet de TGV Ouest :

> « L'attitude adoptée par les élus politiques est en effet davantage fonction de l'influence potentielle du mouvement (et notamment des leaders) sur la sphère politique »

Les conclusions issues des travaux des quatre commissions instituées par le gouvernement en 2011 pour les Assises du ferroviaire auraient pu être le déclic conduisant nos élus d'aujourd'hui à plus de raison dans l'investissement sans fin dans le réseau français LGV.
C'est ainsi que l'on pouvait lire en conclusion du rapport[68] de la commission n°3 « L'économie ferroviaire » :

> « Seule une réforme d'ensemble peut aujourd'hui assurer la pérennité et le développement du mode ferroviaire. Le préalable à toute transformation consiste dans le rétablissement de l'équilibre financier du système à concours publics constants en terme réels, afin de tarir la reconstitution d'une dette perpétuelle. Le déficit annuel de 1,5 milliard d'euros peut être éliminé en cinq ans en jouant sur l'ensemble des leviers identifiés et en faisant appel de manière équitable à toutes les parties prenantes du système ferroviaire : réorientation et coordination de l'offre de transport**, priorité à la rénovation du réseau existant, révision des projets de développement de LGV et moratoire sur tous les autres projets**, unification du gestionnaire d'infrastructure, productivité du travail, amélioration de l'efficacité du capital, rationalisation des achats et des matériels, tarification de l'offre, règle d'or pour limiter le recours à l'endettement ».

La poursuite des études, et aujourd'hui le déroulement de l'EUP du GPSO, montrent que ces alertes n'ont pas été bien entendues par nos gouvernants et élus.
Ceci est d'autant plus déroutant qu'un an plus tard (octobre 2012) le ministre des transports, dans la lettre de mission adressée à la Commission Mobilité 21, semblait s'inscrire dans la suite des Assises du Ferroviaire en stipulant[OOOO] :

[NNNN] Alain Devalpo, *L'art des grands projets inutiles*, Le Monde Diplomatique, août 2012. Voir http://www.monde-diplomatique.fr/2012/08/DEVALPO/48057. Consulté le 13 septembre 2014.
[OOOO] Cf. réf bibliographique n°56.

Dans ce contexte, nous souhaitons vous confier une mission d'analyse et de proposition sur la base des orientations suivantes :

1 - A partir des études disponibles et des évaluations déjà réalisées, vous examinerez la pertinence, l'intérêt et l'urgence des opérations identifiées dans le projet de SNIT, cette analyse pouvant vous conduire à proposer le phasage voire le réexamen partiel ou global de certaines opérations. Vos travaux porteront sur les projets de développement mais aussi sur les principales opérations de rénovation et de modernisation des réseaux existants identifiées dans le projet de SNIT.

A cette fin, vous vous appuierez, d'une part, sur la méthodologie d'évaluation mise en œuvre lors de l'élaboration de l'avant-projet de SNIT et, d'autre part, sur l'avis qu'émettra le Commissariat général à l'investissement dans la cadre de sa mission de contre-expertise indépendante sur l'évaluation des grands projets d'investissement publics civils et des programmes d'investissement.. Vous utiliserez enfin des hypothèses sur le mode de réalisation possible de ces infrastructures (maîtrise d'ouvrage publique, partenariat public-privé).

2 – Vous conduirez une réflexion sur les évolutions des services nationaux de transport à court, moyen et long termes, y compris en termes qualitatifs, de manière complémentaire à vos travaux sur les opérations de développement et les principales opérations de modernisation des infrastructures. Vous proposerez notamment des évolutions de ces services permettant d'améliorer à court terme les conditions de transport des usagers en anticipation ou en substitution de la réalisation, à terme, de nouvelles infrastructures.

3 – Sur ces bases, vous dégagerez des recommandations portant sur les principes d'un schéma national de mobilité durable reposant à la fois sur les infrastructures et les services nationaux de transport à court et moyen termes, dans l'objectif de répondre aux besoins de mobilité durable de nos concitoyens tout en étant réaliste sur le plan financier.

4 - Ces travaux devront conduire à classer les opérations de développement et de modernisation des infrastructures, d'une part, et les évolutions des services nationaux de transport, d'autre part, en différentes catégories selon le degré de priorité qui s'attache à leur mise en œuvre.

A - 3.2 Des lobbies influents

Devant ce constat il parait évident que de puissants lobbies doivent influer pour que, coûte que coûte, des GPII comme le GPSO finissent par atteindre le stade de l'EUP.
Si nous ne comptons pas revenir sur le domaine du lobbying « institutionnalisé » comme celui qui s'adresse aux élus parlementaires et que l'Assemblée[69] entend « réguler » tout en le reconnaissant, nous donnerons ci-dessous quelques exemples qui à notre sens relèvent d'un lobbying politique ou économique visant à promouvoir les LGV du GPSO au-delà du raisonnable et en dehors d'un réel « intérêt public ».
Certaines investigations[PPPP] « citoyennes » révèlent que la puissance du lobbying au Parlement dépasse largement le lobbying « officiel » recensé par celui-ci.
On pourrait nous rétorquer que des associations citoyennes comme LGVEA pratiquent aussi une sorte de lobbying quand elles contactent élus et monde institutionnel pour défendre telles ou telles thèses.
Nous pensons que ces actions ne relèvent pas du lobbying classique (celui pratiqué par les entreprises, les groupes de pression économiques ou politiques...) mais d'un devoir d'alerte et de débat d'idées, auprès de toute la société sur les grands projets

[PPPP] On pourra consulter le site de regardscitoyens.org et notamment l'analyse qu'il donne dans le domaine du transport. Voir http://www.regardscitoyens.org/transparence-france/etude-lobbying/#transports-8. Consulté le 13 septembre 2014.

qui intéressent et affectent chaque citoyen, visant à servir un vrai intérêt général face à des intérêts particuliers[QQQQ].
Dans le cadre plus restreint des lobbies divers intervenant dans le domaine ferroviaire de la grande vitesse quelques exemples viennent illustrer leur influence.
C'est ainsi que pour favoriser une LGV Poitiers-Limoges face au POLT, élus et institutionnels (ministère, RFF…) rivalisent en allant jusqu'à la volonté de réduire intentionnellement[RRRR] le trafic de la POLT pour faire pencher la balance vers le projet LGV de RFF.
Pour Tours-Bordeaux le projet de LGV a reçu le soutien prononcé, et parfois sous une teinte coercitive, de quelques grands élus et d'institutionnels.
L'intrication de ce projet avec le GPSO, voulue par A. Rousset, rejoint par les élus socialistes d'Aquitaine et Midi-Pyrénées, a entraîné tous ceux-ci dans un lobbying forcené pour un projet pharaonique.
C'est ainsi que sous la houlette d'A. Rousset[SSSS] une trentaine d'élus PS écrivaient au premier ministre en poste en 2009 (F. Fillon) pour réclamer la finalisation pour la concession de la LGV Tours-Bordeaux conjointement à la poursuite des études du GPSO.
Alain Rousset et Philippe Madrelle, rejoints par des élus de la majorité socialiste, mais aussi par Alain Juppé, ont lancé un appel[TTTT] au gouvernement Ayrault en juin 2013 pour défendre un GPSO qualifié « de projet socioéconomique le plus rentable ». Ceci bien sûr sans rappeler les multiples alertes du CGEDD, de la Cour des Comptes, des rapports parlementaires de l'Assemblée ou du Sénat, des commissions des Assises du ferroviaire, de celle de la Commission Mobilité 21… qui, toutes, préconisent une réflexion poussée sur la pertinence et la faisabilité financière quant à de tels projets ferroviaires.
On supputait que les lobbies politiques aient joué beaucoup dans les attendus finaux de la Commission Mobilité 21. La conjoncture économique de la France et les organismes tutélaires du ferroviaire auraient dû, en toute logique, écarter les nouveaux projets de LGV reconnus par nombre de spécialistes comme non rentables et non finançables. Néanmoins la copie finale du rapport de la Commission Mobilité 21, et les décisions gouvernementales qui suivirent, peuvent aujourd'hui trouver une explication dans le lobbying effréné de quelques grands élus comme le confesse clairement[UUUU] Eva SAS, députée EELV et membre de la Commission Mobilité 21.

[QQQQ] On pourra consulter sur ce point une analyse d'ATTAC sur les lobbies au cœur de la gouvernance européenne. Voir http://www.adequations.org/IMG/pdf/TexteLobbyAttac12-2.pdf . Consulté le 13 septembre 2014.
[RRRR] Jean-Yves Le Nezet, La guerre du rail fait rage : Berry et Poitou s'étripent, La Nouvelle République.fr, 17/02/2013. Voir http://www.lanouvellerepublique.fr/Indre/Actualite/Economie-social/n/Contenus/Articles/2013/02/17/La-guerre-du-rail-fait-rage-Berry-et-Poitou-s-etripent-1339049 . Consulté le 13 septembre 2013.
[SSSS] Voir communiqué de presse du Conseil régional d'Aquitaine en date du 17 juin 2009. http://www.aquitaine.fr/region/espace-presse/communiques-de-presse/LGV-Sud-Europe-Atlantique-Alain-Rousset-et-les-grands-elus-d-Aquitaine-interpellent-Francois-Fillon-pour-que-le-gouvernement-respecte-ses-eng#.VBRdEVV_uSo . Consulté le 13 septembre 2014.
[TTTT] Voir communique de presse de la Région Aquitaine en date du 7 juin 2013. http://www.aquitaine.fr/region/espace-presse/communiques-de-presse/GPSO-les-grands-elus-d-Aquitaine-sollicitent-une-audience-au-premier-ministre#.VBRfalV_uSo . Consulté le 13 septembre 2014.
[UUUU] Cf. *La Vie du Rail*, 18 juin 2014.

Elle revient un instant sur le travail de la Commission Mobilité 21 et témoigne de la pression exercée par certains grands élus : « …car certains grands élus régionaux sont encore accrochés au symbole de prestige que constitue le TGV ».
Plus précisément sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse elle laisse entendre que les déductions réalistes de la Commission Mobilité 21 ont été troussées comme une fille de ferme par ces grands élus accrochés aux basques des décideurs étatiques finaux :

> « Je pense notamment à la ligne Bordeaux-Toulouse qui, malgré son coût très élevé (plus de 7 milliards d'euros), surtout si on le compare à des alternatives quasiment aussi efficientes pour un coût nettement moindre, a été classée parmi les priorités de la Commission Mobilité 21 **sous la pression des élus locaux** ».

Elle reconnaît par là l'intrusion du lobby des grands élus et le manque de discernement de ceux-ci au regard d'alternatives que nous défendons depuis des années.

La Vie du Rail - 18 juin 2014.

En partenariat avec Europe Écologie Les Verts

Éva Sas, députée EELV, membre de la commission Mobilité 21
« Certains grands élus régionaux sont encore accrochés au symbole de prestige que constitue le TGV »

Vous avez participé en 2013 aux travaux de la commission Mobilité 21, qui a clairement recommandé d'investir dans la modernisation du réseau existant plutôt que dans de nouvelles lignes à grande vitesse. Peut-on développer le transport ferroviaire sans LGV ?
Éva Sas. Tout d'abord, alors que le réseau ferré classique, le « ferroviaire du quotidien », a été laissé de côté ces 30 dernières années, le financement des LGV a capté une partie trop importante des moyens consacrés aux transports. Le budget de l'Afitf pour 2013 en est la preuve : 57 % des dépenses dans le domaine ferroviaire sont consacrées à de nouvelles LGV, soit environ 421 millions sur les 729 millions consacrés au ferroviaire.
La création de nouvelles lignes LGV s'est donc faite au détriment de la modernisation du réseau qui, malgré l'augmentation des investissements, poursuit encore son vieillissement. Le souci de la commission a surtout visé à l'efficacité de la dépense publique, et a fait ressortir le caractère pharaonique des milliards investis dans les LGV pour quelques minutes gagnées. La commission a donc constaté qu'il n'est plus possible à la fois de poursuivre des grands projets au rythme actuel et de mener les indispensables préservations et modernisation des réseaux.
Il devrait être ainsi possible de proposer, entre TER et TGV, une offre de service de qualité pour de grandes dessertes d'aménagement du territoire, capable de satisfaire les besoins légitimes de mobilité au plus grand nombre.

Éva Sas.

De quoi a besoin le scénario du « train à haut niveau de service » pour se concrétiser ?
Éva Sas. De convictions et de moyens ! De la conviction tout d'abord, car certains grands élus régionaux sont encore accrochés au symbole de prestige que constitue le TGV. Je pense notamment à la ligne Bordeaux - Toulouse qui, malgré son coût très élevé (plus de 7 milliards d'euros), surtout si on le compare à des alternatives quasiment aussi efficientes pour un coût nettement moindre, a été classée parmi les priorités de la commission Mobilité 21 sous la pression des élus locaux. Et puis des moyens, car si l'affirmation de la priorité donnée à la modernisation de l'existant a été affirmée, la traduction en terme de moyens peine à prendre forme. Parce que la politique des transports est aujourd'hui en grande difficulté du fait de la suspension de la taxe poids lourds. Le budget de l'Afitf en 2014 a été qualifié par son président Philippe Duron de « *budget de crise* ». Celui-ci s'est établi à 1,8 milliard d'euros, en baisse de 300 millions d'euros par rapport à 2012, et l'agence a dû épuiser son fonds de roulement pour le boucler.
Des moyens également, parce qu'au sein de ce budget, l'augmentation des moyens pour la modernisation du ferroviaire n'est pas clairement établie. En dehors des 500 millions engagés pour le renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire, un certain nombre d'acteurs souhaitent bien au contraire une augmentation des budgets consacrés aux réseaux routiers.

Les organismes institutionnels « périphériques » aux instances politiques citées ci-dessous participent aussi à la propagande (on soulignera que propagande vient du latin « progaganda fiele » qui signifie propager la foi, ce qui résume bien l'action de lobbying visant à faire croire au projet GPSO sans toutefois vouloir en discuter les termes et la pertinence avec ses contradicteurs) qui accompagne le GPSO depuis les débats publics de 2005-2006.

C'est ainsi que le CESER d'Aquitaine[70], même avec quelques nuances que nous évoquerons plus loin, emboîte le pas du président de la Région Aquitaine en réclamant que le GPSO soit « insécable » et lié aux LGV Tours-Bordeaux :

> « Si la Commission peut entendre des modifications (adaptations) de calendrier pour prendre en compte des impératifs liés à l'évolution de l'environnement macro-économique, en revanche elle milite pour le respect dans sa globalité du GPSO. Dans l'immédiat, la finalisation de la DUP dans sa totalité apparaît primordiale pour les populations et territoires concernés ».

L'association TDIE, coprésidée par Louis Nègre et Philippe Duron (ce dernier étant par ailleurs président de la Commission Mobilité 21) vient appuyer les projets de LGV notamment au travers des axes d'actions[71] qu'elle préconise après la diffusion de l'avant projet du SNIT en mai 2011 :

> **Axe 3 : Positionner nos grands territoires dans un réseau de liaisons ferroviaires européennes à grande vitesse** ; finaliser les LGV susceptibles d'être achevées en 2020 en priorisant explicitement les liaisons dotées d'un potentiel d'exploitation : liaisons européennes, desserte des régions peuplées excentrées et dessertes des aéroports internationaux.

La FNAUT, présidée par Jean Sivardière, elle aussi entérine, avec quelques exceptions (elle refuse la LGV Poitiers-Limoges[72]), les projets de LGV tels que Lyon-Turin[73], pourtant dénoncés par de nombreuses associations et décriés même par la Cour des Comptes.

C'est d'ailleurs Jean Sivardière qui, en mars 2013 répondait aux opposants à la LGV Bordeaux-Toulouse, dans un communiqué repris bien volontiers par RFF, par une argumentation fallacieuse[74] et très révérencieuse envers RFF et ses thuriféraires.

La FNAUT compte parmi ceux qui saluent le rôle de leader d'Alain Rousset dans le dossier GPSO comme le rapporte un article[vvvv] d'AQUI.fr d'octobre 2013.

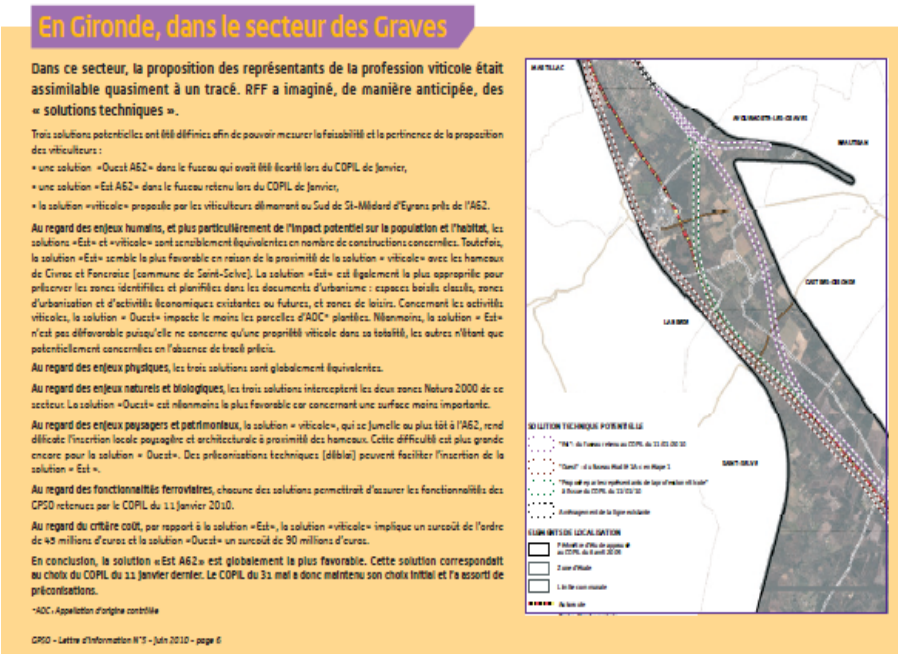
Ce rôle de leader semble bien plaire à Alain Rousset qui le conjugue aussi auprès des élus.

C'est ainsi que, dés février 2009, lors de la séance plénière[75] du CRA, il haranguait les élus sur le dossier de la LGV SEA :

> « Il faut aussi que les concertations qui sont aujourd'hui engagées avec les maires et les Conseils Généraux, les parlementaires sur le tracé de la LVG soient exemplaires. Nul d'entre nous ne voudra revoir ce qui a pu se passer avec le grand contournement. Il faut que les élus soient parfaitement associés au tracé de la LGV, de telle sorte qu'il n'y ait pas d'opposition qui se cristallise sur ce grand dossier dont nous avons tant besoin ».

[vvvv] Solène Meric, Armelle Hervieu, La LGV acquise jusqu'à Toulouse et Dax, Alain Rousset veut remobiliser les collectivités, octobre 2013. Voir http://www.aqui.fr/politiques/lgv-gpso-bordeau-toulouse-dax-bayonne-2017-rousset,9231.html . Consulté le 14 septembre 2014.

Un lobbying inverse qui relève du « népotisme politique » et de l'autoritarisme.
Il n'hésita pas d'ailleurs à se déplacer personnellement[WWWW] dans l'enceinte du Conseil Général de la Gironde pour assurer une douce pression auprès des Conseillers Généraux afin qu'ils avalisent la convention de financement de la LGV Tours-Bordeaux.



En Gironde, dans le secteur des Graves

Dans ce secteur, la proposition des représentants de la profession viticole était assimilable quasiment à un tracé. RFF a imaginé, de manière anticipée, des « solutions techniques ».

Trois solutions potentielles ont été définies afin de pouvoir mesurer la faisabilité et la pertinence de la proposition des viticulteurs :

- une solution «Ouest A62» dans le fuseau qui avait été écarté lors du COPIL de Janvier,
- une solution «Est A62» dans le fuseau retenu lors du COPIL de Janvier,
- la solution «viticole» proposée par les viticulteurs démarrant au Sud de St-Médard d'Eyrans près de l'A62.

Au regard des enjeux humains, et plus particulièrement de l'impact potentiel sur la population et l'habitat, les solutions «Est» et «viticole» sont sensiblement équivalentes en nombre de constructions concernées. Toutefois, la solution «Est» semble la plus favorable en raison de la proximité de la solution « viticole» avec les hameaux de Civrac et Fonceraise (commune de Saint-Selve). La solution «Est» est également la plus appropriée pour préserver les zones identifiées et planifiées dans les documents d'urbanisme : espaces boisés classés, zones d'urbanisation et d'activités économiques existantes ou futures, et zones de loisirs. Concernant les activités viticoles, la solution « Ouest» impacte le moins les parcelles d'AOC* plantées. Néanmoins, la solution « Est» n'est pas défavorable puisqu'elle ne concerne qu'une propriété viticole dans sa totalité, les autres n'étant que potentiellement concernées en l'absence de tracé précis.

Au regard des enjeux physiques, les trois solutions sont globalement équivalentes.

Au regard des enjeux naturels et biologiques, les trois solutions interceptent les deux zones Natura 2000 de ce secteur. La solution «Ouest» est néanmoins la plus favorable car concernant une surface moins importante.

Au regard des enjeux paysagers et patrimoniaux, la solution « viticole», qui se jumelle au plus tôt à l'A62, rend délicate l'insertion locale paysagère et architecturale à proximité des hameaux. Cette difficulté est plus grande encore pour la solution « Ouest». Des préconisations techniques (déblais) peuvent faciliter l'insertion de la solution « Est ».

Au regard des fonctionnalités ferroviaires, chacune des solutions permettrait d'assurer les fonctionnalités des CPSO retenues par le COPIL du 11 Janvier 2010.

Au regard du critère coût, par rapport à la solution «Est», la solution «viticole» implique un surcoût de l'ordre de 45 millions d'euros et la solution «Ouest» un surcoût de 90 millions d'euros.

En conclusion, la solution «Est A62» est globalement la plus favorable. Cette solution correspondait au choix du COPIL du 11 Janvier dernier. Le COPIL du 31 mai a donc maintenu son choix initial et l'a assorti de préconisations.

*AOC : Appellation d'origine contrôlée

GPSO - Lettre d'Information N°5 - Juin 2010 - page 6

Rappelons aussi que le lobbying n'est pas l'apanage d'un seul et que le cas du choix (toujours pas démontré de manière argumentée par RFF) du fuseau dans le secteur des Graves (cf. encart dans la Lettre d'Information RFF n° 5 ci-dessus) relève d'un lobbying politique assumé du maire de Saint Selve (cf. § 2.1).
Il est d'ailleurs bien regrettable que ce dernier ait pu manœuvrer ainsi car son choix d'implanter un lotissement sur l'emplacement prévisible du fuseau ouest pour tordre une décision technique plus acceptable (fuseau LGV dans le sillon existant de l'A62) se révèle aujourd'hui dramatique pour les habitants subissant les débordements du ruisseau (la Rouille du Reys) dans une zone inondable[XXXX].
Très tôt aussi les Chambres de Commerce et d'Industrie ont été à la manœuvre pour soutenir les projets de LGV du GPSO dans un aveuglement dogmatique qui les situe bien dans un lobbying charnière entre élus et entreprises, du BTP en particulier.
Autre vecteur de lobbying pointé par le député Gilles Savary : celui des élus adossés au constructeur ferroviaire Alstom. Il le dénonce à nouveau dans un article[YYYY] de Catherine DOWMONT paru dans les colonnes de Sud-Ouest du 13 octobre 2014 :

> « Invité à prendre la parole, le député PS Gilles Savary a mis en perspective ce projet poussé, selon lui, par Alstom « qui fait un train superbe qui ne se vend nulle part. En 2005, le schéma national des infrastructures des transports prônait le tout TGV. Ce plan a été rédigé par Patrick Kron, PDG d'Alstom. Deux ministres l'ont appuyé, Jean-Louis Borloo puisqu'une une usine Alstom est chez lui à Valenciennes, et Dominique Bussereau qui a une usine à Aytré. Il faut savoir qu'Alstom vend à 80 % sur le marché français. La

---

[WWWW] Cf. Réunion de la Commission Permanente du CG33 en date du 13/12/2010.
[XXXX] Sophie Noachovitch, *Saint Selve : le quartier prend l'eau*. Sud-ouest.fr, 30/01/2014. Voir http://www.sudouest.fr/2014/01/30/le-quartier-prend-l-eau-1445612-3162.php . Consulté le 14 septembre 2014.
[YYYY] DOWMONT Catherine. Sud Gironde : les opposants à la LGV affûtent leurs arguments. Cf. http://www.sudouest.fr/2014/10/13/les-opposants-a-la-lgv-affutent-leurs-stylos-1701924-2780.php . Consulté le 13/10/2014.

> SNCF est obligée d'acheter des trains à Alstom pour faire marcher ses usines… ».

Sans être exhaustif, et pour ne citer que la position maintes fois réitérée d'un parangon des CCI, nous reprendrons les déclarations de Laurent Courbu, actuel président de la CCIR (région Aquitaine).
Il s'exprimait le 12 avril 2011 dans une conférence organisée par Objectif Aquitaine[76].
Reprenant les arguments lénifiants véhiculés par RFF il exhorte les décideurs politiques à accélérer la mise en œuvre du GPSO parlant d'une « politique de l'autruche au profit d'une utopie ».
C'est aussi sous l'égide des différentes CCI (Bayonne Pays basque, Bordeaux, Dordogne, Landes…) que se fait la publicité pour les projets d'infrastructures prioritaires à leurs yeux comme LGV et autoroutes (A65…) dés 2006. La CRCI Aquitaine et ses consœurs y montrent un soutien actif et un lobbying tout azimut[77] en faveur de la LGV SEA et du GPSO.
La pratique du lobbying politique vers les décideurs étatiques est épinglée dans le récent rapport de la CC (rapport CC octobre 2014) (p89) :

> « Dans la pratique, le processus décisionnel ne répond déjà que très peu à une rationalité économique.
> Il s'appuie d'abord sur des schémas directeurs d'infrastructures de transport, présentés comme n'étant pas des documents de programmation, mais qui engagent en fait la décision publique pour des montants très élevés et pour une durée de 20 ans ou davantage.
> Par la suite, sans attendre ni l'évaluation du bien-fondé d'un investissement public pourtant lourd par l'analyse socio-économique, ni le lancement d'une réflexion sur le financement, ni l'analyse des perspectives de rentabilité de la LGV, une annonce politique vient dès le départ conforter un projet de LGV ».

Nous n'alourdirons pas plus ici ce paragraphe sur le lobbying car nous pourrions trouver aussi dans le milieu professionnel du BTP moult exemples illustrant sa détermination quant à l'obtention de marchés juteux (avec ou sans PPP) pour la construction de LGV à plusieurs milliards d'euros pas toujours « d'utilité publique ».

A - 3.3 Des avis divergents

A - 3.3.1 Les associations à l'origine du refus

Face aux thuriféraires des LGV/TGV on se doit d'évoquer la contestation de celles-ci comme panacée d'utilité publique dans le domaine du transport ferroviaire, contestation croissante depuis les débats publics[zzzz] de 2005-2006 en provenance de milieux aussi divers que les associations, les chercheurs en géographie, les élus, des experts…etc.
Du milieu associatif retenons notamment le Cahier d'Acteurs[78] émis par le CADE qui concluait face au choix des différents fuseaux envisagés :

> « Avec tant d'incertitudes, il nous semble plus prudent d'opter pour le scénario des voies existantes, améliorées, voire doublées en certains points. Cela permet de maîtriser et s'adapter sans s'engager, sans retour possible

[zzzz] On pourra avantageusement consulter les observations, cahiers d'acteurs… exprimés et diffusés lors des débats publics sur les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne en 2005-2006. Voir à ce sujet les sites des CPDP http://sites.debatpublic.fr/lgv-bordeaux-toulouse/ et http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/ . Consulté le 18 septembre 2014.

> sur des œuvres dévastatrices et sans doute injustifiées. Nous engageons donc les citoyens à intervenir nombreux dans ce sens pendant le débat ».

Pour les territoires du Sud-Gironde la contribution de l'association LGPE au débat public[79] démontait les postulats qui fondent la légitimité supposée du projet ferroviaire présenté par RFF pour Bordeaux-Espagne.

Le transfert modal évoqué alors par RFF pour justifier une LGV ne résiste pas à la critique (démontrée depuis par les données de trafic routier voyageurs et fret) et la saturation des lignes existantes posée comme axiome relève d'une démonstration tautologique de RFF qui, en 2014, est battue en brèche par les mesures révélées par l'observatoire des trafics.

Simon Charbonneau, alors président de LGPE, concluait ainsi la rédaction du Cahier d'Acteur :

> « Au terme de cette analyse, il est possible de contester la pertinence de ce projet ferroviaire qui repose sur l'utopie moderne d'une croissance indéfinie des besoins de déplacements et de temps de déplacements. La vérité est que, comme cela a été souligné par maints auteurs connus, nous sommes aujourd'hui arrivés à un stade d'évolution de nos sociétés occidentales, où les coûts du fameux « développement » l'emportent désormais sur ses avantages. Il n'est qu'à voir les gains de temps ridicules gagnés entre Bordeaux et Hendaye par la réalisation d'une LGV, compte tenu de l'énormité des investissements prévus pour une ligne nouvelle passant par l'Ouest comme par l'Est. Moderniser la voie existante pour permettre la circulation conjointe de TGV à 220 km/heure, de trains de marchandises et de TER, semble la solution de sagesse. C'est elle qui coûtera le moins cher au contribuable et qui aura le moins d'impact sur l'environnement, autrement dit qui pourra effectivement être déclarée d'utilité publique. Au pire, l'option n° 1 de mise à 2x2 voies jusqu'à Dax peut être envisagée, mais en excluant la portion restante touchant le Pays Basque en raison de son impact dévastateur sur le milieu très urbanisé du littoral. Pour le reste, il y a le fond du problème des transports dans notre société : au delà du projet ferroviaire soumis au débat public et en particulier étant donné l'augmentation des prix du pétrole, il faudra bien envisager une relocalisation de l'économie matérielle des pays membres de l'Union Européenne avant que les événements ne nous y poussent dans l'urgence ».

Ses propos restent, aujourd'hui, d'une criante pertinence.

Le Sud-Gironde se retrouvait aussi dans les arguments présentés dans le cahier d'Acteur déposé par le Comité de Vigilance LGV d'Aquitaine[80].

Précisons que cette publication était signée par 6 conseillers généraux de Gironde, 98 maires des cantons girondins et 8 associations.

Après avoir affirmé son opposition aux LGV lors du précédent débat public sur le projet RFF entre Bordeaux et Toulouse le Comité de Vigilance mettait à mal les arguments fallacieux de RFF (report modal, coûts sous-évalués...) et mettait en avant des propositions alternatives avant de conclure **par un non catégorique au scénario n°3 (passage par l'est du massif landais) et un oui à l'aménagement des voies actuelles**.

Les chasseurs de la Gironde (cf. § 1.3) démontraient aussi que la Nature perdait sur tous les terrains avec le projet de LGV Bordeaux-Espagne qui allait « sacrifier ou stériliser des milliers d'hectares ».

Et de commenter le dossier de RFF par leur alternative à la LGV :

> « … les chasseurs ne peuvent adopter pour la LGV vers l'Espagne que le choix qu'ils ont manifesté en 2005 pour la LGV vers Toulouse : qu'elle emprunte l'emprise de la ligne de chemin de fer actuelle, au plus près, faisant autant que faire se peut «fuseau unique». Solution d'autant plus

> défendable que les projections ne laissent espérer qu'un gain de temps dérisoire, hors de propos avec les factures en tous genres à payer. Un simple aménagement de la ligne actuelle aboutirait à un résultat très voisin… ».

Ils avaient déjà préconisé[81] « …d'autres conceptions du devenir du département de la Gironde, moins dévastatrices, plus respectueuses des actuels occupants, plus orientées vers ce que l'on reconnaît enfin comme devant être la clef de voûte de tout projet : le développement durable ».

Les sylviculteurs[82] du Sud-Ouest voyaient eux le projet de LGV comme une nouvelle servitude :

> « Aussi les sylviculteurs reçoivent ce projet de TGV comme une servitude nouvelle affectant la forêt sans contrepartie d'utilité commerciale ou industrielle. L'opportunité d'une telle ligne ne leur paraît pas évidente. Alors que pourtant l'Espagne demeure un partenaire indispensable pour la Forêt de Gascogne et que tous comprennent l'intérêt du train pour se substituer au camion, tout spécialement par le ferroutage ».

N'oublions pas qu'avant le débat public sur le projet Bordeaux-Espagne s'est tenu en 2005 le débat public sur le projet connexe de LGV Bordeaux-Toulouse (les deux ayant été depuis regroupés sous la dénomination GPSO).

A cette occasion nous avions assisté à une levée de boucliers contre ce projet de la part de nombreuses associations.

L'Association de Défense du pays Brèdois[83] (ADPB) montrait les incohérences de RFF et le manque de transparence sur les coûts et le financement du projet. De même elle mettait en évidence le risque que celui-ci comportait pour l'environnement et plus particulièrement pour les ressources en eau potable très présente sur les territoires du Sud-Gironde.

En résumé l'ADPB concluait ainsi :

> « L'Association de Défense du Pays Brèdois réitère sa demande d'abandonner ce projet de Ligne Grande Vitesse. Elle demande que l'aménagement du tracé actuel soit réellement étudié, dans un souci de cohérence environnementale et de rationalisation de la dépense des deniers publics. La France veut rouler en classe affaire, alors qu'elle n'a que les moyens de rouler en classe économique ».

Prémonitoire quant aux énormes difficultés financières de la France d'après 2008 ?

A - 3.3.2 Elus et associations au coude à coude

Chez nos élus territoriaux et locaux les positions prises quant aux projets de LGV SEA et GPSO, même si l'on peut déceler parfois chez certains des argumentaires évolutifs[AAAAA], montrent aussi que ces projets ne sont pas majoritairement approuvés tels quels.

Ainsi en est-il de remarques portées par Gilles Savary, actuel député de la Gironde.

Il a défendu en son temps, en tant que conseiller général de la Gironde, la construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux et, en 2006, le projet de LGV Bordeaux-Espagne[84] :

> « … pour autant, nous considérons que la pression du fret routier ibérique a atteint un tel degré en Aquitaine, et présente de telles perspectives d'évolution qu'il est absolument impératif que la France propose résolument une alternative ferroviaire forte, et à grande capacité, à la péninsule ibérique.

[AAAAA] Voir notamment les propos initiaux tenus par des membres du CG33 lors du débat Bordeaux-Espagne dans un cahier d'acteur diffusé en 2006. Voir http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/cahiers-acteurs/conjointe-gleyze.pdf . Consulté le 18 septembre 2014.

> D'autant plus que se profile, à l'horizon plus lointain, un éventuel tunnel sous le détroit de Gibraltar et une augmentation très sensible des trafics en provenance du Maghreb et de l'Afrique ».

De même il était un défenseur du financement[BBBBB] par le CG33 de la LGV Tours-Bordeaux en 2010 même s'il concédait déjà que le plan de financement proposé était dangereux et demandait la prudence sur un protocole d'intention offert au vote des conseillers généraux mais exprimé en %.

Ces différentes fonctions[CCCCC] dans le domaine parlementaire français et européen, son expérience étendue dans le domaine ferroviaire, ont certainement éclairci son jugement initial comme le montrent les différentes déclarations et prises de positions depuis lors.

Il fustige aujourd'hui les positions dogmatiques de certains grands élus et décideurs qui voudraient à tout prix favoriser la construction de nouvelles LGV en délaissant que trop le réseau ferroviaire existant.

Dés janvier 2013 il considérait que l'entêtement d'Alain Rousset pour les LGV du GPSO relevait d'une « priorité de second rang » et qu'il ne fallait pas être « monomaniaque LGV »[85] :

> « Distillant au passage une pique à Alain Rousset : « Il ne faut pas être monomaniaque LGV. Nous sommes dans cette situation étrange : en attendant Godot LGV. Or, il faut d'urgence rénover la ligne Bordeaux Langon et le réseau classique, investir sur le fret ferroviaire dans l'agglo, penser à faire sauter le bouchon d'Arcachon sur l'A 63. N'abandonnons pas cela sur l'autel de la LGV. » Et de s'interroger : « Pourquoi faire une Bordeaux Hendaye à 340 km/h, quand on sait que côté espagnol la LGV n'ira pas si vite. Revoyons cela, c'est source d'économie substantielle. » Et Gilles Savary de redouter une congélation budgétaire sur l'autel de la LGV. Pour 450 kilomètres de voies, la facture est estimée à 12 milliards d'euros ».

De nos rencontres et échanges épistolaires avec Gilles Savary depuis lors nous retiendrons principalement une attitude réaliste et un soutien appuyé à nos propositions d'alternative à la LGV.

Le 3 juin 2013 il nous informait[DDDDD] de son courrier [contre signé par divers maires et élus riverains comme Daniel Dubourg (Arbanats), Hervé Gillé (CG de Podensac), Yves Mayeux (Beautiran), Philippe Meynard (Barsac)...] adressé au ministre des transports pour réclamer l'aménagement des voies ferrées actuelles, avec notamment, l'implantation d'IPCS indispensables à l'accroissement de la capacité de circulation des rames SNCF.

[BBBBB] Voir réunion du CG33 du 24 juin 2010. Cf. https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=9&cad=rja&uact=8&ved=0CFMQFjAI&url=http%3A%2F%2Fsd-2.archive-host.com%2Fmembres%2Fup%2F8889538985686605%2Fdocs_gene%2FCompte_rendu_succinct_de_la_reunion_pleniere_CG_24_juin_2010.doc&ei=7OIbVNaSJqav7Abe-ICYAw&usg=AFQjCNFrXnluwButF43cLbbGrZmTBkYKVQ&bvm=bv.75774317,d.ZGU . Consulté le 19 septembre 2014.

[CCCCC] Après avoir été député européen et vice-président de la commission des transports et du tourisme il a été appelé par les différents gouvernements successifs dans des instances de réflexion (Assises du Ferroviaire en 2011) et de décision dans le domaine du ferroviaire (rapporteur de la loi de réforme ferroviaire en 2014).

[DDDDD] Courrier de Gilles Savary à LGVEA en date du 3 juin 2013.

C'est aussi dans un courrier de Gilles Savary, en réponse à nos questions sur le financement public du GPSO, que nous pouvions lire ce que nous reproduisons ci-dessous[EEEEE] :

La «schizophrénie » dont vous faites état, est d'autant plus désolante, que la suspension de l'écotaxe poids-lourds par le Premier Ministre prive l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) de quelques 800 millions de recettes annuelles pour assurer un nouveau programme d'infrastructures de transport positionné vers la régénération du réseau existant.

Il est donc patent qu'à court et moyen terme, l'Etat n'a pas les moyens de ses annonces. Il est par ailleurs prévu que la future loi de réforme ferroviaire protège RFF du financement de nouvelles lignes qui ne seraient pas assurées de couvrir les remboursements d'emprunt qu'elles nécessiteraient.

La SNCF elle-même, lors du colloque que je présidais au Palais Brongniart le 22 octobre dernier, a déclaré que le modèle LGV était « mort » (SIC) du fait de la concurrence low cost (co-voiturage, mais aussi des lignes aériennes low cost) difficilement résistible pour des TGV dont les coûts d'infrastructure et de maintenance sont hors de proportion.

Enfin le député Gilles Savary reconnaît avoir évolué sur le dossier LGV et nous reproduisons ci-dessous ses propos au sujet de l'EUP GPSO, propos[FFFFF] tenus en réunion le 10 octobre 2014 devant des citoyens du sud-Gironde :

> « Au cours de cette réunion, le député Gilles Savary (PS) a été invité à prendre la parole. Il a expliqué, par le menu, le lobbying qui entoure cette LGV et donné son sentiment. **A l'heure où l'état doit faire des économies, il n'est pas concevable, selon l'élu, qu'un tel projet soit lancé alors que toutes les études en soulignent les incohérences**.
> "J'ai pris du recul avec ce projet quand j'ai vu combien de dégâts il provoquait". "Vous devez saisir les commissions parlementaires concernées, faire des recours. Il reste un petit espoir de voir ce projet définitivement abandonné. Seulement, une fois la déclaration d'utilité publique prise, les grands projets peuvent dormir longtemps pour se réveiller tardivement..." ».

D'autres élus ont depuis longtemps marqué leur opposition au GPSO.
Dés 2005-2006, au sein du Comité de Vigilance LGV, on pouvait compter des maires (Etienne Dupin puis Jean-Marc Pelletan pour Landiras, Michel Dufranc pour La Brède...) et de conseillers généraux (Isabelle Dexpert, Jean-Luc Gleyze, Philippe Carreyre...) qui partageaient nos arguments.
C'est dans les réunions publiques du débat public[86] que l'on relevait par exemple les propos de Jean-Luc Gleyze :

> « Permettez-moi à présent de déposer la casquette de représentant de l'Assemblée départementale et de parler en tant que porte-parole du Comité de vigilance LGV d'Aquitaine et en tant que simple conseiller général du canton de Captieux. Je veux précisément à cette occasion user de mon autonomie d'expression pour rappeler que ce dossier ne me paraît pas répondre aux ambitions qui se fixent tant en matière de rapport modal que sur le plan du transport de proximité comparativement à son coût élevé ».

Dans ces conseillers généraux de la Gironde on notera la prise de position ferme de certains contre le financement de la LGV Tours-Bordeaux et son intrication avec le

---

[EEEEE] Cf. lettre de G. Savary en date du 4 novembre 2013 en réponse à notre courrier du 26 octobre 2013.
[FFFFF] DOWMONT Catherine. Sud-Gironde : première réunion des anti LGV à Cudos. Sud-Ouest 11/10/2014. Cf. http://www.sudouest.fr/2014/10/11/sud-gironde-premiere-reunion-des-anti-lgv-a-cudos-1701098-2853.php . Consulté le 12/10/2014.

GPSO. Reprenant le vote sur le protocole d'intention de financement présenté par P. Madrelle le 24 juin 2010 nous relevons :

- **Vote contre** : Isabelle Dexpert, Jean-Luc Gleyze, Philippe Carreyre, Jean-Jacques Paris, Pierre Augey, M. Hilaire, J. Darremont
- **Abstention** : Martine Faure, Hervé Gillé, Bernard Fath

D'autres, dans le territoire de l'Arruan, se sont élevés contre RFF et le projet GPSO dés les réunions du débat public[87] de 2005-2006 et ont depuis régulièrement exprimé leur rejet de ce GPII : Christian Tamarelle (maire de Saint Médard d'Eyrans et président de la CCM), Yves Mayeux[GGGGG] (maire de Beautiran), Jean-Paul Sourrouille puis Philippe Danné (maires d'Ayguemorte-les-Graves), Pierre-Jean Théron[HHHHH] (ancien maire de Saint Selve), Bernard Fath (maire de Léognan), Gilbert Rousselot (ancien maire de Cadaujac)…

Christian Tamarelle a été, et reste aujourd'hui, un allié indéfectible dans le combat que nous menons depuis 2005-2006. Lui-même, et ses conseillers municipaux successifs, ont toujours refusé le diktat de RFF dés les débats publics de 2005-2006 et se sont inscrits dans le soutien aux associations.

On pourrait citer moult exemples de cet engagement mais nous n'en retiendrons que quelques uns comme :

Après la réunion publique de Saint Selve le 17 septembre 2009 le quotidien Sud-Ouest relatait ses propos

> « Interpellé plusieurs fois, Christian Tamarelle, maire de Saint Médard d'Eyrans et président de la CCM, était amené à prendre la parole pour afficher son entière adhésion à cette lutte et donner les informations dont il disposait, étant lui-même maire d'une commune concernée par le tracé. Au passage, Christian Tamarelle ajoutait que depuis le début de cette affaire, il a demandé à chacune des communes de la CCM de se prononcer et de voter en Conseil municipal leur opposition à la LGV ».

Après une réunion publique organisée par la Coordination LGV33 le 25 mai 2009, on retrouve C. Tamarelle et son conseil municipal en réunion publique le 22/10/2009 où il assène quelques vérités sur le GPSO et RFF, propos rapportés par le quotidien Sud-Ouest le 26 octobre

> « Fort du soutien de toutes les communes du canton de La Brède et d'une partie de la Communauté de communes de Podensac, représentées dans l'assistance, Christian Tamarelle appelait ses administrés à ne pas se laisser approcher par les représentants de RFF et invitait à la mobilisation des élus et administrés des cantons de La Brède, Podensac et Langon contre tout projet de ligne nouvelle ».

Le 28 novembre il défilait, avec de nombreux élus et au milieu d'un cortège de milliers de personnes (habitants, associations…) dans les rues de Langon pour dire non aux LGV.

[GGGGG] Il vient, dans la réunion du Conseil Municipal de Beautiran en date du 25/09/2014, de rappeler l'opposition du Conseil Municipal à ce projet de LGV.

[HHHHH] Il a, sous la sollicitation de Georges Batisse, conseiller municipal, accepté une délibération, votée à l'unanimité des 17 conseillers présents, qui indiquait « que la priorité doit être donnée à l'amélioration immédiate et progressive de la ligne existante en fonction de l'évolution des trafics (scénario 1 de RFF –mise à quatre voies de la ligne existante entre Bordeaux et Irun). Délibération du 15 novembre 2006. Il avait déjà approuvé, avec son conseil, la motion de la CCM (cf. délibération du 27 septembre 2005).

C'est aussi C. Tamarelle et son conseil municipal qui ont renouvelé à plusieurs reprises leur refus du GPSO et, si celui-ci venait finalement à terme, leur volonté que ces travaux interfèrent le moins dans la vie et les finances publiques de la commune.
Nous étions ensemble, conseil municipal et LGVEA, à présenter en réunion publique[IIIII] le 8/06/2011 les dangers du GPSO pour la commune de Saint Médard d'Eyrans et l'impact prévisible de celui-ci sur les infrastructures publiques et l'environnement (voiries, PN, bruit…).
Déjà le 15 juin 2010 c'est ensemble que nous recevions RFF pour expliciter point par point les questions primordiales[JJJJJ] sur le projet de LGV et l'AFSB et montrer une farouche volonté dans la prise en compte des intérêts publics et privés des habitants de Saint Médard d'Eyrans.
Tout récemment encore (18 juin 2014) le Conseil Municipal de Saint Médard d'Eyrans prenait une délibération de principe sur le GPSO :

> « **Le projet de Ligne Ferroviaire à Grande Vitesse étudié par réseau ferré de France dans le cadre du Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) doit faire l'objet dans les prochains mois d'une enquête d'utilité publique qui sera suivie d'une déclaration d'utilité publique.**
> **Après exposé de Monsieur le Maire, le Conseil Municipal décide :**
>
> - **-de prendre une délibération de principe afin de réaffirmer sa désapprobation quant à ce projet au regard de son coût et des nuisances irréversibles qu'il provoquerait tant au niveau de l'environnement que des habitants de la commune.**
>
> **Dans ce cadre, le Conseil Municipal souhaite qu'une partie de l'argent public qui devrait être utilisé pour ce projet soit plutôt investi dans l'amélioration des voies ferrées existantes permettant ainsi d'assurer un service meilleur en direction des utilisateurs du train ».**

C'est aussi au premier semestre 2014, dans la période des élections municipales sur le territoire de l'Arruan que LGVEA a sollicité les candidats et les nouveaux élus locaux sur leur position et leur engagement pour ou contre le GPSO.
Sur 7 candidats interpellés 5 ont répondu[KKKKK] pour signifier leur refus du GPSO dans les territoires de l'Arruan (2 sans réponse) : Philippe Danné, Francis Gazeau, Bernard Lopez, Yves Mayeux, Christian Tamarelle.
Depuis lors, et après le résultat des élections municipales, nous avons relancé les nouveaux conseils municipaux du territoire de l'Arruan, et au-delà de la CCM, pour qu'ils prennent officiellement position (délibération) sur le GPSO et son EUP.
Dés à présent Christian Tamarelle (Saint Médard d'Eyrans) et Michel Dufranc (La Brède) ont réitéré leur franche opposition au GPSO et leur soutien à notre association dans notre refus des LGV et notre volonté de mettre en priorité l'aménagement des voies ferrées existantes.
Sous la houlette de C. Tamarelle, président de la CCM, la communauté de communes s'est aussi prononcée clairement, et à plusieurs reprises, contre le GPSO.
Dés le 23/09/2005 elle « s'oppose à la déstructuration et à la défiguration inévitable de son territoire par la LGV[88] ».

[IIIII] Voir compte rendu de la réunion publique du 8/06/2011 sur le site de la Commune de Saint Médard d'Eyrans. Cf. http://www.saint-medard-deyrans.fr/v2/images/stories/telechargements/Compte%20rendu.pdf . Consulté le 20 septembre 2014.
[JJJJJ] Voir compte rendu de la réunion avec RFF en date du 15 juin 2010. Cf. http://www.saint-medard-deyrans.fr/v2/images/stories/telechargements/LGVjuill10.pdf . Consulté le 20 septembre 2014.
[KKKKK] Voir http://lgvea.over-blog.com/2014/03/synthese-des-reponses-recueillies-aupres-des-candidats-aux-municipales.html . Consulté le 20 septembre 2014.

Le 8 décembre 2006 elle renouvelle son refus[89] des LGV dans le cadre du débat public Bordeaux-Espagne par un avis qui se conclut par :

> ***Le Conseil de Communauté***
>
> 1°) prend acte du débat lancé par la Commission Nationale du Débat Public relatif au projet de ligne à grande Vitesse Bordeaux - Espagne dont le Réseau Ferré de France est le maître d'ouvrage
>
> 2°) s'oppose à ce que le territoire de la CCM, déjà traversé par la RD 1113, l'A62 et la voie ferrée Bordeaux-Toulouse, fasse l'objet d'une saignée paysagère supplémentaire
>
> 3°) attire l'attention des partenaires institutionnels sur les conséquences des infrastructures déjà présentes :
> - L'A62 attend la poursuite des murs anti-bruit et le réaménagement de l'échangeur de La Prade, dont le financement de l'étude, réalisée en 2004, faisait partie du précédent CPER, et dont la réalisation a été reportée sous prétexte de décentralisation de la RN 113
> - la RN 113, devenue RD 1113, attend les aménagements sécuritaires à certains lieux accidentogènes (carrefours dits « du XVème » et « du Petit Breton », traversées des bourgs de Cadaujac, Beautiran et Castres-Gironde)
> - la voie ferrée Bordeaux - Toulouse attend la sécurisation de ses passages à niveaux
>
> 4°) fait sienne la conclusion du Comité de vigilance LGV d'Aquitaine (plateforme commune élus/associations) :
> « Oui au développement ferroviaire, mais pas n'importe comment !
>
> - le frêt et les transports de proximité doivent être développés en priorité
> - la vitesse n'est pas le paramètre de décision fondamental
> - le projet ne devra pas créer de nouveau couloir
> - priorité doit être donnée à l'amélioration immédiate et progressive de la ligne existante, en fonction de l'évolution des trafics
> - la solution retenue doit répondre à une véritable préoccupation d'aménagement du territoire :
> - en conciliant transports de proximité et transports de longue distance
> - en assurant la protection des riverains et en résorbant les nuisances, au-delà même des normes réglementaires »

Enfin le 27 septembre 2011 une motion de la CCM intitulée « Avis sur la LGV et le recalibrage de la voie ferrée actuelle » renforce ses précédents avis en précisant :

> « Cette délibération prend acte de l'avancement du projet. Il est toutefois rappelé **l'hostilité de principe à ce projet dispendieux** qui provoquera une nouvelle saignée dans notre territoire, déjà fortement marqué par l'A62 et la voie ferrée existante »

Signalons enfin que Christian Tamarelle a été à l'origine d'un courrier adressé aux sénateurs et députés de la Gironde lors de la discussion parlementaire de la loi Grenelle 2. Cosigné par 14 maires de communes concernées par le fuseau LGV du GPSO il attirait l'attention des parlementaires sur le risque de formulation des amendements liant infrastructures linéaires de l'Etat (LGV) et préservation des trames vertes et bleues :

> « Fortement mobilisés par les incidences irrémédiables que l'arrivée de la LGV ne manquerait pas de provoquer dans un environnement Sud-Girondin remarquable, nous, Maires des communes girondines impactées par le projet de LGV au sud de Bordeaux, attirons l'attention sur ces conclusions qui doivent encore faire l'objet d'un ultime vote de chaque chambre, le 28 juin au Sénat et le 29 à l'Assemblée ».

Même si certains maires, conseillers généraux ou régionaux ne sont pas dans une franche opposition au GPSO nous tenons à rapporter ici la contribution[90] de CPNT, mouvement politique, lors du débat public de 2006 :

Pour CPNT, c'est non au LGV BORDEAUX-Espagne mais oui à l'amélioration et l'optimisation de l'existant !

En mai 2014 c'est vers les candidats aux élections européennes que nous évoquions les dossiers LGV de l'Aquitaine et Midi-Pyrénées.
Répondant à un courrier[LLLLL] de LGVEA, Laurence HARRIBEY, candidate Européenne PS/PRG – Région Sud-Ouest, sans tourner le dos à une nouvelle desserte ferroviaire (consigne « politique » des affidés PS ?), ouvrait le débat des alternatives à la LGV :

> « Pour autant au niveau européen, il me semble que l'enjeu se situera dans la répartition des fonds européens destinés aux infrastructures de transports, sur laquelle j'ai tendance à penser **qu'il ne nous faudra pas délaisser la rénovation du réseau existant avant qu'il ne soit complètement délabré et obsolète**. En particulier, s'il me paraît incontestable que l'on envisage une nouvelle desserte ferroviaire de Toulouse, grande capitale régionale, et de l'Espagne, **je considère que l'état de nos finances publiques, comme l'endettement considérable de RFF, devraient inciter à étudier des alternatives ou des scénarios nous permettant des choix plus objectifs et plus rapidement réalisables** ».

A la gauche du PS, le Front de Gauche revendique le choix alternatif à la LGV dans une motion présentée par lui, et votée par les groupes FG-PCF-PS, lors de la séance plénière du CG33 (27/06/2014) :

> « Le rapport de la commission 21, présidée par le Député-maire de Caen Philippe Duron et chargée d'établir un ordre des priorités de tous les projets d'infrastructures de transport, est remis au gouvernement aujourd'hui. D'ores et déjà le Premier Ministre a fait savoir qu'il en partageait le contenu. Il semble que le grand projet ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest ne figure pas dans les neuf priorités nationales de la commission Mobilité 21, repoussant leur éventuelle réalisation après 2030. Seule, la LGV Bordeaux Toulouse pourrait voir son calendrier accéléré, dans l'hypothèse d'un accroissement des moyens financiers de l'Etat de 9 à 21 Milliards par an ou d'un financement beaucoup plus lourd des collectivités locales.
> Dans le contexte de choix politiques gouvernementaux et européens figés dans une logique d'austérité généralisée et de compression de la dépense publique, cette hypothèse relève de la chimère.
> **C'est pourquoi, prenant acte, les Conseillers Généraux de la Gironde portent l'ambition d'une véritable refondation des lignes ferroviaires existantes, en y affectant tout de suite les sommes engagées par l'Etat dans une LGV de plus en plus virtuelle et hypothétique**.
> En effet il serait dramatique d'attendre, encore une fois, l'annonce inéluctable de l'abandon de ce projet pour engager les investissements lourds indispensables à une véritable modernisation de ces axes ferroviaires structurants pour notre territoire.
>
> Il est temps de faire preuve de réalisme et de lucidité et d'évaluer toujours mieux avec les acteurs et les citoyens l'utilité des investissements publics programmés. Mais aussi, il est urgent que l'Etat fasse le choix d'une croissance utile, en affichant un volontarisme en matière d'investissement public, pour répondre aux besoins des populations et entreprises des territoires concernés et soulager les collectivités locales dont les budgets sont lourdement impactés par le financement des LGV, au détriment des investissements sur les missions qui leurs sont attribuées ».

[LLLLL] Courrier de Laurence HARRIBEY du 5 mai 2014 en réponse au courrier LGVEA du 4 février 2014.

Cette motion fut signée par Gilles Savary (PS) lui-même en « fustigeant l'obsession LGV de certains élus ». Le quotidien[MMMMM] Sud-Ouest précisait à ce sujet « qu'il n'a quand même pas cité le nom d'Alain Rousset ». Humour ?
Autre mouvement politique, qui lui a été dans le refus des LGV et son appui aux associations pour un réaménagement de voies ferrées actuelles, c'est Europe Ecologie Les Verts (EELV) avec notamment ses élus au CRA et à la CUB.
C'est ainsi que ces derniers ont refusé encore dernièrement de voter[91] pour le financement des LGV du GPSO et ont rappelé leur attachement au transport ferroviaire au quotidien pour les Aquitains :

> « Nous rappelons que l'urgence est à l'entretien et à la modernisation des infrastructures existantes, dont on ne saura faire l'économie, LGV ou pas. Nous avons besoin de réseaux qui irriguent le territoire et ne font pas que le traverser, afin de permettre aux habitants du Sud Ouest de se déplacer dans de bonnes conditions au quotidien.
> Nous rappelons également que la grande vitesse est possible techniquement pour les lignes dont nous parlons aujourd'hui. La confusion est souvent faite entre la Grande Vitesse et les lignes réservées à des trains roulant à Très Grande Vitesse c'est-à-dire dépassant les 250 km/h. Au niveau international, l'UIC (Union Internationale des chemins de fer) considère que la grande vitesse (c'est à dire une vitesse moyenne de 220 km/h) est une réponse adaptée à la situation financière qui nous est imposée par la crise. C'est d'ailleurs le choix qui est fait dans bon nombre de pays européens ».

Déjà en 2010 les élus EELV à la région Aquitaine déploraient l'amalgame des projets de LGV Tours-Bordeaux et GPSO qui réclamait un accord de financement global des collectivités territoriales.
En séance plénière[92] du Conseil Régional d'Aquitaine (25 octobre 2010) ils dénonçaient par la voix de Patrick Dufau de Lamothe le projet de convention de Tours-Bordeaux qui revenait à accepter implicitement le futur GPSO.
Il pointait les manquements profonds de cette convention face aux « piliers du développement durable ».
S'agissant de la gouvernance il relevait :

> « C'est dans la plus totale opacité pour les élus que la convention de financement a été mise au point : réunions sans participations des élus, engagement de confidentialité des agents chargés de la négociation. Nous ne pouvons que dénoncer une telle violation du droit des conseillers régionaux à être informés sur ce dossier ».

Sur le plan économique d'un projet lancé en PPP (concession) il alertait sur le risque pour le financement public des LGV :

> « En fait sans l'apport massif des capitaux publics pour prés de 71%, le délégataire et ses actionnaires ne pourraient amortir son investissement de 29%. La remarque devra être méditée pour les projets de GEPSO qui portent non pas sur 303 km mais sur 470 km, pour un coût estimé de prés de 10 milliards d'euros avec une rentabilité plus faible encore ».

La dimension sociale de la LGV Tours-Bordeaux était selon lui un leurre et risque :

> « Sur le plan des emplois On nous annonce 60 000 emplois-an. Les mots sont trompeurs. En fait de 10 à 12 000 personnes seront mobilisées par ce chantier, ce qui est important en soi. Ils sont déjà largement pourvus au sein de l'entreprise concessionnaire et de ses sous-traitants. Ce sont les emplois les moins qualifiés qui reviendront à la main d'œuvre locale ».

On ne sera pas étonné qu'il finisse par l'impact environnemental désastreux de la LGV Tours-Bordeaux qui s'annonce comme les prémisses de celles du GPSO :

> « 2010 était année de la Biodiversité, oui conjuguons au passé bien que l'année ne soit pas terminée. L'État par la voix de son ministre de l'écologie ne s'était-il pas engagé pour que dorénavant les analyses socio-économiques prévues par la loi d'orientation sur les transports intérieurs intègrent l'impact

[MMMMM] Sud-Ouest, *L'obsession LGV*, 29/06/2013.

> valorisé du projet sur la biodiversité ? Qu'en est-il ici, nous n'en savons rien, puisqu'elle ne nous a pas été communiquée ».

C'est encore en juin 2011 que Patrick Dufau de Lamothe s'insurgeait contre une atteinte à la démocratie représentative au sein du Conseil régional dans un entretien donné au journal Sud-Ouest[93].

A la question du journaliste (avez-vous eu accès au contrat de concession ? NLDR [pour Tours-Bordeaux] il répliquait :

« Non, et c'est bien injustifiable. Le président du Conseil Régional a fini par nous donner tous les éléments qui étaient en sa possession, sauf le projet de contrat de concession. RFF nous a opposé une condition de confidentialité inacceptable pour des élus démocratiquement choisis ».

On saluera ces prises de position des élus EELV de la région Aquitaine qui ont été présents de manière permanente aux cotés des associations dans leur lutte comme l'illustre la photo ci-contre prise le 11 décembre 2010 à Langon.

On se doit ici d'évoquer aussi une initiative portée par un collectif d'élus en Sud-Gironde.

Ce collectif, constitué en association[NNNNN] par leur assemblée générale du 6 juillet 2011, rassemble, sous la coprésidence de Christian Tamarelle et Jean-Luc Gleyze, un certain nombre d'élus locaux répartis sur le territoire du Sud-Gironde.

Prenant acte de la poursuite du GPSO il entend « protéger et défendre les populations et les sites des territoires traversés » du stade de l'enquête publique jusqu'à la réalisation éventuelle de l'infrastructure.

La Charte[94] qui accompagne la constitution de ce Collectif précise que les élus qui y adhèrent « **regrettent la décision de réalisation des Grands Projets du Sud-Ouest, en son fond et en sa forme et en contestent le principe même** ».

Certains élus, toujours en Sud-Gironde, ont rejoint des élus du Lot-et-Garonne pour aller plus loin dans la contestation du GPSO. Ils ont participé, avec leurs conseils municipaux, au financement d'une étude alternative[OOOOO] (étude Claraco) pour un réaménagement et une modernisation poussée des voies ferrées actuelles entre Bordeaux et Toulouse.

C'est dans le cadre d'une association (ALTernative LGV) que l'étude alternative, financée à 50% par le Conseil Général du Lot-et Garonne[95], a été entamée sous la houlette des élus Raymond Girardi et Bernard Faucon-Lambert. Ils ont reçu un

---

[NNNNN] Déclarée à la préfecture le 1/10/2011 sous référence W33002157.

[OOOOO] Nous reviendrons sur cette étude indépendante au chapitre 3.3.3 de ce mémorandum.

soutien moral et **financier** de la part des municipalités de Saint Médard d'Eyrans[PPPPP], Ayguemorte-les-Graves[QQQQQ], Beautiran[RRRRR] et même Saint Selve[SSSSS].
La municipalité de Beautiran dans trois délibérations différentes a fermement refusé le projet RFF du GPSO.
Dés le débat public de 2005, par une délibération du 13 octobre, elle repousse le GPSO en ces termes :

Le conseil Municipal

1. *S'oppose à la réalisation de la LGV Bordeaux – Toulouse telle que présentée par RFF dans le cadre du projet de ligne à grande vitesse Bordeaux Toulouse,*
2. *Rejette les trois tracés de la LGV présentés par RFF,*
3. *Retient comme prioritaire une ligne à grande vitesse reliant Bordeaux à la frontière espagnole, telle que définie par le schéma de transports européen, par la voie actuelle aménagée et en aucun cas par le tronçon Bordeaux- Captieux,*
4. *S'oppose à l'utilisation de la ligne existante pour tout projet de ligne à grande vitesse, qui occasionnerait des nuisances supplémentaires aux populations concernées,*
5. *Charge monsieur le Maire de notifier la présente motion à la commission nationale du débat public et aux communes concernées par la ligne existante.*

En 2007, par une délibération du 6 février la municipalité réitère son refus du GPSO et préconise l'aménagement des voies ferrées existantes :

Le Conseil Municipal

1. **prend acte du débat lancé par la commission nationale du débat public relatif au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux – Espagne dont Réseau Ferré de France est le maître d'ouvrage,**
2. **s'oppose à ce que le territoire de la commune de Beautiran déjà traversé par le RD 1113 et la voie ferrée bordeaux Toulouse, fasse l'objet d'une saignée paysagère supplémentaire,**
3. **attire l'attention des partenaires institutionnels sur les conséquences des infrastructures déjà présentes avec notamment la RN 113, devenue RD 1113, qui attend les aménagements sécuritaires à certains lieux accidentogènes (carrefours, traversée de bourg),**
4. **est favorable au développement ferroviaire sous réserve de répondre à une véritable préoccupation d'aménagement du territoire :**
   - **en conciliant transports de proximité et transports de longue distance,**
   - **en assurant la protection des riverains et en résorbant les nuisances, au-delà même des normes réglementaires.**

[PPPPP] Le Conseil Municipal de Saint Médard d'Eyrans, dans sa réunion du 13 décembre 2010, s'est prononcé pour le versement d'une subvention de 1000 euros à l'Association ALTERnative LGV afin de participer au lancement d'une étude comparative visant à apprécier la faisabilité d'une rénovation de réhabilitation de la ligne existante Bordeaux-Toulouse.
[QQQQQ] Le Conseil Municipal d'Ayguemorte-les-Graves, dans sa réunion du 16/02/2011, a voté la subvention de 1000 euros à l'Association ALTERnative LGV.
[RRRRR] Le Conseil municipal de Beautiran, dans sa réunion du 16/12/2010, a voté une subvention de 1000 euros à l'Association ALTernative LGV.
[SSSSS] Le Conseil Municipal de Saint Selve, dans sa réunion du 12 juillet 2011, a voté une subvention de 1000 euros au profit de l'association ALTERnative LGV.

Enfin, en 2011, face aux décisions de l'Etat de poursuivre le projet GPSO, la municipalité de Beautiran, tout en rappelant son hostilité au projet de LGV, souhaite que RFF prenne dorénavant en compte ses exigences quant aux travaux devant impacter sa commune (rétablissement des réseaux, protections phoniques...):

> Faisant suite aux dernières propositions de tracé de la future LGV par RFF, monsieur le Maire rappelle les implications de ce dossier pour la commune de Beautiran. Il rappelle notamment que le conseil municipal reste dans sa position initiale à savoir le refus du tracé LGV tel qu'il a été défini par RFF. Pour autant, il est nécessaire de prévoir le passage du tracé et donc d'intégrer au débat les propositions de la commune. Si de nombreux échanges épistolaires ont été réalisés avec RFF, il est important d'officialiser la position de la commune par voie de délibération.

Cet attachement à la défense des territoires de l'Arruan par les maires et conseillers municipaux auprès des associations trouve aussi son illustration dans des manifestations multiples (manifestations, marches...). Citons à titre d'exemple la Marche LGV[TTTTT] organisée par la Coordination Vigilance LGV 33 sur le tracé de la LGV au sud de Bordeaux le 25 septembre 2011. Plus de 200 personnes et adhérents d'associations ont reçu le soutien des élus municipaux de Saint Médard d'Eyrans, Beautiran, Castres-Gironde, Ayguemorte-les-Graves, Cadaujac, Saint Selve, Saint Morillon, Léognan, Saint Michel de Rieufret... ainsi que les encouragements de conseillers généraux (Bernard Fath, Philippe Carreyre, Hervé Gillé...) et régionaux (Monique De Marco).

Bernard FATH, maire de Léognan et Conseiller Général de la Gironde, vient tout récemment de réaffirmer son désaccord sur le projet GPSO[UUUUU] et proposera dans une prochaine séance du Conseil Municipal de Léognan une délibération en ce sens. Au-delà il s'associera avec les élus de la CCM à une délibération s'opposant au projet GPSO sur le canton :

> Par ailleurs, lors de la prochaine séance du Conseil Municipal de Léognan, je proposerai une délibération afin que mes collègues puissent se prononcer défavorablement à ce projet.
>
> De plus, avec mes collègues de la Communauté de Communes de Montesquieu, nous prévoyons également de prendre une délibération défavorable au passage de la LGV sur notre Canton si impacté par ce projet, que ce soit économiquement, environnementalement et humainement.

Ces liens étroits entre les élus et les associations n'occultent pas en parallèle le soutien massif et répété des habitants aux thèses soutenues par ces dernières.

Dans le sud Gironde une pétition[VVVVV] lancée par la Coordination Vigilance LGV a recueilli plus de 8800 signatures contre les LGV et pour l'aménagement des voies existantes.

Des consultations citoyennes, organisées par des associations ou des coordinations d'associations dans diverses communes du sud-gironde, ont montré qu'une très forte majorité des habitants consultés refusait les LGV et souhaitait en alternative une rénovation des voies existantes.

[TTTTT] Voir article publié sur le blog de LGVEA http://lgvea.over-blog.com/article-ils-ont-marche-sur-le-trace-de-la-lgv-85636116.html . Consulté le 21 septembre 2014.

[UUUUU] Lettre de Bernard FATH adressée à Paul RAGON le 1er octobre 2014.

[VVVVV] Voir résultats de cette pétition sur http://www.vigilance-lgv.fr/ . Consulté le 21 septembre 2014.

Au Pays Basque c'est 23652 signatures qui ont été recueillies et transmises au préfet le 3 octobre 2012 à l'issue d'une pétition contre les LGV. Les manifestations inter associations de Bayonne (17/10/2009 – 12000 personnes), Hendaye (23/01/2010- 15000 personnes) et Bayonne (11/12/2010 – 15000 personnes) ont montré la mobilisation et la détermination des habitants de toute l'Aquitaine (Gironde, Lot et Garonne, Landes, Pyrénées Atlantique…) contre un projet inutile.
Des manifestations en Sud-Gironde ou sur l'axe Bordeaux-Toulouse ont été aussi des coups de semonce contre les LGV : Langon (11/12/2010 – 28/11/2009, Agen (13/11/2010) Nérac (23/03/2013- 06/03/2010) entre autres.

La manifestation de Langon 28/11/2009 - Source Sud-Ouest
http://www.sudouest.fr/2010/12/10/les-opposants-en-convoi-a-langon-263329-731.php

Dans les tous derniers jours nous séparant de la fin de l'EUP ce sont de très nombreuses municipalités et Communautés de Communes qui nous rejoignent pour réaffirmer leur opposition au projet GPSO.
Nous donnons ci-après dans un tableau les principales délibérations prises[wwwww] par des municipalités, ou des Communautés de Communes, contre le projet de LGV du GPSO.

Municipalité Communauté de Communes	Date délibération	Décision Lien
Castres-Gironde	21/11/2014	Le Conseil Municipal de Castres-Gironde à l'unanimité s'oppose à la réalisation de cette infrastructure
Saint Médard d'Eyrans	25/11/2014	Délibération n°2014/059. Le Conseil Municipal émet un avis très défavorable et autorise Monsieur le Maire à signer le mémorandum et à le déposer avant la clôture des enquêtes publiques. Cf. annexe 7-8.
	18/06/2014	Réaffirme sa désapprobation quant à ce projet au regard de son coût et des nuisances irréversibles qu'il provoquerait tant au niveau de l'environnement que des habitants de la commune.

[wwwww] Pour celles qui prendront une délibération dans les jours qui suivent la fin de rédaction de ce mémorandum nous indiquons le lien avec le site de la mairie pour consultation des textes.

Municipalité Communauté de Communes	Date délibération	Décision Lien
Léognan	28/11/2014	N° 2014/72. http://www.mairie-leognan.fr/IMG/pdf/doc201114-20112014094212.pdf
Isle Saint Georges	26/11/2014	Cf. http://www.islesaintgeorges.com/
Beautiran	30/03/2011 Novembre 2014	Monsieur le Maire rappelle que le conseil municipal reste dans sa position initiale à savoir le refus du tracé LGV tel qu'il a été défini par RFF. La municipalité réitère son désaccord sur le projet RFF du GPSO. Cf. http://www.mairie-beautiran.fr/fileadmin/user_upload/fichiers/Documents/Accueil/LGV_lettreenquetepublique.pdf
Saint Morillon	13/11/2014	Les élus de Saint-Morillon s'opposent très fortement à la construction des LGV du GPSO qui ne leur apparaît pas comme étant d'utilité publique, leur préférant de beaucoup un aménagement performant des lignes existantes, beaucoup plus structurant pour l'ensemble du territoire traversé. Cf. http://saint-morillon.fr/wa_files/PV_20CM_20synth_C3_A8tique_2013-11-2014.pdf
Saint Michel de Rieufret	A venir	Cf. http://www.saintmichel-de-rieufret.fr/z/index.php
Landiras	3/11/2014	Le Conseil municipal s'oppose à l'unanimité au projet de la ligne grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Cf. http://www.landiras.fr/index.php
Balizac (33)	21/10/2014	Le Conseil municipal se dit défavorable à la traversée de la LGV sur la commune.
Bernos-Beaulac	4/12/2014	Cf. http://www.bernos-beaulac.fr/z/index.php
CC Bazadais	18/11/2014	Aussi, le Conseil Communautaire exprime son opposition à la réalisation des GPSO, au regard des impacts prévisibles sur le périmètre de la CdC
CC de Montesquieu	25/11/2014	La CCM s'oppose à la réalisation de cette infrastructure ferroviaire considérant les impacts écologiques, hydrauliques, paysagés et économiques supérieurs au bénéfice de cette infrastructure. Cf. annexe 7-9.

Enfin, position politique courageuse et documentée, c'est de notre député Gilles Savary que vient la dernière critique du GPSO (cf. annexe 7.7).
Dans sa contribution à l'EUP il estime que « poursuivre dans la voie actuelle conduit le chemin de fer français dans le mur d'un modèle économique révolu ! ».
Privilégiant la rénovation des voies existantes à la poursuite effrénée dans le tout LGV/TGV il évoque une « autocensure de RFF et des autorités politiques » qui a empêché des alternatives plus réalistes s'inspirant du standard européen de la grande vitesse avec des matériels roulant à 220-250 km/h, ce que nous suggérons avec quelques uns depuis des mois maintenant.

A - 3.3.3 Les études indépendantes

Afin de confirmer les avis convergents d'élus, de citoyens, d'associations... nous porterons ici les conclusions d'études indépendantes sur les critères comparés du système TGV/LGV et de la rénovation des voies ferrées existantes.
Trois études principales ont été menées en ce sens depuis les débats publics de 2005-2006.

La première, commanditée par la CPDP à la demande d'élus et d'associations en Pays basque[96], a été conduite par les cabinets d'étude suisses SMA et Progtrans. Elle avait pour objectifs principaux, au moment du débat public sur Bordeaux-Espagne (2006), l'analyse des prévisions de trafic fret de RFF et des capacités de la ligne existante.
Dans le premier cas une synthèse donnée dans une réunion de la CPDP à Dax (5 décembre 2006) nous apprend[xxxxx] dans un résumé :

> « Globalement les prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 sont donc jugées optimistes et un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes serait souhaitable ».

De même en ce qui concerne la capacité de la ligne actuelle :

> « La capacité rendue disponible grâce à des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF à l'horizon 2020 dans des conditions qualitatives acceptables ».

L'étude complète[97] est disponible sur le site du débat public Bordeaux-Espagne.
Depuis cette date,
ces conclusions ont été certainement à l'origine de la mise en place d'un Observatoire des trafics sur l'axe Hendaye-Espagne qui doit apprécier le besoin d'une nouvelle infrastructure et la date du lancement de celle-ci si nécessaire.
La deuxième étude indépendante[98], celle initiée par la Communauté de Communes Sud Pays Basque (2009) et conduite par le cabinet d'étude CITEC Ingénieurs Conseils de Genève, vient confirmer celle de SMA.
Centrée sur l'axe Bayonne-Hendaye elle conclut à la non saturation de la ligne actuelle pour l'ensemble du trafic, et ce, durant prés d'un demi siècle.
Avec les aménagements en cours (années 2010) elle doit permettre la circulation de 120 trains de fret et 70 trains de voyageurs. Des aménagements complémentaires pourraient, s'ils étaient décidés, amener à un doublement de cette capacité, largement suffisante pour répondre à toutes les prévisions de trafic (optimistes ?) de RFF, sans écarter qu'une telle augmentation de trafic ferroviaire (fret+voyageurs) induirait des nuisances en milieu urbanisé (bruit).
La Communauté de Communes Sud Pays Basque, à l'appui de cette étude et des recommandations des Assises du Ferroviaire, défend depuis la rénovation et la modernisation des voies existantes face au projet GPSO et refuse le financement de Tours-Bordeaux.
Autre étude indépendante qui vient en opposition avec le choix monolithique de RFF pour les LGV, celle commanditée par une association d'élus (ALTERnative LGV ; cf. §3.3.2) et soutenue par de nombreuses communes d'Aquitaine : étude Claraco-AC2I de 2011[99].
Cette dernière concerne l'axe Bordeaux-Toulouse et constitue la base technico-économique d'une alternative au projet de LGV de RFF.
On y découvre qu'un aménagement poussé de la ligne Bordeaux-Toulouse actuelle (par exemple shunt de Port-Ste-Marie, Moissac), avec une modernisation adaptée (signalisation BAL ERTMS…), permettrait de concurrencer efficacement le projet LGV du GPSO.
Au maximum l'alternative proposée par le Cabinet Claraco coûterait 2.8 milliards d'euros à comparer aux 7.2 milliards de la LGV (estimation 2011).

[xxxxx] Un diaporama présenté lors de cette réunion est disponible sur le site de la CPDP. Cf. http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/etude-cndp/expertise-lgv-bordeaux-espagne-pres-051206-finale-4-pour-web.pdf . Consulté le 26 septembre 2014.

A ce coût il faut associer les gains de temps de parcours comparatifs qui sont résumés dans le tableau ci-après.

Tableau 5	Temps sur voie modernisée	Temps avec LGV	Ecart
Bordeaux - Agen	0 h 44	0h 37	**0 h 07**
Bordeaux - Agen - Montauban	1 h 08	0 h 53	**0 h 15**
Bordeaux - Toulouse Direct	1 h 18	1 h 05	**0 h 13**
Bordeaux Toulouse avec arrêt à Agen et Montauban	1 h 25	1 h 19	**0 h 06**

Pour à peine 15 minutes gagnées par l'option LGV on peut voir que celle-ci amène des surcoûts très importants selon les tableaux de synthèse fournis dans l'étude Claraco (base CERCL novembre 2011).

Calcul sur les bases RFF GPSO

Cette synthèse conserve les mêmes distorsions que le comparatif RFF car il ne reprend que les chiffrages officialisés.

Scenario	Côut M€	Investissement en % LGV	Temps gagné TOU-BDX Mn	Prix minute M€
Construction LGV GPSO	4300	100%	50	86,0
Modernisation itinéraire	1500	35%	26	57,7
Modernisation itinéraire et shunt PSM	2140	50%	31	69,0
Modernisation itinéraire shunt PSM + Mo	2725	64%	37	73,6
Côut des 13 dernières minutes à gagner	1575		13	121,2

Calculs corrigés

Scenario	Côut M€	Investissement en % LGV	Temps gagné TOU-BDX Mn	Prix minute M€
Construction LGV GPSO	7208	100%	50	144,2
Modernisation itinéraire	1500	20%	26	57,7
Modernisation itinéraire et shunt PSM	2140	30%	31	69,0
Modernisation itinéraire shunt PSM + Mo	2725	38%	37	73,6
Côut des 13 dernières minutes à gagner	4483		13	344,8

85

Cette alternative aux LGV, par la modernisation de la ligne actuelle, ouvre la voie à l'utilisation de rames grande vitesse modernes qui, avec des vitesses commerciales de 200-220 km/h, concurrencent efficacement les TGV.

A - 3.3.4 Les institutionnels critiques

Les critiques ou observations sur les projets de LGV que nous regroupons ici proviennent « d'institutionnels » tels qu'élus, chercheurs, organismes étatiques (CGEDD, CC, Assemblée Nationale, Sénat, ARAF, CESR Aquitaine, CESE…).

En 2013 Jean-Louis Bianco faisait des recommandations[100] pour réussir la réforme ferroviaire à venir. A cette occasion il préconisait de revenir sur l'investissement indispensable pour le réseau ferroviaire existant :

> « D'ici 2017, les quatre prolongements des lignes à grande vitesse en cours de réalisation seront menés à leur terme. Le réseau ferroviaire à grande vitesse

> français structurera ainsi le territoire national avec une longueur totale de 2 600 km, faisant de lui le deuxième réseau européen.
> En revanche, la France n'ayant pas suffisamment investi dans les infrastructures ferroviaires classiques au cours des vingt dernières années, un effort considérable de modernisation du réseau existant est aujourd'hui entrepris. Engagé depuis 2008, ce plan de rénovation s'élèvera d'ici 2015 à plus de 13 milliards d'euros au total. Beaucoup restera encore à faire pour stopper le vieillissement du réseau classique, notamment sur les axes structurants. Aussi, cet effort de modernisation devra être prolongé dans le temps. 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 ».

Cette même année 2013, c'est Jacques Auxiette[101] qui s'interroge sur la pertinence du système TGV/LGV et la stratégie de l'Etat sur ce service de transport dans les territoires :

> « Il convient que l'Etat reprenne la main sur l'ensemble de ces dessertes et redéfinisse les rôles respectifs des offres ferroviaires au service des territoires. Cette réflexion devra être menée afin d'assurer cohérence et complémentarité entre les services nationaux et régionaux. Il s'agit ainsi pour l'Etat de définir quel doit être le maillage territorial ferroviaire au niveau national et quels sont les temps de parcours qui doivent être garantis afin de rendre le mode ferroviaire attractif. Ces deux principes construiront la seule vraie réflexion qui permettra de sortir du faux débat selon lequel il importe d'aller toujours plus vite d'un point à l'autre du territoire et qu'il n'y a pas d'avenir en dehors du TGV. Cinq ans après l'ouverture de la LGV Est européenne, nous constatons que le passage de 300km/h à 320 km/h augmente de 10% le coût de la maintenance. Les 5 minutes gagnées à terme sur l'ensemble du parcours Paris-Strasbourg valent-elles les 6 000 à 8 000 € par kilomètre de surcoût annuel de maintenance qu'elles engendrent ? L'effet vitrine de cette ligne pour notre industrie ferroviaire est-il si important ? ».

Il poursuivait (p29) par la proposition n°20 visant à instaurer par voie législative une règle limitant drastiquement la capacité d'endettement de RFF, dont le respect est contrôlé par l'ARAF.
On sait depuis la loi de réforme ferroviaire votée en 2014 que cette proposition a été retenue. Elle amenait Jacques Auxiette à mettre en avant une priorisation indispensable pour un renouvellement du réseau ferroviaire tenant compte du rapport Rivier (2005-2012) et des conclusions de la Commission Mobilité 21 :

> « PROPOSITION 41 - Prioriser, dans un contexte de contraction des finances publiques, le renouvellement du réseau ferroviaire et la dé-saturation des zones où l'existant ne permet plus de répondre à la demande de mobilité ».

L'année 2013 fut très prolifique quant aux réflexions et modifications de stratégie dans le domaine du ferroviaire.
A mi année la parution du rapport de la Commission Mobilité 21, qui reprit pour hiérarchisation les données du SNIT, fut prépondérante pour limiter la course sans fin pour les infrastructures LGV, même si cela fut détourné ensuite en partie pour des motifs de lobbying politique (cf. §3.2).
Dans sa synthèse[102] la Commission Mobilité 21 mettait l'accent sur la priorité pour la modernisation du réseau ferré existant :

> « Les réseaux de transport nationaux sont bien développés et les investissements en la matière ont été particulièrement importants ces

> dernières années avec notamment le lancement de quatre nouvelles LGV. Les ressources publiques qui peuvent être consacrées au système de transports ne permettent pas de poursuivre le développement des réseaux au rythme actuel et a fortiori au rythme que demanderait la mise en œuvre du SNIT. Cela est d'autant plus vrai que la satisfaction des besoins d'entretien et de modernisation de l'existant qui doit constituer la toute première priorité en matière d'investissement appelle des efforts supplémentaires ».

Une mission du CGEDD de 2011 sur le développement des trafics[103] liés à la réalisation du GPSO, s'appuyant sur les données de RFF, montrait le poids des décisions politiques dans les estimations affichées. Elle notait toutefois que, pour Bordeaux-Toulouse, le vecteur principal du projet de LGV n'était pas en lien direct avec des problèmes capacitaires :

> « 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 selon un schéma désormais bien connu pour le développement du réseau ferroviaire français à grande vitesse ».

Pour l'axe Bordeaux-Espagne[YYYYY] la problématique capacitaire se télescope avec la gestion du fret ferroviaire dans ce couloir et la réalisation du programme espagnol d'Y basque. Une saturation, toujours avec les données fournies par RFF, semble difficile à préciser et le CGEDD recommande alors :

> « Au vu des études de trafic disponibles, l'engagement des travaux pourrait, en cas de contexte défavorable, se trouver ainsi retardé jusque vers 2028 en vue d'une mise en service de la LNM vers 2035 ».

Ces études ont reçu une analyse critique[104] de la part des élus de la communauté basque soutenant la modernisation des voies existantes de Bayonne à Hendaye face au GPSO. On peut lire en conclusion de cette étude :

> « Au vu des faits exposés ci-dessus, l'observateur lucide et objectif de ce dossier peut affirmer avec confiance que :
> 1. Les voies existantes peuvent supporter techniquement l'ensemble du trafic prévu pendant les cinquante prochaines années,
> 2. La saturation éventuelle en 2060 ne relève d'aucun facteur maîtrisé par RFF et le Gouvernement Français. Elle dépend :
> • des décisions prises par le Gouvernement Autonome Basque et le Gouvernement Espagnol en matière d'infrastructures, de réorganisation de la chaîne logistique,
> • de la croissance de l'économie dans la partie occidentale de la Péninsule Ibérique,
> • ainsi que de la capacité de la Région Aquitaine à opérer durablement et économiquement son plan TER tellement ambitieux, au point que certains observateurs parlent de manipulation… ».

Sur le plan économique cette même étude préconisait la modernisation des voies existantes, option beaucoup moins dispendieuse que le GPSO :

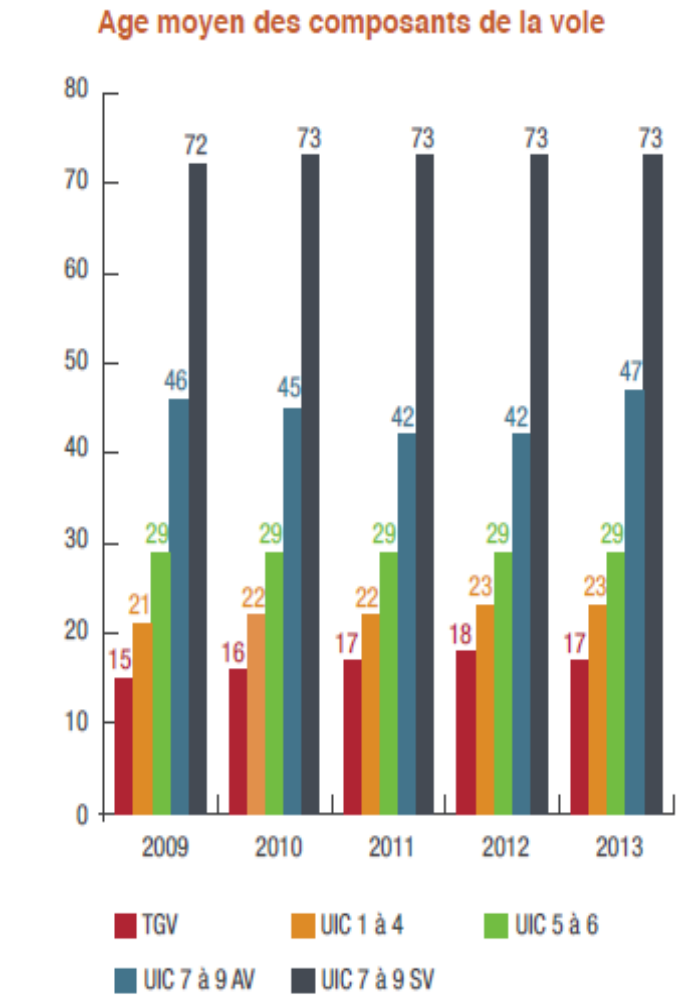
> « Le projet de modernisation des voies existantes sur le tronçon Bordeaux – Hendaye permet de diviser la facture par 5 comparé au projet GPSO. Pour la traversée ferroviaire du Pays Basque, l'investissement est également divisé par six (400 millions d'euros au lieu des 2 milliards d'euros actuellement prévus), ce projet permettant d'atteindre tous les objectifs assignés à GPSO :
> • 150 trains de marchandises, soit plus de sept fois le nombre de trains de fret aujourd'hui

---

[YYYYY] Voir les recommandations données par le rapport CGEDD n°007450-02 de mai 2011 (deuxième partie du rapport CGEDD n°007450-01 cité ci-dessus.

• 40 TER permettant de transporter plus de 4 millions de passagers par an (vs 200 000 voyageurs constatés aujourd'hui)
• 20 TGV par jour, en progression de 50% par rapport à aujourd'hui
• Bayonne à 1h20 de Bordeaux grâce à la modernisation du tronçon Bordeaux-Bayonne (200/220 km/h)
• Bordeaux-Bilbao en 2h43, soit une division du temps de parcours par 2
• Une protection phonique des riverains au Pays Basque et une sécurisation des voies grâce à la suppression des passages à niveau
• Un respect total de l'environnement et de l'économie au Pays Basque qui évite une balafre de plus, 7 à 10 ans de travaux et la destruction de 25 sites sensibles ».

On comprend bien au travers de ces recommandations le besoin express de renouvellement du réseau existant souligné par les rapports Rivier de 2005[105] et 2012[106] :



Source : Chiffres clés RFF-SNCF Infra

« Les volumes financiers consacrés au renouvellement du réseau ont connu une progression significative, signe d'une prise de conscience de l'urgence de la situation. La trajectoire en la matière est conforme aux recommandations de l'audit Rivier. Le rythme de montée en puissance de l'investissement est cependant inférieur aux préconisations de l'audit : entre 2006 et 2010 il a manqué au total 1.6 G€ (CE 2010). Cet écart n'a pas permis d'inverser la tendance au vieillissement de certaines parties du réseau ferré national.
Plus inquiétant, la conjoncture économique mondiale et nationale actuelle est susceptible de porter un frein à la croissance nécessaire des budgets de renouvellement de l'infrastructure (le suivi des recommandations de l'audit Rivier nécessiterait 450 M€/an supplémentaire au cours des prochaines années). Or il est vital de poursuivre cet effort d'investissement afin de pérenniser le patrimoine des axes structurants (voies et caténaire en particulier) ».

En 2013 on peut encore voir que l'on est loin d'avoir renouvelé suffisamment le réseau ferré français vieillissant comme l'illustre l'ARAF dans son rapport annuel[zzzzz] 2013 avec le graphique ci-dessus.
C'est encore en 2013 que paraît le rapport[107] de la commission des finances de l'Assemblée Nationale n° 1428 où le coût accru de maintenance pour les LGV avec

[zzzzz] Rapport d'activité 2013 – Autorité de régulation des activités ferroviaires ARAF.

TGV à 320 km/h (cf. p48) conduit à proposer, comme le fait LGVEA, un aménagement des voies existantes accueillant des rames « grande vitesse » à 200-220 km/h :

> « L'ouverture des LGV Est (2007) et Rhin-Rhône (2011) ont accru le périmètre du réseau sous maintenance de 900 km de voies et la vitesse maximale désormais admise sur ces lignes est de 320 km/h au lieu de 300 km/h. Or, cette hausse de la performance devrait, à terme, avoir une incidence sur les coûts d'entretien de la voie (de 20 à 30 %), grevant d'autant le budget consacré à la maintenance du réseau.
> Par ailleurs, la commission « Mobilité 21 » a constaté, lors des auditions qu'elle a conduites, que le développement du réseau à grande vitesse n'était plus considéré comme l'alpha et l'oméga de la modernité du réseau et qu'il conduisait à des impasses notamment en termes de continuité écologique. La commission propose ainsi de proposer à moindre coût, une offre de service entre le TER et le TGV pour de grandes dessertes d'aménagement du territoire ».

Dés 2011, par une étude initiée[108] par les élus basques, et conduite par le bureau d'étude CITEC, la pertinence du GPSO à répondre au besoin réel de trafic ferroviaire dans l'axe Bayonne-Hendaye était mise à mal.
Pour CITEC la ligne ferroviaire Bayonne Hendaye ne constitue pas un goulet d'étranglement de la capacité de l'axe de transit franco-espagnol avec quelques aménagements (aménagement de la gare de Bayonne, équipement de sécurité de la ligne…) :

> « Au-delà des chiffres, cette étude démontre que la ligne ferroviaire Bayonne-Hendaye ne constitue pas un goulet d'étranglement de la capacité de l'axe de transit franco-espagnol. Les problèmes de capacité étant situés en dehors du Pays Basque (ligne des Landes, traversée de Bordeaux, continuité au-delà du Y-basque), la ligne pourra durablement accepter le trafic qui parviendra jusque là. Pour atteindre les 320 sillons par jour, il est toutefois nécessaire de respecter les conditions suivantes :
>
> - Maintien de l'homogénéité des temps de parcours des différents types de trains (au besoin par un renforcement des moyens de traction)
> - Equipement de la ligne d'un système de sécurité performant
> - Aménagement de la gare de Bayonne avec voies terminus centrales
> - Aménagement du nœud d'Hendaye-Irun pour séparer les trafics voyageurs et fret de transit ».

Mais le rapport Rivier n'est pas le seul qui alerta sur un réseau ferrée déficient et un acharnement stérile dans une politique des transports sous l'égide unique d'une pseudo-modernité du couple TGV/LGV.
Frédéric Cuvillier[AAAAAA], secrétaire d'Etat aux transports jusqu'à l'été 2014, évoquait lui-même le 10 juin dernier « un rail en danger » et « qu'il est indispensable de réorienter l'investissement ferroviaire sur l'amélioration des lignes secondaires du réseau qui assure le maillage de la France ».
Ne revenons pas sur les rapports Bianco, Duron (Commission Mobilité 21) qui ont été évoqués précédemment. Prenons quelques instants pour évoquer d'autres rapports aussi importants dans ce chapitre.
Un rapport[109] de la Cour des Comptes (CC) de 2008 a ébranlé le monde ferroviaire et critiqué la politique de SNCF et RFF notamment dans le développement des infrastructures et leur entretien.

[AAAAAA] Interview par Jean-Michel Aphatie sur RTL le 10 juin 2014. Voir http://www.rtl.fr/actu/politique/frederic-cuvillier-le-rail-est-en-danger-il-faut-plus-d-efficacite-7772505570 .Consulté le 23 septembre 2014.

La guéguerre RFF/SNCF constitue, au moins jusqu'en 2014 (loi de réforme ferroviaire), un des facteurs mis en avant par la CC dans sa critique. Elle n'est pas sans conséquence sur les choix ministériels en matière d'infrastructures ferroviaires comme on l'imagine en lisant (p24) :

> « RFF regrette que l'Etat retienne malgré tout plus souvent les prévisions de la SNCF pour arrêter les bilans socio-économiques figurant dans les dossiers d'enquête publique ou les décisions ministérielles d'approbation. La SNCF considère de son côté que l'Etat met systématiquement en doute ses prévisions et qu'il retient seulement les hypothèses qui lui conviennent ».

On comprend alors que nous soyons circonspects sur la véracité et la pertinence des calculs socioéconomiques présentés tout au long du processus d'étude du GPSO par RFF.

Ceci se confirme en prenant connaissance des assertions portées plus loin dans ce rapport de la CC (p25) :

> « La Cour avait noté, dans une insertion au rapport public de janvier 2004 sur le TGV Méditerranée, le manque de transparence des outils et méthodes utilisés par la SNCF. La situation n'a pas changé. Elle a demandé à la SNCF la documentation relative à son modèle de prévision du trafic et n'a obtenu qu'un texte en donnant le cadre théorique et ne permettant en rien d'en apprécier la qualité, d'un point de vue empirique et pas seulement théorique. Le cadre théorique développé dans ce texte peut d'ailleurs être trouvé dans tout manuel d'économie des transports ».

On ne risque pas d'être rassuré quant aux évaluations de rentabilité socioéconomiques qui pourraient être affichées par RFF pour le GPSO quand on découvre les méandres tortueux de telles évaluations à la lumière de l'analyse de la CC (paragraphe B, pages 76-83) :

> « Le rapport annuel de performances du programme « transports terrestres et maritime » pour 2008 comprend la rentabilité socio-économique des investissements dans le secteur des transports parmi ses indicateurs de performances. Or, sur les quatorze projets ferroviaires retenus, seuls sept ont un bénéfice socio-économique positif ».

Six ans plus tard on peut craindre que les derniers projets de LGV, dont le GPSO, soient « autant » (moins ?) rentables pour RFF et les finances publiques que ceux lancés il y a maintenant 30 ans.

Ce risque transpire quand la CC assène (p136) :

> « Les investissements ont toujours été déséquilibrés au détriment du renouvellement des équipements et au profit du développement de lignes nouvelles. L'Etat a trop souvent décidé des investissements dont la rentabilité pour la société, et pour RFF, est insuffisante ».

Le réseau accessible au fret ferroviaire n'échappe pas à la critique comme le révèle un rapport[110] du CGEDD de juillet 2010.

La comparaison qui est faite avec le réseau allemand ou suisse n'est pas à l'avantage du réseau français :

> « Cette meilleure occupation du réseau en Allemagne est, pour une large part, liée a une plus grande efficacité du réseau : l'essentiel des lignes allemandes dépourvues d'itinéraires alternatifs sont a la fois mixtes (i.e. ouvertes tant aux trains de fret qu'aux voyageurs) et banalisées (c'est-à-dire circulables dans un sens ou dans l'autre), alors qu'en France, par exemple, des itinéraires comme celui qui relie Bordeaux a la frontière espagnole ne sont pas banalises et sont sans itinéraires alternatifs. De même pour Paris-Strasbourg. Les lacunes de banalisation rendent l'entretien des voies et la

> régénération du réseau beaucoup plus difficiles et perturbants pour l'exploitation ».

Cette remarque devrait pousser RFF et l'Etat à la modernisation de telles voies ferroviaires et peut être pas à poursuivre avec entêtement dans l'investissement massif pour les LGV.

Cette grande vitesse, panacée technologique pour certains nostalgiques des trente glorieuses, présente toutefois des inconvénients majeurs dans ces années de post crise financière. C'est ce que pointe un rapport[111] du CAS de 2011 issu d'un groupe de travail présidé par J.N Chapulut. S'il ne remet pas en cause la grande vitesse ferroviaire comme facteur de développement des trafics (nous verrons plus loin que lien de causalité n'est pas forcément établi), et comme vecteur d'exportation de la technologie française à l'étranger, le groupe de travail pose quand même la question : faut-il vraiment aller toujours plus vite ?

On peut lire (p75) :

> « Mais l'accroissement de la vitesse pose d'abord des questions techniques : puissance du matériel roulant, consommation d'énergie, bruit, stabilité du roulement, capacité de freinage, signalisation, usure des véhicules et des composants de la voie. La pratique quotidienne de la grande vitesse apporte une expérience que les essais ne suffisent pas à acquérir. Elle peut faire apparaître des coûts élevés pour que les performances ne se dégradent pas, avec un niveau de sécurité constant ».

La conjugaison des coûts en croissance depuis plusieurs années (investissement, maintenance…pour l'opérateur ferroviaire et des billets pour l'usager), dopée par la crise économique post 2008, explique peut être la désaffection observée ces dernières années dans le transport ferroviaire longue distance et TGV.

C'est ce que montrent les chiffres clefs du transport[112] publiés par le CGEDD en février 2014 dans un tableau présenté ci-dessous.

17 • Transport ferroviaire

Milliards de voyageurs-km	2011	2011-2010 en %	2012	2012-2011 en %
Ensemble du trafic	89,0	3,6	89,1	0,1
TGV	54,0	2,4	54,0	0,0
Réseau principal hors TGV	23,1	7,0	22,9	-0,7
dont TER	*13,5*	*4,5*	*14,2*	*5,5*
dont Corails (et autres GL)	*9,6*	*-4,5*	*8,7*	*-9,4*
Réseau Île-de-France	11,8	3,1	12,1	1,9

Source : SOeS, rapport CCTN juillet 2013

Cela explicite une fois de plus l'attrait du transport TER pour une majorité d'usagers et la nécessité d'investir prioritairement dans la modernisation du réseau et des rames TER.

Enfin rappelons ce que la Cour des Comptes[BBBBBB] disait sur les méthodes d'évaluation socio-économique et financière des investissements publics dans le domaine des transports :

> « Les évaluations a priori sont trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante : elles mettent parfois en évidence une forte rentabilité socio-économique et compensent une faible rentabilité financière par des subventions. La Cour a montré dans plusieurs

[BBBBBB] Cour des Comptes, La situation et les perspectives des finances publiques –juillet 2012.

> rapports, par exemple sur le réseau ferroviaire en 2008, que la rentabilité socio-économique de beaucoup d'infrastructures s'avère a posteriori nettement inférieure aux estimations a priori ».

Une voix singulière dans ce concert de critiques, celle de Jacques Saint-Martin, ancien président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays basque. Cet homme, que l'on ne peut qualifier de dangereux gauchiste ou d'ignorant économique, s'entretenant dés 2007 avec Marie-Pierre Bazin-Cheneaux, exposait, dans un ouvrage[113] publié par Atlantica, ses doutes dans un projet de LGV en Pays Basque :

> « Le Pays basque français est condamné à subir de plein fouet tous les inconvénients d'une voie nouvelle entre Bayonne et la frontière sans en retirer le moindre avantage. Il n'est pas concevable qu'une seule de ses collectivités accepte de participer à son financement » (p37).

A la question de Marie-Pierre Bazin (Vous êtes un citoyen en colère ?) il répondait (p8) :

> « Je suis surtout un contribuable inquiet d'un investissement hasardeux qui donnera lieu à des dérives dont on voit déjà les premiers indices. Et j'ai trop d'expérience pour être dupe de l'argumentaire du groupe SNCF dont Réseau Ferré de France fait partie : c'est du marketing, c'est de bonne guerre, mais quand même ! ».

Enfin les promesses émises en son temps par les plus hauts personnages de l'Etat semblent aujourd'hui bien embrumées dans le cortège des décisions ministérielles consécutives au lobbying dénoncé plus haut. Ainsi nous pouvons faire référence à un courrier[CCCCCC] de mars 2012 émanant de Roland RIES, sénateur, qui s'exprimait de manière elliptique sur le projet de LGV Bordeaux-Espagne :

> Dans son programme, François Hollande s'engage à relancer la politique des transports pour lutter contre la fracture territoriale qui exclut une partie des habitants de l'accès aux emplois et aux services publics. Il a établi pour priorité d'apporter, tant en Ile-de-France que dans les autres régions, une réponse à la qualité de service des trains du quotidien et à la desserte des territoires enclavés, ainsi qu'au développement des plateformes multimodales.
>
> En effet, faute d'avoir consacré les investissements suffisants à sa modernisation, le réseau actuel n'est plus en état d'absorber la croissance du trafic. La qualité du service se dégrade rapidement pour l'ensemble de nos concitoyens et la situation de certaines parties du réseau s'avère aujourd'hui particulièrement critique pour toutes celles et ceux qui ont un besoin vital du train pour se déplacer quotidiennement.
>
> Ainsi, en déclinaison de cet engagement, remettre à niveau et moderniser le réseau existant afin d'améliorer la qualité de service des transports du quotidien et la desserte des territoires constituera pour nous une priorité.
>
> Cependant, il nous faudra concilier cette priorité avec un autre objectif majeur qui est de préparer l'avenir en identifiant les projets de nouvelles infrastructures qui devront être engagés dans les prochaines années. Pour notre part, nous souhaitons mettre l'accent sur les projets à fort impact socio-économique et environnemental contribuant à l'irrigation du territoire.
>
> Dans ce cadre, le projet de LGV Bordeaux-Espagne fera l'objet d'un examen attentif.

Langage diplomatique chèvre-choux qui nous incite toutefois à voir dans cette missive l'impérieuse nécessité de la modernisation du réseau actuel.

[CCCCCC] Roland RIES, sénateur-maire, fut jusqu'à récemment président du GART et siège au Conseil d'Administration de SNCF. Il a été aussi le conseiller transport du candidat Hollande à la Présidence de la République. C'est à ce titre qu'il répondait le 20 mars 2012 aux questions de Jean-Pierre Pédespan (président de l'ACCRIL).

Nous ne poursuivrons pas au-delà la litanie des déclarations et rapports en provenance des institutionnels étatiques.
On prendra toutefois les enseignements issus de quelques travaux de recherche universitaire, ou de déclarations d'experts, pour compléter le tableau des avis divergents face aux partisans dogmatiques des LGV.
Prenons tout d'abord l'avis d'un spécialiste du monde ferroviaire en commentant les propos d'Yves Crozet[DDDDDD] dans les colonnes de *La Vie du Rail*.

Il note premièrement que « le scénario 2 [de la Commission Mobilité 21] va au-delà des possibilités des finances publiques ». Plus loin il livre sur le GPSO, et plus particulièrement sur la branche Bordeaux-Toulouse, une réflexion que nous partageons entièrement :

> « **Prenons le GPSO, le Grand Projet du Sud-Ouest. Les coûts sont très élevés par rapport aux gains potentiels de trafic. Ainsi Bordeaux-Toulouse est en tête du scénario 2, car les trafics potentiels y sont élevés. Mais entre une amélioration ciblée de la ligne actuelle et la LGV sur toute la distance, il n'y a que six à sept minutes de temps gagné. Est-ce que cela vaut 3 ou 4 milliards de plus ? Pour la partie sud de GPSO, les trafics TGV sont potentiellement faibles car il n'y a pas de grandes agglomérations et les gains de temps seraient modestes car on peut aller vite sur la ligne classique** ».

Tout est dit et le cœur de l'argumentaire RFF tombe à l'eau.
Reprenant par ailleurs le titre de l'article (La LGV pour tous n'est pas un bon slogan) il note que « ce n'est pas celui de la SNCF » et que « les projets alternatifs méritent qu'on y prête attention ».
Autre pique apportée aux LGV du GPSO, celle de la profession et des instances viticoles, face aux dégâts irréversibles du GPSO dans le territoire viticole classé.
Un courrier du Conseil Interprofessionnel du Vin de Bordeaux (CIVB), adressé le 6 octobre 2014 à Paul RAGON, propriétaire du Château TUQUET (33640 Beautiran), vient rappeler l'opposition du CIVB au tracé LGV dans le territoire des Graves :

> « Comme vous le savez, à l'époque de l'établissement de ce tracé, notre filière, associée à la Fédération des Grands Vins de Bordeaux et à I'ODG Graves et Graves Supérieures avait émis un **avis défavorable** commun sur ce couloir choisi par RFF, alors qu'il existait des possibilités alternatives dont le rejet a été bien peu motivé. C'est pourquoi, nous rappellerons à I' enquête publique cette **opposition au tracé choisi**, mais insisterons également sur les nécessaires compensations, précautions et dédommagements qui devront être mis en œuvre si la solution actuelle était retenue ».

L'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO), lui aussi dans un courrier du 6 octobre 2014 adressé à Paul RAGON, rappelle son avis défavorable aux LGV du GPSO qui viendraient mettre en péril les exploitations viticoles classées AOC :

> « Concernant les lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse à partir du débranchement à Saint-Médard d'Eyrans, l'Institut a émis un **avis défavorable** au projet en insistant, entre autres, sur les conséquences graves pour plusieurs exploitations des AOC Graves tant en phase de travaux qu'ultérieurement, mettant en jeu la pérennité de certaines de ces exploitations et fragilisant les autres ».

[DDDDDD] Yves Crozet est un spécialiste du ferroviaire (professeur à l'université de Lyon et membre du LET) et il a été à ce titre membre de la Commission Mobilité 21.Il s'exprime ici dans le périodique La Vie du Rail (*La LGV pour tous n'est pas un bon slogan*, 17 juillet 2013, p6).

Enfin dans ce même courrier l'INAO dit avoir transmis son avis défavorable au **Ministre de l'Agriculture** qui devra lui-même faire état prochainement de son avis dans l'EUP.

A - IV – GPSO, un projet d'inutilité publique

A - 4.1 Un modèle technico socioéconomique sans fondement

Reprenant l'idée d'une rénovation des voies ferrées actuelles face aux LGV de RFF nous trouvons dans des exemples étrangers la confirmation d'une idée défendue par certains associatifs quant à l'adoption de rames grande vitesse concurrentes du TGV.
La Corée, pays à la pointe technologique en de nombreux domaines, vient récemment d'opter pour des rames de ce type qui devraient circuler sur les futures lignes grande vitesse coréennes.
Ceci confirme l'attrait de ces technologies déjà expérimentées en Allemagne.
Un article[114] de *La Vie du Rail* rapportait l'annonce de Hyundai Rotem, premier constructeur ferroviaire coréen, qui avait mis au point un train à grande vitesse (Vmax 250 km/h) répondant aux normes internationales[EEEEEE] (train roulant à environ 200 km/h sur des lignes aménagées). Le constructeur coréen précisait : « En Corée du Sud, les distances entre les gares ne sont pas grandes. Il n'y a donc pas besoin de développer des trains allant à plus de 300 km/h ».
On voit ici que ces alternatives au LGV/TGV pourraient être adoptées pour les axes Bordeaux-Toulouse ou Bordeaux-Hendaye.
Ceci participe de la question fondamentale concernant l'opportunité de la LGV.
Elle était déjà inscrite à la suite des échanges entrepris lors de la concertation territoriale menée par RFF.
Ainsi en octobre 2010 le bilan de la concertation territoriale[115] pointait le questionnement sur l'opportunité du GPSO :

> « Même si certains acteurs reconnaissent la finalité et l'intérêt d'un développement du transport ferroviaire, tels que décrits au travers des objectifs des GPSO, ils contestent vivement les modalités définies à l'issue des débats publics pour les atteindre. Ils remettent en cause l'opportunité de la création de lignes nouvelles et privilégient l'aménagement des lignes existantes pour réduire l'impact d'une nouvelle infrastructure sur l'environnement naturel et humain. D'après leur interprétation des données et des hypothèses de trafic, ils considèrent que les flux de marchandises et de voyageurs peuvent circuler sur des lignes existantes améliorées sans les saturer à moyen, voire long termes. Plus encore, quelques acteurs réfutent l'opportunité des circulations à grande vitesse, ce qui constitue un motif de contestation « idéologique » plus profond ».

Nous pouvons aussi faire appel à des spécialistes géographes, économistes, sociologues… pour éclairer le débat sur le transport ferroviaire.
Un ouvrage[116] de référence paru en 2009 sous la direction de Madeleine Brocard vient à propos consolider notre critique et enrichir notre argumentaire.
Sur le duel train/avion la géographe réitère un fait reconnu (p71) :

> « Jusqu'à 3 heures de trajet le rail et l'avion se disputent le marché, avec un partage relativement égal entre les deux modes autour de cette durée de trajet. Au-delà l'avion devient majoritaire puis, très vite, prédominant ».

[EEEEEE] Cf. Directive 96/48 EC (annexe 1). Voir http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996L0048&from=FR . Consulté le 30 septembre 2014.

Voilà un jugement qui nous fait dire que le trajet Paris-Toulouse en TGV sur la LGV ne peut concurrencer qu'à la marge l'avion, et ce d'autant plus dans un contexte de renchérissement croissant des billets TGV et, simultanément, un marketing agressif des compagnies aériennes « low-cost » (Ryanair, Easyjet…) et institutionnelles (Air France…).

Sur le thème du désenclavement des territoires et de sa corrélation avec les infrastructures de transports, les auteurs apportent une connaissance et une réflexion qui contrecarrent sur de nombreux points les axiomes de RFF et des thuriféraires des LGV.

De multiples travaux de recherche ont été menés sur le mythe du désenclavement des territoires par l'arrivée du TGV. De ceux-ci les auteurs extraient trois conclusions (p73) :

> • « L'impact est variable selon le domaine étudié
> • L'impact est complexe et conditionnel selon la conjoncture économique ainsi que le contexte économique et politique local.
> • Il est difficile d'isoler le facteur spécifique « grande vitesse » dans une dynamique spatiale qui est toujours le produit d'une interaction entre de multiples facteurs d'évolution ».

Ceci modère considérablement le message de certains sur une causalité obligatoire entre LGV/TGV et désenclavement des territoires.

Ce débat portant sur le lien entre désenclavement et développement est clivant et nous trouvons dans les propos des auteurs une réflexion qui recoupe les nôtres (p78) :

> « Ce débat ancien est en passe d'être réglé sur le plan universitaire et académique : contrairement à l'opinion « politiquement correcte » persistant à dominer tant dans l'esprit des hommes politiques que des décideurs économiques et des journalistes, **il n'y a pas de relation automatique entre désenclavement et développement régional** : tout désenclavement, qu'il soit ferroviaire, routier ou aérien, ne contribue pas systématiquement au développement régional ».

On peut faire un lien avec des travaux d'autres auteurs géographes comme Jean-Marc OFFER ou Marie DELAPLACE qui ont aussi pointé cette absence de causalité automatique entre infrastructures de transports et développement.

Chez cette dernière, qui a étudié très précisément[117] ces relations dans le cas de la région rémoise et de la LGV Est, on relève (p247) :

> « ***En termes de déplacements,*** **l'analyse des expériences passées montre que ceux-ci ne sont pas liés à la seule présence du TGV,** mais aussi à la conjoncture économique de la ville desservie, à sa distance à Paris, à la tarification, aux fréquences et aux horaires, aux potentialités économiques et sociales locales, ainsi qu'à l'articulation entre le TGV et le réseau de desserte locale. L'arrivée du TGV **ne se traduit donc pas, en elle-même, par une modification des déplacements ».**

Le développement économique régional est lui aussi analysé comparativement (p248) :

> « *En termes de développement économique global*, les effets positifs sont loin d'être systématiques […] Le TGV ne suffit pas pour attirer des entreprises. Lorsqu'il joue un rôle, celui-ci est secondaire. Son arrivée qui se traduit par des relocalisations d'entreprises locales au sein de l'agglomération peut favoriser le maintien de certaines de ces entreprises, mais n'empêche pas toujours les délocalisations ».

Sans méconnaître l'apport des infrastructures de transport dans la dynamique globale que génèrent l'action politique et économique des personnalités et institutions régionales, on doit bien voir dans ces recherches universitaires la fin d'un optimisme béat quant au mythe du progrès infini par la grande vitesse.

Jean-Marc Offner fut très vite convaincu que les effets structurants du transport pouvaient être qualifiés de mythe politique et de mystification scientifique.
C'est ce qu'il développait dés 1993 dans un article[118] fameux où il mettait en cause la réalité d'une causalité linéaire entre le développement d'une offre nouvelle de transport et des transformations spatiales, sociales ou économiques.
Appelant à dépasser la doxa habituelle et à réfléchir sur un espace global économique et sociétal, en référence à une bibliographie abondante, il nous interpelle (p6) :

> « Il y a donc là interaction entre des dynamiques structurelles, dans lesquelles les projets de transport s'inscrivent immanquablement, et des stratégies d'acteurs se positionnant a priori (s'ils sont partenaires ou interlocuteurs de la décision) ou a posteriori par rapport à ces projets, en leur donnant un sens qui n'apparaît ni immuable ni exclusif. On retrouve en partie ces idées dans la réflexion selon laquelle le transport représente une "condition nécessaire mais non suffisante" (de la croissance économique, de l'aménagement du territoire, etc.). Il est désormais régulièrement fait mention de l'absence d'effets "automatiques" et de la nécessité d'élaborer des mesures d'accompagnement ».

On y trouve aussi cette incise en rapport avec la commande « technico-politique » en matière d'infrastructures de transport (p8) :

> « Les élus locaux comme les techniciens qui "aident à la décision" adhèrent généralement avec enthousiasme au paradigme de la causalité linéaire, que les méthodes de l'évaluation technico-économique de projets sous-tendent ».

Ceci nous conforte dans une analyse critique du dossier RFF présenté à l'EUP du GPSO, notamment en sa partie économique.
Revenant quelques temps sur les travaux de Madeleine Brocard et al cités plus haut il nous faut évoquer aussi l'influence des infrastructures LGV sur le réseau ferré classique.
Les auteurs soulignent les éléments qui à leur avis tendent à minimiser la publicité sur cette relation (p80) :

> « Si le sujet a été aussi peu l'objet de recherches cela tient à deux facteurs qui ont contribué à l'occulter :
> - d'une part il aurait mis l'accent sur des problèmes que ni les états ni les compagnies ferroviaires ne souhaitaient mettre en évidence ou voir portés sur la place publique
> - d'autre part le début de la déréglementation et la privatisation des réseaux ferroviaires a accéléré l'attention des acteurs et des chercheurs du secteur ».

On trouve aussi dans leurs remarques ce que nous dénonçons aussi comme un problème sous jacent à la construction continue des LGV, à savoir celui « … du déclassement relatif du réseau classique et de l'apparition d'un réseau ferroviaire à deux vitesses avec ses conséquences négatives en matière d'accessibilité ferroviaire pour certaines régions ou certains types de relations transversales, radiales et antennes à faible trafic ».
Autre aspect de la question évoquée ici : la relation entre grande vitesse et stratégie/politique commerciales des exploitants ferroviaires avec :

> - « tendance à l'exploitation ferroviaire selon les modèles de l'aérien
> - Tendance à la priorité stratégique pour le trafic voyageur par rapport au fret (contrairement à l'évolution observée en Allemagne)
> - Tendance à négliger l'entretien des voies du réseau classique […] et tentation récurrente de supprimer les dessertes voyageurs et de contracter le réseau dans les zones les plus rurales du pays

> • Apparition d'un endettement financièrement catastrophique consécutif aux emprunts réalisés pour la construction des lignes nouvelles ».

Toutes ces remarques mettent en résonance des faits palpables que tout un chacun a pu constater ces derniers temps (billets de trains sous yield management, diminution continue du trafic fret français, accidents ferroviaires à répétition sur le réseau mal entretenu, suppression de dessertes, endettement du système ferroviaire [SNCF+RFF] au-delà de 40 milliards d'euros…).

Poursuivant leur analyse, M. Brocard et ses collègues entrevoient d'autres effets qui mériteraient d'être explorés par les chercheurs (p137&138).

C'est ce qu'ils évoquent quand ils écrivent :

> « Une infrastructure de transport n'est pas directement en elle-même un facteur de progrès ».

Le désenclavement n'implique pas forcément ouverture et développement.

Ils notent que, à l'extrême :

> « …les flux empruntent les infrastructures en simple transit à travers des territoires qu'ils ne concernent pas et sur lesquels ils n'ont aucune retombée économique. On a pu parler « d'effet tunnel ».

Par ailleurs le désenclavement des uns peut provoquer l'enclavement des autres.

Une LGV imposant, pour être à grande vitesse, un nombre d'arrêts réduits à des distances élevées les uns des autres, peut entraîner une désaffection pour les gares intermédiaires ce qui fait dire aux chercheurs :

« La traversée d'un territoire par une ligne à grande vitesse sans que soient prévus des arrêts favorise aussi le désintérêt des acteurs et le délaissement des lieux ».

Nous reviendrons au § 4.3 sur cet aspect majeur qui nous conduit à parler de spirale de la métropolisation.

Si RFF fait état dans plusieurs de ses communications de son attachement à la loi n°2009-967 du 3 août 2009, il ne semble pas avoir intégré le fondement de l'article 1 qui s'écrit ainsi[119] :

> « 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** ».

L'article 11 de cette même loi formule plusieurs dispositions devant concourir dans le domaine des transports à des choix judicieux mariant économie et environnement.

Les objectifs fixés dans ce texte sont loin d'être appliqués et atteints à fin 2014 :

> « Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. A cet effet, l'Etat accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné ferroviaire, fluvial et maritime, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer.
> Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012. Cette augmentation sera calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006.
> Des dotations du budget de l'Etat encourageront le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, au moyen de

> conventions passées entre l'Etat et les opérateurs qui s'engagent sur des objectifs de développement et d'organisation ».

Le législateur de 2009 tout en rappelant la priorité donnée au réseau ferré existant « **La politique durable des transports donne la priorité en matière ferroviaire au réseau existant. Cette priorité s'appuie d'abord sur sa régénération, puis sur sa modernisation** » laisse toutefois ouverte la porte aux LGV au prétexte technocratique qu'elles seraient un levier pour l'extension du fret ferroviaire. Nous avons vu que la réalité de 2014 contredit cette incantation.

Depuis des années la construction massive de LGV n'a en rien favorisé la progression du fret ferroviaire, étouffé par le fret routier bien moins contraint économiquement.

De même les bonnes intentions budgétaires pour la modernisation du réseau ferré (voyageur et fret), amputé par le financement de quatre LGV engagées simultanément et le fiasco de l'écotaxe, semblent aujourd'hui totalement occultées par les différentes lois de programmation financière de l'Etat français.

RFF a beau jeu alors de s'appuyer sur le seul article 12 de la loi qui, sans s'interroger sur le bien fondé du choix LGV/TGV, et sa capacité réelle quant au financement de ces infrastructures, évoque la construction de 2000 km de LGV pour environ 16 milliards d'euros. Ne parlons même pas des élucubrations de nos députés d'alors qui imaginaient poursuivre le réseau LGV par 2500 km supplémentaires au-delà des 2000km cités ci-dessus !

Cette estimation contient d'ailleurs en creux le manque de sérieux du législateur puisqu'il entend s'engager dans un programme pharaonique de LGV, sans prévisions de ressources, au coût moyen de 8M€/km alors que les estimations réalistes font état d'un coût au km variant de 15 à 35 M€/km.

Les conclusions de la Commission Mobilité 21 viendront doucher ces données abusives en juin 2013.

De même les espérances de nos grands élus pour des effets socioéconomiques majeurs en lien avec la venue du TGV dans nos territoires peuvent être réduites quand on examine ce qu'en dit un spécialiste du ferroviaire comme François Plassard[120] (p38-42) :

> « On ne peut donc que constater la faiblesse des conséquences des grandes infrastructures de transport sur la croissance régionale […] mais on peut affirmer, en second lieu, que peu de conséquences sur les structures économiques et urbaines ont pu être repérées, en particulier en ce qui concerne de nouvelles localisations industrielles ».

Doit-on voir aussi dans les commentaires du CESER Aquitaine de septembre 2013, à propos d'une enquête de la CCI du Lot-et-Garonne, les signes évidents d'une désillusion, voire d'une méfiance, dans l'impact économique de la LGV quand on peut lire la LGV: «

> - N'est pas perçue comme un outil pour conquérir de nouveaux marchés
> - Modifiera peu les pratiques en matière de recrutement, mais 30% y voient une contribution positive
> - 95% des chefs d'entreprises n'ont pas encore intégré la LGV dans leur stratégie de développement
> - La majorité des chefs d'entreprise ne croit pas à une augmentation du fret ferroviaire… » ?

Que trouve-t-on de plus dans le dossier EUP de RFF aujourd'hui ?

Il est fait état des services SRGV mais selon le CGI (PB p116) il ne s'agit que de TGV classiques ayant des arrêts dans quelques haltes particulières (ex Captieux). Cela signifie que les coûts d'exploitation pour ce type de rames, sur de telles dessertes, resteront très élevés. Des rames spécifiques au SRGV (~250km/h) n'existent pas encore et devraient être achetées, très cher, car en petite quantité, par les Régions.

L'alternative au GPSO, avec des voies rénovées, et l'achat en grande quantité de rames adaptées (~200-250km/h) viendrait résoudre cet écueil.

A - 4.2 TGV/LGV, le mauvais choix

Nous avons à plusieurs reprises dénoncé le mauvais choix du couple TGV/LGV dans la stratégie d'investissement en infrastructures ferroviaires.
Les informations récentes sur la LGV Rhin-Rhône semblent bien confirmer cette crainte.
En juillet 2014 un article du quotidien[FFFFFF] *Les Echos* évoquait l'éventualité de l'abandon de l'exploitation du TGV Rhin-Rhône par SNCF.
Quelques semaines plus tard Serge Grass[GGGGGG] reprenait cette information et détaillait les causes d'un abandon d'exploitation du TGV circulant sur une infrastructure LGV datant de trois ans.
On y apprend ce qui sous-tend régulièrement les fausses promesses des politiques et dirigeants du système ferroviaire : décisions politiques sans fondement de rentabilité socioéconomique, évaluations des trafics et rentabilités fallacieuses… :

> « La situation est très éloignée des promesses de 12 millions de passagers, d'un taux de rentabilité interne de 2,89 % et un taux de rentabilité socio-économique de 12 voire 14,5 %. En réalité, on constate un trafic de moins d'un million de passagers, soit douze fois moins que ce qui était annoncé, ainsi qu'un déficit pour la SNCF de plus de 60 millions d'euros dont 20 millions hors péages [le péage est le montant payé par la SNCF à Réseau Ferré de France qui est le propriétaire du réseau pour pouvoir utiliser ce réseau] qui n'est que la partie émergée de l'iceberg : Les 40 millions de péages ne permettent pas d'amortir, loin s'en faut, le capital de 2,312 milliards d'euros investis ».

Il critique aussi vertement les grands élus qui ont accompagné et promu de telles infrastructures par un abus de lobbying auprès des autres élus associés aux décisions de financement des collectivités territoriales.
On retrouve ici les mécanismes démontés par Alain Devalpo (cf. § 3.1) dans la documentation du maître d'ouvrage (RFF) tout au long des consultations publiques (débat public, EUP…), avec comme leurre magistral l'emploi:

> « Les documents produits pour les consultations publiques relèvent plus de la propagande que de l'information : les éléments technico-économiques sont mensongers, les trafics réels sont multipliés par plus de 10 ! Dans le même ordre d'idée, la création de 42.000 emplois n'est en réalité que de l'ordre de 8.000 ! ».

Versons ici à la discussion une étude importante[121] **commanditée par Alstom et SNCF** au cabinet de consultants **CIVITY.**
Ce travail d'analyse et de prospective, portant sur le développement futur du réseau ferré européen à grande vitesse, apporte une vision différentiée sur le modèle de la très grande vitesse français fondé sur le couple TGV/LGV.
Le cabinet d'étude examine pour ces trois options les conditions technico-économiques associées qui conditionnent le choix pertinent de l'une ou l'autre :

[FFFFFF] Les trois scénarios de la SNCF pour sauver le TGV. Les Echos.fr, 23/07/2014. Voir http://www.lesechos.fr/23/07/2014/lesechos.fr/0203661880737_les-trois-scenarios-de-la-sncf-pour-sauver-le-tgv.htm . Consulté le 24 septembre 2014.
[GGGGGG] GRASS Serge, TGV Rhin-Rhône : un scandale financier et démocratique. 20 septembre 2014. Voir http://www.bvoltaire.fr/sergegrass/tgv-rhin-rhone-scandale-financier-democratique,104275 . Consulté le 24 septembre 2014.

longueur du sillon desservi, estimation du niveau de demande en équivalent passagers, la vitesse commerciale estimée (effective travel speed) sur ce sillon et le rapport (speed yield) entre cette vitesse commerciale et la vitesse théorique technique (desing speed) sur la ligne, calcul du ratio bénéfice/coût des différentes options…

Il est intéressant de noter que Civity, faisant état du rapport de la Commission Mobilité 21 en France, retient qu'elle a conclu que les futurs investissements dans le ferroviaire devraient être alloués à la maintenance et la rénovation du réseau existant dans l'extension du réseau actuel. Elle aurait aussi déterminé que le problème en France ne se place pas dans les lacunes du service ferroviaire mais plutôt, entre autres, dans ses pertes financières, le médiocre système de fret et le manque d'objectif dans les problèmes de nœuds[HHHHHH] auxquels est confronté le réseau principal.

Civity poursuit son analyse en Europe en précisant que les fonds provenant des subventions européennes (cohesion fund, structural and investment fund, European investment bank, CEF/TEN-T funding) seraient relativement faibles par rapport au coût total de construction du système ferroviaire envisagé dans l'avenir.

De plus des états européens observent aujourd'hui les critiques des plans pour la grande vitesse ferroviaire face au doute d'un gain dans la très grande vitesse par rapport aux perspectives économiques.

Si la vitesse commerciale estimée[IIIIII] devait être fortement réduite par rapport à la vitesse théorique de conception de la LGV (320 km/h à priori), il faudrait se poser la question de la pertinence d'une LGV sur cette branche en comparaison d'une rénovation poussée de la ligne actuelle[JJJJJJ].

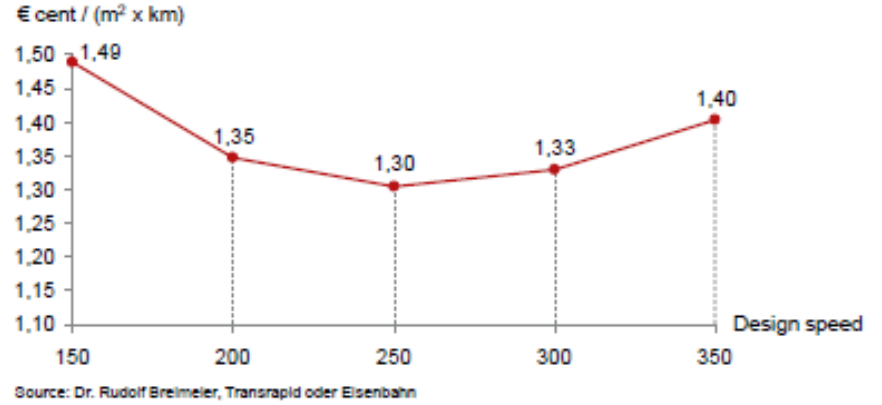


Figure 7: Sample Train Operating Costs of an ICE III

A cela il convient d'ajouter que les coûts opérationnels pour les trains circulant sur les infrastructures varient en fonction de la vitesse autorisée (design speed) comme on peut le voir sur la figure 7 de la page 14 du rapport CIVITY.

Autre paramètre que met en évidence l'étude CIVITY est la rentabilité espérée en fonction du choix ferroviaire :

[HHHHHH] Il s'agit des congestions de trafics, en cours de réduction, comme on peut en rencontrer encore récemment au nord de Bordeaux.

[IIIIII] Elle devrait être calculée en prenant en compte le service et la desserte attendue, et revendiquée par de nombreux élus locaux qui supportent le GPSO, des gares intermédiaires (Langon, Agen, Montauban notamment).

[JJJJJJ] L'étude indépendante du cabinet Claraco prendrait alors toute son importance dans le choix entre LGV et rénovation de la voie existante.

1. VHS construction de lignes à très grande vitesse (LGV) pour des rames à très grande vitesse comme les TGV (>250 km/h).
2. MHS construction de lignes accessibles aux trafics fret et passagers mais pour des rames à grande vitesse (220-250 km/h)
3. CUP lignes classiques réaménagées.

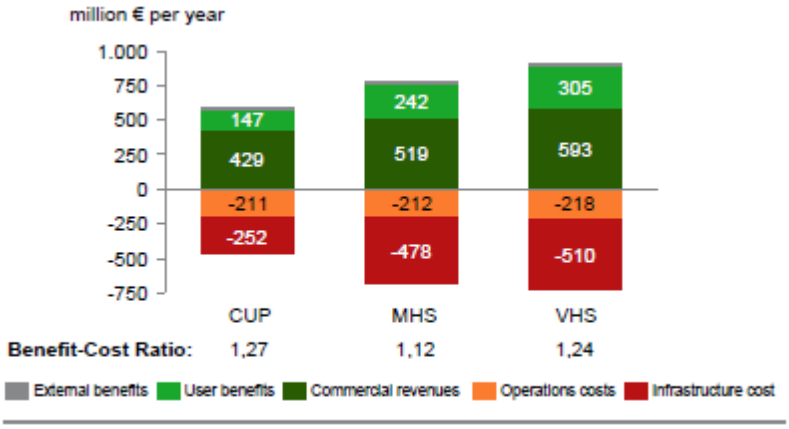


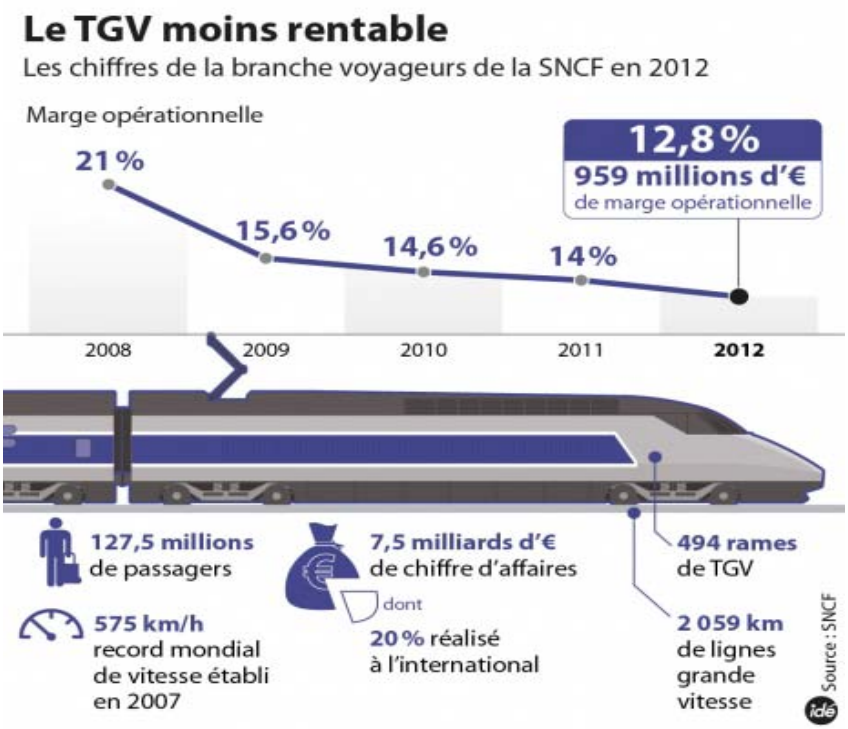
Figure 8: Demonstrator Case: Full System Benefit-Cost Perspective

Là aussi la rénovation/modernisation des lignes existantes s'avère avoir le meilleur ratio coût/bénéfices.

Les éclairages apportés par l'étude CIVITY dans l'étude et la conception des infrastructures ferroviaires européennes, et françaises, devraient inciter RFF à s'interroger sur la poursuite du seul système LGV/TGV notamment pour des sillons courts (<300 km) comme Bordeaux-Toulouse ou Bordeaux-Dax.

L'étude indépendante Claraco (cf. §3.3.3) reprend ici toute sa pertinence.

Certains, comme RFF, ont pu démentir que le TGV n'était pas rentable afin de justifier leur infrastructure LGV.



Reste qu'aujourd'hui SNCF doit reconnaître que sa marge opérationnelle voyageur TGV est en berne et qu'elle subit le contre coup de la hausse de TVA (7➔ 10%) mais aussi un renchérissement important des péages dus à RFF et, depuis peu la concurrence du covoiturage comme le montre l'essor de société comme **Blablacar**.

La SNCF ne peut plus afficher un optimisme béat dans un réseau TGV de moins en moins

rentable qui n'est plus « la poule aux œufs d'or » comme l'évoque Pauline Damour de la revue Challenges[KKKKKK] fin 2013 :

> « Sophie Boissard, directrice générale adjointe en charge de la stratégie, rappelle qu'en 2020 "50% du trafic aérien au sein de l'Union européenne sera réalisé par des compagnies low cost". Or il n'en faut pas beaucoup pour faire plonger l'activité dans le rouge. Aujourd'hui, "un tiers seulement des TGV gagnent de l'argent", indiquait-elle récemment ».

Ceci est à mettre en regard du fait que le TGV, comme le soulignait Vincent Doumayrou[122], était « un aspirateur de trafic » :

> « A cet égard, sous couvert d'investissement massif dans le mode ferroviaire, le TGV est une étape de plus, non pas vers la résurrection du mode ferroviaire, mais vers l'abandon d'une fraction croissante du réseau ferré classique et le recentrage sur un réseau squelettique ».

Même avec cette caractéristique il semble bien que le modèle TGV s'essouffle.

Face à ce constat certains ouvrent le débat pour une orientation stratégique du ferroviaire vers une alternative à la très grande vitesse qui s'attacherait aux infrastructures et matériels compatibles avec la grande vitesse.

C'est ce que nous apprend *La Vie du Rail*[LLLLLL] laissant la parole à Jean-Marie Tisseuil qui écrit à propos de l'extension Est de la LGV Rhin-Rhône :

> « Plutôt que de s'accrocher bec et ongles à un projet devenu irréaliste, les élus ne devraient-ils plutôt financer des projets plus utiles pour la population locale ? ».

La poursuite irresponsable d'un tel projet de LGV conduit pour lui à la dégradation du service ferroviaire classique :

> « Il est vrai que la desserte TER entre Mulhouse et Belfort a été fortement dégradée depuis l'ouverture de la LGV Rhin-Rhône en décembre 2011, avec la suppression de nombreux arrêts de trains et même l'élimination pure et simple de plusieurs points d'arrêts ».

Il évoque aussi les améliorations indispensables du réseau classique s'opposant aux seules LGV :

> « Plutôt que de construire 35km de LGV ne vaut-il pas mieux travailler sur la suppression de ce goulet d'étranglement entre Mâcon et Lyon, par exemple en équipant cette section de l'ERTMS niveau 2 –permettant de passer de 12 à 16 trains par heure… ».

Encore faudrait-il que nos matériels TGV, et les équipements de voie LGV, soient équipés dés à présent avec l'ERTMS niveau 2 comme le fait Alstom pour les ICE allemands !

Enfin il évoque l'exemple allemand pour un trafic mixte qui pourrait être appliqué avec avantage en France :

> « De l'autre côté du Rhin, les Allemands réussissent à faire coexister sur la section encore à double voie de la ligne Karlsruhe-Bâle des trains ICE ou classiques à 200-220km/h, des trains régionaux et un trafic fret intense ».

Tout ce que refusent d'envisager et d'étudier RFF et nos grands élus (Rousset, Malvy…).

[KKKKKK] DAMOUR Pauline. Pourquoi le TGV n'est plus la poule aux œufs d'or de la SNCF. Challenge.fr, 21/12/2013. Cf. http://www.challenges.fr/entreprise/20131219.CHA8558/le-tgv-en-perte-de-vitesse.html . Consulté le 4 octobre 2014.

[LLLLLL] La Vie du Rail, 10 septembre 2014, p29

A - 4.3 La spirale de la métropolisation

Nous avons précédemment évoqué le travail de recherche de M. Brocard et al (§4.1). Leur jugement quant à l'interaction LGV et désaffection des territoires traversés nous conduit à les citer à nouveau (p139) :

> « Autrement dit, pour circuler, il faut de plus en plus fracturer l'espace. Les infrastructures ont ceci de paradoxal que, conçues pour permettre la connexion entre les lieux qu'elles joignent, elles éloignent d'autres lieux les uns des autres ».

Il faudrait que concepteurs et politiques engagés dans la course frénétique à la grande vitesse méditent ce que disait le rapport Brundtland de 1987 à propos du développement durable : « Un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ».

On a dit de ci de là que la métropolisation et les transports à grande vitesse seraient des marqueurs de progrès.

Nous ne partageons pas ce que l'on voudrait nous vendre comme un axiome.

Qui peut dire que nous sommes en présence du « Progrès » quand, comme l'étudie Marie Boëton[123], on examine la vie quotidienne des « couples TGV ».

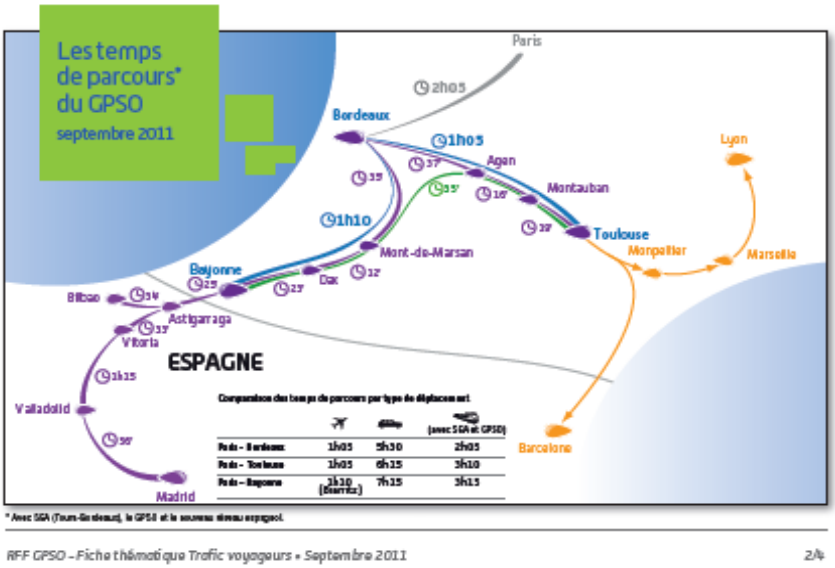
Dés 1999 on ne recensait pas moins de 188000 salariés travaillant à plus de 200 km de chez eux ce qui révèle que les couples désirant vivre ensemble, mais assujettis à une aire de travail différente (conjoints bi-actifs), sont désormais sommés de choisir. La mobilité forcée qui en découle, pour l'homme ou la femme, alimente de plus en plus les moyens de transport dont le réseau ferroviaire, et plus précisément depuis une trentaine d'années, le réseau TGV.

Or Marie Boëton voit dans ce phénomène une contrainte forte sur la vie de couple et familiale :

> « Assigner les salariés à la mobilité revient à les considérer comme libres de toute attache, à les sommer de mettre entre parenthèses les désidérata de leurs conjoints, au profit de leur propre carrière ».

Faut-il voir alors dans l'utilisation quotidienne du TGV par ces couples un outil d'amélioration pour eux ou un pis aller incontournable, dispendieux et d'essence tautologique : un TGV permet d'aller (vite) du domicile au travail, donc l'aire d'emploi s'accroît, donc on doit faire de plus en plus de km entre lieu de vie et de travail… ?

RFF s'ingénie d'ailleurs à promouvoir cette mobilité « moderniste », et vecteur d'appétence pour les LGV/TGV, quand on contemple l'illustration utopiste des meilleurs temps de parcours[MMMMMM] espérés avec le GPSO (cf. planche ci-contre).



MMMMMM Nous verrons dans d'autres paragraphes que ces « meilleurs temps de parcours LGV/TGV » s'assortissent de multiples conditions restrictives (parcours sans arrêt intermédiaire, quelques rames journalières…).

Le rêve de métropoles comme Bordeaux et Toulouse prend corps mais, comme les galaxies, on peut craindre qu'elles ne fassent preuve « d'anthropophagie urbaine » et que les perdants soient les citoyens des régions périphériques.
Ils devront tout à la fois se tenir éloignés des centres urbains face au prix d'un secteur immobilier toujours délirant (3000-3500 €/m² sur Bordeaux, 2000-3000€/m² sur Toulouse), payer de plus en plus cher leur billet TGV, passer de plus en plus de temps pour rejoindre les gares TGV…
LGVEA évoquait déjà en 2010 ces risques de la métropolisation et du GPSO quand nous écrivions au préfet d'Aquitaine[NNNNNN] :

> « Les Aquitains devraient aussi assister à un renforcement de la métropolisation si néfaste au bon équilibre socioéconomique d'une vaste région où il serait judicieux d'aider plutôt à l'aménagement des villes moyennes et à la relocalisation de l'emploi. Or, de l'aveu même de quelques grands thuriféraires des GPSO, ceux-ci devraient concurrencer en priorité le transport par avion vers les grandes métropoles (Bordeaux, Toulouse…), promouvoir leur expansion (voir l'OIN Euratlantique de Bordeaux) au détriment des villes moyennes, traverser à grande vitesse des zones urbanisées ou naturelles sans y apporter de gain économique pour leurs habitants censés simplement « regarder passer le train ».

On peut trouver, dans une étude[124] menée par quatre étudiants de l'Université Paris 1 dans le cadre de l'Observatoire socio-économique LISEA pour la LGV Tours-Bordeaux, quelques pistes permettant de mieux appréhender les interactions entre LGV et métropolisation.
Marie Bocquet et al, s'appuyant sur les travaux de François Plassard, Jean-Marc Offner, Marie Delaplace, Pascal Bérion…, entament leur étude en reconnaissant aux LGV leur qualificatif de « mythe des effets structurants ». On doit saluer néanmoins la volonté de LISEA, associée à l'université Paris 1, d'inscrire une réelle analyse au long terme (10 ans et plus) des intrications complexes socioéconomiques entre LGV, développement, croissance, métropolisation…
Il est dommage que le manque de recul d'une telle étude en 2014 ne puisse conforter plus avant notre argumentaire mais nous puisons néanmoins quelques enseignements dans les travaux de Marie Bocquet et al, notamment dans les perceptions de l'arrivée de la LGV dans une agglomération moyenne comme Angoulême. Corrélativement on inventorie les potentialités du territoire, ses attentes, mais aussi ses craintes.
Sur les deux premiers thèmes les chercheurs enregistrent auprès des acteurs locaux un certain espoir quant à l'amélioration des conditions de transport pour les villes principales de la région que sont Angoulême et Poitiers, avec pour cette dernière un + quant à son leadership dans le cadre des regroupements universitaires.
La vision se brouille un peu quand on évoque une synergie LGV/TGV pour le réseau ferré classique (TER) et son réseau de gares :

> « Bien que les acteurs locaux soient assez optimistes au sujet de la desserte ferroviaire de la gare d'Angoulême, celle-ci suscite tout de même des craintes. En effet, malgré la signature d'une convention de desserte maintenant le niveau actuel, la perte d'arrêts ou d'allers-retours est une possibilité assez inquiétante. La crainte de « regarder passer les trains », comme l'ont évoqué les acteurs du Conseil général de Charente, est donc sous-jacente à l'enthousiasme provoqué par l'arrivée de la LGV ».

De même l'attractivité du territoire angoumoisin et la fixation sur son sol des potentialités démographiques et économiques, ne se conçoivent qu'avec une

[NNNNNN] Mémorandum adressé au préfet d'Aquitaine le 10 octobre 2010.

politique tarifaire et de cadencement TGV que l'on attend de SNCF sans en avoir la certitude.
Reste alors l'interrogation majeure pour Angoulême et son territoire quant à la rupture d'équilibre que pourrait amener une métropole comme Bordeaux qui sera à 35 min dés 2017 ?
Cette polarisation constitue un enjeu majeur qui peut obérer un éventuel bénéfice de proximité avec la métropole bordelaise :

> « Au delà de ces espoirs de rapprochement, l'arrivée de la LGV fait également craindre, pour les acteurs angoumoisins, une aspiration par l'une des deux capitales que sont Bordeaux et Poitiers. La perspective qu'Angoulême devienne une « cité-dortoir » de Bordeaux semble inquiéter de nombreuses personnes ».

, ce que confirment des acteurs institutionnels du territoire angoumoisin :

> « Cette nouvelle proximité est à la fois un vecteur potentiel de développement et une menace vers un assèchement du territoire, ou une transformation d'Angoulême en une cité-dortoir » (Conseil de développement du Grand Angoulême, 2011) ».

Peut-on voir dans ces réserves les prémisses d'une métropolisation amplifiée qui s'appliquerait immanquablement aux doublets urbains Bordeaux/Toulouse et Langon, Agen, Montauban... dans le cas du GPSO ?
On se rappelle que ce risque potentiel existe dans les propos cités plus haut par Madeleine Brocard.
On peut prendre aussi conseil auprès de Jean Ollivro, qui marchant dans les traces de Plassard et Offner, exprime le risque de « l'effet tunnel » évoqué plus haut dans son ouvrage[125] intitulé *L'homme à toutes vitesses* (p69-70):

> « Cet « effet tunnel » est décisif pour transformer un territoire. Il entérine cette discontinuité territoriale et le processus d'effacement des espaces interstitiels. Par exemple, pour être à grande vitesse, les TGV doivent être à grande distance. Les nécessaires phases d'accélération et de décélération restreignent l'aptitude aux haltes. Pour un TGV, chaque arrêt coûte 10 minutes pour une simple halte, et jusqu'à une demi-heure s'il faut passer par une gare de centre-ville. Le choix mène alors à privilégier les dessertes terminales, au détriment de l'irrigation des territoires interstitiels. Ainsi, plus un transport est rapide, plus il consomme d'espace en un temps donné. Toutefois il est impossible d'aller vite et de s'arrêter. Peu à peu le mouvement grignote la structure. Au final, seuls comptent désormais les points d'entrée et de sortie des réseaux ».

Allons vers un organisme institutionnel qui, par son lien avec le Conseil régional d'Aquitaine, ne peut être qualifié de boutefeu au regard des idées obsessionnelles du président Alain Rousset pour le GPSO : le Conseil Economique Social et Environnemental Régional d'Aquitaine (CESER).
Dans son rapport[126] paru en septembre 2013 on peut lire, concernant les risques afférents au GPSO dans le domaine économique:

> « La LGV ne jouant qu'un rôle diffus et second dans la localisation d'entreprises, la réalisation de zones d'activité autour de nouvelles gares peut ne pas répondre à l'attente. La menace de l'étalement urbain est réelle : la LGV accompagne et renforce les métropolisations et peut accentuer les disparités liées aux dynamiques locales ».

On pourrait multiplier les références, études, articles, publications... qui confirmeraient en grande partie une corrélation entre l'implantation des LGV et l'accroissement de la métropolisation des villes terminales desservies.

Nous ne ferons état que d'une citation tirée d'une communication[127] très pertinente donnée à l'occasion du colloque de l'ASRDLF de juillet 2012 par Olivier Klein et al :

> « A l'échelle nationale, la logique réticulaire fondée sur la grande vitesse vise à maximiser la productivité du réseau au profit de l'accessibilité des plus grands systèmes métropolitains. L'efficacité repose sur la suppression des rugosités intermédiaires. La réalisation de nouvelles lignes au tracé indépendant du réseau classique et réservées aux seuls TGV favorise la mise en service de liaisons rapides, directes et cadencées entre grandes métropoles, principaux générateurs de trafic. Ces liaisons se font alors au détriment des espaces intermédiaires qui, lorsqu'ils sont desservis, le sont *via* de nouvelles gares aménagées spécifiquement sur LGV ».

A - 4.4 La captation des budgets publics

Après les milliards d'euros engagés déjà dans la construction des LGV (Tours-Bordeaux, Rhin-Rhône, Bretagne, Est européenne 2ème phase…) le projet de LGV du GPSO devrait engloutir 4,3 G€ (CE2009) pour Bordeaux-Toulouse. La Commission Mobilité 21 à mi 2013 a révisé ces coûts et estime à 12,7/13,5 G€ (CE2012) l'ensemble Bordeaux-Toulouse & Bordeaux-Hendaye.

Considérant l'évolution des prévisions de coûts observés sur les autres LGV (ex Tours-Bordeaux qui avec un contrat à 7,8 G€ pourrait aux dires de Guillaume Pépy approcher finalement 10 G€), on peut sans risque estimer que le GPSO (hors aménagements de Montparnasse et l'achat de rames TGV supplémentaires) avoisinerait **15 milliards d'euros**.

Or tout un chacun peut comprendre que depuis des décennies, et plus particulièrement depuis la crise financière et économique de 2007-2008, les finances publiques sont sous perfusion d'une dette gigantesque qui approche les **2000 milliards d'euros** en fin 2014. On n'oubliera pas que la seule dette du système ferroviaire (RFF+SNCF) dépasse à ce jour les **40 milliards d'euros**.

Enfin, sous la pression combinée de l'opinion publique française, de la représentation nationale, des marchés financiers, de la Commission Européenne… les budgets de la Nation sont à présent sous le pressoir de la rigueur.

Enfin la rigueur budgétaire ne sera pas appliquée aux seuls ministères, dont celui des transports, mais aussi aux collectivités territoriales en charge du transport régional (TER) mais aussi appelées de plus en plus par le gouvernement à abonder le financement des LGV sur leurs régions.

Dans ces conditions les décideurs étatiques et régionaux risquent d'être en difficulté pour dégager un financement pour des LGV qui, par ailleurs, n'auront pas une rentabilité financière et socio-économique acceptable.

Ils devraient d'ailleurs, s'agissant des collectivités territoriales, être pris dans un choix cornélien pour répondre, dans ce contexte de réduction budgétaire, tout à la fois aux besoins de leurs compétences spécifiques (transport régional, soutien à l'économie, assistance sociale, enseignement…) et à l'appel à financement des LGV.

Face à ce dilemme que leur faudra-t-il choisir et pour quel coût ?

Avec environ 15 milliards d'euros on pourrait financer selon des estimations diverses :

Thème	Valeurs d'exemples	**Equivalence par rapport aux 15 G€ du GPSO**
Lycées	Emile Combes (Argelès-sur-Mer)=68M€	**= 220 lycées**

Thème	Valeurs d'exemples	**Equivalence par rapport aux 15 G€ du GPSO**
	Eric Tabarly (Pays de Loire) = 34 M€	**= 440 lycées**
	Vaclav Havel (Bègles) = 60 M€	**= 250 lycées**
	Villefranche-de-Lauragais= 24 M€	**= 625 lycées**
Hôpitaux	Nouvel hôpital de Perpignan = 200 M€	**= 75 hôpitaux**
	Nouvel hôpital de Chambéry = 230 M€	**= 65 hôpitaux**
	Nouveau CHR d'Orléans (Marché de travaux) = 332 M€	**= 45 hôpitaux**
Collèges	Nouveau collège Cheverus (Bordeaux) = 14,5 M€	**> 1000 collèges**
	Nouveau collège de Lacanau = 10,8 M€	**~1400 collèges**
	Collège Montaigne (Lormont) = 14,7 M€	**> 1000 collèges**
Solidarité	Budget global CG33 pour 2014 = 768 M€ (dont 361 pour le RSA+PCH+APA)	**= 20 ans de financement pour la solidarité globale en Gironde**
Voirie	Entretien de la voirie départementale Gironde = 17 M€ (BP2012)	**~880 années pour l'entretien des voies routières du département.**
	Construction d'un route nationale (2x2 voies) = 5 M€/km	**= 3000 km de route nationale**
Crèches	2G€ / 100 000 places de crèche	**= 750 000 places de crèche**

Ces quelques exemples montrent bien que la pertinence socioéconomique des LGV doit être réexaminée à l'aune des besoins prioritaires de la nation et des citoyens.
La CC (Rapport CC octobre 2014) indique que les importants moyens financiers alloués aux LGV grèvent les autres nécessaires investissements notamment dans le réseau ferroviaire existant (p89) :

> « Elle devrait aussi [l'analyse socioéconomique] prendre en compte les impacts négatifs induits par effet d'éviction de ressources financières rares, impacts clairement identifiés dans la pratique et qui affectent le réseau existant ».

A - 4.5 Les nuisances redoutées

A - 4.5.1 Le bruit et les vibrations

De tous les exemples de constructions connus dans le BTP le bruit associé à ces travaux constitue une nuisance majeure. Dans le cas présent cette nuisance va bien au-delà de la période de construction puisqu'elle se perpétue indéfiniment avec l'exploitation de la LGV.

Si la mesure du bruit, et l'évaluation de la gêne due à son exposition, reste un domaine technique pointu accessible à quelques spécialistes[oooooo], tout un chacun peut témoigner de sa nuisance au quotidien (bruits aériens, routiers, ferroviaires…).
On peut dépasser dans certains cas le seul domaine de la gêne pour entrer dans le domaine de l'atteinte à la santé des individus soumis aux bruits continus et/ou intenses.
LGVEA avait déjà alerté[128] sur les nuisances sonores pouvant apparaître en cas d'aménagement ferroviaire important comme celui du GPSO.
Rappelons que les responsabilités en matière de prévention et mesures de réduction du bruit appartiennent, selon le cas, aux différents acteurs principaux :

- Gestionnaire d'infrastructure pour les voies ferrées pour les LGV et réseau classique➔ RFF
- Entreprises ferroviaires pour l'utilisation du matériel roulant➔ SNCF majoritairement en France
- Constructeurs de matériel ferroviaire, motrices, wagons… ➔ Alstom …
- Autorités publiques (AOT) pour leur domaine (TGV, Intercités, TER)➔ Etat ou Régions.

La SNCF a été très tôt à l'initiative d'outils prévisionnels dans l'évaluation des bruits générés par le transport ferroviaire, notamment au travers de l'adaptation du logiciel MITHRA-FER qui a été utilisé pour les études d'impact de la TGV-Méditerranée[129].
C'est par de tels logiciels que RFF a mené des campagnes de mesure et de simulation **pour estimer les niveaux de bruit atteints à proximité des infrastructures à l'horizon To+20 ans** (To étant la date de mise en service de l'infrastructure).
C'est par de telles simulations que RFF entend donner des estimations de bruit ferroviaire pour les TGV qui devraient rouler sur les LGV du GPSO.
La norme reconnue pour le mesurage du bruit effectif dû au trafic ferroviaire est la norme NF S 31-088 (octobre 1996), ou EN ISO3095, à partir des données d'émission sonore des principaux matériels roulants de la SNCF[130].

2 - Définition du L_{Aeq}

Pendant une période T, les niveaux du bruit fluctuent de façon aléatoire avec le temps. Dans ce cas, le niveau de bruit représentatif est donné par un niveau continu équivalent, L_{Aeq} mesuré en dB(A). Il correspond à un niveau énergétique qu'aurait un bruit continu stable pendant la même durée T et contenant la même énergie. Le niveau équivalent a pour expression :

$$LAeq = 10 \times \log\left(\frac{1}{T}\right) x \int_0^T \left(10^{L/10}\right) dt$$

où T est la durée d'intégration du niveau sonore,
L est le niveau sonore fonction du temps.

On retiendra que dans ce cas l'indicateur fourni par cette mesure est le **Laeq-tp** mesuré à une distance de 25 m de l'axe de la voie et à une hauteur de 3,5 m au dessus de la hauteur du rail extérieur (valeur pour la vitesse d'exploitation courante du matériel considéré).

[oooooo] Nous faisons souvent référence à la publication de Patricia CHAMPELOVIER et al « Evaluation de la gêne due à l'exposition combinée aux bruits routiers et ferroviaires » ; INRETS, septembre 2003.

1. **Définition du niveau jour-soir-nuit (Day-evening-night level) L_{den}**

Le niveau jour-soir-nuit L_{den} en décibels (dB) est défini par la formule suivante:

$$L_{den} = 10\lg \frac{1}{24}\left(12*10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4*10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8*10^{\frac{L_{night}+10}{10}}\right)$$

où:

— L_{day} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2: 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année,

— $L_{evening}$ est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2: 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année,

— L_{night} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2: 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année,

On prendra alors comme représentation du **Laeq** [niveau de bruit équivalent sur une période de temps T en dB(A)] la définition suivante :

Pour la différentiation du bruit des transports terrestres selon les périodes jour-nuit on peut retenir la formule mathématique ci-contre donnée par la directive 2002-49CE :

Au final, et en résumé, nous adopterons comme référence vis-à-vis des prévisions RFF en matière de mesure de bruit le tableau donné dans l'arrêté du 4 avril 2006 découlant du décret 2006-361 du 24 mars 2006 :

Art. 7. – Les valeurs limites visées à l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont les suivantes :

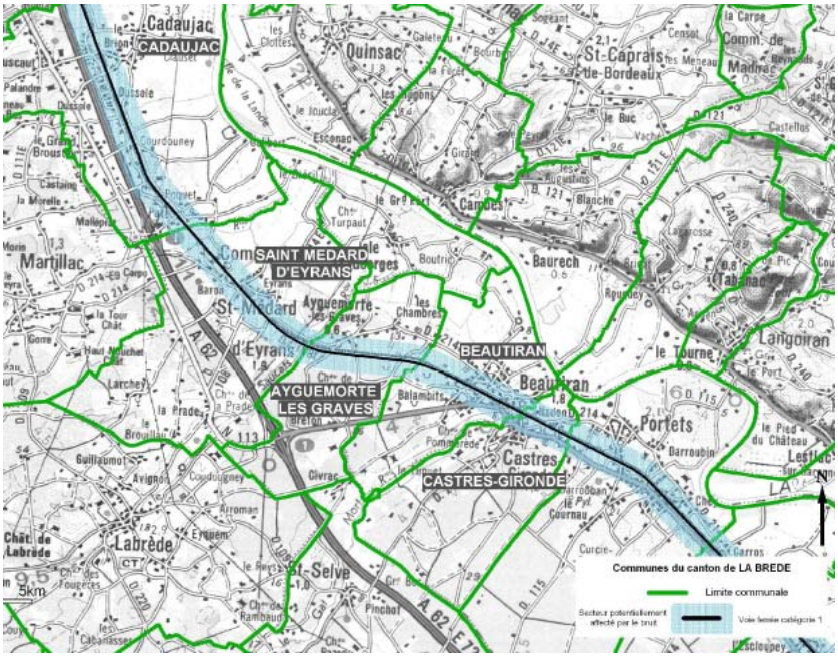
VALEURS LIMITES, EN dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln		62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

On se doit de signaler que les directives européennes en matière de bruit se retrouvent aussi en droit français par le canal du Code de l'Environnement (CE).
A ce titre on s'attachera plus particulièrement aux dispositions des articles L572-6, L572-7 et L572-9 de ce présent Code qui précisent les modalités de constitution et de contenu des PPBE.
On peut souligner plus particulièrement le rôle des PPBE vis-à-vis des zones bruyantes mais aussi calmes :

> « Les plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, **ainsi qu'à protéger les zones calmes**. Les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

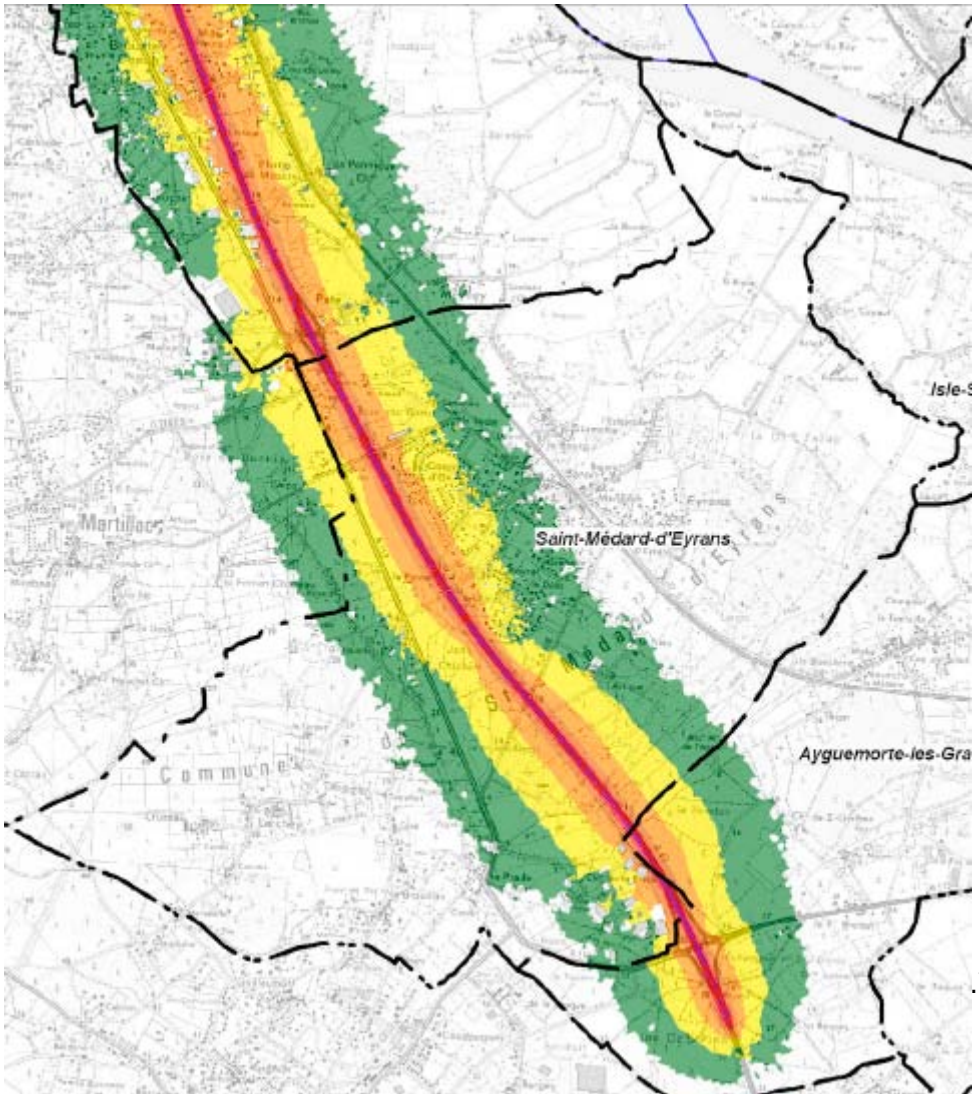
Venons en maintenant aux nuisances sonores qui baignent actuellement les territoires du sud de Bordeaux, et notamment plus particulièrement, ceux regroupés dans le pays de l'Arruan avec les communes de Cadaujac, Saint Médard d'Eyrans, Ayguemorte-les-Graves, Beautiran et Castres-Gironde.



On peut voir dans un extrait de la carte annexée à l'arrêté préfectoral de la Gironde du 2 mars 2009 le secteur potentiellement affecté par le bruit le long du sillon ferroviaire de la ligne Bordeaux-Sète.

Le bruit ferroviaire émanant du trafic actuel devrait évoluer avec l'apport du trafic supplémentaire (TER, TGV…) qu'envisage RFF au travers de son dossier d'étude GPSO. Toutefois il faudra prendre garde à l'application des mesures de réduction de bruit[131], notamment celui provenant du matériel roulant, qui devrait respecter les normes européennes dénommées « Spécifications Techniques d'Interopérabilité – STI ».

Une étude[132] du CETE, préliminaire à l'élaboration du PPBE ferroviaire pour la Gironde a été conduite en juin 2013. Néanmoins cette dernière n'a traité que des lignes ferroviaires classiques n°570000 (Paris-Bordeaux) et n°655000 (Bordeaux-Irun) sur le territoire de la Gironde. Les impacts de la future LGV Tours-Bordeaux ne sont pas étudiés ici. **De même l'étude CETE, de manière singulière, ne prend pas en compte la ligne Bordeaux-Sète (n°640000) qui parcourt au sud de Bordeaux les territoires de l'Arruan**.



Parallèlement il nous faut prendre en compte le bruit du trafic routier (A62, D1113…) et son évolution prévisible à moyen long terme. Pour celui-ci nous ne pouvons pas présenter d'étude spécifique mais, par expérience, et selon les prévisions d'urbanisation sur ces territoires concernés,

.V.E.A)

nous pouvons déduire que cette nuisance ne devrait pas s'estomper bien au contraire.
Le sillon autoroutier de l'A62 sur la commune de Saint Médard d'Eyrans entraîne déjà une zone de bruit importante comme on peut le voir sur l'extrait de la carte ci-contre.

Les habitants à proximité de l'A62 peuvent témoigner que le bruit routier a beaucoup progressé depuis des années et qu'il devient de plus en plus gênant notamment avec l'urbanisation et la déforestation associée.
Plus particulièrement pour Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans le PPBE de l'Etat dans la Gironde[133] indique une zone de bruit critique (ZBC) affectant les propriétés autour de l'A62 comme on peut le découvrir sur la carte ci-dessous.

Concernant les protections réalisées sur les ZBC de Cadaujac jusqu'à ce jour le PPBE présente le tableau suivant :

A62	Cadaujac	Le Bouscaut	47	M	675 m	2,8 à 3,0 m	2008 / 2009
A62	Cadaujac	Les Brousteys	47	M	805 m	3,0 m	2006 / 2007
A62	Cadaujac	Fleurs - Lestage	47	M	500 m	3,0 m	2006 / 2007
				m	375 m	1,5 m	

Aux dires de certains habitants de Cadaujac ces protections peuvent améliorer le confort sonore des lieux d'habitations très proches de l'A62 mais ne garantissent pas une efficacité pour les habitations plus éloignées (réflexion du bruit ?).
Le PPBE donne aussi à titre informatif un tableau précisant les niveaux sonores de référence (?) correspondants aux différentes catégories de d'infrastructures terrestres (route et fer).

Niveau sonore de référence L le jour	Niveau sonore de référence L la nuit	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit [1]
L > 81	L > 76	1	300 mètres
76 < L < 81	71 < L < 76	2	250 mètres
70 < L < 76	65 < L < 71	3	100 mètres
65 < L < 70	60 < L < 65	4	30 mètres
60 < L < 65	55 < L < 60	5	10 mètres

[1] La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance précédente, comptée de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche.

Ce même PPBE indique par ailleurs la présence de 2 points noirs du bruit (PNB) aux abords immédiats de l'A62 concédée prés du bourg de Saint Selve.
Au passage nous relevons avec une certaine surprise que l'arrêté préfectoral de la Gironde du 2 mars 2009 portant classement des voies ferrées du département de la

Gironde[134] demande que les constructeurs de bâtiments dans les zones affectées par le bruit ferroviaire prennent en compte des valeurs bien supérieures à celles prescrites dans l'arrêté du 24 mars 2006.
Il fixe pour les secteurs affectés par le bruit ferroviaire de la ligne Bordeaux-Sète (largeur 300m) 83 dB(A) en période diurne et 78 dB(A) en période nocturne.
Ceci semble toutefois en conformité avec les obligations faites aux constructeurs d'immeubles comme le mentionne l'arrêté ministériel[135] du 30/05/1996 paru au JO du 28/06/1996.
Si nous consultons un rapport du CGEDD de septembre 2010[136] qui analyse les mesures d'insertion environnementale dans l'agglomération bordelaise[PPPPPP] au regard des lignes ferroviaires à grande vitesse SEA et GPSO on peut y lire quelques remarques importantes de la part des élus :

> «En ce qui concerne les protections phoniques envisagées, les élus soulignent un manque d'exhaustivité des études, plusieurs zones semblant avoir été laissées de côté sans explication claire, et craignent des traitements disparates suivant la nature de la voie (LGV ou voies existantes). Ils s'interrogent sur l'efficacité des écrans et sur leur hauteur, sur les phénomènes de retour de bruit et dénoncent les phénomènes de rupture de protection (trous phoniques) ».

Ces mêmes élus se plaignent d'un manque d'information et d'association par RFF qui a été aussi ressenti par beaucoup d'élus locaux dans le cadre des études RFF sur GPSO :

> « En règle générale, les élus déplorent une information jugée insuffisante de la part du maître d'ouvrage. Les réunions d'information sur les projets au nord (LGV, bouchon ferroviaire) sont rares et anciennes. Ce déficit de communication engendre le sentiment d'un manque de transparence du maître d'ouvrage. Dans la partie sud, les élus regrettent d'être insuffisamment associés aux décisions prises par le comité de pilotage des GPSO, et de ne pas avoir accès aux études menées par RFF ».

Enfin ce même rapport du CGEDD préconise des mesures d'accompagnement pour vérifier l'adéquation dans le temps des trafics ferroviaires avec le niveau des protections acoustiques (p53) :

> « Comme rappelé tout au long du rapport, les perspectives de circulation, en particulier des trains de fret, demeurent incertaines et seront nécessairement évolutives : il est proposé de vérifier tous les 5 ans la réalité du trafic avec ses conséquences acoustiques et de programmer les travaux de protection acoustique en tenant compte du rythme effectif de développement du trafic marchandises, en application de l'obligation de résultat imposée au gestionnaire. Ce programme permettrait de définir ce qui est fait au niveau de l'infrastructure (écrans, mesures d'exploitation) de ce qui est fait sur les bâtiments (traitement des façades), de façon cohérente avec les options d'urbanisme ».

Plus prés de nous, pour la CCM, RFF avait rappelé[137] en septembre 2011 que « **dans le cadre du projet, seules les protections acoustiques dues au titre de la réglementation seront mis en œuvre** ».
Plus particulièrement en ce qui concerne la modélisation acoustique évoquée plus haut, à la question de la CCM : « est-ce que les zones à urbaniser sont prises en compte dans la modélisation acoustique ? Il faut anticiper le développement urbain des communes », RFF répond :

[PPPPPP] Il est dommage que ce rapport ne s'attache qu'à l'analyse des communes de la CUB, et donc pour le sud de Bordeaux, s'arrête à Villenave d'Ornon.

> « Ces premières modélisations sont réalisées sur la base du bâti actuel. Des actualisations seront nécessaires dans la suite des études. RFF rappelle qu'il a **une obligation de résultat** en ce qui concerne la protection sonore et que les modélisations seront réalisées en tenant compte du trafic en 2050 ».

Toutefois on peut être très surpris de la réponse de RFF à la question de la CCM concernant la mise en place des protections acoustiques autour de la future halte SNCF de Saint Médard d'Eyrans et de son aire d'urbanisation inscrite au PLU de Saint Médard d'Eyrans :

> « Les protections acoustiques doivent être dimensionnées en fonction des constructions riveraines (avec ou sans étage). **Celles-ci n'étant pas existantes, aucune protection n'est prévue** ».

Tout ceci ne préjuge pas de la volonté et de la réponse adéquate de RFF aux problèmes de protections acoustiques des riverains actuels et futurs.
A titre de témoignage nous donnons ici un exemple[138] des engagements de l'Etat en matière de respect de la règlementation bruit dans le cas du TGV Méditerranée. Cet engagement publié après la DUP devrait être appliqué au minimum pour tout autre projet de LGV.

4 - LES ENGAGEMENTS DE L'ETAT

4.1. Les engagements formalisés

La SNCF a publié après la déclaration d'utilité publique du 31 mai 1994 la récapitulation des engagements pris relatifs à la préservation de l'environnement, engagements pouvant résulter soit de dispositions intégrées dans le dossier soumis à l'enquête, soit des conclusions de l'instruction mixte. En matière de bruit, les deux principaux engagements sont :

– Dès la mise en service de la ligne, un niveau de contribution sonore des TGV limité à un LAeq (8h-20h) de 62dB(A). Les protections acoustiques le long de la ligne, calculées sur la base de l'accroissement du trafic et du développement ultérieur du projet Méditerranée, devaient être dimensionnées de telle sorte que le remplacement complet du matériel roulant par des TGV de nouvelle génération permette à terme dans les même zones d'atteindre l'objectif de 60dB(A).
– achat des habitations situées dans une bande de 300m de largeur centrée sur l'axe du tracé aux propriétaires qui en feraient la demande (sous réserve que la demande soit formulée dans un délai de moins de trois ans après la mise en service, donc avant juin 2004).

En ce qui concerne plus spécialement **les vibrations** provenant du roulage des rames ferroviaires, on notera que la directive 96/48/CE souligne dans son § 2-6-2 que le réseau ferroviaire européen (comme le GPSO) devra respecter l'environnement :

> « L'exploitation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien ».

On peut voir dans cette exigence une volonté, traduite depuis en droit français (décret 2001-129 du 8/02/2001), pour réduire les dommages résultant des vibrations transmises dans le sol aux bâtiments d'habitation ou viticoles (il a été montré que les vibrations pouvaient, comme en Champagne pour la LGV Est, constituer un risque de dégradation des stocks viticoles).
Que dévoile aujourd'hui le dossier EUP de RFF sur ce sujet hautement critique dans les nuisances aux habitants riverains des voies LN du GPSO ?
Les bases travaux, et notamment celle de Saint Selve, seront des foyers de nuisances acoustiques directes et indirectes (trafic routier et/ou ferroviaire) pour les riverains.
Malgré les propos faussement rassurants de RFF sur les futurs apports technologiques à la réduction du bruit des matériels ferroviaires, les conséquences acoustiques des infrastructures envisagées dans le GPSO restent très prégnantes.

L'utilisation comme référence acoustique en matière de bruit que constitue la mesure dite Laeq tend, à notre sens, à minimiser la gêne ressentie par le riverain aux passages des TGV et autres rames ferroviaires. A cela il faut rajouter que la gêne s'exprime en réduction de la valeur Laeq comme on peut le voir dans le dossier EUP (PF V3.3 §5.2.1.6 p64-65) avec la valeur If jour = Laeq (6h-22h) – 3dB (A) et If nuit = Laeq (22h-6h) – 3 dB(A). Enfin, pour les LN à GV (>250 km/h) les niveaux sonores réglementaires affichés dans les tableaux ci-dessous sont diminués de 3 dB(A).

Article 2 de l'arrêté du 8 novembre 1999

Usage et nature des locaux	If jour	If nuit
Établissements de santé, de soins et d'action sociale Autres que les salles de soins et les salles réservées au séjour de malades	60 dB(A)	55 dB(A)
Salles de soins et les salles réservées au séjour de malades	57 dB(A)	55 dB(A)
Établissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	60 dB(A)	-
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	65 dB(A)	-

Seuils réglementaires dans le cas de création d'une nouvelle ligne ferroviaire

Usage et nature des locaux LAeq		LGV circulées à plus de 250 km/		Autres lignes	
		(6 h -22 h)	LAeq (22 h -6 h)	LAeq (6 h -22 h)	LAeq (22 h -6 h)
Logements		60 dB(A)	55 dB(A)	63 dB(A)	58 dB(A)
Établissement de santé, de soins et d'action sociale.	Salles de soins et réservées au séjour des malades	57 dB(A)	55 dB(A)	60 dB(A)	58 dB(A)
	Autres locaux de soin, de santé et d'action sociale	60 dB(A)		63 dB(A)	
Établissement d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)		60 dB(A)	-	63 dB(A)	-
Locaux à usage de bureaux		65 dB(A)	-	68 dB(A)	-

Ces valeurs sont supérieures de 3 dB(A) à celles qui seraient mesurées en champ libre ou en façade, dans le plan d'une fenêtre ouverte. Il convient de tenir compte de cet écart pour toute comparaison avec d'autres réglementations qui sont basées sur des niveaux sonores maximaux admissibles en champ libre ou mesurés devant des fenêtres ouvertes.

Elles sont également supérieures de 3 dB(A) aux valeurs qui seraient indiquées en termes d'indice de gêne ferroviaire If.

On peut être surpris de constater que RFF présente dans un autre tableau (PF V3.3 § 5.2.1.6 p66) des valeurs différentes pour les installations ferrées des AFSB. On

Niveaux sonores limites à ne pas dépasser pour une ligne ferroviaire modifiée

Période diurne (6 h -22 h)			
Usage et nature des locaux	Zone d'ambiance sonore préexistante	Contribution sonore initiale de l'infrastructure	Contribution sonore maximale admissible après travaux[1]
Établissements de santé, de soins et d'action sociale[2]	Indifférente (modérée ou non modérée)	≤ 63 dB(A)	63 dB(A)
		> 63 dB(A)	contribution initiale plafonnée à 68 dB(A)
Établissements d'enseignement sauf les ateliers bruyants et les locaux sportifs	Indifférente (modérée ou non modérée)	≤ 63 dB(A)	63 dB(A)
		> 63 dB(A)	contribution initiale plafonnée à 68 dB(A)
Locaux à usage de bureaux	Modérée	-	68 dB(A)
Logements	Indifférente (modérée ou modérée de nuit ou non modérée)	≤ 63 dB(A)	63 dB(A)
		> 63 dB(A)	contribution initiale plafonnée à 68 dB(A)

Période nocturne (22 h -6 h)			
Usage et nature des locaux	Zone d'ambiance sonore préexistante	Contribution sonore initiale de l'infrastructure	Contribution sonore maximale admissible après travaux[1]
Établissements de santé, de soins et d'action sociale	Indifférente (modérée ou non modérée)	≤ 58 dB(A)	58 dB(A)
		> 58 dB(A)	contribution initiale plafonnée à 63 dB(A)
Logements	Indifférente (modérée ou modérée de nuit ou non modérée)	≤ 58 dB(A)	58 dB(A)
		> 58 dB(A)	contribution initiale plafonnée à 63 dB(A)

comprendra que de tels tableaux différents, et peu interprétables au commun des mortels, puissent dérouter le lecteur du dossier EUP et nous conduisent à réclamer des éclaircissements sur ces points. Enfin les dispositions particulières définissant les PNB viennent rajouter à la complexité initiale comme on peut le découvrir dans le paragraphe ci-dessous.

Concernant les projets du GPSO : cas des points noirs du bruit

Dans le cadre de l'étude acoustique de la création d'une voie nouvelle, les seuils à respecter en façade des riverains sont inférieurs de 10 dB(A) au seuil de définition d'un Point Noir du Bruit. En conséquence aucun Point Noir ne sera créé le long des lignes nouvelles.

Dans le cadre de l'étude acoustique de l'aménagement d'une ligne ferroviaire existante les seuils à respecter dépendent de l'augmentation du niveau sonore en façade des riverains. Ainsi si l'augmentation est non significative (augmentation des niveaux de bruit de moins de 2 dB(A) après travaux à terme) aucun seuil réglementaire n'est à respecter.

Toutefois le projet ne doit pas créer de Point Noir du Bruit supplémentaire. En conséquence, même si la modification n'est pas significative :

- les niveaux de bruit dépassant 73 dB(A) de jour et 68 dB(A) de nuit (en LAeq) devront être respectivement ramenés à 68 dB(A) de jour et 63 dB(A) de nuit (en LAeq) ;
- après protection les niveaux de bruit calculés ne doivent pas dépasser 73 dB(A) en Lden et 65 dB(A) en Lnight.

Q11- Peut-on obtenir une rencontre avec les services de RFF et leur bureau d'étude pour tenter de comprendre les multiples valeurs affichées pour les seuils acoustiques et leur application pratique pour les propriétés, bâtis privés et publics, concernés par les LN et les AFSB ?

Notre inquiétude en matière de nuisances sonores est d'autant plus acérée que RFF envisage très peu de protections acoustiques à la source pour les infrastructures du GPSO.

Ainsi il est mentionné (PF V3.3 §5 p70) que seulement 2330 m linéaire de protection des LN seront installés en Gironde, dont 1530m pour Castres-Gironde. Les cartes fournies par RFF dans les différentes pièces du dossier EUP sont difficilement exploitables pour permettre au lecteur d'identifier les protections acoustiques par rapport aux propriétés riveraines.

Q12- Quels sont les endroits précis (localisation, linéaire...) et les caractéristiques techniques (dimensions, nature…) des protections acoustiques sur toutes les voies envisagées (LN et AFSB) ? Peut-on obtenir de RFF un document explicatif précis sur ce point majeur pour les riverains ?

Des bâtis semblent toutefois exposés à des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires malgré les protections à la source envisagées par RFF sur les LN (PF V3.3 p70)

Q13- Quels sont les bâtis qui restent exposés au-dessus des seuils réglementaires tronçons pour les LN en Gironde (position exacte à préciser sur une carte à l'échelle < 1/25000)? Doit-on comprendre que RFF traitera par des protections de façade ces bâtis ?

Plus spécifiquement pour les AFSB il semble que RFF ait prévu un linéaire global de 9940m de protection acoustique à la source dont 3810m pour Cadaujac et 1620m pour Saint Médard d'Eyrans (PF V3.3 p78). Ceci semble peu au regard des linéaires globaux (deux sens, soit 24 km) des infrastructures des AFSB.
Par ailleurs il faudra prendre en compte les expositions multiples (ferroviaires et routières) notamment pour les voiries nouvelles afférentes aux travaux des AFSB et plus particulièrement celles implantées sur Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans (PF V3.3 p86). De manière plus globale, et par référence au dossier EUP (PF V3.1 §3.1.1.5 p 150-151) les mesures acoustiques pratiquées aujourd'hui, avant projet GPSO et AFSB, montrent déjà des ambiances sonores non modérées, signes évidents de nuisances non traitées à ce jour (ferroviaires, routières, autoroutières…).
Nous serons attentifs aux mesures de réduction de bruit dépendant directement de RFF dans le cadre du GPSO mais nous serons aussi attentifs, aujourd'hui et demain, aux mesures encadrées par l'Etat pour les infrastructures routières et autoroutières.
A ce titre nous relevons qu'aucune mesure de protection acoustique à la source n'est envisagée pour les rétablissements routiers des LN et AFSB en Gironde (PF V3.3 §5 p82).
Nous sommes circonspects quant aux valeurs fournies par RFF dans le dossier EUP pour le nombre de bâtis exposés au dessus des seuils réglementaires après protection à la source pour le tronçon AFSB Bordeaux – Saint Médard d'Eyrans (PF V401 §3 p144).

Bâtis exposés à des nuisances sonores dans le secteur géographique n° 1
(Source : Egis, 2013)

Communes	Nombre de bâtis exposés au-dessus des seuils réglementaires sans protection à la source	Nombre de bâtis exposés au-dessus des seuils réglementaires avec protections à la source
Bègles	131	22
Villenave-d'Ornon	48	6
Cadaujac	118	13
Saint-Médard-d'Eyrans	55	3
Total	352	44

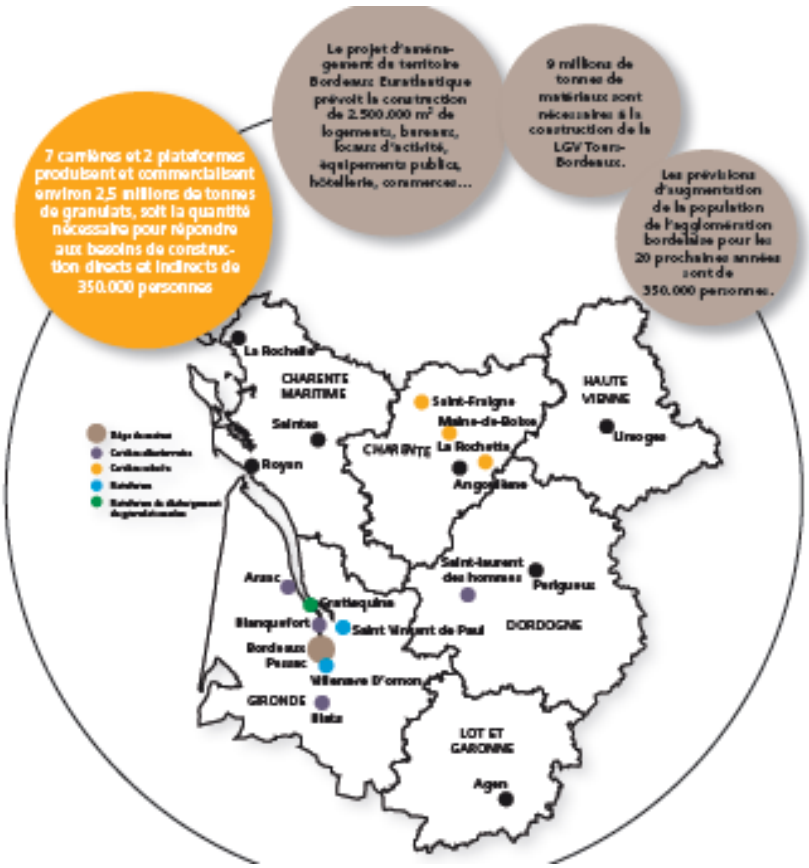
Nous insistons pour que RFF prenne toute mesure complémentaire permettant de ramener les niveaux sonores sur ces bâtis dans les seuils réglementaires (voir leur implantation sur les planches 4/7 à 7/7 de PF V4.1 p 157-163) pour les communes de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans.

De même la commune de Cadaujac apparaît touchée après l'implantation des AFSB par des nuisances vibratoires pour une dizaine de bâtis.
Nous demandons que les mesures spécifiques (matelas sous ballast, semelles sous rail…) soient entreprises systématiquement pour les bâtis concernés par les zones à risque de gêne ou de dommage (PF V3.4 p343). Des mesures identiques semblent opportunes, et doivent être étudiées dés à présent, pour des bâtis spécifiques[QQQQQQ] (chais viticoles…) sur les autres tronçons du GPSO.

A - 4.5.2 Les gravières

Les gravières constituent des zones de prélèvement indispensables pour le BTP en général, et les travaux d'infrastructures ferroviaires en particulier. Les énormes travaux de VRD/BTP observables actuellement en Gironde pour la LGV Tours-Bordeaux (5 viaducs, des ponts routiers…) donnent une idée du besoin de graviers pour de tels chantiers. Si la LGV est construite sans ballast elle repose alors sur dalle béton qui nécessite d'énormes quantités de graviers mais revient plus cher.

Si la LGV est construite sur ballast, au-delà des sables et graviers nécessaires pour le béton des ouvrages d'art, le besoin spécifique de granulats techniques provenant de roches dures concassées d'origine volcanique (ballast) nécessite leur prélèvement et leur transport par milliers de m3, à partir de sites parfois éloignés du chantier LGV.



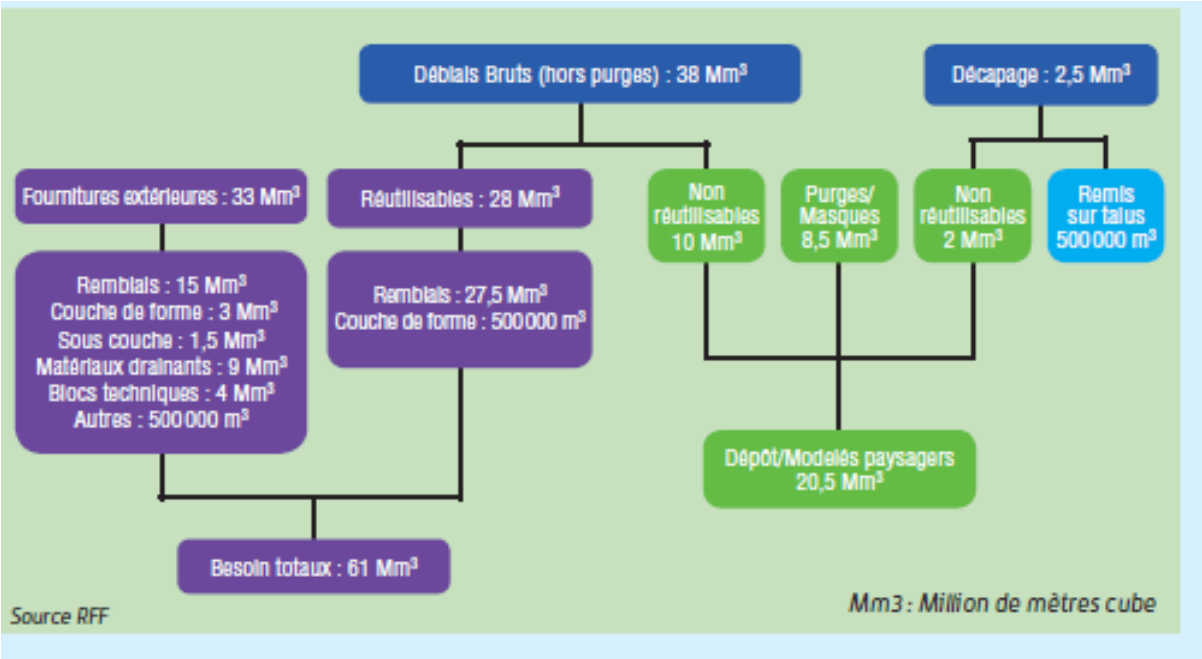
De nombreuses gravières existent déjà en Gironde comme celles du groupe **GSM** que l'on peut découvrir sur la carte ci-contre.
Elles pourraient voir leur production augmentée si les LGV du GPSO voyaient le jour après la LGV Tours-Bordeaux.
Plus prés de nous en Sud-Gironde la société Fabrimaco a déposé, à l'été 2014, un dossier d'EUP pour une

[QQQQQQ] On a pu voir de telles mesures en Champagne pour la LGV Est.

extension de gravière[139] sur la commune de Portets (33).
Le rapport d'enquête et l'avis du Commissaire enquêteur[140] ont été déposés le 19 août 2014.
L'Association LGVEA avait déposé un mémorandum[141] à l'occasion de cette EUP.
Nous y dénoncions les risques afférents aux gravières vis-à-vis des sols et des nappes phréatiques et l'artificialisation des terres agricoles ou naturelles :

> « L'artificialisation des sols qui prélève la surface d'un département français tous les sept ans prend naissance dans l'implantation des infrastructures, l'urbanisation, la création de surfaces dédiées (gravières, commerces, centrales photovoltaïques…). Les gravières plus précisément participent à ce phénomène et provoquent un anéantissement des surfaces sylvicoles/agricoles. Elles cumulent cet impact avec une captation des sols profonds mettant sous contrainte et risque les nappes phréatiques et les nappes profondes essentielles pour le milieu faunistique et floristique d'une part et l'approvisionnement en eau potable pour la consommation humaine ».

Par ailleurs la création ou l'extension de gravières, associée à l'existence de grands chantiers comme la LGV, accroît fortement la circulation de poids lourds génératrice de nuisances (bruit, risque d'accident, détérioration des voies routières…).
Toutefois le commissaire enquêteur a donné un avis favorable[RRRRRR] à l'issue de l'EUP pour cette gravière.
Pour le GPSO, de l'avis même de RFF en juin 2012 le calcul des cubatures (mouvements de terre) était présenté par l'illustration ci-dessous. On peut y voir qu'il nécessiterait 38 millions de m3 de déblais et 33 millions de m3 d'apports extérieurs.



On imagine bien que les carrières et gravières de Gironde et d'ailleurs seront largement sollicitées pour les fournitures nobles (graviers…) et que le trafic poids lourds pour leur transport sera intense.
RFF reconnaît que, si le GPSO venait à terme, les gisements de granulats nécessaires aux besoins en cours et à venir en Aquitaine et Midi-Pyrénées devraient être complétés par d'autres gisements.

RRRRRR Voir avis Commissaire enquêteur de l'EUP sur la gravière Fabrimaco de Portets (33). Cf. http://www.gironde.gouv.fr/content/download/22110/139933/file/fabrimaco_portets_avis_ce.pdf . Consulté le 11 octobre 2014.

Q14- Quel est le plan de localisation des sites d'extraction (gravières, carrières) couvrant les besoins du chantier LGV : sites déjà exploités et sites en prévisions ?

Enfin même en favorisant le transport de matériaux par rail (où, comment ?), on peut, au regard de l'expérience de la LGV Tours-Bordeaux, être inquiet sur l'explosion du transport poids lourds sur nos routes.
Nous voulons trouver dans le dossier EUP de RFF (PF V1 p87) confirmation de notre inquiétude quand on apprend que le seul transport PL (hors engins de terrassement) pour le chantier LGV mobilisera des milliers de camions :

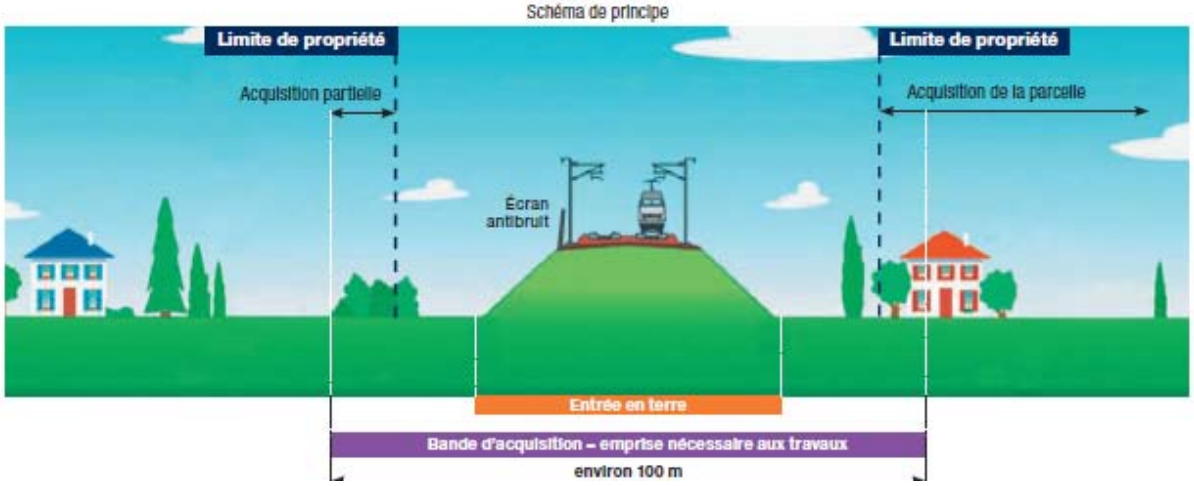
> « Le volume de rotations peut être estimé pour le projet de lignes nouvelles à environ 1250 poids lourds par jour et par sens sur la durée du chantier, soit environ 600 000 mouvements par an ».

Ce chiffre nous semble d'ailleurs fortement minimisé car un calcul simple, et qui mérite d'être confirmé, porterait la durée des travaux LGV à 480 jours, ce qui est en contradiction avec les durées observées sur de tels chantiers (exemple Tours-Bordeaux = 4 ans pour un chantier global s'étendant sur 7 ans).

Q15- Quelles sont les prévisions « réalistes » de mouvements de PL sur le chantier LGV GPSO (travaux sur ligne, travaux sur base travaux…) ?

A - 4.5.3 Les travaux de BTP/VRD

La construction d'une voie ferrée classique, ou d'une LGV, nécessite l'acquisition (par expropriation ou accord à l'amiable) des terrains et propriétés sur le tracé.
C'est ce qu'illustre le schéma donné par RFF sur le site GPSO[SSSSSS].



Toutefois on voit bien que l'aire nécessaire à l'implantation de la plateforme ferroviaire s'accompagne d'une aire supplémentaire pour la mise en œuvre des travaux de BTP/VRD. Au-delà de la plateforme ferroviaire il est évident que RFF devra commanditer des travaux de BTP/VRD pour les ouvrages d'art (ponts, viaducs…) et les voiries nouvelles ou reprofilées.
Toutes ces dispositions viendront impacter fortement, et durablement, les conditions de circulations des habitants dans une large zone autour du chantier.

SSSSSS Cf. http://www.gpso.fr/Fiche_thematique_acquisition_proprietesbaties_sept10.pdf . Consulté le 13 octobre 2014.

Des déprédations sont à attendre sur les terrains publics ou privés et sur les voiries actuelles. De même elles affecteront les territoires agricoles et viticoles en empiétant sur les parcelles agricoles mais aussi sur les accès à ces parcelles.
Nous ne reviendrons pas ici sur les nuisances afférentes au bruit et aux pollutions (poussières) associées à ces travaux BTP/VRD qui affecteront propriétés bâties et agricoles.

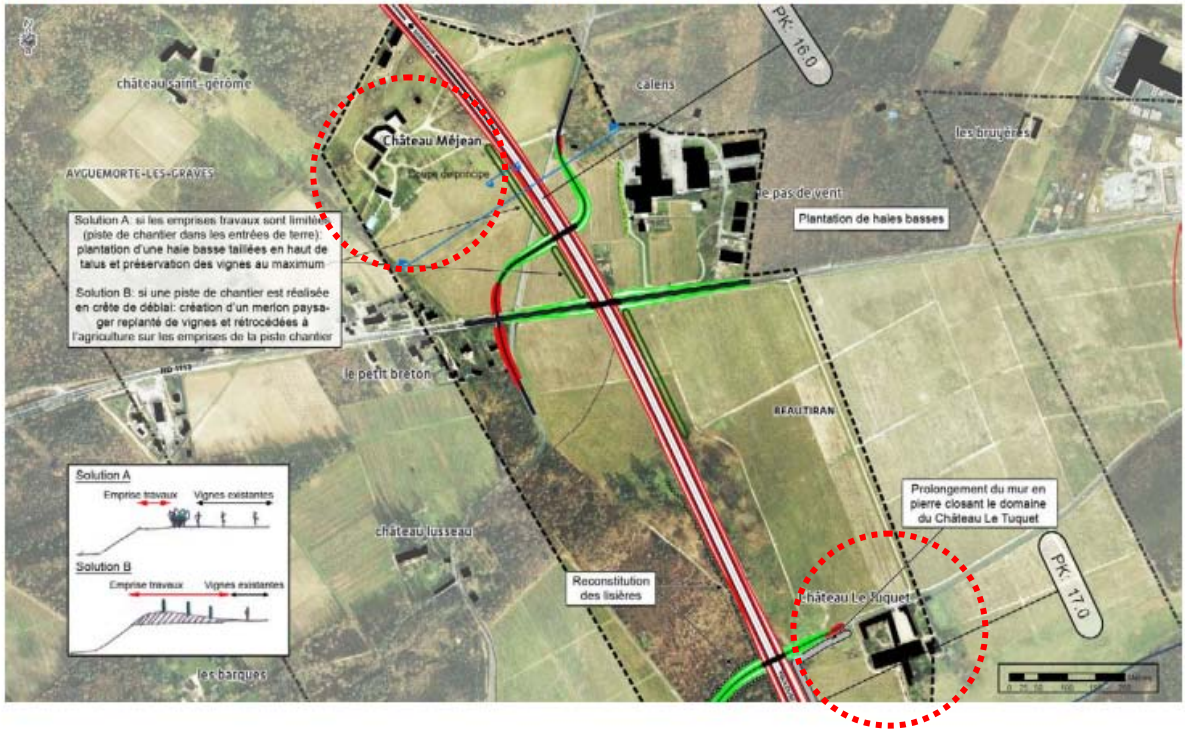
Les images ci-dessous provenant de chantiers LGV (LGV Est, LGV Tours-Bordeaux) se passent de commentaire pour illustrer nos craintes.
Source SPIE Batignolles

Source TGV Réaction Citoyenne.

Tentons d'évaluer synthétiquement aujourd'hui les impacts découlant de tels travaux de BTP/VRD à partir des informations fournies par RFF dans le dossier EUP.
Les OANC prévus sur le Saucats et le Gât-Mort (PF V5.2 §2 p112-113) sont symptomatiques de ces travaux qui auront un impact provisoire et définitif sur le milieu faunistique : la pauvre bande de 2 à 5m de large mise en défens n'y changera rien.
Les bassins d'écrêtement prévus et visualisés sur la carte (p115) semblent implantés dans les bassins versants des ruisseaux cités. A ce titre ils devraient être en communication naturelle avec les eaux de ruissellement qui les alimentent, et perméables aux remontées en risque d'inondation. Dans ce cas nous ne comprenons pas les assurances de RFF quant aux risques de pollution accidentelles durant la phase travaux.

Les éléments techniques (hauteurs, largeurs des déblais/remblais) et les quelques illustrations fournies par RFF (PJ annexe 1 p62) nous confortent pour craindre un bouleversement profond des paysages et topographies des territoires.
Avec des volumes de matériaux déplacés monstrueux (déblais = 24Mm3, remblais=26Mm3, matériaux nobles=15Mm3, fournitures extérieures=30Mm3, mise en dépôt=13Mm3), c'est tout un relief naturel et une topographie locale qui sont affectés (PF V2 §6.2.4 p88). Les matériaux non réutilisables seraient dispersés sur environ 400ha dont on ne connaît pas aujourd'hui leur localisation.
C'est environ 1,9 Mm3 de matériaux qui seraient concernés pour les seuls AFSB.
N'oublions pas les travaux de BTP/VRD spécifiques applicables aux bases travaux (dont celle de Saint Selve -40ha- en zone sud Arruan).
Ils seront aussi préjudiciables pour le milieu viticole et l'on peut imaginer l'impact néfaste qu'ils auront pour des territoires AOC comme ceux de Château Méjean et Château Le Tuquet comme illustré dans la planche ci-dessous (PF V4.2 §3 p191).
Pour ce dernier la LGV passe au beau milieu des vignes, très proche du château, et l'on peut observer un pont route en remblais à moins de150m.

Plan des mesures paysagères dans le secteur des vignobles de Château Méjean et Château Le Tuquet *(Source : Egis, 2013)*



Les emprises de terres en phase travaux sont, selon RFF, supérieures à celles au stade exploitation. Néanmoins nous sommes sceptiques quant à l'innocuité des premiers sur la topographie définitive des territoires touchés quand RFF écrit (PF V4.2 §3.3 p198) : « A la fin des travaux les parcelles seront remises en état et restituées à leurs exploitants ». Quelle caution peut-on attendre de RFF dans ce domaine ?
Ces grands travaux de BTP/VRD seront source importante de bruit. Cette nuisance, reconnue par RFF, devrait notamment affecter les zones urbanisées (hameaux) sur le territoire de l'Arruan :

- Le Prieu (Saint Médard d'Eyrans)
- Thion, la Blancherie, la Métairie, le Petit Breton (Ayguemorte-les-Graves)
- Grand Bourdieu (Beautiran)
- Roqueton (Castres-Gironde).

Les autres nuisances (qualité de l'air, visuelles, vignobles, eaux superficielles et souterraines...) sont aussi à redouter en phase travaux LGV (PF V4.2 §3 p198-240)

sans que RFF puisse donner des garanties formelles quant à l'efficience finale des mesures envisagées sur les milieux humains et faunistiques.

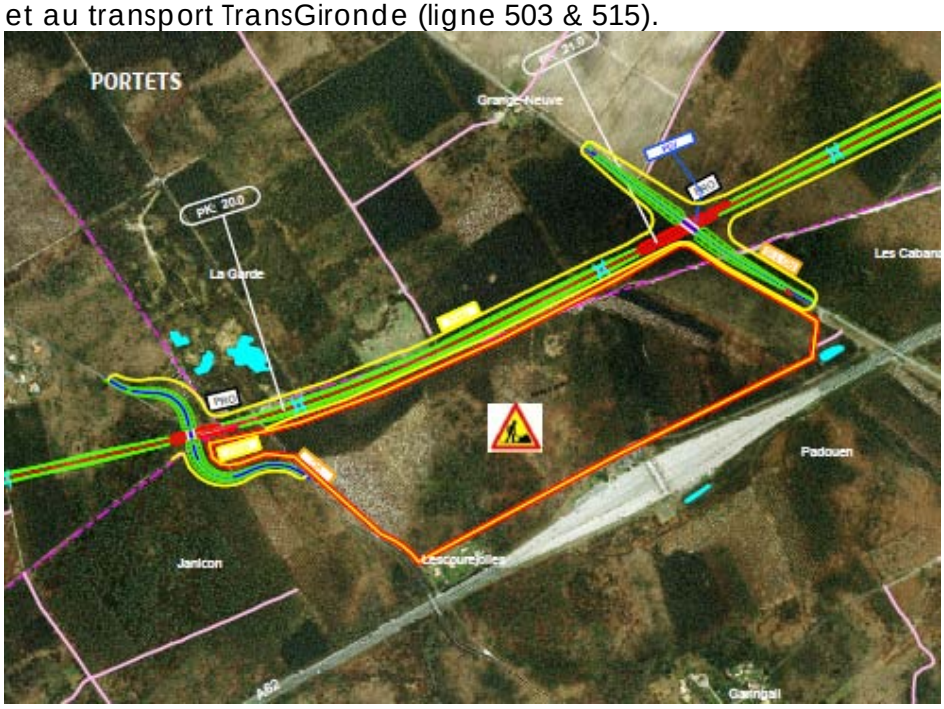
A – 4.5.4 Les ruptures de réseaux

Des travaux BTP/VRD évoqués ci-dessus on peut prévoir de nombreuses ruptures de réseaux qui devraient affecter fortement, durant la durée des travaux, la mobilité des habitants, leur desserte…

Au-delà des impacts sur les circulations routières évoquées au paragraphe précédent, nous craignons que les autres réseaux soient aussi rompus durant des périodes plus ou moins longues (eau, électricité, assainissement, Internet, téléphone…).

Toutes ces nuisances viendront perturber les activités personnelles et professionnelles, avec parfois perte d'exploitation, des riverains proches ou plus éloignés du chantier GPSO.

La perturbation apportée sur les voies de communications aura des répercussions sur les lignes de transport en commun dédiées au transport scolaire (Lycée Victor Louis) et au transport TransGironde (ligne 503 & 515).



La base travaux prévue par RFF entre les communes de Portets et Saint-Selve (>50ha) devrait aussi s'accompagner de nombreux transits ferroviaires et routiers pour alimenter ce chantier durant tout le temps des travaux LGV.

Les communes de la CCM, la CCM et le CG33 pilotent et financent les pistes cyclables qui sillonnent le territoire. Le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) élaboré par la CCM, qui devrait à terme approcher 130 km, subira lui aussi des coupures par le tracé des voies ferrées des AFSB et LGV-GPSO.

Que peut-on rajouter dans ce chapitre après avoir pris connaissance des informations contenues dans le dossier RFF d'EUP ?

On peut s'apercevoir que d'innombrables « ouvrages d'art » (ouvrages d'art conventionnels –OAC ou non conventionnels –OANC) vont essaimer tout au long des LN. Dans ce cadre une interrogation intervient en liaison avec les observations données au § A-4.5.1. L'architecture des OANC présentée par RFF (PJ annexe 1 p41-42) montre que des écrans acoustiques sont inclus dans ces ouvrages.

Q- 16 Doit-on comprendre que tous les OANC recevront de construction des écrans acoustiques ? Est-ce que de tels écrans seront aussi systématiquement implantés avec les OAC ?

Si oui nous espérons qu'ils seront dimensionnés et conçus pour répondre à la réglementation acoustique et protéger les populations du bruit.
Sur Ayguemorte-les-Graves le quartier de Thion va connaître de profonds bouleversements par un départ de LGV groupant accélération des rames TGV et conjugaison d'un transfert aérien/déblais pour la LN. De ces éléments nous souhaitons que RFF précise, pour ce quartier très exposé, les architectures et ouvrages retenus (exemple au pk 15 cf. PF V4.2 §3 p140) afin de minimiser les impacts visuels et acoustiques vis-à-vis des habitants (LN, pont route…).

Q17- Quelles seront les mesures prises par RFF pour limiter les ruptures de réseaux (voirie…) pour les habitants de Thion et ceux en passage vers Ayguemorte-les-Graves ?

De même les voiries départementales comme la RD1113 vont être coupées par la LN au pk 16.2.

Q18- Quelles seront les dispositions adoptées pendant les travaux pour garantir une continuité de circulation sur cet axe majeur ?

Dans ce même secteur d'énormes travaux BTP/VRD vont, en déblais, balafrer les propriétés viticoles et leur réseau de circulation interne (exemple Château Le Tuquet).
On ne peut comprendre que RFF, pour ces territoires, évoque « de faibles incidences sur l'environnement humain et le cadre de vie » (PF V4.2 §3 p147).
Plus particulièrement pour les circulations agricoles qui seront interrompues, et malgré les indemnisations évoquées par RFF, il est évident que de telles ruptures de réseau seront définitivement préjudiciables aux exploitations touchées (PF V4.2 §3 p150).
Dans le domaine sylvicole, et plus largement forestier des territoires de l'Arruan, la coupure des pistes DFCI résultant des LN va accroître, au moins en phase travaux, les risques vis-à-vis de l'incendie. RFF précise que sur 40 pistes DFCI touchées par le projet, 7 seront rétablies en place et 33 rabattues (PF V4.2 §3 p153).
On ne revient pas sur la criticité du passage des LN dans le secteur des captages d'eau potable de Bellefond/Rocher à Castres-Gironde mais nous restons inquiets sur une éventuelle rupture de réseau d'alimentation en eau potable qui dessert les communes avoisinantes et la CUB. Les quelques mesures qualitatives ou quantitatives mentionnées à ce sujet par RFF (PF V4.2 §3 p161) ne sont pas à même de nous rassurer sur ce point.
De manière plus générale nous sommes circonspects, et nous nous appuyons en cela sur les expériences vécues sur des chantiers comparables (LGV Tours-Bordeaux), quant aux mesures envisagées par RFF (PF V2 §6.3 p109-110) pour réduire les dysfonctionnements des réseaux, conséquence des travaux VRD des LN.

Q19- Est-ce que ces mesures seront précisées ultérieurement et reprises dans les Engagements de l'Etat ?

A - 4.5.5 Une urbanisation perturbée

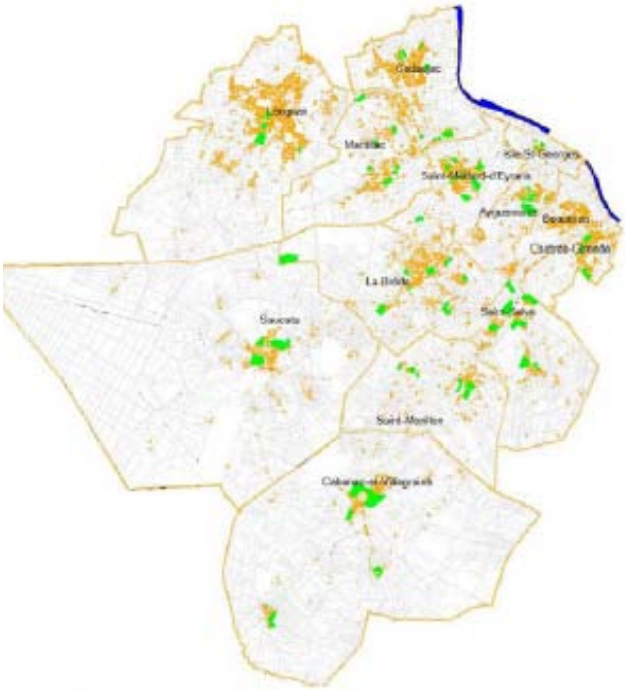


Illustration 2: LOCALISATION DES PROJETS

La construction d'une LGV (et dans un moindre effet les AFSB) sur le territoire de l'Arruan, partie intégrée de la CCM, devrait perturber fortement l'urbanisation future.

Il y aurait, comme cela a été prouvé dans d'autres projets de LGV, **une dépréciation des propriétés situées dans l'hinterland des métropoles et centres urbains**. Ces derniers irrigués par les dessertes des TGV dans leurs gares verront certainement leur urbanisation centre (notamment autour des gares) réévaluée avec un parc immobilier rénové et/ou étendu. A titre d'exemple majeur on pourra consulter le projet Euratlantique sur Bordeaux. On s'attend en conséquence, comme cela a été observé depuis longtemps dans des cas similaires (**EURALILLE**, **EUROMEDITERRANEE**…) à une croissance des prix de l'immobilier urbain conjuguée à une redistribution sociale.

Une étude A'URBA sur Euratlantique[142] vient confirmer nos doutes :

> « L'effet combinatoire de la LGV et du centre d'affaires constitue, au regard des fiches de cas recensées, un véritable moteur pour le développement et la réhabilitation des fonctions résidentielles **qui se traduit d'abord par une très nette montée des prix du foncier et une redistribution sociale**. L'ampleur de ce phénomène sur le marché du logement dépendra des aménagements qui accompagneront le projet. Il est en effet déterminant de favoriser la mixité sociale en offrant du logement diversifié (social, étudiants, classes moyennes et aisées) pour éviter le phénomène de gentrification, d'embourgeoisement, auquel les villes de Grenoble et Lille en particulier sont confrontées ».

Cette proximité avec les territoires de l'Arruan et, de manière plus étendue, avec ceux de la CCM, renforcera le processus de rurbanisation engagé depuis des années. Ceci repoussera de plus en plus les familles de la classe moyenne vers des territoires plus accessibles pour l'acquisition, ou la location, dans le secteur immobilier territorial, avec, en contrepartie, un rétrécissement de l'offre.

Sur le territoire de la CCM, et plus particulièrement dans le sillon de la LGV, cette dernière devrait participer à déconstruire le Programme Local de l'Habitat (PLH) élaboré depuis 10 ans par les élus de la CCM. Ce PLH, approuvé par la CCM en juin 2006[143], exposait des enjeux urbanistiques que les élus souhaitaient concrétiser dans le temps. On comprend facilement qu'une LGV, dans sa phase travaux et exploitation, constitue un repoussoir et une entrave pour une urbanisation planifiée comme illustrée par la carte des projets donnée dans le PLH (voir ci-contre).

A - 4.5.6 Un bilan carbone incertain

Posons tout de suite un véto à la doxa colportée par nombre de médias rapportant des propos pas toujours validés scientifiquement : les LGV ne sont peut être pas la panacée en terme de réduction des gaz à effet de serre, et notamment du CO2.
C'est ce que l'on peut apprendre d'une étude suédoise[144] menée par Per KAGESON :

> « L'impact de la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer sur les émissions à court terme est un paramètre important dont il n'a pas été tenu compte dans les calculs ci-dessus. La construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse peut entraîner l'émission de plusieurs millions de tonnes d'équivalent CO2 (Norges Naturvernforbund, 2008, et Network Rail, 2009) qui ont indéniablement un impact à court terme sur la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, même si elles sont contrebalancées par une réduction de l'ensemble des émissions à long terme. Les investissements dans la grande vitesse ferroviaire risquent donc manifestement d'ajouter aux difficultés que soulève le maintien de la concentration des gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche la température moyenne globale de dépasser de plus de 2 degrés Celsius son niveau d'avant l'industrialisation. **Il pourrait, pour le bien du climat, être préférable de moderniser des lignes existantes et de convaincre les gens d'utiliser des moyens modernes de télécommunication au lieu d'investir sans compter pour les faire voyager davantage** ».

Per KAGESON reprend sa critique en conclusion de sa publication en y adjoignant des considérations pertinentes sur les trafics indispensables à la rentabilité réelle des LGV :

> Il n'y a aucune raison écologique d'interdire d'investir dans la grande vitesse ferroviaire si la réduction des émissions produites par le trafic contrebalance les émissions produites pendant la construction. Les chemins de fer prétendent cependant souvent que les investissements en infrastructures ferroviaires sont porteurs d'avantages environnementaux importants (Banverket, 2008 ; UNIFE, 2008 ; UIC, 2008), mais des études indépendantes constatent que ces avantages ne sont pas si importants que ça (de Rus, 2008 ; WSP et KTH Järnvägsgruppen, 2008 ; Nilsson et Pydokke, 2009).
> Les conclusions du présent rapport vont dans ce dernier sens.
>
> Les investissements dans la grande vitesse ferroviaire ne sont pas de nature à tempérer de beaucoup le changement climatique et les investissements dans les trains rapides classiques pourraient être nettement plus profitables. Il serait peut-être temps que les ONG actives dans le domaine de l'environnement changent leur fusil d'épaule et cessent de réclamer l'engloutissement de sommes énormes dans la grande vitesse ferroviaire tout en exigeant que la vitesse des véhicules routiers soit plus strictement limitée, que les avions soient conçus pour voler moins vite et que les armateurs fassent naviguer leurs navires plus lentement.
>
> La construction de lignes à grande vitesse coûte très cher, de 9 à 40 millions euros par kilomètres d'après de Rus (2008) et de 12 à 30 millions euros par kilomètre d'après l'UIC (2008). De Rus chiffre le coût moyen à 18 millions euros. De tels coûts semblent bien ne pouvoir être couverts que par des volumes de trafic réellement énormes. Les principaux avantages de la grande vitesse ferroviaire sont à rechercher du côté des gains de temps, du renforcement des capacités et du trafic induit. D'autres avantages macroéconomiques pourraient aussi avoir de l'importance, mais ils sont

> difficiles à estimer. La grande vitesse ferroviaire a le plus de chances de s'imposer là où les volumes de trafic sont élevés (de Rus et Nash, 2007).
>
> Une nouvelle ligne à grande vitesse ne peut pas se justifier, sauf conditions exceptionnelles (conjonction de coûts de construction peu élevés et de gains de temps considérables), si son trafic est inférieur à 6 millions de voyageurs par an pendant sa première année d'exploitation. Si les coûts de construction et les gains de temps se situent à un niveau normal, le trafic devra probablement atteindre les 9 millions de voyageurs par an (Commission Européenne, 2008) ».

Sur le projet GPSO les bilans carbone annoncés par RFF jusqu'à ce jour ont été variables et incomplets. On lira avec intérêt l'analyse[145] émise par la SEPANSO en début 2014 où l'on constate que le temps de retour[TTTTTT] estimé s'établirait à 34 ans, soit à l'horizon 2060. Si l'on comptabilise aujourd'hui dans le domaine des transports, pour le seul transport routier, 94,8% des émissions (NO, CH4, CO2…), on doit moduler et expliquer ce chiffre brut au regard des autres moyens de transport.
Un rapport d'information[146] déposé à l'Assemblée Nationale en mai 2014 appelle à la prudence quant aux effets immédiats du ferroviaire sur la baisse des émissions de CO2 :

> « Il a été estime l'économie globale de CO2 due aux projets ferroviaires inscrits SNIT à un peu plus de 100 Mt sur 50 ans. Ce montant est à comparer aux émissions associées à la construction de l'ensemble des infrastructures correspondantes, évaluées à environ 30 à 50 MtCO2.
> En moyenne, le bilan carbone net de ces infrastructures nouvelles deviendrait donc positif après une quinzaine d'années d'exploitation.
> L'impact des projets ferroviaires inscrits au SNIT sur les émissions de GES apparaît relativement bas »

Oui la part de l'exploitation des TGV dans l'émission de GES (et notamment du CO2) représente peu dans la somme des GES émis par les transports.
Il faut toutefois examiner la part de la construction des milliers de km de LGV, et en amont, la fabrication des divers composants de la LGV (graviers, ciments, acier…).
Nous trouvons là alors des émissions non négligeables de GES.
Sur les seuls 140 km de LGV construits aujourd'hui pour la LGV Rhin-Rhône, le bilan carbone global[147] établi par RFF en 2009 (bilan prospectif ?) estime à 12 ans le retour équivalent en termes d'émission de CO2. Toutefois le document est suffisamment confus pour que nous ne puissions en tirer des enseignements sur l'impact carbone réel des LGV en général.
Nos doutes en la manière sont confortés quand, pour le GPSO, nous pouvons voir qu'au-delà des incantations écologiques de principe (le greenwashing) affichées ici et là par RFF, il s'engage dans la construction d'une centrale thermique au gaz[148] pour alimenter électriquement les futures LGV du GPSO. Le président de Comax, Xavier Embroise, qui signe le contrat avec RFF et le président de la CDC, Jean-Pierre Baillé, précise :

> « Cette première unité de « production en pointe d'une capacité minimale de 50 MW » sera, annonce-t-il, « opérationnelle sous trente-six mois ». Elle sera complétée par « une installation de production d'énergie électrique en

[TTTTTT] On appelle « temps de retour » la durée estimée pour que l'émission de CO2 consécutive à la construction de la LGV soit équilibrée par l'exploitation du transport modal ferroviaire sur la LGV.

> cogénération d'une capacité maximale de 8 MW, opérationnelle sous vingt-quatre mois », poursuit le président ».

Comment entendre le langage écologique de RFF pour les LGV et oublier que les TGV qui rouleraient sur celles-ci nécessitent des mégawatts pour leur alimentation énergétique ?
Aujourd'hui, pour le dossier EUP présenté par RFF, et compte tenu des éléments de calcul[UUUUUU] fournis après coup par lui, il est dit que le bilan carbone devient positif en 2034 pour la phase 1 du GPSO (LN Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax).

A - 4.5.7 Des expropriations dramatiques-Un gel des transactions inadéquat

S'ouvre ici un chapitre qui intéresse des milliers d'habitants dans les 115 communes touchées par le GPSO.
On doit comprendre que la procédure couramment désignée « d'expropriation » est plus complexe qu'il n'y paraît.
Sur le plan juridique le qualificatif « d'expropriation » ne débute qu'après la DUP et s'inscrit dans les prescriptions du **Code de l'Expropriation** (CEx) pour cause d'Utilité Publique.
A ce jour, et jusque à la DUP, RFF est autorisé à s'engager avec les propriétaires dans des **acquisitions anticipées**[vvvvvv] dont le financement provient de fonds publics territoriaux (Régions, Départements, Communautés d'Agglomérations...) qui abondent ceux de l'Etat et de RFF.
Au total ces fonds alloués aux acquisitions anticipées représentent 16,5 M€ répartis comme suit [wwwwww]:
«

1. Acquisitions anticipées de biens bâtis situés dans les emprises (10,5 M€), correspondant à 5% des bâtis concernés ;
2. Mise en réserve de surfaces agricoles et viticoles (3 M€), correspondant à 20% des parcelles sous emprises ;
3. Anticipation des boisements compensateurs (3 M€), correspondant à 20% des parcelles sous emprises. »

En supplément 2M€ sont réservés aux acquisitions anticipées pour les AFSB dont nous reparlerons en deuxième partie.
Toutes les dispositions et propositions afférentes à ces acquisitions anticipées sont gérées et statuées par le Comité Foncier Aquitain du GPSO[xxxxxx] (pour l'Aquitaine).
Un Comité Territorial Midi-Pyrénées est pour sa part en charge de ses actions pour son territoire.

[UUUUUU] Voir document RFF « Note sur le calcul du bilan carbone pour les lignes nouvelles du GPSO – juin 2014).
[vvvvvv] On distingue trois catégories dans ces « acquisitions anticipées ». Une première concerne l'acquisition de biens bâtis dans les emprises GPSO. Une autre s'adresse à la mise en réserve de surfaces agricoles et viticoles avec le contrôle de la SAFER. Enfin des anticipations de boisements compensateurs s'inscrivent dans la troisième catégorie.
[wwwwww] Cf. Réunion de la commission consultative Département des Landes – Chambre de Commerce et d'industrie – Mont de Marsan, 12 octobre 2012. (Document RFF).
[xxxxxx] Voir à ce sujet le discours introductif de la première réunion de ce Comité organisé autour du Préfet le 5 mai 2014. Cf. http://www.gironde.gouv.fr/content/download/20880/132881/file/2014-05-05-1%C3%A8re%20r%C3%A9union%20comit%C3%A9%20foncier%20GPSO.pdf . Consulté le 19/10/2014.

LGVEA avait depuis longtemps dénoncé des pratiques d'acquisitions anticipées[149] qui menaient au « mitage », prémisses « d'acquisitions à l'amiable » qui ne seraient pas toujours forcément à l'avantage des cédants.
Si nous admettons parfaitement que de telles acquisitions anticipées puissent être une solution immédiate à des cas douloureux pour certains propriétaires (décès, impossibilité de maintien des habitants et de leurs familles, mutations professionnelles, divorces...), nous alertons sur les conditions économiques et contractuelles de telles acquisitions. De plus nous sommes inquiets sur les conditions applicables aux acquisitions ultérieures (après DUP) qui s'appuieraient sur les montants retenus pour les acquisitions anticipées et seraient la base des conditions d'acquisitions à l'amiable, ou par expropriation, ultérieures.
Le directeur de la DDT de Montauban[YYYYYY] semble rejoindre notre interrogation quant au niveau d'indemnisation des habitants susceptibles d'utiliser la procédure d'acquisition anticipée puisqu'il reconnaît que ces derniers préfèrent parfois attendre la DUP :

> « Donc rappelons les faits réels : ces acquisitions foncières anticipées, dont nous approuvons le principe car des personnes sont mises dans des situations intenables, concernent seulement les cas d'urgence qui se situent sur la ligne elle-même, à savoir 13 cas ! Parmi les 13 cas, quatre cas sont avancés. Nous sommes donc très loin du mot expropriation **d'autant qu'en fait, vu les propositions faites, le plus souvent les personnes concernées, malgré leur drame, préfèrent attendre l'après DUP pour accéder à des indemnités plus sérieuses** ».

Le volet agricole du programme d'acquisitions anticipées repose lui sur les conventions[150] signées entre la SAFER et RFF (29 janvier 2013) :

> « Outre la mise en réserve de surfaces agricoles et forestières situées à proximité du fuseau, le dispositif foncier en cours de mise en œuvre vise l'acquisition anticipée de biens bâtis situés dans les emprises du projet. Il concerne aussi l'anticipation des boisements compensateurs qui seront prescrits par l'État au moment des défrichements.
> Il s'agit là d'une première étape du programme d'acquisition foncière qui a vocation à se prolonger et à s'amplifier jusqu'au démarrage des travaux. Il est doté, dans un premier temps, d'une enveloppe budgétaire de 16,5 millions d'euros, dont 3 millions pour la mise en réserve par les Safer de surfaces agricoles destinées à compenser propriétaires et exploitants concernés par les emprises. Ce budget correspond à environ 25% de la surface agricole concernée par le GPSO ».

Quelles seront les répercussions de ce « mitage » territorial pour les agriculteurs, sylviculteurs et viticulteurs inscrits dans le fuseau de l'APS GPSO ?
Trouveront-ils une juste rémunération de leur bien, aujourd'hui ou demain, tant sur le plan foncier que de perte d'exploitation.
On se souviendra par exemple que des vignobles AOC détruits par la LGV risquent de ne pas retrouver un terroir équivalent à proximité et que la future production des éventuelles nouvelles vignes est à envisager sur des dizaines d'années.
Quelles seront les conditions d'acquisitions des propriétés bâties pour les centaines de propriétaires sur le tracé du GPSO, et plus particulièrement pour ceux qui se situent sur l'Arruan, entre Cadaujac et la sortie sud de Castres-Gironde ?
Ne va-t-on pas vers une « spoliation » déguisée en expropriation pour ceux qui seront contactés après une éventuelle DUP et pour lesquels un juge de l'expropriation

---

YYYYYY Rapporté par J.P Damaggio. Cf. http://lgv-legislatives-2012.over-blog.com/2014/03/rencontre-avec-le-directeur-de-la-ddt-montauban.html . Consulté le 19/10/2014.

s'appuierait sur les valeurs d'actes passés à l'amiable auparavant (méthode par comparaison) ?
Une évaluation initiale par France Domaine ne nous semble pas être un gage d'indemnisation équitable au regard des prix comparatifs pratiqués par le marché immobilier.
Rappelons enfin que le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pose pour principe que le montant des indemnités est fixé d'après la consistance des biens à la date de l'ordonnance portant transfert de propriété (après la DUP) et que les biens sont estimés à la date de la décision de première instance.
Les tractations « à l'amiable » au titre des acquisitions anticipées aujourd'hui, ou demain après une éventuelle DUP, ont toute leur importance car « *le juge de l'expropriation devra en tenir compte lors de la fixation judiciaire de l'indemnisation des autres propriétaires*[zzzzzz] ».
Le cas particulier des immeubles occupés par des locataires devra être étudié avec attention pour minimiser l'impact de la procédure d'expropriation.
Toutes ces dispositions sont à découvrir dans le Code de l'Expropriation
Enfin on se rappellera que RFF donne des indications quant à la dimension du bien acquis en expropriation (cf. § 4.5.3 et sur le site RFF-GPSO).
Mais les habitants sur les fuseaux retenus (LN GPSO et AFSB) sont aussi frappés par une contrainte pernicieuse : le gel des transactions sur leurs biens.
Celui-ci découle des dispositions de l'arrêté modificatif de la Préfecture de Gironde en date du 3 mars 2014, reprenant les dispositions du précédent arrêté du 26 octobre 2010, quant à la prise en considération pour le département de la Gironde des études d'élaboration des lignes nouvelles ferroviaires des Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO) et aménagements des lignes ferroviaires existantes (AFSB).
Cet (ces) arrêté(s) impose(nt) que dans le fuseau d'étude prescrit, un sursis à statuer pourra être opposé aux demandes d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations, dans les formes prévues aux articles L.111-7, L.111-8 et L.111-10 du code de l'Urbanisme.
Pour ces demandes le représentant de l'Etat devra donner un avis conforme pour statuer sur l'acceptation des demandes émises.
La décision de prise en considération s'étendant sur une période de 10 ans à compter de l'arrêté du 26/10/2010, c'est donc jusqu'en 2020 (et voire plus si un nouvel arrêté venait à être pris) que les propriétaires dans le fuseau voient leurs projets immobiliers ou fonciers gelés.
On comprend bien que ces dispositions constituent, à notre sens, une entrave grave à la jouissance de son bien. On se réserve le droit d'engager des recours en ce sens, notamment par les associations, si des habitants adhérents à celles-ci venaient en nombre à engager le débat sur ces dispositions.

A - 4-6 Des promesses trompeuses

Depuis des années RFF, appuyé et relayé très souvent par les thuriféraires de la LGV (grands élus, CCI…), énonce des promesses trompeuses.
On ne reviendra pas en détail sur les annonces dithyrambiques sur le levier emploi des LGV et les remarques qu'elles appellent (cf. paragraphes précédents).
Soulignons simplement qu'il y avait loin des promesses aux faits quand Laurent CARROIS, DG adjoint de LISEA présentait[AAAAAAA] fin 2013 les données emplois sur LGV Tours-Bordeaux. Pour un pic mesuré à 8500 emplois maximum en 2013, loin des

[zzzzzz] Cf. C. Domenget. Lettre du Cabinet OPTIMES (Ingénieurs Conseils de l'Entreprise Agricole) du 1er octobre 2010.
[AAAAAAA] Données présentées lors de la journée d'étude AHICF du 6/12/2013 à Bordeaux.

dizaines de milliers clamés par certains, on ne comptabilisait que 2000 embauches locales sans précision sur leur caractère pérenne ou non.
Christian Maudet, alors chef de projet RFF-GPSO en 2010, s'appuyant sur des retombées escomptées de la LGV SEA Tours-Bordeaux et des infrastructures en cours en Espagne, nous faisait miroiter lui aussi des lendemains qui chantent.
Ainsi il annonçait[BBBBBBB] que le trafic entre Bordeaux et l'Espagne allait énormément croître d'ici 2020 avec deux fois plus de trains à la sortie de Bordeaux et trois fois plus de trains à la sortie de Bayonne.
On trouve le démenti dans les commentaires du CADE qui participe aux travaux de l'Observatoire des Trafics (cf. §2.2).
De même pour le trafic fret Christian Maudet s'enthousiasmait des retombées de la LGV GPSO qui autoriserait 20 millions de tonnes à la frontière espagnole en 2020 : nous savons aujourd'hui que ce trafic fret est en chute régulière et que ce n'est pas une LGV qui viendra renverser la tendance.
Autre illusion agitée par RFF à cette date : le coût d'une LGV Bordeaux-Espagne, avec tous les aménagements afférents (raccordements avec la voie classique, gares, aménagements acquisitions foncières, protections phoniques...) qui ne dépasserait pas 3,75 milliards d'euros (tronc commun partagé).
On voit bien aujourd'hui l'inflation du projet qui, au CE 08/2013, situe le coût de la seule branche Bordeaux-Dax à 3,715 milliards d'euros (tronc commune partagé).
On peut donc s'attendre, si la phase 2 du GPSO venait à terme (Dax/frontière espagnole), à un surcoût important car tout le monde s'accorde pour prévoir, sur cette portion, des coûts dépassant 30, 40, voire 50 millions d'euros/km.
S'agissant de la rentabilité attendue C. Maudet (scénario n°3 – GPSO Bordeaux-Espagne donc conforme au dossier actuel du GPSO Bordeaux-Dax) prévoyait 6%, mais qui pourrait descendre à 2,6% s'il n'y avait pas de fret.
Aujourd'hui le fret est toujours dans l'argumentaire RFF pour justifier la LGV Bordeaux-Dax.
Certains pro-LGV, et non des moindres, nous voulons parler de Jean-Louis CARRERE, alors vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine, effleurait la problématique du calcul de rentabilité des LGV et, s'appuyant sur les premières informations venant de la toute nouvelle LGV Est, s'interrogeait sur la pertinence des prévisions de trafics entrant dans le calcul.
Prémonition ? Peut-être quand on peut voir aujourd'hui les chiffres gonflés des trafics et des rentabilités pour les LGV construites (Nord, Est, Rhin-Rhône...) et leur critique par la Cour des Comptes.
Mais Jean-Louis CARRERE n'oubliait pas de préciser qu'il s'agissait avant tout « d'un projet politique ».
On peut aussi, pour les habitants de l'Arruan, s'interroger sur la sincérité de Christian Maudet[CCCCCCC] quant à la volonté de RFF d'inscrire la LGV dans les sillons d'infrastructures existantes :

> « Au maximum, les projets doivent être jumelés avec les infrastructures existantes pour utiliser le plus possible les corridors de transport. Pour le projet qui nous intéresse, l'un des enjeux, si nous retenons le scénario n°3 sera de conjuguer les infrastructures existantes au dit projet ».

[BBBBBBB] Voir Verbatim de la réunion du 25/10/2010 à Dax lors du débat public Bordeaux-Espagne. Cf. http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/actualite/compte-rendus-et-syntheses-des-reunions.html . Consulté le 20/10/2014.
[CCCCCCC] Déclaration lors de la réunion publique sur le débat public Bordeaux-Espagne- La Brède 16/11/2006.

On pourrait égrener des dizaines de promesses énoncées depuis 2005-2006 par les responsables RFF et les tenants des LGV. Elles seraient pour la plupart infondées à ce jour et remises en cause par bien des informations en provenance d'élus, de spécialistes, d'institutionnels...

A - V – Législation et réglementation

Dans cette rubrique nous ne reviendrons pas sur les multiples références bibliographiques juridiques ou réglementaires reportées dans les paragraphes précédents.
Par contre on fera mention des textes principaux qui se rattachent aux thématiques évoquées (environnement, démocratie participative, codes usuels et textes non codifiés du droit français, directives européennes...) et qui soutiennent notre argumentaire.
De plus cet état non exhaustif de la législation ou réglementation applicable pourrait être le socle de recours ultérieurs que la Commune de Saint Médard d'Eyrans ou LGVEA voudrait introduire.

A – 5.1 Démocratie – Droit du citoyen

- Déclaration de 1789 : article 17
- La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité.
- Article L13-17 du Code de l'Expropriation
- Décision en Conseil Constitutionnel n°2012-236 QPC relative à la conformité aux droits et libertés que la Constitution garantit des dispositions de l'article L. 13-17 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

A – 5.2 Socio économie

Loi LOTI n° 82-1153 du 30/12/1982

- Décret 84-617 du 17 juillet 1984, modifié par la loi d'orientation n°99-533 du 25/06/1999.

Ce décret précise en son article 4 que l'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte entre autres :

- ***Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière.***
- ***Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu et les diverses variantes envisagées par le maître d'ouvrage d'un projet font l'objet d'évaluations particulières selon les mêmes critères [que ceux du projet]. L'évaluation indique les motifs pour lesquels le projet présenté a été retenu.***

Décret n°2014-530 du 22 mai 2014 relatif à certaines dispositions de la partie réglementaire du code des transports

- Article R1511-4

> L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte :
> 1° Une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ;
> 2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ;
> 3° Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu ;

4° Une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existants ou en cours de réalisation, ainsi que sur leurs conditions d'exploitation.

- Article R1511-5

L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel, tant des avantages et inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers.
Ce bilan comprend l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculée selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites, au niveau national ou international, dans les domaines qui touchent au transport, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport, tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement des espaces urbain et rural.
Il est établi sur la base de grandeurs physiques et monétaires ; ces grandeurs peuvent ou non faire l'objet de comptes séparés.

- Article R1511-6

Les diverses variantes envisagées par le maître d'ouvrage d'un projet font l'objet d'évaluations particulières selon les mêmes critères. L'évaluation indique les motifs pour lesquels le projet présenté est retenu.

A - 5.3 Environnement

Charte de l'Environnement

- Article 1er
- Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.
- Article 2
- Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement
- Article 3
- Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences.
- Article 5
- Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en oeuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage.
- Article 7
- Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement

Code de l'Environnement

- Article R123-13
- Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre d'enquête, établi sur

feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête, tenu à leur disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier.

- Les observations, propositions et contre-propositions peuvent également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête, et le cas échéant, selon les moyens de communication électronique indiqués dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. Elles sont tenues à la disposition du public au siège de l'enquête dans les meilleurs délais.
- En outre, les observations écrites et orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur ou par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés et annoncés dans les conditions prévues aux articles R. 123-9 à R. 123-11.
- Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.
- Article R123-32
- Après la clôture de l'enquête, le préfet transmet son avis aux autorités de l'Etat sur le territoire duquel le projet est situé. Cet avis est accompagné du rapport et de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.
- La décision prise par l'autorité compétente de l'Etat sur le territoire duquel le projet est situé est mise à la disposition du public à la préfecture du ou des départements dans lesquels l'enquête publique a été organisée

Convention d'Aarhus – Loi n° 2002-285 du 28 février 2002.

- Décret n°2002-1187 du 12 /09/2002.
- Ces textes expriment un droit à l'information de tout citoyen en matière d'environnement :

Ce droit à l'accès à l'information s'exercent auprès de toutes les autorités publiques qu'elles aient ou non des responsabilités en matière d'environnement et de l'ensemble des opérateurs (y compris dans le secteur privé), qui peuvent exercer des fonctions pour le compte de personnes publiques.

Découlant du décret sus cité dans l'article 6 de la Convention on peut relever :

La procédure de participation du public prévoit la possibilité pour le public de soumettre par écrit ou, selon qu'il convient, lors d'une audition ou d'une enquête publique faisant intervenir l'auteur de la demande toutes observations, informations, analyses ou opinions qu'il estime pertinentes au regard de l'activité proposée.
Chaque Partie veille à ce que, au moment de prendre sa décision, les résultats de la procédure de participation du public soient dûment pris en considération

- Loi 2006-1772 du 30/12/2006 (eau et milieux aquatiques) et sa prise en compte dans le Code de l'Environnement (article L210-1) :

L'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général.

A – 5.4 Bruit

Directive 2002/49/CE

- Ordonnance 2004-1199 (12/11/2004)
- Décret 2006-361 (24/03/2006)
  - Arrêté du 4/04/2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

- Code de l'Environnement art R571-9 à R571-10 et R572-1 à R572-11
- Instruction MEEDDAM du 23/07/2008 : elle précise l'organisation de la réalisation des PPBE.

Arrêté préfectoral Gironde 2/03/2009 Classement sonore des voies ferrées
Arrêté ministériel 30/05/1996 Classement infrastructures et isolement acoustique (JO 28/06/1996)
Arrêté du 8/11/1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.
Cet arrêté précise les mesures et niveau de bruit admissibles à proximité d'une infrastructure ferroviaire.
Normes de mesure de bruit
NF S31-133 Acoustique – Bruit dans l'environnement – Calcul de niveaux sonores.
NF S31-110 Acoustique – Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement – Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation.
NF S31-088 Acoustique – Caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic ferroviaire
NF S31-130 Acoustique – Cartographie du bruit en milieu extérieur – Elaboration des cartes et représentation graphique. (cf. arrêté préfectoral 2/03/2009)

A – 5.5 Interopérabilité

Directive 96/48/CE du 23/07/1996

- Décret 2001-129 du 8/02/2001

> Les incidences sur l'environnement de l'implantation et de l'exploitation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception de ce système selon les dispositions communautaires en vigueur.

A – 5.5 Enquêtes publiques

Décret n°2011-2018 du 29/11/2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.
Code de l'Environnement

- Article L123-14
- [...Pendant l'enquête publique, si la personne responsable du projet, plan ou programme visé au I de l'article L. 123-2 estime nécessaire d'apporter à celui-ci des modifications substantielles, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois...]
- Article L123-9
- La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à trente jours. Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de trente jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête.
- Article L123-15
- [...Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé à la demande du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par l'autorité compétente pour organiser l'enquête, après avis du responsable du projet. Le rapport doit faire état des contre-propositions qui

ont été produites durant l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage. Le rapport et les conclusions motivées sont rendus publics…]

- Article L515-8
- […Lorsqu'une demande d'autorisation concerne une installation classée à implanter sur un site nouveau et susceptible de créer, par danger d'explosion ou d'émanation de produits nocifs, des risques très importants pour la santé ou la sécurité des populations voisines et pour l'environnement, des servitudes d'utilité publique peuvent être instituées concernant l'utilisation du sol ainsi que l'exécution de travaux soumis au permis de construire…]

Code de l'Expropriation

- Article L11-5
- I - L'acte déclarant l'utilité publique doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable. Ce délai est majoré de six mois lorsque la déclaration d'utilité publique ne peut être prononcée que par décret en Conseil d'Etat. Passé l'un ou l'autre de ces délais, il y a lieu de procéder à une nouvelle enquête.
- Pour les enquêtes préalables dont la clôture est intervenue antérieurement au 3 janvier 1976, les délais visés au premier alinéa courent à compter de cette date.
- II - L'acte déclarant l'utilité publique précise le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée. Ce délai ne peut, si la déclaration d'utilité publique est prononcée par arrêté, être supérieur à cinq ans. Toutefois, ce délai est porté à dix ans pour les opérations prévues aux projets d'aménagement approuvés, aux plans d'urbanisme approuvés et aux plans d'occupation des sols approuvés.
- Lorsque le délai accordé pour réaliser l'expropriation n'est pas supérieur à cinq ans, un acte pris dans la même forme que l'acte déclarant l'utilité publique peut, sans nouvelle enquête, proroger une fois les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale.
- Toute autre prorogation ne peut être prononcée que par décret en Conseil d'Etat.

Code de l'environnement article L 121-12 concernant l'ouverture de l'EUP > 5 ans après débat public :

> 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

A – 5.6 Urbanisme

Arrêtés préfectoraux modificatifs de la Gironde des 3 et 5 mars 2014 portant prise en considération des études d'élaboration des lignes nouvelles Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest et d'aménagement de la ligne ferroviaire existante Bordeaux-Sète.

EUP - B – Deuxième partie Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB)

Nous abordons à présent le dossier d'aménagement ferroviaire au sud de Bordeaux (AFSB) et son appendice, l'enquête commodo-incommodo sur la fermeture des passages à niveaux (PN) sur Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans.
Nous ne reviendrons pas sur les commentaires généraux portés sur les différents thèmes (environnement, socio-économie, nuisances générales...) aux chapitres de l'EUP-A (LN Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax) qui s'appliquent en majorité au projet AFSB.
Nous évoquerons toutefois ci-après quelques thèmes spécifiques aux AFSB. La question primordiale qui amène RFF aujourd'hui à présenter les AFSB relève d'une analyse capacitaire sur la ligne actuelle Bordeaux-Sète.
On apprend dans le dossier d'EUP que de telles études ont été menées (PF V3.2 chapitre 4 p5) sans toutefois être suffisamment détaillées dans le chapitre 4.1.1.1. RFF a mis en avant préférentiellement un manque de gain de temps de parcours qui l'amenait à conclure à la création d'une LGV Bordeaux-Toulouse. La suite des études menées par RFF (PF V3.2 chapitre 4.1.1.3) converge vers un AFSB avec un minimum de 3 voies entre Hourcade et Saint Médard d'Eyrans mais elle s'appuie en conclusion sur un **besoin lié à la LGV Bordeaux-Toulouse** :

> « Ces conclusions sont renforcées **si l'on réalise une ligne nouvelle à grande vitesse sur tout ou partie de l'axe Bordeaux-Toulouse**, car la ligne existante au sud de Bordeaux sera circulée par un nombre de **trains à grande vitesse supplémentaires**, venant en conflit avec les circulations de services plus lents (TER périurbains, fret à destination d'Hourcade, fret à longue distance…) ».

Nous contestons donc de telles conclusions visant à justifier les AFSB tels que proposés aujourd'hui par RFF car il apparaît clairement que :

- Les AFSB trouvent pour RFF leur justification principale dans la priorité donnée aux trafics TGV issus de la LGV
- Les trains « plus lents », et en particuliers les TER, sont pour les Aquitains une priorité quotidienne qui se doit d'être améliorée
- Le fret ferroviaire n'a jamais été prépondérant, même aux dires de RFF et SNCF, sur l'axe Bordeaux-Toulouse.

Dans cette problématique nous pensons, comme nous l'avons évoqué à plusieurs reprises, que des solutions autres d'aménagements de la voie existante (IPCS ou installation d'évitement en particulier) devraient répondre en quasi-totalité aux limitations de trafics (TER et Fret) sur l'axe Bordeaux-Langon-Agen.
De plus le coût estimé par RFF pour l'ensemble des AFSB (613 M€ HT (CE 08/2013) semble bien difficilement recouvrable par les financements évoqués dans l'EUP (PD chapitre 3.2 p314).
On peut s'interroger sur l'hypothèse d'un financement RFF alors que la VAN du projet semble être en contradiction avec les clauses de l'article 4 des statuts de RFF.
L'AFITF, bailleur de fond de l'Etat, n'apparaît pas bien placée budgétairement pour investir dans une nouvelle voie alors qu'elle n'a pas la capacité financière pour investir dans le réseau existant qui périclite.

L'Europe risque bien, et encore avec plus d'acuité que pour LN, de se désolidariser d'un investissement régional.
Reste alors l'hypothèse d'un financement majoritaire par les collectivités territoriales : en ont-elles la capacité financière et la compétence reconnue (code des EPCI) ?

B- 1 Environnement naturel

Le projet AFSB s'inscrit dans un milieu naturel fortement rurbanisé, notamment sur les communes de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans. A ce titre nous rappelons qu'il traverse la zone Natura 2000 FR7200688 du Bocage humide de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans ainsi que la ZNIEFF type 1 FR720030022 Bocage de la basse vallée du Saucats et du Cordon d'Or, et aussi la ZNIEFF type 2 FR720001974 Bocage humide de la basse vallée de la Garonne.
Ces territoires naturels protégés s'inscrivent dans un environnement riche et varié avec des milieux agricoles fragiles.
Du fait des faibles niveaux IGN et de la proximité de la Garonne ces terres fortement sillonnées par des cours d'eau sont sous un risque avéré d'inondations. C'est pourquoi un PPRI a été promulgué et approuvé par arrêté préfectoral le 24 octobre 2005 (PPRI Vallée de la Garonne – Secteur Cadaujac-Beautiran).
Pour la Commune de Saint Médard d'Eyrans les AFSB situés en bordure est de la voie ferrée actuelle passeront dans des zones urbanisées mais aussi sur des parties du PPRI comme le montre le plan du PLU zone nord de Saint Médard d'Eyrans présenté plus loin.
RFF, face aux risques d'inondations qui viendraient à être aggravées par son projet de LGV, envisage la mise en œuvre de bassins d'écrêtement. Huit bassins sont prévus entre les communes d'Ayguemorte-les-Graves, Beautiran, Castres-Gironde, Saint Michel de Rieufret et Landiras (PF V4.2 p160) mais leur positionnement précis et leur définition ne seront définis qu'au stade APD.
On ne saurait être d'accord avec RFF sur les nombreuses références aux « compensations » ou « indemnisations » qui figurent dans plusieurs chapitres de l'EUP (LN et AFSB). Celles-ci ne réparent en rien les dégâts irréversibles affectant de nombreuses zones naturelles protégées ou agricoles. Les compensations évoquées ne peuvent être pertinentes quant au biotope détruit et qui ne saurait être transporté à quelques km ou dizaines de km comme de simples objets. Les indemnisations (libératoires) quant à elles ne peuvent être qu'un moyen facile, mais contribuant au surcoût du projet à charge du contribuable, pour RFF de se dégager de ses responsabilités vis-à-vis de l'environnement et du cadre de vie de nos concitoyens.
Que nous apprend aujourd'hui le dossier EUP de RFF ?
Il parle d'enjeux paysagers « fort ou très fort » pour les secteurs de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans mais il prévoit une prédation majeure sur les sites viticoles et naturels (PJ annexe1 p21).
Les justifications données par RFF tout au long des phases de « concertation » pour aboutir au tracé actuel des AFSB ne sauraient être pertinentes quant aux dégradations irréversibles du milieu naturel humide entre Villenave d'Ornon et Saint Médard d'Eyrans. On doit apprécier comme il se doit ce que dit RFF quant au risque lié au transport de matières dangereuses dans un milieu mariant zone urbanisée et humide au long des AFSB (PF V5.2 chapitre 1 p32) :

> « La réalisation du projet ferroviaire n'augmentera pas, par rapport à la situation existante, le risque de pollution par accident ferroviaire mettant en cause des matières dangereuses ».

On est rassuré ! Mais on pourrait s'inquiéter des risques de la situation actuelle qui ne font l'objet d'aucun commentaire de la part de RFF.

Q20- Quels sont ces risques ? Où sont-ils répertoriés et portés à la connaissance du public ?

On remarquera aussi que RFF, malgré les travaux qu'il envisage sur le cours des ruisseaux de Saint Médard d'Eyrans (Cordon d'Or et Milan), considère qu'ils n'influeront en rien les risques de remous liés aux inondations et respecteront les règlements des PPRI (PF V4.1 chapitre 3 p172-174). Enfin on apprend que les AFSB n'auront pas d'impact majeur sur l'environnement des zones humides traversées (PF V4.1 §3.2.3.4) : on reste sceptique et nous demanderons que l'APD amène toutes les garanties sur ce point et qu'elles soient consignées dans les engagements de l'Etat si le projet voyait le jour.

B- 2 Urbanisation

On touche là à un aspect majeur quant à l'impact des AFSB dans un environnement très dense (Bègles ➔ Villenave d'Ornon) ou dense (Cadaujac ➔ Saint Médard d'Eyrans).

Les AFSB s'inscrivent dans un milieu urbanisé dés la frontière nord avec la commune de Cadaujac, renforcé en cœur de bourg et jusqu'à la limité sud à proximité du raccordement avec la LGV. De ce fait il est à prévoir de nombreuses expropriations[DDDDDDD], tant sur des propriétés bâties que non bâties. Celles-ci vont remettre en cause les conditions de vie de nombreux habitants, propriétaires ou locataires, avec leur cortège de problèmes de dédommagement, de déplacement, de réinstallation pour eux et leurs familles. Le réaménagement profond des voiries routières, la création de nouvelles voiries entre l'Esteyrolle et le Bédat, le recalibrage de la RD214, conjointement avec le nouveau pont routier de l'Avenue des Sables d'Expert… vont totalement refonder le paysage urbanistique de Saint Médard d'Eyrans.

A cela il faut rajouter que la suppression des PN 13&14 et la mise en passage souterrain et/ou aérien réservés aux modes doux (piétons, cyclistes) des voies routières à ces PN va remodeler profondément les circulations intra communales et extra communales.

On se doit d'attirer l'attention de RFF et de la Commission d'enquête sur les impacts des AFSB sur l'urbanisation future des communes concernées, et plus particulièrement de Saint Médard d'Eyrans.

Le SCOT de l'aire métropolitaine de Bordeaux[EEEEEEE], approuvé le 13 février 2014, prévoit dans son chapitre S « Prévoir un développement urbain raisonné », les conditions d'urbanisation et de densification urbaine prévisibles et souhaitées pour l'aire de la CCM.

Ainsi cette communauté de communes aujourd'hui peuplée de 37670 habitants devrait approcher les 50500 habitants à l'horizon 2030, représentant à elle seule 4,3% de la population globale de l'aire du SCOT, en tête hors CUB. Sur cette CCM le besoin prévisionnel de logements supplémentaires sur la période 2010-2030 représente 7980 habitats.

[DDDDDDD] Il semble que les expropriations, dans le cadre des AFSB, se concentrent sur les communes de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans, les communes de Bordeaux, Bègles et Villenave d'Ornon étant peu concernées car le projet RFF s'inscrit majoritairement dans les aires détenues par RFF et SNCF.

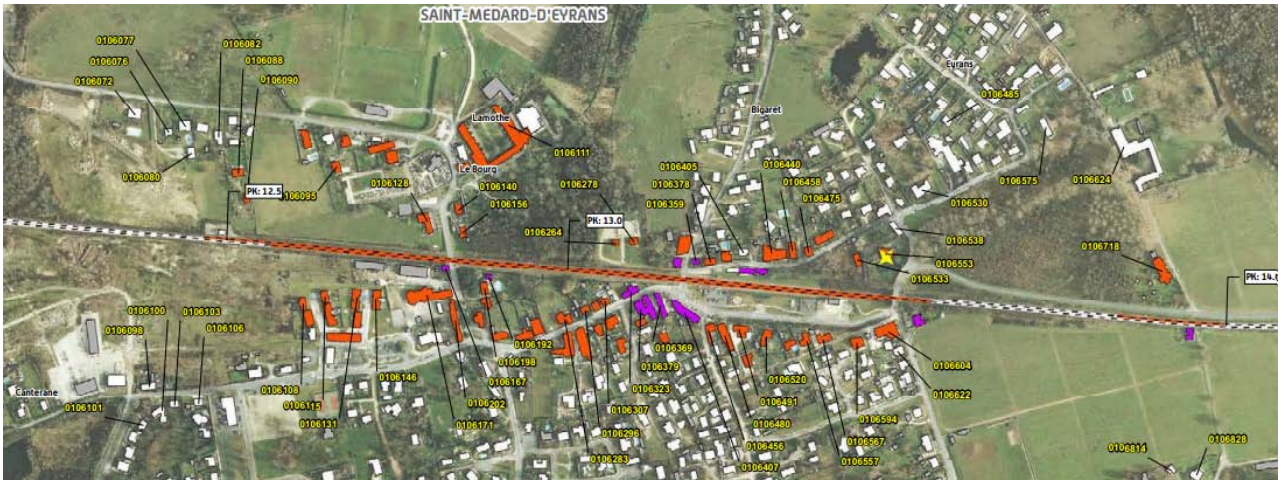
[EEEEEEE] Voir site du Sysdau (CF. http://www.sysdau.fr/espace-documentaire).

Une limitation de cette expansion urbanistique, découlant de dispositions réglementaires afférentes au projet GPSO (cf. arrêtés préfectoraux de prise en considération, mise en compatibilité des PLU…), serait gravement préjudiciable aux dispositions urbanistiques du SCOT, du PLH, du PLU…
Dans le recensement effectué par RFF sur les châteaux d'eau nous voyons qu'un château d'eau est indiqué au lieu dit Dulac de Saint Médard d'Eyrans (PF V4.2 secteur géographique n°2, p69) : à notre connaissance il n'existe aucun château d'eau sur la commune de Saint Médard d'Eyrans, et plus particulièrement à Dulac.

Le dossier EUP de RFF fait état d'un risque lié au transport ferroviaire de matières dangereuses qui feraient escale sur le site d'Hourcade (PF V3.2 p270).

Q21- Dans ce cas quel serait le risque pour les populations sises sur le parcours nord-sud ou sud-nord de tels convois ?

En ce qui concerne la construction des nouvelles haltes SNCF sur Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans elles semblent répondre globalement aux observations portées par les municipalités durant les phases de concertations.
Pour Saint Médard d'Eyrans la municipalité sera très soucieuse de voir ses exigences respectées, et ce jusqu'à la réalisation et la livraison de la halte si le projet RFF venait à terme.
Notons toutefois que les caractéristiques de cette halte devront être vérifiées avant lancement des travaux notamment en ce qui concerne la compatibilité quais/rames TER. En effet il nous semble surprenant que RFF envisage des quais de 180 m de long (PD chapitre 2 p302-310) alors qu'il répertorie des rames TER Régio2N de 212m de long (PF V3.3 chapitre 5 p71). Ne va-t-on pas reproduire le bogue technique des rames TER trop larges pour les quais ?
Nous alertons RFF sur les nuisances attendues en milieu urbain du fait des travaux BTP/VRD mais aussi en phase exploitation des lignes ferroviaires à terme. La simulation acoustique réalisée à T+30 ans, soit 2055, conclut à des ambiances non modérées et des PNB pour la moitié des bâtiments répertoriés entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans (PF V3.3 chapitre 5 p78). Les mesures de protection phonique à la source, non continue sur les deux côtés des voies ferroviaires à terme, laissent 44 bâtis, dont 15 PNB, au dessus des seuils réglementaires de bruit après mise en place des protections phoniques à la source.
Une vue des bâtiments exposés au bruit sur Saint Médard d'Eyrans est présentée ci-dessous (issue de PF V4.1 planche 7/8 p51) :
Bâti dépassant les seuils d'une ambiance sonore non modérée
Bâti dépassant les seuils PNB en situation actuelle



Les mesures spécifiques envisagées par RFF pour ces cas devraient être mises en place au début du chantier dans la mesure du possible. Elles devraient comprendre principalement des protections acoustiques en façade qui restent à définir techniquement au cas par cas à ce jour, et dont on ne connaît pas le planning de réalisation (examen en phase APD ?).
Cela nous semble léger en termes de prise de responsabilité de RFF en la matière et nous demandons qu'il affiche très rapidement des propositions concrètes dans le domaine des protections acoustiques adaptées et sur l'ensemble du tracé.

Q22- Comment RFF envisage de prendre en compte l'urbanisation future de la commune de Saint Médard d'Eyrans (cf. PLU) dans sa simulation acoustique à l'horizon 2055 ?

Les aménagements proposés par RFF, résultant de la suppression des PN n°13 et 14 sur la commune de Saint Médard d'Eyrans, nous amènent à formuler quelles observations.
Il y a lieu tout d'abord de tenir compte des exigences exprimées par la commune (cf. annexe 7.5).
On avalise le projet RFF de réaménagement complet (voirie Avenue de Canterane / Avenue du Bédat et halte SNCF) sur le site de l'Usine : il devra toutefois être consolidé au stade APD en lien avec la Municipalité de Saint Médard.

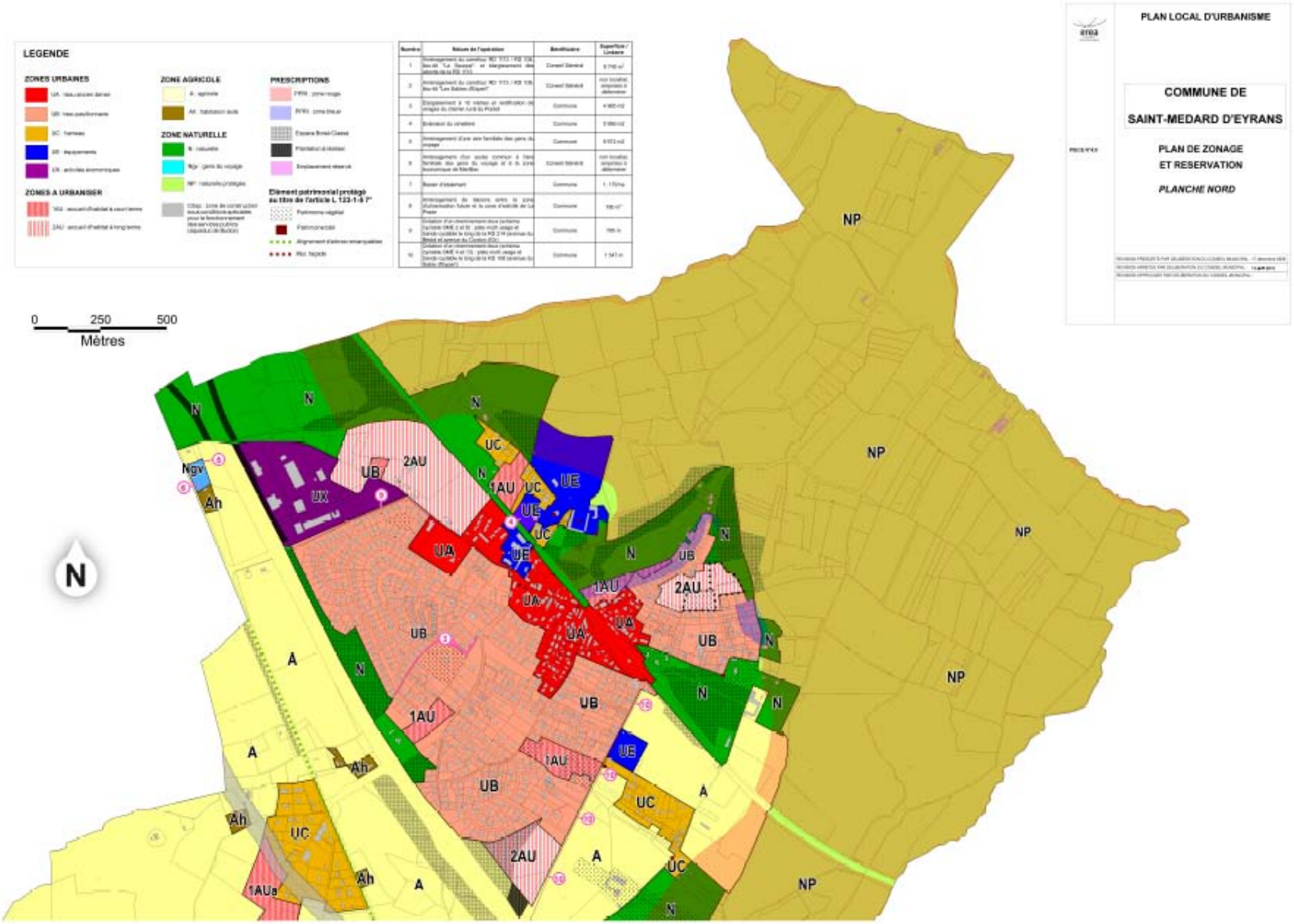
Principe de rabattement des circulations suite à la suppression des PN n° 13 et 14 *(source : Egis 2012)*

Au-delà pour l'aménagement de circulation douce du PN13 il convient de respecter les accès aux propriétés publiques et privées situées sur l'Avenue du 8 mai et son prolongement Avenue de Canterane (pente et niveaux) (PK chapitre 4 p26).
On attend de RFF des précisions quant aux rétablissements / aménagements des réseaux souterrains sur ces voies (eau, gaz, électricité, téléphone, assainissement…) du fait du passage en pont rail.
Ce secteur présente aussi des spécificités importantes par les équipements publics qui s'y trouvent :

- Eglise
- Cimetière
- Stade
- Salle des Sports
- EHPAD
- Ecole élémentaire
- Poste
- Mairie et services techniques…

Ils devront être conservés dans toutes leurs fonctionnalités, et avec une impérieuse nécessité de limitation des nuisances (bruit en particulier).
De même le principe de passerelle envisagée en remplacement du PN n°14 reçoit un accord de principe de notre part mais il devra être précisé conjointement entre RFF et la municipalité pour répondre en tous points aux besoins des usagers (piétons, cyclistes, PMR…).
La refonte complète des circulations routières découlant de la suppression du PN n°14 et de la construction d'un nouveau pont route Avenue des Sables d'Expert va

introduire des contraintes fortes sur les circulations (rond point avenue de l'Esteyrolle, rue des Fauvettes, Margeon, Pont des Sables d'Expert...) et des expropriations associées.


PLAN LOCAL D'URBANISME
COMMUNE DE
SAINT-MEDARD D'EYRANS
PLAN DE ZONAGE
ET RESERVATION
PLANCHE NORD
LEGENDE
ZONES URBAINES
ZONE AGRICOLE
ZONE NATURELLE
PRESCRIPTIONS
ZONES A URBANISER
0 250 500
Mètres
N
NP
A
Ah
Ngv
UX
UB
2AU
1AU
UC
UE
UL
UA
1AUa

B- 3 Expropriations

Les expropriations encourues pour « utilité publique » sont réglementées par le Code de l'Expropriation (CEx). Elles constituent à notre sens un élément traumatique majeur pour les habitants qui en sont frappés.
Cette atteinte à la propriété privée restreint le droit légitime du citoyen comme le montre la Déclaration des droits de l'Homme et du citoyen de 1789 dans son article 17 :

> « La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité ».

RFF évoque dans son dossier **un total de 35 propriétés** qui seraient concernées par les emprises[FFFFFFF] du projet entre Bègles et Saint Médard d'Eyrans (cf. PF-V4.1, p135).
Il est précisé :

> « Seule la surface nécessaire au projet sera acquise. Les modalités de cette procédure sont définies dans le code de l'expropriation et sont exposées dans le volume 3 chapitre5. En résumé, les propriétaires, dont les biens bâtis ou non bâtis se trouvent inclus dans les emprises du projet seront indemnisés dans les conditions prévues par le code de l'expropriation.
> C'est France Domaine qui sera chargé d'évaluer les biens d'après leur usage, leur consistance et leur état. Cette évaluation sera fonction de la nature et de l'état des biens. Elle se référera aux données du marché immobilier local, sans tenir compte de l'existence du projet des aménagements ferroviaires, le tout formant une valeur assortie d'indemnisations liées à l'expropriation, conformément au code de l'expropriation. L'indemnisation résultera d'un accord amiable ou en cas de désaccord sera soumise à l'arbitrage du juge de l'expropriation ».

RFF évoque aussi dans ce même paragraphe le cas des propriétés agricoles ou forestières :

> « Dans un soucis de simplification des procédures, RFF proposera aux organisations professionnelles agricoles et forestières d'établir des protocoles donnant un cadre homogène pour l'indemnisation des propriétaires et des exploitants. Les acquisitions ne concerneront pas nécessairement la totalité de la propriété. En effet lorsque les emprises nécessaires au projet ne comportent pas de bâti et que le projet ne remet pas en cause l'utilisation de la parcelle, une acquisition partielle sera possible, comme l'illustre le schéma ci-dessus. Si les habitations acquises sont occupées par des locataires, RFF sera tenu de leur proposer des solutions de relogement tenant compte de leurs besoins et des normes d'habitabilité en vigueur.
> Un dispositif permettant les acquisitions anticipées a été mis en place par l'Etat, les collectivités territoriales et réseau ferré de France avec plusieurs objectifs :
>
> - L'acquisition des biens bâtis situés sur les emprises et que leurs propriétaires sont dans l'obligation de vendre rapidement
> - La mise en réserve de surfaces agricoles qui serviront à compenser l'emprise subie par les propriétaires et exploitants
> - L'anticipation des boisements compensateurs qui seront prescrits ultérieurement au moment des demandes d'autorisation de défrichement ».

Ces procédures appellent de notre part plusieurs remarques importantes.

[FFFFFFF] RFF précise (PF V3.3, p10) que le terme « emprise » désigne les espaces au sol occupés par les projets ferroviaires, tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

Comme le complète RFF dans un autre paragraphe (cf. PF V3.3, p12) les emprises prévisionnelles pour les AFSB sont définies comme suit :

> « Elles tiennent compte des emprises du domaine ferroviaire existant, qu'elles excluent, et correspondent généralement **aux entrée en terre +3,5m à 5m**. Les limites d'emprise s'appuient également sur le parcellaire de manière à ne pas couper inutilement des parcelles ou ne pas faire des reliquats dans les milieux urbanisés traversés ».

RFF estime donc que les AFSB ne consommeront que 22 hectares hors emprise du réseau actuel.
Cela nous semble totalement irréaliste quant à l'ampleur du projet AFSB.
Si les procédures d'expropriation indemnisées partielles ne s'appliquent qu'aux emprises fixées ci-dessus il faut craindre que de nombreux propriétaires se retrouvent spoliés de plusieurs manières.
Premièrement on pourrait les dédommager pour des surfaces insignifiantes alors qu'ils subiraient les nuisances visuelles, sonores et économiques vis-à-vis d'une infrastructure située à quelques mètres de leur lieu de vie.
Leur propriété ainsi amputée verrait sa valeur vénale résiduelle fortement diminuée et donc très difficilement vendable ultérieurement.
Il semble logique et juste de prévoir des acquisitions à l'amiable bien au-delà des limites annoncées par RFF pour les propriétaires qui verraient leur biens ainsi impactés. De même des propriétés non directement contenues dans les emprises définies par RFF, mais très proches de celles-ci (0-50m), verraient leurs propriétaires (ou locataires) soumis à des nuisances très fortes (visuelles, acoustiques, vibratoires) incompatibles avec une vie normale : des mesures particulières sont à étudier pour de tels cas (accord pour expropriations à l'amiable, protections renforcées) avec les propriétaires demandeurs.
Rappelons que sur d'autres projets (LGV Méditerranée) des accords d'indemnisation par acquisitions à l'amiable ont pu être entrepris jusqu'à 150 à 300m de la plateforme LGV.
Les chiffres globaux très faibles donnés par RFF (cf. PF V3.3, p14) quant aux emprises prévues pour les LN (11,9ha) et AFSB (10,9ha) uniquement sur Saint Médard d'Eyrans montrent bien que notre crainte est fondée quant au risque de minimisation pour une juste indemnisation.
Par ailleurs RFF prévoit respectivement 14 propriétés bâties et 7 propriétés bâties situées sur les emprises pour Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans (cf. PF V3.3, p16).ce qui montre bien qu'il entend s'en tenir au minimum dans ses indemnisations.

B -4 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU)

Le lecteur se reportera à l'annexe 7.2 pour prendre connaissance d'un mémoire rédigé en septembre 2014 en réponse à la demande du préfet en date du 4 juin 2014.

Q23- Que répond RFF aux perturbations ou limitations de l'urbanisation future de Saint Médard d'Eyrans par la mise en compatibilité du PLU et par les réservations RFF qui y figurent ?

B -5 Rentabilité socioéconomique des AFSB

En terme de rentabilité socioéconomique les AFSB sont loin des valeurs recommandées (PH §7.4).
Ainsi de manière synthétique RFF affiche les valeurs suivantes.

Indicateurs	VAN
VAN sans COFP	- 0,7 G€
VAN avec COFP	- 0,9 G€
Taux de rentabilité interne (sans COFP)	0,6%
Taux de rentabilité interne (Avec COFP)	0,6%
VAN/euro public investi	- 1,2

Même si RFF tente d'édulcorer ce bilan en montrant un avantage calculé pour les usagers de + 184 M€ (il faudra examiner en détail ce qui entre dans ce calcul) les AFSB coûtent cher à la collectivité publique et il conviendrait de reconsidérer ce projet au travers d'alternatives (aménagements des voies actuelles, équipements complémentaires (BAL, IPCS), rames TER modernes et à forte capacité (Régio2N)...
Dans le bilan socioéconomique présenté par RFF pour justifier les AFSB on peut relever des ambiguïtés dans les prévisions de trafics TER.
Il est annoncé 130 voyageurs journaliers en gare de Saint Médard d'Eyrans et 75 voyageurs journaliers en gare de Cadaujac à l'horizon 2035 (PF V4.1 p203-204).
Mais RFF présente des prévisions de trafics sensiblement différentes dans un autre volet de l'EUP (PH chapitre 5 p137) où l'on peut lire que le nombre de montées-descentes annuelles à l'horizon 2040 serait voisin de 300 000 voyageurs/an à Saint Médard d'Eyrans et 200 000 voyageurs/an à Cadaujac.
On comprend mal de tels écarts. Peut-on faire confiance à des données aussi disparates et quel impact peuvent-ils avoir sur le calcul socioéconomique de rentabilité des AFSB ?

VI- Conclusions générales

6.0 Remarques générales sur la procédure EUP

Les enquêtes d'utilité publique présentées aujourd'hui par RFF clôturent réglementairement une phase longue de « concertation » engagée dés les débats publics de 2005-2006. Toutefois celle-ci nous a semblé très souvent être un alibi pour faire accepter par la population un projet décidé par ailleurs par quelques décideurs et thuriféraires des LGV.
Si nous nous soumettons aujourd'hui à l'exercice EUP c'est pour prouver qu'élus locaux et associatifs restent soudés pour dénoncer à nouveau un processus de « concertation » biaisé dont nous avons à plusieurs reprises critiqué la méthodologie et les attendus.
Nonobstant ces préalables nous voulons porter ici quelques commentaires sur les modalités entourant l'EUP elle-même.
Celle-ci se déroule sur un temps très court qui nous semble incompatible avec un délai indispensable pour l'examen et l'émission d'un avis pertinent sur un dossier constitué de 12 000 pages au format A3 !
Entre le début de l'EUP (14 octobre 2014) et sa terminaison (8 décembre 2014) on ne comptabilise que 56 jours calendaires. Si l'on suit les modalités inscrites dans les avis d'ouverture de l'EUP, et plus particulièrement pour celles applicables à Saint Médard d'Eyrans, on s'aperçoit que les dossiers d'enquête ne sont en fait accessibles au public dans les locaux de la mairie que 46 jours ouvrés, et compte tenu des horaires d'ouverture de la mairie au public[GGGGGGG], que seulement une partie des 52 demi-journées effectives pour la consultation et remise d'avis.

[GGGGGGG] La mairie de Saint Médard d'Eyrans n'est ouverte au public que lundi (15-18h), mardi (14-17h30), mercredi (9-12h & 14-17h30), jeudi (14-17h30), vendredi (14-16h30), samedi (10-12h sauf vacances scolaires).

Par ailleurs les membres de la Commission d'Enquête, toujours pour la commune de Saint Médard d'Eyrans, ne pouvaient être rencontrés que trois demi-journées dans ce calendrier, et dans des horaires peu compatibles avec la disponibilité des citoyens en activité[HHHHHHH].
C'est ce qui nous a conduits à adresser un courrier au préfet de la région Aquitaine dés le 17 septembre 2014 (voir en annexe 7.3) pour demander une prolongation de la durée de l'EUP, courrier dont nous avons reçu réponse le 20 novembre 2014 (cf. annexe 7.3). Le préfet maintient les termes initiaux de l'enquête et n'accède pas à notre demande de prolongation de l'EUP.
C'est aussi par un courrier adressé au président de la Commission d'enquête publique en date du 14 octobre (voir annexe 7.4) que nous demandions cet aménagement des procédures d'enquête et la mise en place de réunions publiques en Gironde. Il nous paraît en effet que les deux seules réunions publiques d'information prévues dans l'arrêté préfectoral du 25 août 2014 (Pont-du-Casse -82 & Saint Pierre du Mont-40) sont limitatives à la juste expression des habitants de la Gironde pourtant concernés pour grande partie par les deux dossiers d'EUP (LN & AFSB).
Notre courrier a reçu une réponse du Président de la Commission d'Enquête le 13 novembre 2014 (cf. annexe 7.5).Elle confirme l'organisation d'une réunion publique en Gironde le 2 décembre 2014 mais n'autorise pas la prolongation de l'Enquête au-delà du 8 décembre 2014.
Nos demandes de modification et prolongation de l'EUP recoupent celles adressées notamment par la Commune de Saint Médard d'Eyrans ou par la Communauté de Commune du Sud-Gironde (cf. annexes 7-10 & 7-11).
Nous espérons grandement que les commissions d'enquête pour les LN et les AFSB, sous la houlette de leurs présidents respectifs, sauront être réceptives aux arguments que nous avons développés au long de ce mémorandum et qu'il sera tenu compte des multiples témoignages qui y sont mentionnés.
Nous faisons le vœu que les avis définitifs des commissions d'enquête soient pris en toute autonomie, dans le seul respect d'une réelle utilité publique, sans pression partisane de tous bords et par des commissaires totalement indépendants du maître d'ouvrage et des décideurs institutionnels.
Relevons enfin une question d'éthique démocratique.
Les décisions successives qui pourraient amener au lancement des infrastructures objets des EUP sont prises par les présidents et membres des commissions d'enquête, les préfets, les membres du Conseil d'Etat, les ministres…tous institutionnels non élus de la République.
Peut-on dans ces conditions parler « d'utilité publique » pour de telles infrastructures de transport ?

6.1 GPSO lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax (EUP-A)

Après une très longue phase de « pseudo négociation » entamée depuis les débats publics de 2005-2006, RFF présente aujourd'hui son projet de LGV GPSO (1er phase).
De multiples rebondissements politiques et financiers ont émaillé ces années à l'occasion des changements gouvernementaux et ministériels.

[HHHHHHH] Jeudi 16 octobre (9-12h), mercredi 5 novembre (14-17h) et mercredi 19 novembre (9-12h).

Nous avons tout au long de ce processus alerté par courrier les différents ministres de l'écologie et des transports, ainsi que les services de la MEDDTL, sur les risques environnementaux, financiers et sociétaux accompagnant ces projets de LGV :

- Mme Nathalie-Kosciusko Morizet les 17/01/2011 et 11/07/2011
- Mr Olivier Rollin, direction MEDDTL le 9/05/2011
- Mme Nicole Bricq le 6/06/2012
- Mme Ségolène Royal le 8/06/2014.

Nous avons reçu des réponses polies, indiquant que nos questions seraient soumises à l'appréciation des secrétaires d'Etat et de leurs services, mais sans engagement concret depuis lors.

Nous avons même sollicité par courrier (4 juin 2013) Mr François Hollande, président de la République, qui a transmis notre demande, sans réponse à ce jour, à Mr Frédéric Cuvillier.

Enfin différents courriers et contacts avec les services du préfet d'Aquitaine et de Gironde n'ont en rien fait infléchir la poursuite des études RFF menant aujourd'hui à l'EUP.

Notre conviction dans le caractère **d'inutilité publique** du GPSO reste toutefois intacte à ce jour.

Elle s'appuie sur de nombreuses preuves, de multiples arguments et témoignages, comme la Commission d'Enquête peut s'en convaincre à la lecture des éléments relatés aux paragraphes A-I à A-V du présent mémorandum.

La dégradation irréversible des espaces naturels, qui constituent encore à ce jour des trésors environnementaux dans l'Aquitaine, va réduire de manière pérenne une richesse rare faunistique et floristique. L'avis donné par l'Autorité Environnementale du CGEDD souligne d'ailleurs ce risque en faisant référence à un arrêt de la Cour Européenne et au guide de la Commission Européenne (cf. page 35 de son avis) pour pointer les risques sur les habitats naturels prioritaires ou les espèces prioritaires qu'entraînerait la construction des LGV.

Conjointement cet appauvrissement risque bien à terme d'affecter l'équilibre économique du secteur touristique qui mise beaucoup sur la qualité de vie et d'environnement de nos espaces naturels (parc régional, zones humides, zones Natura 2000, massif des Landes, bords de Garonne…).

L'analyse socioéconomique présentée par RFF pour le GPSO ne présente pas à notre sens les garanties de transparence et d'impartialité dans sa construction et sa justification, indispensables pour remporter décision publique de réalisation des LGV.

Si l'Autorité Environnementale du CGEDD ne demandait que « d'apporter des éclairages complémentaires aux résultats de l'évaluation socioéconomique fournie dans le dossier » **tout en notant que la VAN du programme GPSO, annoncée à 400 millions d'euros, traduisait une rentabilité tout juste atteinte pour un programme de 13 milliards**, le CGI quant à lui poussait plus loin sa contre expertise et ses recommandations en matière de méthodologie, de calcul et de présentation des données socioéconomiques (VAN, TRIES…) venant à l'appui du dossier RFF mis en enquête publique.

Dans son avis rendu en avril 2014 le CGI exerçait son expertise en émettant des réserves sur le dossier socioéconomique de RFF.

Il relevait plus particulièrement une évolution du PIB élevée ce qui peut conduire à une surestimation notable du trafic ferroviaire calculé (induit et reporté) et une sensibilité quant au niveau de VAN en découlant.

Les prévisions macroéconomiques françaises à moyen terme (dette, déficit, PIB…), émises par des organismes patentés comme l'INSEE ou l'UE, viennent confirmer notre

doute au regard des rentabilités socioéconomiques présentées par RFF pour les LN du GPSO.
Sur le plan sociétal les arguments de RFF pêchent souvent dans un optimisme béat, ou une tactique d'enfumage, dans lequel se mêlent désenclavement des territoires, projections mirifiques des trafics ferroviaires, complémentarité TGV/fret, expansion du tourisme, boum des emplois induits, développement économique des bassins urbains et suburbains... toutes élucubrations mises à mal par nombre d'études d'institutionnels et de retours d'expériences. Les études universitaires, les rapports parlementaires, les rapports de la Cour des Comptes, les ouvrages publiés çà et là par des cabinets d'étude et des journalistes spécialisés, associatifs..., que nous citons en bibliographie, viennent étayer nos remarques en ce sens.
Les avis de plus en plus nombreux et concordants venant de personnalités reconnues proches du milieu ferroviaire (le PDG de SNCF Guillaume Pépy, les députés Gilles Savary, Eva Sas et Philippe Duron...) ainsi que les positions prises, certaines depuis longtemps, par des élus territoriaux (conseillers régionaux et généraux) et locaux (maires et présidents de communautés de communes), viennent conforter nos avis sur le GPSO.
Enfin nous rappelons que la Cour des Comptes, dans son rapport paru en octobre 2014 sur la grande vitesse ferroviaire, se montrait très critique sur les ressorts guidant les dossiers de LGV présentés aux autorités et aux décideurs politiques :

> « Dans le temps de gestation technique des projets de LGV, tous les efforts tendent vers la justification de la construction des lignes : compte-rendu incomplet des débats publics ; biais optimiste des études de trafic en vue d'atteindre un taux de rentabilité suffisant pour la ligne (sans toujours y parvenir) ; choix au cas par cas des taux d'actualisation des recettes futures ; omission des conséquences d'une nouvelle ligne à grande vitesse sur les dessertes autres que les TGV, qu'il s'agisse de l'entretien du réseau existant ou de l'évolution des dessertes classiques ».

La CC portait haut la critique en relevant que le financement de telles infrastructures, de moins en moins rentables, ne pouvait se faire au gré d'ajustements budgétaires publics aléatoires et réclamait que le lancement des études préliminaires n'intervienne « qu'après la définition d'un plan d'affaire pour la ligne ».
Aujourd'hui nous assistons à une fusion renforcée entre citoyens, associations et élus locaux pour dénoncer le projet RFF des LN du GPSO.
Au final nous sommes profondément convaincus qu'un tel projet de LGV ne répond plus aujourd'hui financièrement, économiquement, et de manière sociétale, aux besoins de transport ferroviaire de la majorité des citoyens contribuables. Ces derniers attendent du gouvernement et des régions des trains du quotidien (TET, TER...) plus performants sur un réseau ferroviaire rénové et sécurisé.
Nous craignons que la mégalomanie constructiviste d'une poignée de grands élus ou lobbyistes économiques soit seule ici le moteur d'un acharnement en vue de la construction de LGV, modèles technocratiques d'une époque révolue.

Pour toutes ces raisons nous restons opposés au GPSO et portons ici un avis très défavorable sur le dossier des LN du GPSO présenté en enquête publique.

6.2 Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux –AFSB (EUP-B)

On pourrait reprendre ici les grandes lignes des conclusions présentées pour les LN du GPSO. On prouverait facilement que les rapports coûts/avantages associés aux AFSB sont loin de répondre à la rentabilité socioéconomique nécessaire pour qu'ils soient qualifiés « d'utilité publique ».

Les calculs présentés par RFF, et vérifiés par le CGI, montrent clairement que VAN et TRI du GPSO phase1 sont plombés par les branches AFSB et AFNT.
Ces AFSB envisagés dans des territoires urbanisés pourraient être vecteurs d'une dégradation irrémédiable de l'environnement pour des centaines de riverains proches, voire plus éloignés (bruit, dépréciation immobilière, modification des conditions de circulation, expropriations...).
Ils constituent à notre sens une mauvaise réponse à la question de « saturation » toute relative de la voie ferrée actuelle.
Il est clair que les trafics envisagés entre Saint Médard d'Eyrans et Bordeaux pour les seuls TER ne sauraient à eux seuls justifier la construction d'une troisième voie (et d'une quatrième au droit des haltes SNCF). De même rien ne peut justifier, sur l'axe Bordeaux-Toulouse, la construction d'une infrastructure ferroviaire supplémentaire pour le trafic fret : celui-ci est en repli constant depuis des années et il ne constitue pas un axe majeur dans les prévisions à moyen/long terme. Les quelques TET, de plus en plus rares malheureusement sur l'axe Bordeaux-Sète, ne peuvent renforcer l'option soutenue par RFF.
Reste donc la seule justification souterraine voulue par le Conseil régional et non affichée clairement par RFF : **ouvrir par les AFSB des sillons totalement libres pour les TGV circulant sur les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax**.
On doit donc en déduire que si l'utilité publique de ces LGV ne peut être fondée rationnellement, les AFSB se retrouvent caduques.
Nous ne pouvons donc que reprendre ici l'axe majeur de nos démonstrations et de nos conclusions sur les projets de RFF.
Les LGV du GPSO ne se justifient plus aujourd'hui au titre de la rentabilité publique et de leur pertinence face au besoin pressant d'un réseau ferroviaire rénové.
C'est un avis partagé par de nombreux habitants et citoyens, soutenu par notre association LGVEA et conjointement par la Commune de Saint Médard d'Eyrans.
Nous préconisons l'étude et la mise en œuvre d'une rénovation poussée des voies ferrées existantes (avec IPCS et fermeture des PN si nécessaire) et la dotation de rames modernes (vitesse 200-220 km/h) pour un service ferroviaire adapté au besoin quotidien de l'immense majorité des usagers.

Pour toutes ces raisons nous restons opposés au projet de RFF et portons ici un avis défavorable sur le dossier des AFSB présenté en enquête publique.

VII – ANNEXES

7.1 Annexe – Glossaire

Abréviation Acronyme	Désignation
Ae	Autorité Environnementale du CGEDD
A'URBA	Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
A62	Autoroute A62
ADPB	Association de Défense du Pays Brèdois
AFA	Autoroute ferroviaire Atlantique
AFITF	Agence de financement des infrastructures de transports de France
AFSB	Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux
AGRESTE	Service de la statistique, évaluation et prospective au Ministère de l'Agriculture.
AOC	Appellation d'Origine Contrôlé
AOT	Autorité organisatrice des transports
APD	Analyse préliminaire détaillée
APS	Analyse préliminaire sommaire
ARAF	Autorité de régulation des activités ferroviaires
ARPOCABE	Syndicat Intercommunal d'adduction d'eau potable
ATTAC	Association pour la taxation des transactions financières
BAL	Bloc automatique lumineux (système de régulation du trafic ferroviaire)
BCE	Banque centrale européenne
BEI	Banque européenne d'investissement
BPAR	Bloc automatique à permissivité restreinte (système de régulation du trafic ferroviaire)
BTP	Bâtiments et travaux publics
CAD	Contrats d'Agriculture Durable
CADA	Commission d'accès aux documents administratifs
CADE	Collectif des Associations de Défense de l'Environnement (Pays Basque et sud des Landes)
CAS	Centre d'Analyse Stratégique
CC	Cour des Comptes
CCI CCIR	Chambre de Commerce et d'Industrie Chambre de commerce et d'industrie régionale
CCM	Communauté de Communes de Montesquieu
CDC	Caisse des dépôts et consignations
CE	Code de l'Environnement
CERCL	Cabinet d'études Robert Claraco
CEREMA	Le CETE, le CERTU, le CETMEF et le SETRA ont fusionné pour donner naissance au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)
CERTA	Cellule Economique Régionale des Transports d'Aquitaine
CESE	Conseil Economique Social et Environnemental
CESER (Aquitaine)	Conseil économique social et environnemental régional d'Aquitaine
CEx	Code de l'expropriation
CFM	Consommation finale des ménages
CG	Conseil Général

Abréviation Acronyme	D é s i g n a t i o n
CGEDD	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
CGI	Commissariat Général à l'investissement
CGSP	Commissariat Général à la stratégie et à la prospective.
CIADT	Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
CITEC	Société d'études suisse
CIVB	Conseil Interprofessionnel du Vin de Bordeaux
CNDP	Commission Nationale du Débat Public
CO2	Gaz carbonique ou dioxyde de carbone
COPIL	Comité de Pilotage
CPDP	Commission Particulière du Débat Public
CPER	Contrat de plan état région
CPNT	Mouvement politique Chasse Pêche Nature Traditions
CRA	Conseil Régional d'Aquitaine
CSE	Calcul socioéconomique
CU	Code de l'Urbanisme
CUB	Communauté Urbaine de Bordeaux
DAM	Décision d'approbation ministérielle
DDT	Directions départementales des territoires
DDTM	Directions départementales des territoires et de la mer
DFCI	Défense de la Forêt Contre l'Incendie
DOCOB	Document d'Objectifs pour site Natura 2000
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
DVD	Digital Versatile Disc
EBC	Espace boisé classé
EELV	Formation politique Europe Ecologie les Verts
ENS	Espace naturel sensible
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
EPEC	European PPP expertise center
EPHAD	Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes
EPIC	Etablissement public à caractère industriel et commercial
ERC	Démarche Eviter, réduire, compenser
ERDF	Electricité réseau distribution France
ERTMS	Système européen de surveillance du trafic ferroviaire
EUP	Enquête d'Utilité Publique
EUP-A	Dossier de l'EUP pour les lignes nouvelles du GPSO
EUP-B	Dossier de l'EUP pour l'AFSB
FG	Mouvement politique Front de Gauche
FNAUT	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
GES	Gaz à effet de serre
GPII	Grand Projet Inutile Imposé
GPSO	Grand Projet du Sud-Ouest
HCFP	Haut Conseil des Finances Publiques
IGF	Inspection générale des finances
INAO	Institut National d'Origine et de la Qualité
INPN	Institut National du Patrimoine Naturel

Abréviation Acronyme	D é s i g n a t i o n
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
LGPE	Association Landes Graves Palus Environnement
LGV	Ligne ferroviaire à grande vitesse
LGVEA	Association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan
LISEA	Concessionnaire de la LGV SEA Tours-Bordeaux
LN	Ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
MAEt	Mesures agroenvironnementales territorialisées
MAPPP	Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariats
MIE	Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe
Natura 2000	Réseau de zones naturelles protégées
OAC	Ouvrage d'art conventionnel
OANC	Ouvrage d'art non conventionnel
ONEMA	Office national de l'eau et des milieux aquatiques
ONG	Organisation non gouvernementale
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PAPV	Plan d'action pour la préservation et la valorisation des zones humides des bords de Garonne
PCF	Mouvement politique Parti Communiste Français
PG	Mouvement politique Parti de Gauche
PIB	Produit Intérieur Brut
PLH	Plan local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PME	Plan de Management Environnemental
PMR	Personne à mobilité réduite
PN	Passage à niveau
PNRLG	Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne
POLT	Ligne ferroviaire Paris/Orléans/Limoges/Toulouse
PPBE	Plan de Prévention du bruit dans l'environnement
PPP	Partenariat Public Privé
PPRI	Plan de prévention des risques d'inondations
PRG	Mouvement politique Parti Radical de Gauche
PS	Mouvement politique Parti Socialiste
RFF	Réseau Ferré de France
RTE-T	Réseau de transport transeuropéen
RU	Réserve Utile en Eau
SAAD	Service annexe d'amortissement de la dette
SAFER	Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural
SAU	Surface agricole utile
SCOT	Schéma de cohérence territoriale de l'aire métropolitaine bordelaise
SDIC	Schéma directeur des itinéraires cyclables
SEA	Ligne ferroviaire à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique
SEPANSO	Fédération des sociétés pour l'étude, la protection et l'aménagement de la nature dans le Sud-Ouest
SMA	Société d'études suisse conseil et développement de logiciels dans le domaine de la planification ferroviaire
SNIT	Schéma National des Infrastructures de Transports
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique

Abréviation Acronyme	Désignation
SYSDAU	Syndicat mixte du SCOT. Etablissement public créé le 10/12/1996 pour l'aire métropolitaine bordelaise.
TDIE	Association Transport-Développement- Intermodalité-Environnement
TER	Transport express régional
TGV®	Train à grande vitesse
TICPE	Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques
TRI	Taux de rentabilité interne
TRI-E ou TRI-se	Taux de rentabilité économique ou taux de rentabilité socio-économique
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
TVB	Trames verte et bleue
UE	Union Européenne
UIC	International Union of Railways
VAN	Valeur actuelle nette
VRD	Voirie et réseaux divers
ZBC	Zone de bruit critique
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
ZPENS	Zone de préemption des espaces naturels sensibles

7.2 Annexe - Mémorandum PLU

Nota : Ce mémoire a été rédigé par LGVEA en lien avec la Commission Extramunicipale créée par la Commune de Saint Médard d'Eyrans.

L.G.V.E.A

LANDES GRAVES VITICULTURE ENVIRONNEMENT EN ARRUAN

Projet RFF de construction des LGV du GPSO et aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux

Mémoire sur la demande préfectorale de modification du PLU de Saint Médard d'Eyrans

Avertissement

Le présent mémoire est rédigé sous couvert de notre association (L.G.V.E.A) dans le cadre des travaux conjoints découlant de la création d'une commission extra municipale (CEXM) décidée par délibération du Conseil de Saint Médard d'Eyrans en date du 18 juin 2014.
Les informations, commentaires et conclusions de ce mémoire se fondent sur la lecture du dossier RFF accompagnant la demande préfectorale de consultation en vue de mise en compatibilité du PLU de Saint Médard d'Eyrans.
Il constitue une aide pour la décision finale envers la demande préfectorale qui reste de la stricte responsabilité du Conseil Municipal de Saint Médard d'Eyrans.

Nota : Afin de faciliter la lecture de ce mémorandum, en lien avec les pièces fournies par RFF que nous dénommerons cahiers 1 & 2, nous donnerons entre crochés [ ] dans les chapitres suivants une correspondance entre l'indication du § cité et la page du cahier correspondant.
Exemple : § 1.1.2 [C1p4]
Nous faisons référence au § 1.1.2 de la page 4 du cahier RFF n°1.

Sommaire

1-Introduction ***180***

2- Projet de modification du PLU de Saint Médard d'Eyrans ***180***

2-1 Modification en liaison avec l'aménagement de la ligne Bordeaux-Saint Médard d'Eyrans **180**

2-1-1 Nos remarques et commentaires 184

2-1-2 Conclusions partielles 191

2-2 Modification en liaison avec la construction des LGV du GPSO **193**

2-2-1 Nos remarques et commentaires 200

2.2.2 Conclusions partielles 203

3- Conclusions générales ***203***

1-Introduction

Par lettre en date du 4 juin 2014 le préfet de la région aquitaine informe les maires de la Gironde concernés par les projets d'aménagement de la ligne ferroviaire Bordeaux-Sète au sud de Bordeaux d'une part, et les maires de la Gironde concernés par les lignes nouvelles (LGV) Bordeaux-Toulouse/ Bordeaux-Dax d'autre part, de la décision du 23 octobre 2013 du ministre en charge des transports qui arrête les trois opérations prioritaires du GPSO.
En conséquence, et dans le cadre des procédures administratives préalables à leurs déclarations d'utilité publique, il demande de procéder à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme conformément à **l'article L123-14** du code de l'urbanisme.
Selon les articles **L123-14-2** et **R123-23-1**[IIIIIII] du code de l'urbanisme les projets de mise en compatibilité doivent faire l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public ou de la commune compétents en matière d'urbanisme et des personnes publiques associées, préalablement au lancement de l'enquête.
L'article L123-14 précise :

> Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.
> **Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence**.
> La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2.

On conclut donc logiquement que dans le cas du GPSO **les enquêtes d'utilité publique** envisagées en octobre 2014 par le préfet d'Aquitaine porteront aussi sur les modifications de PLU demandées par le préfet.

2- Projet de modification du PLU de Saint Médard d'Eyrans[JJJJJJJ]

2-1 Modification en liaison avec l'aménagement de la ligne Bordeaux-Saint Médard d'Eyrans

Le document d'accompagnement de RFF pour ce projet de modification de PLU est dénommé « ***Pièce 1***[KKKKKKK] ***– Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Saint Médard d'Eyrans – Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique – Edition juin 2014*** ».

[IIIIIII] Le site Légifrance.gouv.fr ne donne pas de lien pour la référence R123-23-1. Seul le R123-23-2 existe.
[JJJJJJJ] Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Saint Médard d'Eyrans a été voté en conseil municipal le 21 janvier 2013 et est applicable depuis le 28 février 2013.
[KKKKKKK] Notons que la dénomination Pièce 1 prête à confusion car elle est aussi utilisée pour le projet de modification concernant la LGV. Il convient de parler plutôt de cahier n°1.

Comme le précise le § 1.1.2 [C1p4] le territoire de la commune de Saint Médard supporte les deux projets élaborés par RFF : la construction d'une ligne ferroviaire classique supplémentaire entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans et la construction du tronc commun LGV du GPSO.
RFF note aussi que la DUP relative à la construction de la ligne supplémentaire Bordeaux-Saint Médard d'Eyrans devrait probablement intervenir avant la DUP des LGV du GPSO.
De cela on peut conclure que les contraintes d'établissement de la DUP, et notamment le volet financement, devraient être beaucoup plus difficiles pour celles-ci que pour celle-là. Comment trouver dans les finances territoriales (région, département...) les centaines de millions d'euros que réclameront les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, alors que l'Etat et RFF ne pourront[LLLLLLL] et ne voudront plus alourdir leurs dettes dans la construction de LGV réclamées par les grands élus Aquitains et Midi-Pyrénéens?
Dans la liste des Personnes Publiques Associées appelées à participer, avec la Commune, à l'examen conjoint du dossier de mise en compatibilité du PLU avant ouverture de l'enquête publique on remarquera qu'il n'est pas fait mention des organismes chargés des zones ZNIEFF ou Natura 2000 et d'associations environnementales (cf. §1.4.1.2) [C1p5].
Il est important de noter que l'avis de la commune s'accompagne de dispositions calendaires et réglementaires[MMMMMMM] contraignantes (cf. ; §1.4.1.4) [C1p5].
Ainsi la commune ne pourra donner son avis circonstancié qu'à l'issue de l'enquête publique (prévue à ce jour en octobre 2014), dans un délai de 2 mois. A défaut d'avis circonstancié, ce dernier sera réputé favorable.
Par ailleurs il est précisé au même § : « A noter que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration publique ».
Ceci implique donc pour la commune, et ses habitants, une absence de maîtrise du PLU entre octobre 2014 (début EUP) et fin 2015-mi 2016, durée estimée des procédures de DUP.
Les aménagements ferroviaires envisagés dans le dossier de présentation de RFF concernent un linéaire de 12 km entre la gare de Bordeaux-Saint Jean et Saint Médard d'Eyrans avec notamment (cf. §2.3.2) [C1p11] :

- Une voie supplémentaire à l'est accolée à la voie ferrée actuelle
- La suppression des passages à niveau n° 13 et 14
- Une 4ème voie au droit de la nouvelle halte SNCF, déplacée de Margeon à l'Usine.

De ce fait le passage à niveau n°13 supprimé sera remplacé par un pont-rail avec circulation limitée aux piétons et cyclistes.
De même la suppression du passage à niveau n°14 entraînera la construction à la place d'une passerelle piétons-cyclistes.
Une reconfiguration du réseau routier découlera de ces modifications avec notamment la création d'une voie routière accolée à l'est de la 3ème voie ferrée entre l'actuel PN n°14 et l'Avenue de Canterane, puis passage en pont routier au dessus des voies ferrées (nouvelle halte SNCF de l'Usine) et le nouveau rond point du

[LLLLLLL] Rappelons à ce sujet que le ministre des transports préconise que les demandeurs de nouvelles LGV (collectivités territoriales) devront désormais les financer et que RFF ne pourra plus être le bailleur de fonds comme auparavant (cf. dispositions de la nouvelle loi de réforme ferroviaire en cours de vote dans les assemblées).
[MMMMMMM] Sans que ces dernières soient renseignées dans les documents référencés ;

Bédat. Par ailleurs l'actuel Pont de Tôle sera détruit et remplacé par un nouveau pont routier qui nécessitera le re-calibrage et le déplacement de la RD214.
Ces modifications sont présentées sur la planche graphique de la page 89.
Au total RFF envisage la destruction de 7 habitats sur la Commune de Saint Médard d'Eyrans.
S'agissant des emplacements réservés actuellement portés au PLU le projet RFF indique que le nouvel emplacement réservé sollicité par le projet (n°11) impactera (cf. § 3.7) [C1p18]:

- Emplacement réservé n°4 : extension du cimetière.
- Emplacement réservé n°8 : cheminement doux le long de la RD214.
- Emplacement réservé n°9 : cheminement doux le long du RD108.

Les espaces boisés classés (2,4 ha) en bordure de la voie ferrée et au niveau du parc du Château d'Eyran seront déclassés (cf. § 3.8) [C1p18].
Les éléments de valeur n°12 (église), n°6 (croix avenue de Baron), n°9 (croix rue des Fauvettes), tout en étant inscrits dans la bande d'étude, ne seraient pas directement concernés par le projet (cf. § 3.9) [C1p18].
De manière générale RFF, par le projet présenté et la demande de mise en comptabilité du PLU, s'autorise à une très grande liberté quant aux contraintes actuelles d'urbanisme.
Ainsi on doit relever [C1 pages 32 à 48) :

- Autorisation de nouveaux accès sur la RD1113.
- Autorisation d'implantation de toutes alimentations (eau, gaz, électricité, eaux usées…)
- Les constructions peuvent venir en alignement des voies et aux limites séparatives. Elles s'affranchissent aussi des limitations quant aux hauteurs, COS, aspect architectural, espaces libres et plantations…
- L'emplacement réservé défini par RFF (n°11) représente 17,3 ha (cf. §5.3) [C1p48] et il est précisé que l'emplacement réservé n°4 (cimetière) ne sera que partiellement conservé (cf. §5.3) [C1p47].
- Enfin les équipements publics cités ne comportent que les écoles et l'EPHAD (Lamothe), ce dernier n'étant évoqué nulle part en détail dans le dossier. On ne parle nulle part de la salle des sports et de la crèche.

En ce qui concerne les 7 acquisitions de bâtis prévues (cf. § 6.5.1) [C1p68], il est précisé que seule la surface nécessaire aux aménagements sera acquise selon le Code de l'Expropriation.
L'enquête parcellaire pour ces acquisitions débutera après la DUP.
Toutefois un dispositif d'acquisition anticipée est mis en place par les partenaires du projet (Région, département…).
En matière de protection acoustique le cahier n°1 présente les courbes iso phones du projet ainsi que les mesures prévues : 1620 m de protections acoustiques à la source sont prévues pour amener un maximum de bâtis sous les seuils réglementaires [cf. § 6.5.1C1p68] et [C1p85 et 89].
Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L571-10 et R571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur, en fonction du tracé définitif. Cet arrêté sera pris en compte par une mise à jour du document d'urbanisme fixant alors dans le périmètre les mesures d'isolation à prendre pour les constructions nouvelles.
La planche présentée au paragraphe 6.5.1 [C1p68] donne la liste des rétablissements de voirie sur la commune de Saint Médard d'Eyrans.
On peut lire en particulier que le PN13 supprimé sera remplacé par un pont-rail avec les aménagements de circulation pour piétons et cyclistes comme illustré page 75.

Alors que la surface d'emprise forestière atteint 4,6 ha dont 2,4 ha de déclassement EBC (cf. §6.5.2.2) [C1p69], on évoque plus loin deux ouvrages de rétablissement de cours d'eau, les ruisseaux du Cordon d'Or et du Milan (cf. § 6.5.3.2) [C1p70].
C'est aussi dans cette page que RFF fait état des traitements phytosanitaires (herbicides) du ballast et des abords immédiats des lignes ferroviaires. Ces traitements s'imposent aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires pour d'impératives raisons techniques et de sécurité mais peuvent provoquer une pollution saisonnière des eaux. RFF considère toutefois que ce risque est à nuancer compte tenu de la présence de traitements de ce type sur la ligne ferroviaire existante.
Par ailleurs RFF reconnaît (cf. § 6.5.3.2) [C1p71] que le transport de matières dangereuses (fret) peut induire des pollutions en cas de déversements (accidents, fuites…).
Pour cela RFF préconise des traitements phytosanitaires selon un protocole strict en application des accords cadres passés au niveau national et conformément aux bonnes pratiques mises en œuvre sur les lignes à grande vitesse. Pour le désherbage les produits sont homologués par le Ministère de l'Agriculture, sont exempts de classement toxicologique et ne sont pas classés nocifs. Pour les transports de matières dangereuses la plateforme ferroviaire sera imperméabilisée et les eaux collectées puis dirigées vers des bassins d'écrêtement avec capacité de confinement en cas de pollution accidentelle. Des mesures particulières d'anti versement des wagons (3ème rail de sécurité) seront implantées au niveau des ruisseaux du Cordon d'Or et du Milan.
Les différents travaux et aménagements envisagés par RFF peuvent avoir un effet sur les eaux souterraines (cf. § 6.5.3.2) [C1p70] et les zones inondables (cf. § 6.5.3.3) [C1p71].
Dans le premier cas les affouillements et/ou exhaussements de sol peuvent modifier l'alimentation de la nappe (cf. § 6.5.3.2) [C1p71]. En réponse RFF parle d'une utilisation « raisonnée » de produits phytosanitaires et d'un suivi qualité des eaux souterraines qui pourra être mis en place notamment lors des périodes de désherbage.
La modification de l'écoulement des crues et donc des champs d'inondation peut résulter des travaux prévus sur l'infrastructure ferroviaire.
RFF, par des études hydrauliques spécifiques, dimensionne des ouvrages de franchissement nécessaires au respect des recommandations de la circulaire[NNNNNNN] du 24 juillet 2002 traitant des zones sensibles aux risques d'inondation. Pour Saint Médard d'Eyrans en particulier, et compte tenu des volumes exondés par vallée pour les ruisseaux du Cordon d'Or et du Milan, il est envisagé, sans bassin d'écrêtement, une compensation des volumes exondés par un décaissement du lit majeur à proximité des ouvrages et en amont.
Autre point important dans l'impact des infrastructures ferroviaires envisagées : les zones humides (cf. § 6.5.3.4) [C1p71].
RFF montre que celles-ci seraient affectées directement par le projet pour environ 3,6 ha localisées sur le Cordon d'Or et au Bourg.
Pour éviter l'effet de substitution de milieux humides et la perturbation de la circulation des eaux, des dispositions doivent maintenir la fonctionnalité des zones humides traversées. Enfin il est envisagé, conformément aux dispositions du SDAGE Adour-Garonne une compensation par création ou acquisition de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et sur le plan de la biodiversité.

[NNNNNNN] Voir http://dtrf.setra.fr/pdf/pj/Dtrf/0003/Dtrf-0003818/TO3818.pdf?openerPage=notice (consulté le 13 juillet 2014)

Plus loin (cf. § 6.5.4) [C1p72] il est fait état des effets du projet sur les habitats naturels (faunistiques et floristiques) ainsi que sur les trames vertes et bleues. Toutes les mesures de réduction et de compensation de ces effets sont présentées dans les tableaux des effets et mesures (cf. § 6.5.4.2) [C1 p 73 et 74].
Les effets du projet sur le patrimoine touristique et de loisir sont indiqués au § 6.5.5 [C1p75].
Trois chemins de randonnée interceptés par le projet seront rétablis selon les dispositions présentées dans le tableau (cf. § 6.5.5) [C1p75]. Il est mentionné aussi les prédations archéologiques découlant des affouillements prévisibles sur le site A Cauban (en bordure du cimetière). Il est prévu de mettre en place les mesures d'archéologie préventive selon les prescriptions des services de l'Etat.
Le déplacement de la halte SNCF actuelle, avec construction d'une nouvelle halte sur le secteur de l'Usine, entraînera une refonte profonde de ce secteur : création de la halte, pont route pour relier l'Avenue de Canterane au nouveau rond point du Bédat, parking…avec urbanisation prévue au PADD de la commune (cf. §6.5.7) [C1p77].
Certains aménagements (volumes d'expansion de crues) sont mentionnés dans la planche de la page 89 sans grande précision sur leur emplacement et leur caractéristique (cf. §6.8) [C1p89].

2-1-1 Nos remarques et commentaires

Le projet GPSO, et plus particulièrement les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, entre la gare St Jean et Saint Médard d'Eyrans, constitue un projet d'infrastructure majeur quant à la modification définitive des territoires traversés.

Nous ne ferons qu'évoquer ici un coût important, non encore publié par RFF à ce jour, mais qui devrait dépasser largement les 600 millions d'euros[ooooooo], pour une infrastructure ferroviaire supplémentaire entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans qui s'intègre dans le GPSO.

Ce dernier, selon RFF, aurait pour ambitions :

- D'apporter, pour les déplacements dans le Sud-Ouest, une réponse aux attentes de mobilité croissante de la société, tout en favorisant une mobilité durable.
- De renforcer le maillage du réseau ferroviaire structurant au niveau national et européen, tant pour les liaisons Nord-sud qu'entre les façades atlantique et méditerranéenne
- D'apporter un saut qualitatif majeur pour l'offre de services ferroviaires, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises
- De favoriser le développement des territoires
- De contribuer à l'équilibre entre territoires et à la cohésion territoriale.

[ooooooo] La convention relative au financement de l'étude d'avant-projet des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (ligne de Bordeaux à Agen) dans le cadre du CPER 2007-2013 indique dans son article 6 un coût d'opération de 595 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2011.

Nous contestons ces différents points, et nous en apporterons la contradiction argumentée lors de l'enquête d'utilité publique prévue en octobre 2014, car ils relèvent plutôt de l'incantation et de la propagande sans répondre explicitement aux critères d'utilité publique.

Pour le cas spécifique traité par la demande de modification du PLU de Saint Médard d'Eyrans face à l'aménagement ferroviaire entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans nous voudrions mettre en lumière plusieurs interrogations et remarques.

Nous regrettons que dans les Personnes Publiques Associées ne soient pas retenues les instances chargées de la gestion des ZNIEFF et des zones Natura 2000 qui s'inscrivent dans ou aux alentours du projet. De même il ne nous semble pas logique que des associations de citoyens ou d'associations ne soient pas consultées sur un projet engageant l'avenir de leur territoire, et celui de leurs enfants, pour des décennies.

Déjà on peut remarquer que la Commune de Saint Médard, concernée au premier chef, ne pourra qu'émettre un avis circonstancié sur la modification de PLU que dans un délai de 2 mois après la clôture de l'EUP prévue en octobre 2014 ce qui nous porte au mieux à la fin du premier trimestre 2015.

De plus il sera interdit à la Commune d'introduire une modification ou une révision du PLU durant toute la procédure EUP – DUP soit sur un horizon allant au plus court jusqu'à fin 2015, probablement jusqu'à mi 2016. Ceci constitue à notre sens une entrave sérieuse quant à la responsabilité communale en matière d'aménagement urbain et de maitrise du territoire.

Si la suppression des PN n°13 et 14 participent à la sécurisation des traversées ferroviaires notamment en milieu urbain, elle implique une profonde restructuration des voies routières et des ouvrages d'art sur la commune. Cela ne sera pas sans conséquence sur les flux de circulation inter et intra agglomérations sur Saint Médard d'Eyrans et les communes limitrophes (Cadaujac, Isle Saint Georges, Ayguemorte-les-Graves principalement).

Si la mise en circulation piétons-cyclistes sous le pont –rail remplaçant le PN n°13 peut participer à une sécurisation avantageuse des flux en cœur de bourg, il faudra être critique et vigilant sur la définition technique et le mode d'utilisation de la passerelle piétons-cyclistes envisagée en remplacement du PN n°14.

En effet l'architecture de cette passerelle n'est pas précisée (longueur, hauteur, constitution, emprise…) et l'on peut s'interroger sur l'utilisation d'une telle passerelle pour des piétons de différents âges et pour des cyclistes devant certainement mettre

pied à terre. De plus ce type d'aménagement risque d'être interdit d'utilisation aux personnes handicapées.

Le projet d'aménagement présenté par RFF évoque sur plan la destruction de 7 habitats sur la commune et leur expropriation selon le Code de l'Expropriation[PPPPPPP].

Hélas, si le GPSO venait à être lancé avec l'aménagement des voies entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans, les habitants concernés par l'expropriation ne seraient officiellement consultés qu'au moment des enquêtes parcellaires (soit plusieurs mois peut-être après la DUP – 2016 ?) pour connaître le montant de l'indemnisation et les conditions d'acquisition de leur bien par la puissance publique[QQQQQQQ].

L'évocation par RFF d'une procédure d'acquisition anticipée ne saurait être satisfaisante à notre point de vue. Si elle pourrait répondre au besoin urgent de certains propriétaires confrontés à des situations particulières (divorces, décès, déménagements professionnels…) elle constitue toutefois une mesure relevant, de la part de RFF et des financeurs publics, du « mitage » qui implique ensuite une pression psychologique sur les propriétaires proches relevant à terme de l'expropriation. Que dire par ailleurs de l'emploi de l'argent public (Région, département, CUB…) pour cette procédure d'acquisition anticipée (plusieurs millions à plusieurs dizaines de millions d'euros) alors que la procédure « normale » ne devrait intervenir qu'après la DUP ?

Que ce soit par négociation « à l'amiable », ou par expropriation, l'acquisition des biens immobiliers par RFF reste une procédure traumatisante pour la plupart des habitants concernés comme nous avons pu le constater d'expérience sur le tracé de la LGV Tours-Bordeaux avec les associations de Poitou-Charentes.

Si LGVEA a inscrit dans ses statuts qu'elle sera prête à tout moment à accompagner les habitants dans leur procédure envers RFF on souhaiterait que la commune s'associe dans cette aide pour garantir une procédure la plus équitable.

Pour ceux qui continueront d'habiter sur la commune il faut évoquer aussi les modifications importantes de leur environnement et de leur mode de vie pendant et après mise en service des infrastructures RFF.

Le dossier de modification du PLU n'évoque à aucun moment les conditions de construction des infrastructures et leur impact sur les habitants de la commune et des

---

[PPPPPPP] Nous recommandons de prendre connaissance des réglementations afférentes à ce code par la consultation de l'ouvrage ***Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, parties législative et réglementaire*** aux éditions des Journaux Officiels (2008) ISBN 978-2-11-076446-1.

[QQQQQQQ] C'est l'expérience que nous avons des procédures d'acquisition à l'amiable ou selon procédure d'expropriation mis en œuvre sur la LGV Tours-Bordeaux.

communes limitrophes : on espère que le dossier d'EUP donnera toute information en ce sens en octobre 2014.

A terme l'extension du cimetière envisagé au PLU serait remis en cause par le projet RFF : que peut-on envisager pour répondre au légitime souhait des habitants de Saint Médard quant à la localisation future des sépultures de leurs proches ?

En contradiction avec les règles d'urbanisme inscrites au PLU actuel applicables au citoyen, RFF s'autorise à de très nombreuses dérogations (hauteurs de constructions, accès routiers, infrastructures…) qui risquent de remettre en cause la fonctionnalité et l'aspect paysager sur la commune.

Le dossier présenté par RFF oublie certains équipements communaux majeurs comme la salle des sports prés du stade et la crèche intercommunale sise prés de la place Mogège. On pourrait sourire de l'erreur documentaire (page 59) qui fait croire que l'église de Saint Médard d'Eyrans ait été changée… Le silence quant à la situation particulière de l'EPHAD, situé à quelques dizaines de mètres de la 3ème voie ferrée envisagée et de la nouvelle voie routière qui lui sera accolée, est bien plus préoccupant. Cet établissement recevant plusieurs dizaines de personnes âgées, dont certaines atteintes par la maladie d'Alzheimer, devrait être considéré comme site critique au regard des aménagements envisagés (travaux, bruit…) avec notamment un « trou » dans la protection acoustique à la source, face à cet établissement, comme le montre la planche 7/7 page 89.

Ceci nous conduit à s'interroger sur quelques 1620 m de protections acoustiques à la source envisagés par RFF : est-ce la longueur cumulée de protection portée sur la planche 7/7 page 89 de part et d'autre de l'infrastructure ? Si oui nous craignons que cela ne suffise pas à protéger l'ensemble des habitants des quartiers à proximité (Canterane, Cordon d'Or, Andron, Priou, Grenade…) et que l'efficacité des solutions envisagées par RFF ne soit pas suffisante pour des services publics comme la mairie et l'école élémentaire au bourg, l'école maternelle entre Margeon et Eyrans.

Notre inquiétude sur ce problème de nuisances acoustiques se renforce quand on lit que le classement sonore de l'infrastructure n'interviendra que plus tard (après l'APD, la DUP… ?) par arrêté préfectoral pour fixer les mesures d'isolation à prendre pour les constructions nouvelles.

Nous souhaitons que la Commune intervienne dés à présent auprès de RFF et du préfet pour faire préciser les conditions exactes quant à l'implantation des écrans acoustiques (mesures, position, efficacité…) sur le territoire. L'expérience

malheureuse des écrans acoustiques aux abords de l'autoroute A62[RRRRRRR] nous fait pencher pour une grande prudence en ce domaine.

L'environnement naturel privilégié dans lequel s'inscrit Saint Médard d'Eyrans, avec des zones humides, une ZNIEFF, un réseau hydrographique varié, des trames vertes et bleues, une zone Natura 2000 à proximité…risque aussi d'être bouleversé par le projet RFF.

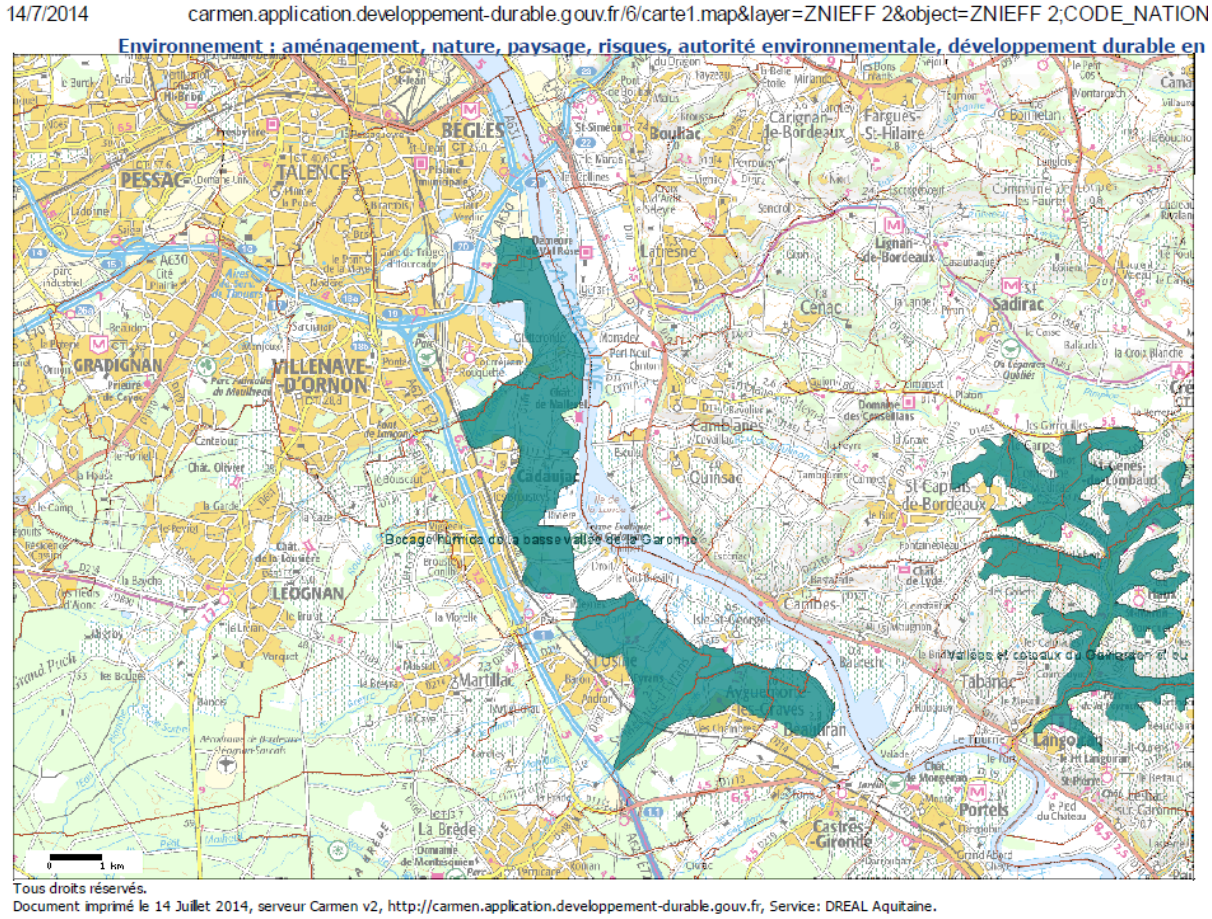


Figure 5 Cartographie de la ZNIEFF 7200001974

Malgré les mesures en réduction de risque mentionnées dans le dossier RFF il nous semble que les terrassements, excavations, les nouvelles emprises routières et

[RRRRRRR] Une enquête de 2008 sur l'insuffisance de protection acoustique sur la commune voisine de Cadaujac, imputable aux bruits de la RD1113, de la voie ferrée et de l'autoroute A62 vient conforter notre sentiment quant au peu de cas fait par les créateurs d'infrastructures pour une réelle protection en temps réel. (cf. http://www.mairie-cadaujac.fr/fileadmin/user_upload/fichiers/Rubrique_Cadre_de_vie/Bruit/PPB-Synthese-Enquete-Evaluation-nuisances-sonores02102008.pdf). Une enquête publique portant sur l'isolation phonique de l'autoroute A62 s'est déroulée en juin-juillet 2004, le programme d'utilité publique a été reconnu le 6 juin 2005 et la première tranche de travaux d'écrans antibruit a débuté en 2006 pour se poursuivre jusqu'en 2009. Rappelons que cette autoroute a été mise en service entre 1970 et 1975 pour la section Bordeaux-Langon !

ferroviaires, les traitements phytosanitaires en exploitation[SSSSSSS], le transport de fret ferroviaire de matières dangereuses[TTTTTTT]…restent autant d'épées de Damoclès sur nos épaules et celles de nos enfants pour les décennies à venir.

Le réseau hydrographique particulier sur la commune de Saint Médard d'Eyrans oblige aussi à tenir compte des zones inondables et de leur maitrise notamment au travers du PPRI (plan de prévention du risque inondation[UUUUUUU]).

Ce PPRI est représenté par la cartographie ci-dessous (cf. fig. 2) qui montre que la zone dangereuse d'inondation jouxte ou empiète par endroits la ligne ferroviaire Bordeaux-Sète.

Cette particularité implique que la commune soit très vigilante quant aux mesures prises par RFF dans la conception des remblais, déblais et ouvrages d'art nécessaires à la plateforme ferroviaire et aux équipements routiers dans les zones relevant du PPRI. Il y aura besoin en ce domaine d'un contrôle et d'une liaison constante entre la mission de la CCM dans la gestion des digues et les services de RFF en charge du dossier des zones inondables.

Sur un autre plan il est fait état de « compensations » par création ou acquisition de zones humides censées remplacer celles détruites par le projet.

Nous contestons ici aussi la pertinence de telles « compensations ». S'il s'agit de création on comprend mal comment l'homme puisse se substituer à la Nature et prélever des terres (lesquelles ?) pour les amener à l'état de zones humides avec la garantie d'un biotope floristique et faunistique adapté. S'il s'agit d'acquisition cela se comprend-t-il comme une substitution de terres naturelles en milieu humide et alors où seraient-elles situées ?

[SSSSSSS] Voir en particulier la documentation sur ce sujet. A titre d'exemple citons : http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_672/Produits_phytosanitaires._Risques_pour_l_environnement_et_la_sante_avec_signets.pdf ou http://www.rff.fr/IMG/pdf/Plaquette_Maitriser_la_Vegetation-2.pdf et plus précisément pour la SNCF http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-lgv-bordeaux-toulouse/docs/pdf/etudes/note-traitements-chimiques-sncf-051125-.pdf . On relévera que le glyphosate, herbicide majoritaire des traitements SNCF ne peut être considéré comme totalement inofenssif pour le milieu naturel comme le montre les documents suivants http://www.inrs.fr/accueil/produits/bdd/doc/fichetox.html?refINRS=FT%20273 et http://www.amisdelaterre.org/IMG/pdf/5_glyphosate_impactenvironnement.pdf

[TTTTTTT] Il est d'ailleurs symptomatique de voir RFF s'inquiéter de ce risque aujourd'hui, et d'envisager des mesures en réduction de risque, alors que la voie Bordeaux-Sète est en service depuis la seconde partie du 19ème siècle.

[UUUUUUU] Voir celui de la vallée de la Garonne pour le secteur Cadaujac-Beautiran (cf. http://www.mairie-cadaujac.fr/fileadmin/user_upload/fichiers/Rubrique_Cadre_de_vie/reglement_PPRI_approuve.pdf .

Un mémoire[vvvvvvv] rédigé par Lise Martin, en liaison avec l'ONEMA, sur la gestion des zones humides dans les dossiers loi sur l'eau pointe l'ambiguïté de telles mesures et s'interroge sur la compensation comme « solution miracle ou permis de détruire » :

> « La raison d'être des mesures compensatoires est remise en question par la communauté scientifique. A l'origine, leur rôle est d'améliorer la protection de l'environnement en tenant compte des impacts probables d'un projet sur l'environnement. Cependant, l'expérience amène à se demander si elles ne desservent pas la cause par manque d'un cadre de mise en œuvre clair (Lucas, 2009). Des dérives ont été constatées, certains maîtres d'ouvrage s'appuyant sur les mesures compensatoires pour s'arroger le droit de réaliser leur projet en négligeant de mettre en place des opérations d'évitement et de réduction, qui doivent être des préalables incontournables à la compensation. Trop souvent, la sélection du site de compensation et du type de mesure compensatoire résultent d'une opportunité et non pas d'une réflexion autour de l'atteinte de l'équivalence écologique. Cette « compensation opportuniste » ne doit plus être tolérée. La compensation s'inscrit dans une réflexion globale en amont, visant à protéger au maximum les écosystèmes impactés de façon à perdre le moins de fonctionnalités possible. La politique de compensation ne doit pas servir à encourager les destructions de zones humides ni donner le sentiment qu'elles sont permises en contrepartie d'un paiement (CNPN, 2007) ».

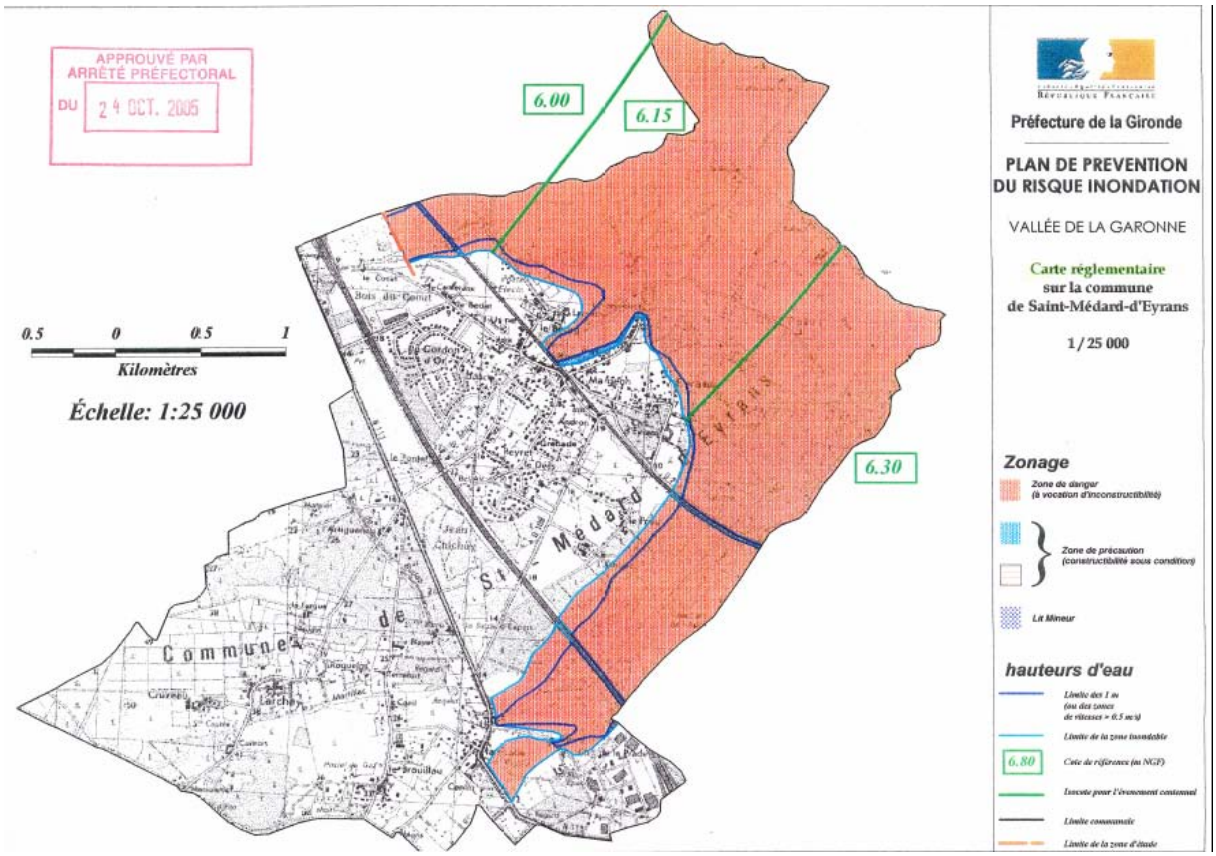


Figure 6 Zone PPRI Vallée de la Garonne Saint Médard d'Eyrans

[vvvvvvv] Voir http://www.onema.fr/IMG/pdf/2012_009.pdf (consulté le 13 juillet 2014)

Sur le plan des activités de loisirs et de la conservation du patrimoine on devra être très vigilant sur la reconstitution des parcours de randonnées et pistes cyclables qui ont été mis en service en coopération entre la commune et la communauté de communes de Montesquieu car ceux-ci présentent un réel intérêt pour les habitants et ils sont soutenus par un plan d'aménagement géré par la communauté de communes.

De même on devra s'assurer que les services de l'Etat surveillent et imposent des mesures d'archéologie préventive sur les sites repérés dans le dossier RFF afin de garantir un minimum de déprédation de ces sites prometteurs[WWWWWWW].

Enfin il conviendra de prendre toute disposition et assurance auprès de RFF et des services de l'Etat quant au respect des recommandations de la commune dans l'aménagement du nouveau secteur de la halte SNCF (zone de l'Usine).

En effet cette zone fortement remaniée et aménagée (halte SNCF, pont routier, parkings, sous-station ERDF/SNCF…) a aussi vocation à urbanisation à terme ce qui risque d'être sous contrainte et nuisances possibles (bruit en particulier).

Comme dans tous ces domaines de gestion entre communes et maître d'ouvrage ferroviaire (RFF et/ou concessionnaire) une attention soutenue devra être instaurée dans la définition conjointe des engagements de l'Etat[XXXXXXX] et de leur suivi.

2-1-2 Conclusions partielles

Les aménagements envisagés par RFF sur la commune de Saint Médard d'Eyrans dans le cadre des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux modifieront durablement l'environnement naturel et urbain des Saint Médardais.

Le projet de RFF ne se comprend, quant à l'augmentation de capacité ferroviaire, qu'en filiation directe avec le projet de LGV du GPSO. En effet les prévisions de trafics ferroviaires globaux[YYYYYYY] (tous trains confondus dans les deux sens au passage à niveau n°13) donnés dés mai 2011 s'établissent à :

2011 ➔ 76

2050 ➔ 187.

[WWWWWWW] Rappelons que le site proche de l'Eglise, du cimetière et du château Lamothe, classé historiquement, a déjà révélé des trésors comme les sarcophages en marbre exposés au Musée du Louvre.

[XXXXXXX] On peut consulter pour information la plaquette concernant les engagements de l'Etat dans le cadre de la LGV Angoulême-Bordeaux (cf. http://www.lgvsudeuropeatlantique.org/wp-content/uploads/DEE.pdf (consulté le 13 juillet 2014).

[YYYYYYY] Ces prévisions ont été communiquées par RFF et le CETE le 6 mai 2011 lors d'une réunion rassemblant RFF/élus de Saint Médard d'Eyrans/LGVEA

Ceci s'entend bien sûr en cumulant dés 2020 (date initiale prévisionnelle de mise en service du GPSO) les trafics actualisés sur la ligne classique Bordeaux-Sète et ceux provenant des LGV[zzzzzzz] (TGV) reliant Paris à Toulouse et Hendaye.

Dans l'hypothèse où les lignes LGV du GPSO venaient à être repoussées de plusieurs années, voire abandonnées, la nécessité d'une 3ème voie classique en renforcement des voies entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans serait certainement caduque.

De plus face aux arguments RFF, appuyés par la Région Aquitaine, pour la création du GPSO (mobilité croissante, maillage du réseau européen, saut qualitatif pour le transport voyageurs et fret, développement des territoires…), la modification de la voie classique entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans ne constitue pas à notre sens une réponse pertinente.

L'amélioration du service voyageur sur cette ligne (Bordeaux➔ Langon➔ Agen) passe certainement par un allongement des quais des haltes conjointement avec des rames plus longues, des rames de capacité augmentée (exemple Régio 2N) notamment aux heures de pointe, la mise en service d'une gestion de trafic modernisée et améliorée (passage du système BAL au ERTMS) afin de tendre à un cadencement optimisé…

Quant à l'accroissement de capacité fret attendu de RFF par la mise en service conjointe de la 3ème voie classique et des LGV elle est mise en défaut par, d'une part, la décroissance continue du fret ferroviaire SNCF depuis des décennies et, d'autre part, le lancement en parallèle de Ferroviaire Atlantique entre Tarnos (40) et Dourges (62) par la ligne classique atlantique aménagée Hendaye, Morcenx, Bordeaux, Poitiers, Paris…selon croquis ci-dessous.

Figure 7 Schéma de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique

[zzzzzzz] Nous pensons, et cela se confirme par d'autres sources, que ces trafics TGV sont survalorisés pour obtenir plus facilement l'assentiment des populations au projet GPSO.

Figure 7: Itinéraire du projet entre Dourges (Pas-de-Calais) et Tarnos (Landes) (source VIIA)

On peut donc s'interroger dans ces conditions sur le réel besoin de construction d'une 3ème voie ferroviaire au sud de Bordeaux, et par conséquence, de la nécessité de la mise en compatibilité du PLU de Saint Médard d'Eyrans.

2-2 Modification en liaison avec la construction des LGV du GPSO

Cette demande de modification du PLU de la part du préfet s'appuie sur un dossier spécifique RFF et son cahier géographique n°2 [C2].
De nombreuses rubriques de ce dossier reprennent des informations et dispositions générales déjà analysées dans le précédent dossier (cf. § 2-1) [C2p8].
Nous ne ferons donc état ci-dessous que des caractéristiques particulières liées au projet de construction des LGV du GPSO sur le sud du territoire de Saint Médard d'Eyrans.
Les LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax font partie du GPSO (première phase) qui a été confirmé par le ministre délégué chargé des transports, Frédéric Cuvillier, le 23 octobre 2013. Ces LGV comportent un tronc commun de 55 km de LGV au sud de Bordeaux entre les communes de Saint Médard d'Eyrans et Bernos-Beaulac (cf. § 2-1) [C2p8].
C'est sur le début de ce tronc commun situé sur la Commune de Saint Médard d'Eyrans que porte la demande de mise en compatibilité du PLU[AAAAAAAA].

[AAAAAAAA] Pour information la procédure de mise en compatibilité des PLU s'applique à toutes les communes situées sur le tracé de la LGV.

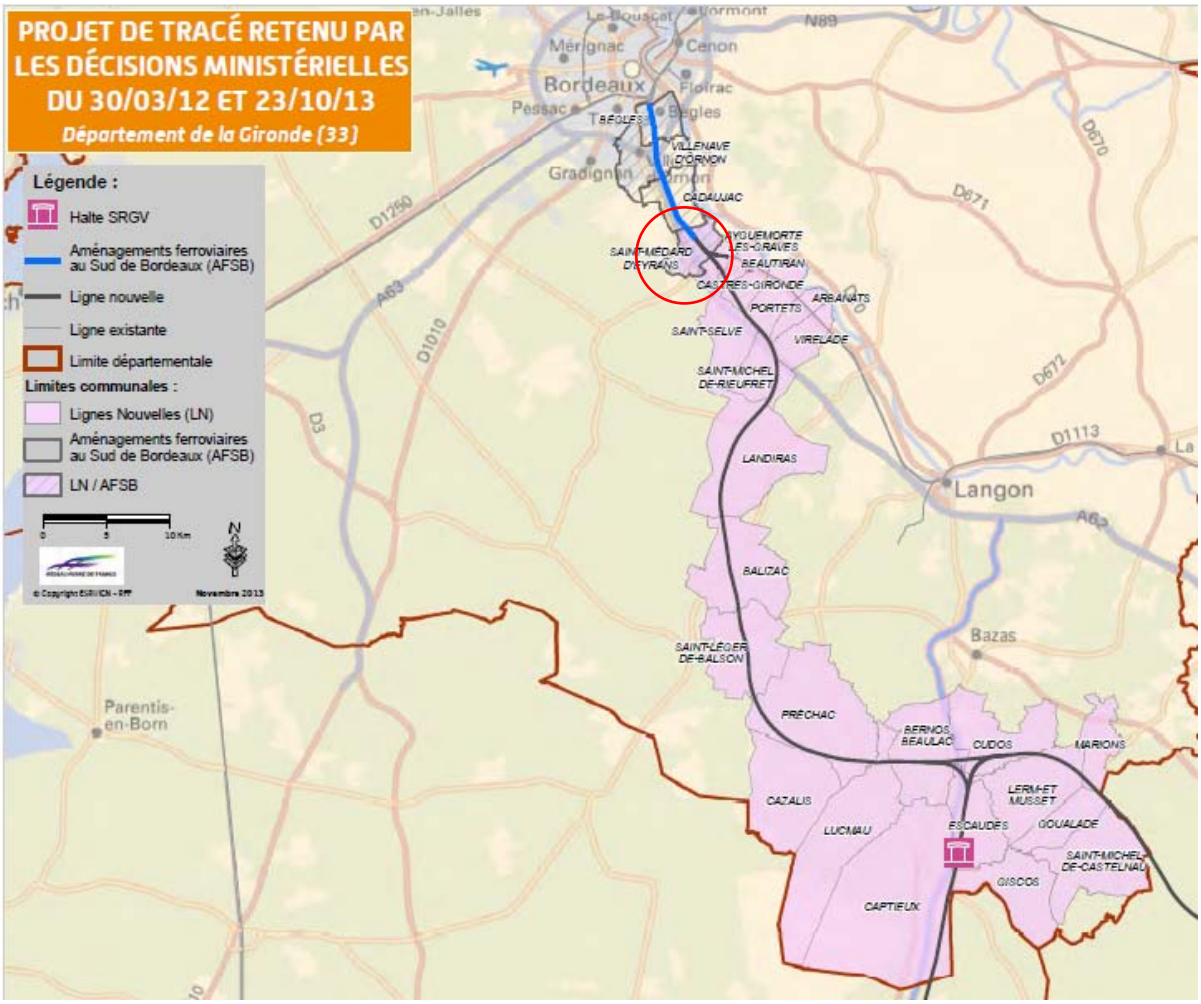


Figure 8 Extrait carte GPSO - Source RFF

Le GPSO s'inscrit à l'article 12 de la loi de programmation du 3/08/2009 (Grenelle) ainsi que dans le SNIT d'octobre 2011 et, pour partie, dans les scénarii issus de la Commission Mobilité 21 de juin 2013.
Il est dit aussi que le GPSO représente un axe prioritaire (n°3) du réseau européen RTE-T (cf. fig. 5) mais pour information cet axe s'appuie sur la façade atlantique dans le sud-ouest et ne comporte pas l'axe Bordeaux-Toulouse.

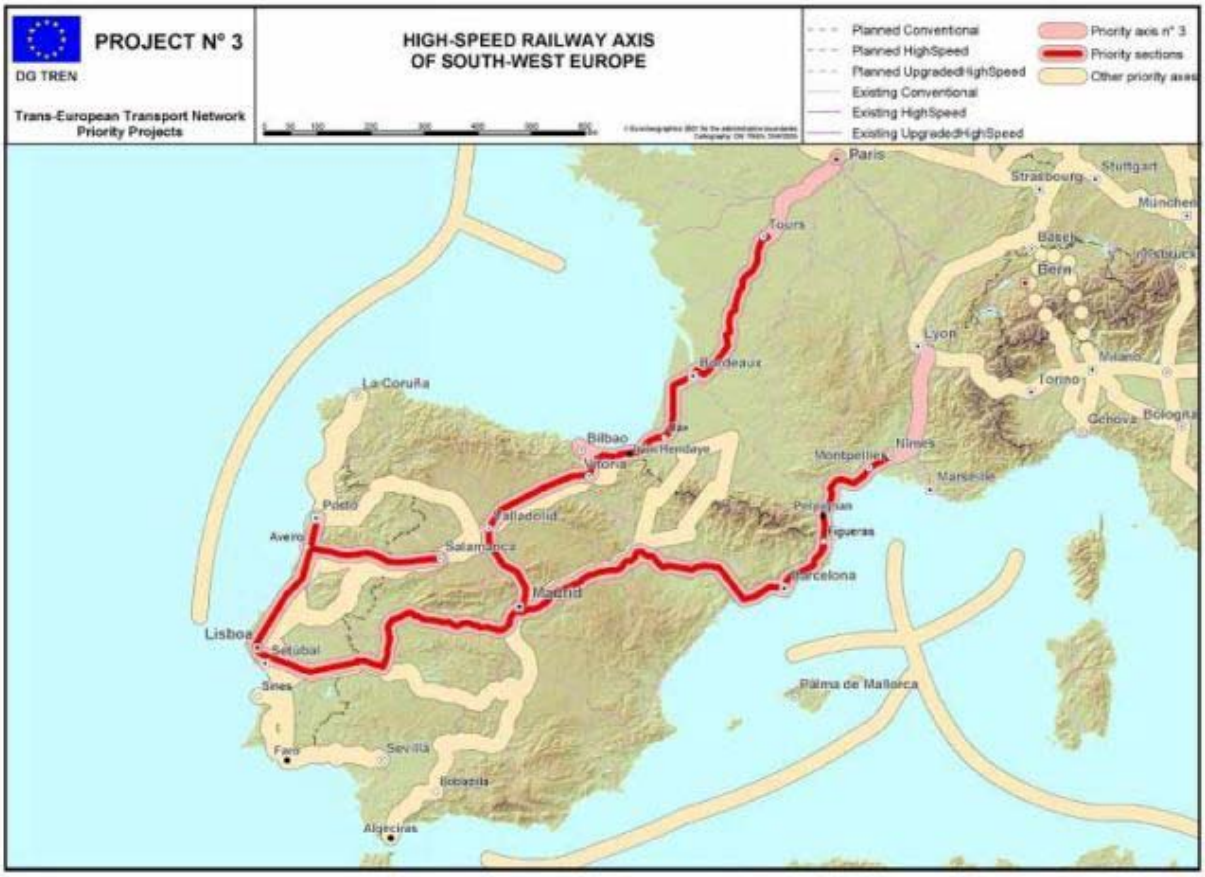


Figure 9 Carte du projet prioritaire européen n°3 (RTE-T)

Dans le territoire proche le tronc commun du GPSO doit comporter une base travaux entre l'autoroute A62 et la LGV sur la commune de Saint Selve (cf. §2.2) [C2p10].

Les caractéristiques du projet présenté dans le dossier RFF sont susceptibles d'ajustement lors de la mise au point finale du projet (APD). Le projet de tracé LGV est accompagné d'une bande d'étude de 500 m de large centrée sur ce dernier au sein de laquelle le calage définitif du projet pourra intervenir en phase APD.

La mise en configuration du PLU (MEG-PLU) demandée concerne notamment :

- L'inscription d'un emplacement réservé de 15 ha pour la LGV (n°10)
- La suppression des emplacements préalables non compatibles avec le GPSO
- Le déclassement des espaces boisés classés (EBC) dans un périmètre +- 50 m de part et d'autre du projet LGV mais avec des défrichements possibles avec autorisation spécifique.

Les emprises prévisionnelles du projet de lignes nouvelles correspondent pour la section courante et les raccordements aux entrées de terre augmentés d'une bande de +- 25 m de part et d'autre. Des excroissances sont prévues pour les différentes installations et pour les rétablissements avec une certaine souplesse (voir APD).

Le classement sonore de l'infrastructure en application des articles L571-10 et R571-32 à 43 du code de l'Environnement et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur.

L'EBC situé en bordure de la voie ferrée et du parc du Château d'Eyran sera déclassé sur 1,5 ha.

On trouve aussi dans le dossier RFF l'indication qu'il n'y aurait aucun élément de valeur à protéger au titre de l'article L123-1-5 alinéa 7 du Code de l'Urbanisme.
Le site Natura 2000 Gât Mort-Saucats (FR7200797) est classé site d'intérêt communautaire (SIC) mais pas la zone spéciale de conservation (ZSC) à la date de juin 2014.
Au niveau du site Natura 2000 le projet passe en remblais sur environ 100 m avant de franchir la vallée par un viaduc unique en minimisant (?) les effets du projet.
RFF précise que, compte tenu des mesures mises en œuvre le projet ne portera pas atteinte de manière significative aux habitats et aux espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « réseau hydrographique du Gât-Mort et du Saucats ».
Toutefois le viaduc envisagé pour franchir le Saucats comporte 9 piles implantées sur le réseau du Gât Mort (FR7200797). Les deux voies LGV, après leur raccordement aux lignes classiques par le saut de mouton au niveau du Château d'Eyran, s'inscriront dans le prolongement comme le montre la flèche en rouge sur la carte ci-dessous (fig. 6).

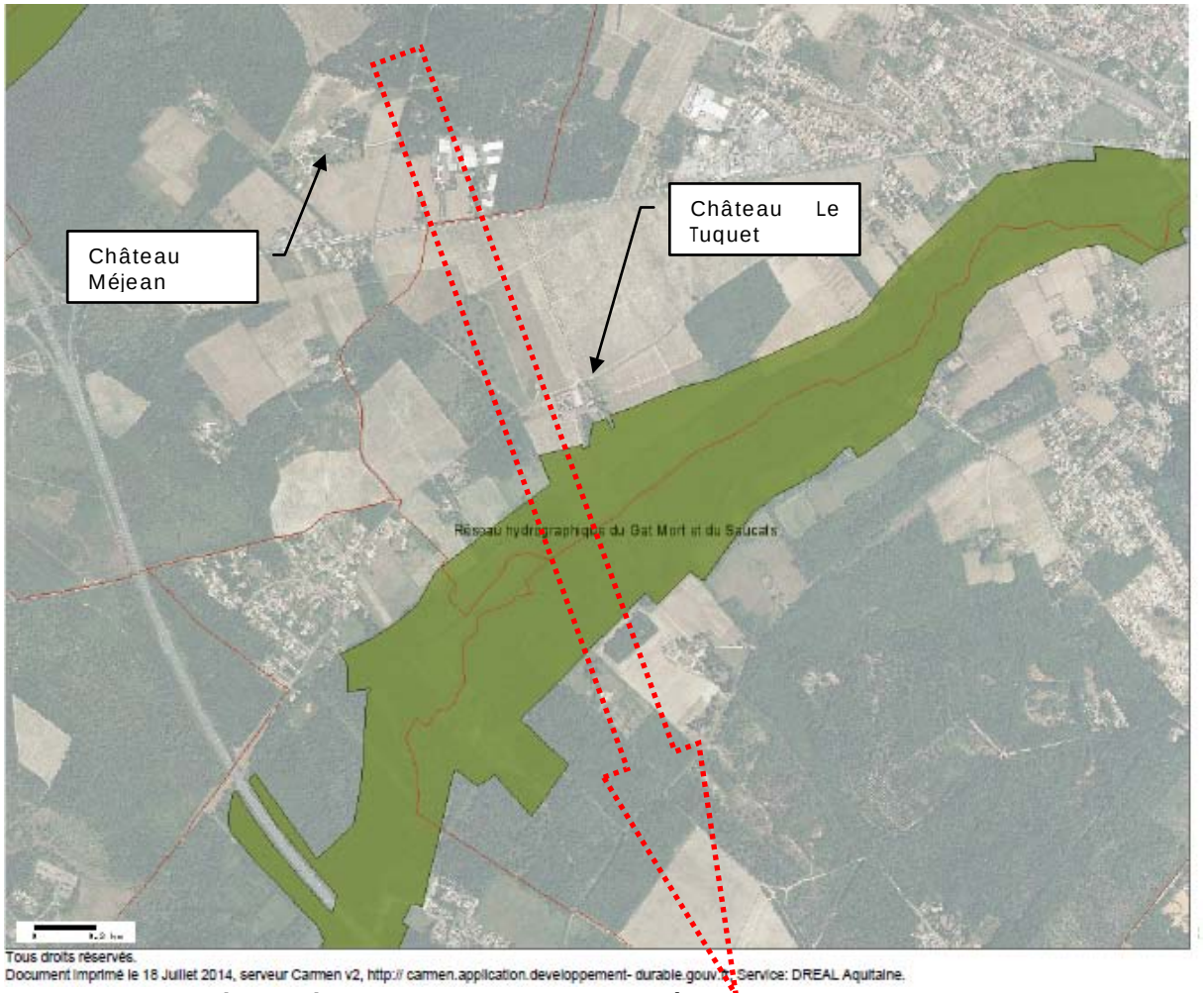


Figure 10 Traversée du réseau hydrographique du Gât-Mort et Saucats

On remarquera que le tracé de la LGV traverse notamment la propriété viticole du Château Méjean (au nord de la RD1113) puis, au sud, traverse la propriété du Château Le Tuquet et de manière tangentielle (moins de 100m) le château lui-même.

Le raccordement en saut de mouton au PK 14,1 se situe lui très proche du Pont de Tôle modifié, entre le site du Château d'Eyrans et le nord du quartier de Thion (Ayguemorte-les-Graves) comme le montre l'image RFF de la figure 7.

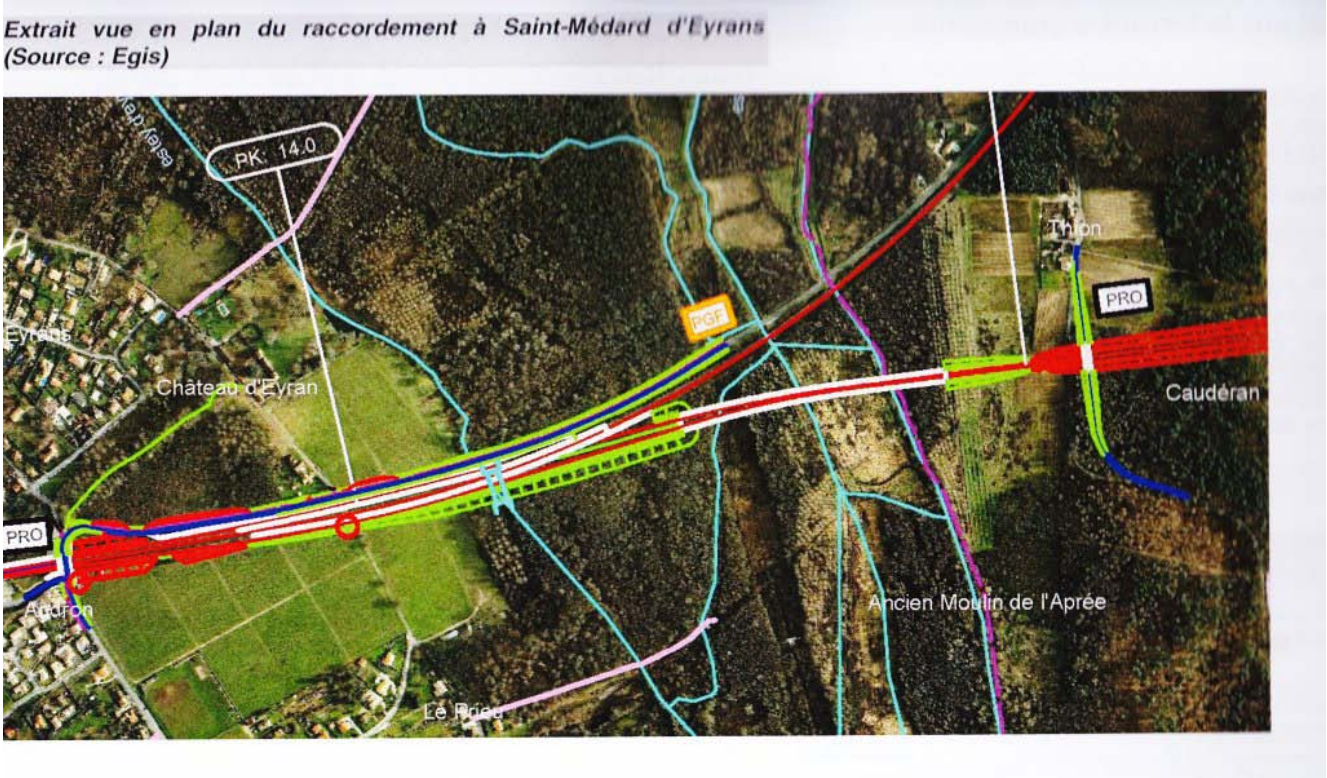


Figure 11 Image d'implantation du saut de mouton

Il enjambera l'Eystey Mort et le Saucats et peut être décrit techniquement selon le croquis ci-dessous (cf. fig. 8).

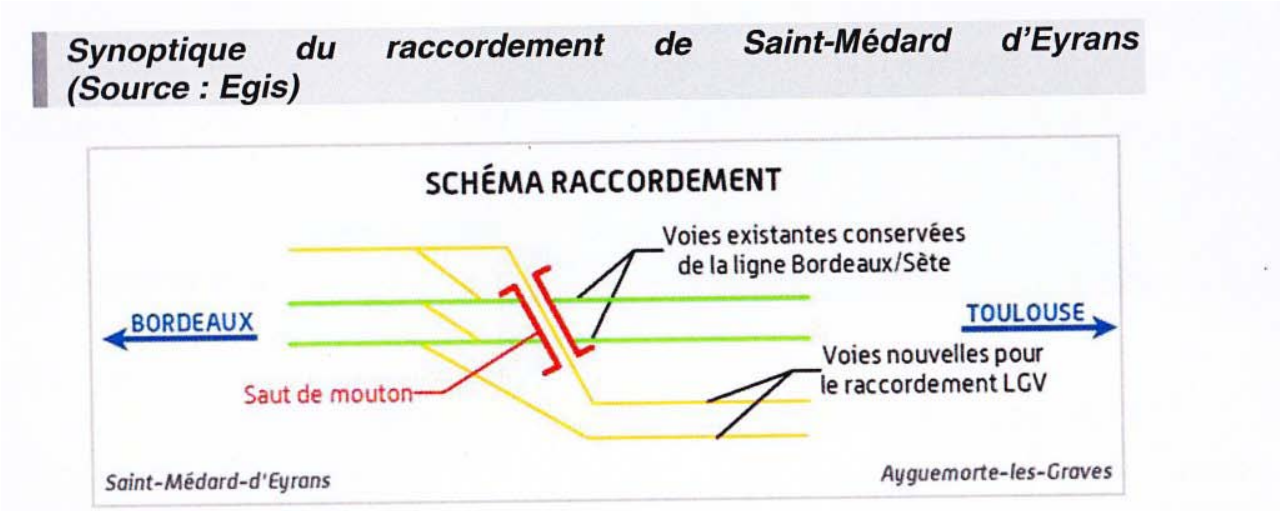


Figure 12 Croquis du raccordement par saut de mouton

Les emprises de RFF, pour la seule commune de Saint Médard d'Eyrans et pour seulement les raccordements LGV/voie classique plus début de LGV, se montent à 15 ha environ. Dans ces emprises, prélevées sur le zonage N et NP (zone naturelle classée Natura2000, RFF prévoit l'acquisition de deux bâtis selon la procédure d'expropriation.

Les travaux d'implantation du saut de mouton et du viaduc associé, associés à la construction du nouveau Pont de Tôle, viendront remodeler le tracé de la RD214 et prélèveront 1,7 ha de vignoble classé Pessac-Léognan (Château d'Eyran).
Les matériaux nécessaires pour les déblais et remblais (très importants) dans cette zone vont entraîner un solde qui devrait être déposé sur des sites à proximité du tracé, sites non encore définis avec précision.
Les abords du Château d'Eyran (site inscrit) seront profondément affectés par le viaduc et le passage en remblais des voies de la LGV.
C'est ce que l'on peut découvrir dans l'image aérienne que donne RFF (cf. Fig. 9).

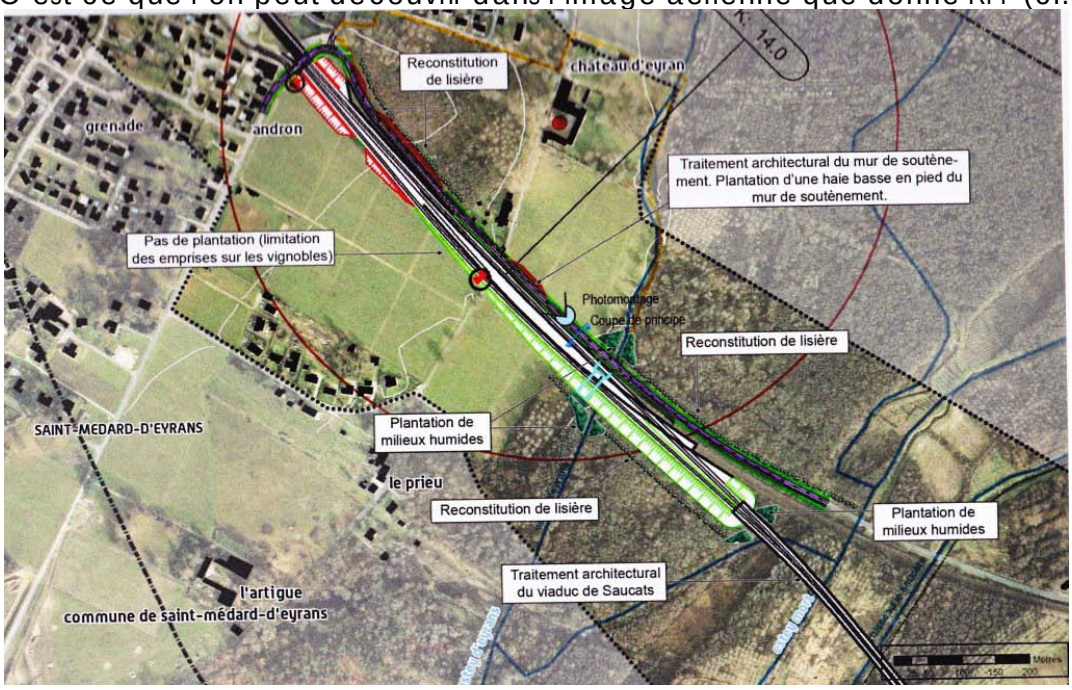


Figure 13 Image aérienne des aménagements au droit du Château d'Eyran

Plus précisément RFF décrit les aménagements architecturaux visibles depuis le Château d'Eyrans, et ses dépendances en bordure de la RD214 déplacée, selon les croquis ci-dessous (cf. Fig. 10 et 11).

Château d'Eyran : croquis du projet avec insertion de la ligne nouvelle (Source : Egis, 2013)

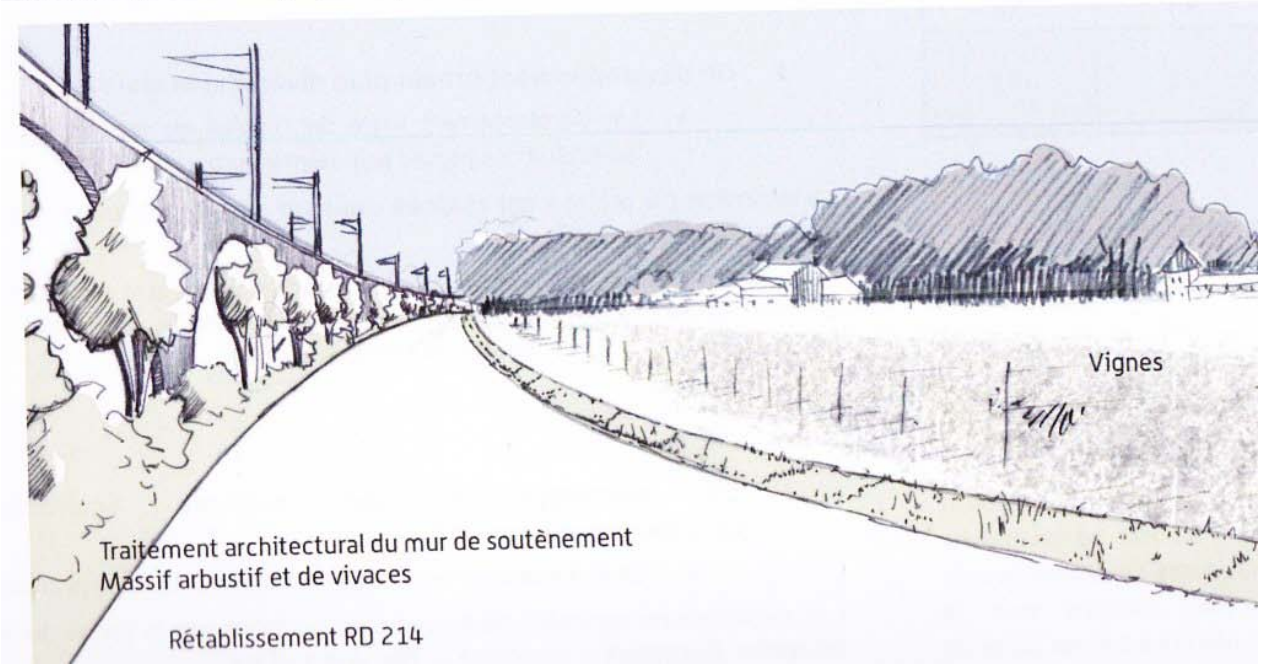


Figure 14 Traitement architectural du mur de soutènement

Au niveau du saut de mouton, une reconstitution de lisière viendra refermer le boisementCoupe de principe de traitement du mur de soutènement (Source : Egis, 2013)

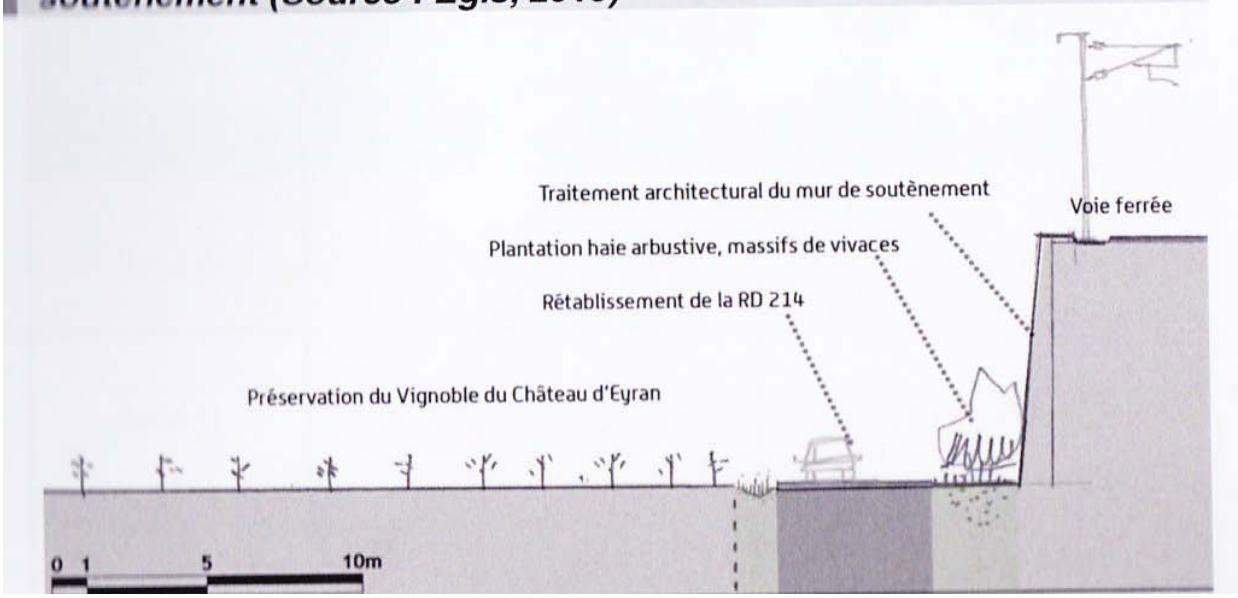


Figure 15 Vue en coupe du mur de soutènement

Pour la thématique « socioéconomique et urbanisation » RFF évoque les effets et les mesures afférentes (cf. planche p 74). Il n'est fait état que d'une acquisition de bâti (ancienne maison de garde-barrière) avec rétablissement des réseaux et infrastructures coupés par le projet (notamment RD214) mais aucune protection acoustique à la source ni complémentaire n'est envisagée (cf. planche page 71).
Ces modifications de zonage du PLU et les mesures topographiques et architecturales envisagées dans cette zone semblent peu respectueuses des

habitats très proches (Château d'Eyran et dépendances) comme le montre l'extrait du plan de zonage de la planche page 29 (cf. Fig. 12).

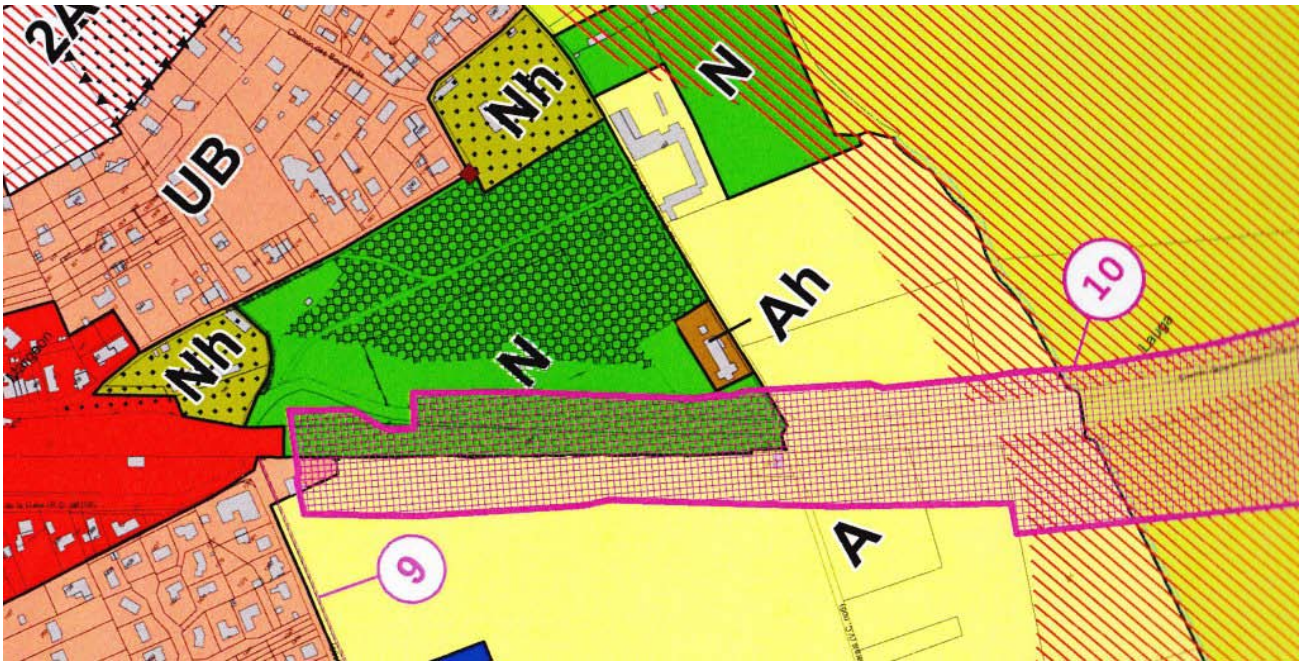


Figure 16 Extrait zonage et réservation en zone Château d'Eyran

2-2-1 Nos remarques et commentaires

Si les dispositions envisagées pour le raccordement LGV/voies existantes sur le territoire de la commune de Saint Médard d'Eyrans apportent des transformations moindres, au titre de l'urbanisation, que celles affectant la construction de la 3ème voie entre Bordeaux et Saint Médard d'Eyrans, elles conduisent à de profonds bouleversements sur les zones naturelles, classées ou non.

De plus elles affectent des zones viticoles classées (Pessac-Léognan) et pour mémoire, sur les communes limitrophes d'Ayguemorte et Beautiran, des châteaux viticoles AOC Graves comme le château Méjean ou Le Tuquet.

La seule réservation RFF n°10 sur la commune de Saint Médard d'Eyrans emprunte 15 ha sur des zones N ou ND qui participent au maintien d'une richesse floristique et faunistique incomparable.

Cela est d'autant plus préjudiciable pour l'environnement naturel que le tracé de la LGV s'inscrit en limite du bocage humide classé Natura2000 (FR7200688) désigné comme ZSC mais traverse le site hydrographique Natura2000 du Gât-Mort et Saucats ().

Ces zones Natura2000, où se trouve un réseau dense hydrographique (Eystey Mort, Eystey d'Eyran, Saucats) renferment des espèces faunistiques rares et protégées comme le vison d'Europe, la Sophie… mais aussi des dizaines d'espèces rares comme la Cistude d'Europe (grenouille), le Cuivré des marais et Fadet des Laîches

(papillons), l'Agrion de Mercure (libellule), le Pique-Brune (scarabée). De plus elles constituent un réservoir floristique qui s'appuie sur des espèces de zones humides, elles même dépendantes de sources d'eau calcaires avec formation de travertins ( ). De nombreuses végétales disposent là d'un biotope unique et fragile.

La carte ci-dessous (cf. Fig.13) illustre la richesse floristique et faunistique du site hydrographique Natura2000 du Gât-Mort et du Saucats.

Des habitats d'intérêt communautaire prioritaire sont répertoriés dans le DOCOB du site Natura 2000 comme les forêts de frênes et d'aulnes.

Les infrastructures RFF, envisagées pour le tracé LGV et son raccordement aux voies existantes (viaducs, remblais, déblais…), impacteront fortement et durablement ce site Natura2000. Malgré les mesures envisagées par RFF nous sommes intimement persuadés qu'elles ne constituent pas un rempart à un bouleversement majeur de ces zones naturelles et agricoles.

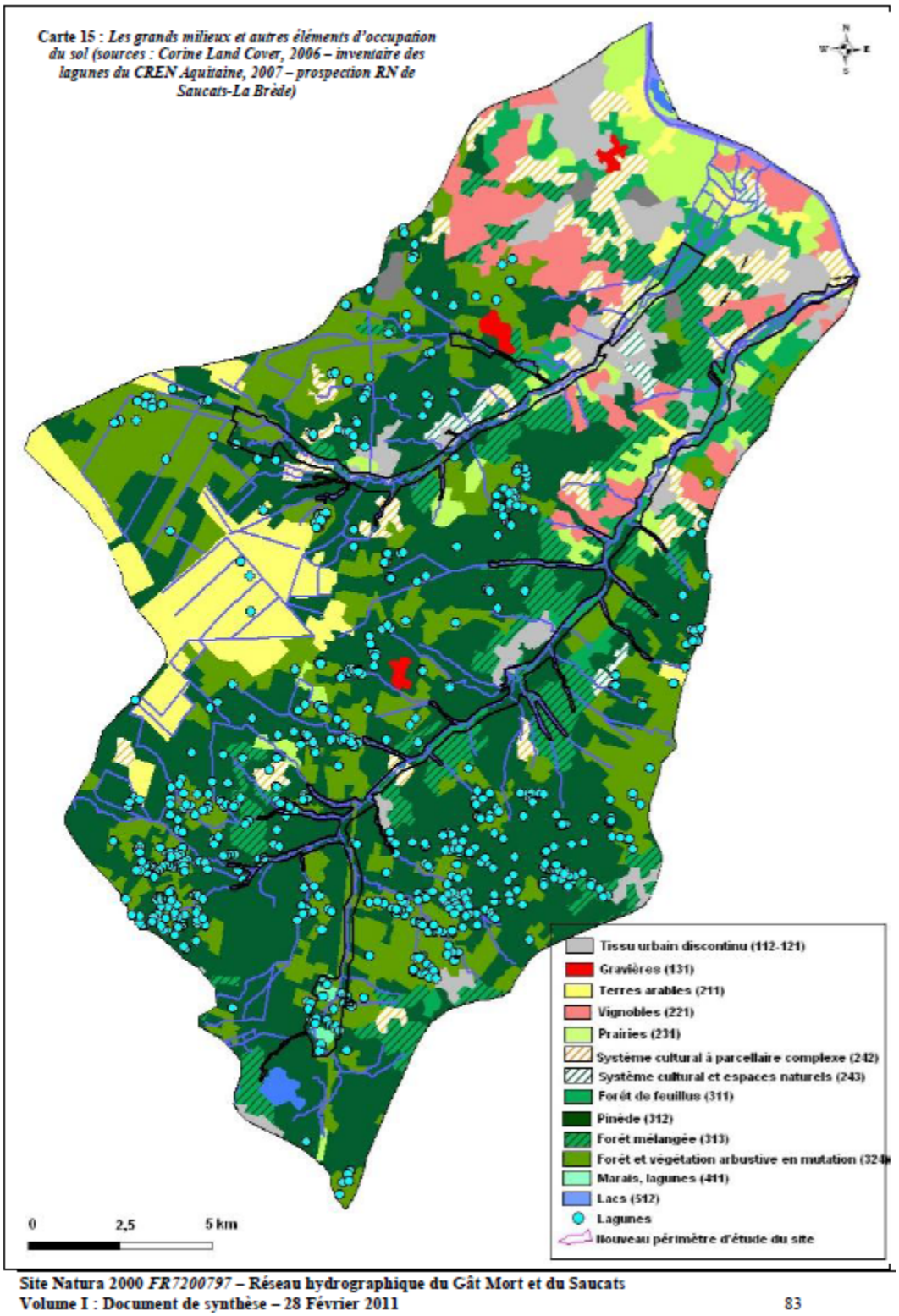


Figure 17 Extrait du DOCOB volume 1 - FR7200797

Sur le plan socioéconomique et urbanistique la conjugaison sur quelques hectomètres d'un viaduc au dessus du Gât-Mort et du Saucats avec un remblais/viaduc pour le saut de mouton constitue une atteinte irrémédiable sur l'environnement urbanistique rapproché (Château d'Eyrans et dépendances, ancienne maison du garde-barrière…) et proche (Le Prieu).

Le synoptique de raccordement LGV/voies existantes (cf. Fig. 8) ne constitue pas un relevé de profil en long et en travers suffisant pour mesurer son intégration dans le milieu existant. RFF devrait fournir pour cela des plans et cartes détaillées avec vue graphique.

On souhaiterait aussi connaître plus précisément les volumes, emprises et destinations des volumes de remblais/déblais (plusieurs centaines de milliers de M3) qui découleront de telles infrastructures.

Le projet d'un mur de soutènement « architecturé » (hauteur de 5 à 10 m) au droit du site du Château d'Eyrans ne peut être considéré par nous comme répondant à une mesure compensatoire pertinente tant sur le plan paysagé qu'environnemental.

Cela est d'autant plus critique pour ce château inscrit aux monuments historiques, pour ses dépendances, et au-delà pour les secteurs urbanisés (Le Prieu à 200m), puisque RFF ne prévoit aucune protection acoustique à la source.

On regrettera aussi la minimisation, **voire la négation**, des effets du projet sur le PADD de Saint Médard d'Eyrans (cf. paragraphe 6.5.7) [C2p63].

2.2.2 Conclusions partielles

Les travaux générés par les deux voies LGV et leur raccordement avec les voies existantes constituent une atteinte irrémédiable d'une part sur des sites naturels et agricoles/viticoles majeurs et d'autre part sur un environnement urbain remarquable.

Il est dommageable pour l'avenir de la commune et son environnement à terme.

De tels travaux, s'étageant sur plusieurs années, vont générer des nuisances transitoires (déplacement et rétablissement de réseaux, défrichements, engins de travaux publics, camions, bruit…) et définitives (environnement paysagé, nuisances acoustiques…) préjudiciables pour les Saint Médardais.

3- Conclusions générales

Pour notre association les deux projets envisagés par RFF (3ème voie Bordeaux-Saint Médard d'Eyrans et LGV) constituent une énorme prédation pour l'environnement de tous les Saint Médardais.

En ce sens nous contestons à nouveau le caractère « d'utilité publique » de ces projets et nous reviendrons plus longuement sur nos arguments dans le dossier d'EUP qui devrait être ouvert en octobre 2014.

Dans l'état actuel nous rendons un avis négatif sur la demande de mise en compatibilité du PLU et souhaitons que le conseil municipal de Saint Médard d'Eyrans fasse état au préfet de sa propre désapprobation.

Glossaire

APD	Analyse préliminaire détaillée
BAL	Bloc automatique lumineux
CCM	Communauté de Communes de Montesquieu
CEXM	Commission Extra Municipale
COS	Coefficient d'Occupation des Sols
CUB	Communauté Urbaine de Bordeaux
DOCOB	Document d'objectifs d'un site Natura 2000
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EBC	Espace boisé classé
EPHAD	Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes
ERDF	Electricité Réseau Distribution France
ERTMS	European rail Traffic management system
EUP	Enquête d'Utilité Publique
GPSO	Grand Projet du Sud-Ouest
L.G.V.E.A	Association Landes Graves Viticulture en Arruan
LGV	Ligne à Grande Vitesse ferroviaire
Natura 2000	Zone Naturelle ou semi naturelle de l'Union Européenne
ONEMA	Office national de l'eau et des milieux aquatiques
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PN	Passage à niveau
PPRI	Plan de prévention du risque inondation
R.F.F	Réseau Ferré de France
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SIC	Site d'intérêt communautaire
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
SNIT	Schéma National des Infrastructures Terrestres
ZNIEFF	Zone Naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique
ZSC	Zone spéciale de conservation

L.G.V.E.A 2 septembre 2014

7.3 Annexe - Courrier adressé par LGVEA au préfet d'Aquitaine et réponse du préfet

L.G.V.E.A
LANDES GRAVES VITICULTURE
ENVIRONNEMENT EN ARRUAN

Saint Médard d'Eyrans le 17 septembre 2014

Monsieur Michel DELPUECH
Préfet de la région Aquitaine
Préfet de la Gironde
2, Esplanade Charles de Gaulle
CS 41397
33077 – BORDEAUX Cedex

Monsieur le Préfet,

Votre communiqué de presse en date du 3 septembre 2014 nous apprend que, suite à l'arrêté inter préfectoral du 25 août dernier, l'enquête d'utilité publique pour les lignes nouvelles à grande vitesse entre Saint Médard d'Eyrans (33), Saint Jory (31) et Dax (40) débutera le 14 octobre prochain.

Par ailleurs par un arrêté du même 25 août vous avez prescrit l'ouverture de l'enquête d'utilité publique pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux. Elle doit aussi débuter le 14 octobre prochain.

Or ces EUP concernent d'une part plus particulièrement Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, et d'autre part, les communes de Saint Médard d'Eyrans, Ayguemorte-les Graves, Beautiran, Castres-Gironde… pour les lignes nouvelles.

Notre association, constituée en 2010, a pour objet la défense du territoire de l'Arruan auquel se rattachent ces communes.

Nous nous élevons aujourd'hui contre les modalités de ces EUP selon deux points principaux :

1. la durée de l'EUP fixée à 56 jours consécutifs du 14 octobre au 8 décembre 2014 inclus
2. les jours et horaires des permanences des commissaires de l'EUP dans les communes de l'Arruan.

En effet il nous semble que pour des EUP de cette ampleur (on évoque un dossier de 10 000 pages !) la durée de 56 jours ne répond pas au besoin démocratique de prise de connaissance du public et de l'élaboration de ses observations.

Par ailleurs l'indispensable contact et discussion avec les commissaires sur un tel dossier ne peut se comprendre avec seulement 3 jours (et 3 heures dans ces jours-là) de présence dans les mairies. De plus les créneaux horaires retenus ces jours là sont situés dans des périodes travaillées (9h-12h ou 14h-17h) peu propices à la participation des citoyens à l'EUP.

Nous vous demandons donc, dans un souci de respect à l'accès démocratique aux EUP, de modifier les modalités de celles-ci.

Un allongement minimum **d'un mois** de l'EUP nous semble pertinent pour faciliter l'assimilation du dossier RFF par les citoyens.

Un **élargissement** des jours et heures d'accès (5 à 6 jours au lieu de 3, extension des horaires au-delà de 17 heures) aux commissaires en mairie nous semblent aussi indispensable pour rétablir un équilibre démocratique entre le maître d'ouvrage et le citoyen.

Dans la droite ligne des dispositions de la convention d'Aarhus nous espérons que notre requête sera entendue et qu'elle recevra de votre part une réponse positive.

Dans l'attente de votre décision, veuillez recevoir, Monsieur le Préfet, l'assurance de nos meilleurs sentiments républicains.

Pour L.G.V.E.A

Le Président Jean-Robert THOMAS

Copie : Christian Tamarelle, maire de Saint Médard d'Eyrans

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2 0 NOV. 2014

PRÉFET DE LA GIRONDE

Direction départementale
des territoires et de la mer
de la Gironde

Service des Procédures Environnementales

Affaire suivie par : M. H. Monge
marie-helene.monge@gironde.gouv.fr
Tél. : 05 56 93 38 47
Fax : 05 56 24 85 25

Bordeaux, le 1 3 NOV. 2014

Monsieur le Président,

Par courrier du 17 septembre 2014, vous avez souhaité m'indiquer qu'il vous semblait préférable, compte-tenu de l'importance du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest et de son impact sur le territoire du sud-Gironde, d'allonger la durée des enquêtes publiques relatives à la création des lignes Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax et aux aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux, afin d'améliorer la qualité du débat public démocratique.

En ce qui concerne, la durée retenue pour ces consultations, ouvertes du 14 octobre au 8 décembre 2014 après concertation avec les trois présidents des commissions d'enquête (lignes nouvelles, aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse), elle est conforme aux textes législatifs et réglementaires qui encadrent les enquêtes publiques : celles-ci sont d'une durée minimale de 30 jours et maximale de 2 mois en application des articles L 123-9 et R 123-6 du Code de l'Environnement.

Vous pouvez ainsi constater qu'en assurant une consultation de 8 semaines, la durée des enquêtes est très largement supérieure à la durée minimum et très proche de la durée maximum réglementaire, à 5 jours près.

J'ajoute que la durée de ces enquêtes, peut faire l'objet d'une prolongation maximale de 30 jours supplémentaires, à l'initiative et sur décision des présidents des commissions d'enquête, et après information de l'autorité organisatrice conformément aux articles L 123-9 et R 123-6 du Code de l'Environnement.

En ce qui concerne, par ailleurs, les possibilités d'information et d'expression, il convient d'ajouter que les pièces constitutives du dossier d'enquête sont largement accessibles dans divers lieux physiques ou sous forme dématérialisée, ce qui laisse à chaque citoyen ou édile la possibilité de les consulter depuis n'importe quel endroit et à n'importe quel moment.

En outre, j'ai pris des dispositions particulières pour que le public puisse également apporter ses remarques ou contributions par voie électronique, et donc en dehors des horaires d'ouverture des lieux d'enquête et des permanences de la commission.

J'ai pris soin, avec les présidents des commissions d'enquête, d'assurer, à travers l'organisation de ces consultations, un accès du public aux documents de l'enquête qui soit le plus large possible, pour favoriser la libre expression des personnes intéressées et permettre au débat public de se dérouler dans les meilleures conditions possibles, dans le respect de la réglementation qui encadre l'organisation des enquêtes publiques.

En dernier lieu, en ce qui concerne les possibilités de rencontre avec les commissions d'enquête, je vous précise qu'il ne m'appartient pas de modifier, en cours d'enquête, le nombre et les horaires des permanences déterminés par les commissions d'enquête, avant la prise des arrêtés préfectoraux et interpréfectoraux, pour tous les lieux d'enquête situés sur l'ensemble des tracés concernés.

Enfin, la commission d'enquête aura la faculté, si elle l'estime opportun, de compléter encore ce dispositif par la tenue de réunions d'information et d'échange supplémentaires, ainsi que le permet l'article R 123-17 du code de l'environnement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Préfet,

Michel DELPUECH

7.4 Annexe - Courrier adressé par LGVEA au Président de la Commission d'enquête

L.G.V.E.A
LANDES GRAVES VITICULTURE
ENVIRONNEMENT EN ARRUAN

Saint Médard d'Eyrans le 14 octobre 2014

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête
Enquête d'Utilité Publique LN du GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax
Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Gironde
Rue Jules Ferry – Cité administrative BP90
33090 – BORDEAUX CEDEX

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'EUP ouverte ce jour pour examen du dossier RFF concernant les lignes nouvelles à grande vitesse du GPSO, nous aurions plusieurs questions concernant la procédure applicable.

Concernant le dépôt des observations à cette EUP comment devons-nous procéder pour un document papier épais (mémorandum >100 pages) ? Pouvons-nous déposer ce mémorandum en mairie avec inscription des références du dépôt sur le registre de l'EUP (Nom, Prénom, date…) ? Est-ce que ce mémorandum peut être accompagné d'un exemplaire électronique (clef USB, ou mieux DVD) facilitant ainsi la lecture du mémorandum au Commissaire Enquêteur ?

S'agissant de l'accès dématérialisé au dossier RFF de l'EUP sur le site de la préfecture (http://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Grand-Projet-Ferroviaire-du-Sud-Ouest-GPSO/Lignes-nouvelles-Bordeaux-Toulouse-Bordeaux-Dax/Dossier-d-enquete) est-ce que le type de fichier (PDF ?) sera accessible à l'impression, la copie, la captation de texte ou d'images ?

La présence du commissaire enquêteur étant réduite à trois journées, et à trois heures durant ces journées, dans un site d'enquête (exemple mairie de Saint

Médard d'Eyrans) devra-t-on prendre rendez-vous auprès de ce commissaire pour obtenir un entretien, et comment ?

A notre connaissance des réunions publiques d'information ont été décidées dans certains départements (Lot-et-Garonne) à l'initiative du Commissaire Enquêteur.

Y aura-t-il des réunions de ce type organisées en Gironde ? L'importance du dossier d'EUP (12 000 pages format A3 !), et les multiples questions qu'il engendre auprès des populations, incite à penser que l'initiative de réunions publiques de votre fait serait la bienvenue et le signe d'une transparence démocratique.

Enfin, et cela nous semble de la plus haute importance, nous nous adressons à vous pour que vous mettiez en œuvre tous les moyens permettant d'assurer une réelle participation équitable des citoyens à cette EUP.

En ce sens nous estimons que la durée de l'EUP est ridiculement courte face à l'importance du dossier et à sa complexité. Vous comprendrez aisément que les 56 jours d'enquête prescrits dans l'arrêté préfectoral, assortis des restrictions d'accès en mairie (cf. ci-dessus), pénalise une expression démocratique pour bon nombre de citoyens. L'ouverture du dossier de l'EUP via le site Internet de la Préfecture ne saurait répondre au légitime droit d'accès pour de nombreuses personnes (non connectées à Internet, personnes âgées ou peu expérimentées en informatique…).

Dans ces conditions, et au regard des dispositions du Code de l'Environnement (art L123-9 et R123-6), nous vous demandons d'étudier le recours possible à une prolongation de l'EUP sur une période de 30 jours au-delà du 8 décembre 2014.

Espérant que vous serez attentif et réceptif à nos différentes interrogations et demandes, nous vous prions de trouver ici, Monsieur le Président, l'expression de nos meilleurs sentiments républicains.

Pour LGVEA

Le Président
Jean-Robert THOMAS

7.5 Annexe – Réponse du Président de la Commission d'Enquête

1 3 NOV. 2014

Bordeaux le 10 novembre 2014

Commission d'enquête GPSO – LN
Rue jules Ferry
Cité administrative BP 90
33090 Bordeaux cedex

A

LGVEA
2, avenue du 8 mai
33650 Saint Médard d'Eyrans

Monsieur,

Par courrier du 14 octobre, vous m'avez sollicité à propos d'un certain nombre de points relatifs à l'enquête publique que nous conduisons du 14 octobre au 8 décembre.

Le dossier mis à la consultation du public, sur le site de la préfecture, est effectivement protégé à la copie. Il est indispensable dans ce type de consultation de veiller à la protection des fichiers afin de maintenir leur conformité d'origine. En revanche, il vous est possible de télécharger ce dossier et de l'exploiter à votre guise ; conformément à l'arrêté de mise à l'enquête, du 25 aout 2014, vous pouvez également en demander une copie selon les modalités mentionnées dans son article 6.

S'agissant de la remise d'un épais mémorandum que vous évoquez dans votre courrier, vous pouvez l'adresser directement au siège de l'enquête, éventuellement par l'intermédiaire d'un commissaire enquêteur en cours d'une permanence ; il peut être accompagné d'un support informatique. Je précise également que toutes les permanences vous sont ouvertes, bien au-delà de celles de Saint Médard d'Eyrans et que les commissaires enquêteurs savent généralement rester disponibles, en tant que de besoin, au-delà de la période initiale des 3heures de la permanence.

Vous souhaitez que la durée de l'enquête soit prolongée. Votre demande s'appuie sur la complexité du dossier qui nécessiterait une étude plus longue ; je reconnais cette complexité. Cependant, je relève aussi le dépôt d'un grand nombre de contributions dont beaucoup sont très détaillées et démontrent une bonne appropriation du dossier. Je doute fort que la prolongation d'une enquête publique qui approche déjà le maximum de jours pour une période initiale, soit véritablement nécessaire.

Il n'y a donc pas, de l'avis de la commission, de raisons objectives pour satisfaire votre demande.

En revanche, je suis favorable à votre proposition de tenir des réunions d'information et d'échanges supplémentaires afin de prolonger le débat. Ainsi, je peux vous confirmer dès à présent, trois nouvelles réunions d'information et d'échanges, le 29 novembre à 10h00 Toulouse, le 2 décembre à 18h00 à Langon, le 3 décembre à 18h30 à Montauban.

Veuillez agréer Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées

Daniel Maguérez
Président de la commission d'enquête
GPSO-LN

7.6 Annexe - Exigences de la Commune de Saint Médard d'Eyrans

Ce document constitue le texte initial des « exigences » de la commune de Saint Médard d'Eyrans au regard des dispositions de l'EUP – AFSB.
Il pourra évoluer dans le temps si les études ultérieures de RFF (APD) venaient à modifier les modalités de réalisation des AFSB.

Exigences de la commune de Saint-Médard d'Eyrans relatives aux éventuels travaux de la L.G.V. et d'aménagements des voies existantes

Introduction

Dans la perspective des travaux relatifs à la construction de la future L.G.V., il apparait impératif que soient obligatoirement pris en considération les aménagements nécessaires afin d'assurer la bonne circulation des habitants sur l'ensemble de la commune.
Par ailleurs, les perspectives d'une troisième voie ferrée sur l'ensemble du village et d'une quatrième voie au niveau de la gare seront indéniablement génératrices de nuisances irréversibles pour notre commune.
A cet effet, le Conseil Municipal exige une prise en compte de ces éléments et la mise en œuvre des protections et des aménagements efficaces prenant en considération les perspectives d'accroissement du trafic ferroviaire ainsi que le **maintien de notre cadre de vie à l'identique (environnemental et sociétal)**.

A- Les différents points relevés

1- Cela concerne notamment les nouvelles voiries, ainsi que la remise en état des voiries existantes.
En raison de la suppression des passages à niveau 13 et 14, il est impératif que R.F.F. réalise la mise en œuvre d'une nouvelle voirie, issue du carrefour constitué par l'avenue de l'Esteyrolle et la rue des Fauvettes, qui permette de rejoindre l'avenue du 8 mai. Ce carrefour devra être équipé d'un rond-point paysagé (arrosage à prévoir) avec éclairage public (**rond-point n°1**).
Cette voirie sera prolongée jusqu'à la nouvelle gare et au nouveau pont qui devra être construit afin de desservir les différents quartiers situés de part et d'autre de la voie ferrée. Le carrefour du secteur de la gare constitué par cette voie nouvelle, le nouveau pont et la liaison vers l'avenue de Canterane (route départementale 108) devra être équipé d'un rond-point paysagé (arrosage à prévoir) avec éclairage public (**rond-point n°2**).Cette nouvelle voirie devra être construite en parallèle de la troisième voie ferrée et R.F.F. devra s'acquitter des acquisitions foncières nécessaires.
Sur le secteur de la gare et notamment de part et d'autre du nouveau pont, ladite voirie devra être prolongée jusqu'à l'avenue de Canterane (route permettant de desservir le quartier du stade et de l'église et de se diriger vers la commune de Cadaujac). Le carrefour constitué par cette nouvelle voirie et l'avenue de

Canterane (route départementale 108) devra être équipé d'un rond-point paysagé (arrosage à prévoir) avec éclairage public (**rond-point n°3**).
Cette nouvelle voirie reliera aussi l'avenue du Cordon d'Or et constituera un nouveau carrefour avec l'avenue du Bedat. Un rond-point paysagé (arrosage à prévoir) avec éclairage public devra être positionné à cet endroit afin d'assurer une bonne distribution de l'avenue du Bedat, de l'avenue du Cordon d'Or et de cette nouvelle voirie (**rond-point n°4**).
La perspective de la destruction et de la reconstruction d'un nouveau pont au droit de l'avenue du Sable d'Expert nécessite un réaménagement de la route départementale 214 en direction d'Ayguemorte les graves. Ce carrefour constitué par la côte de Monteroy et la route départementale 214 devra être équipé d'un rond-point paysagé (arrosage à prévoir) avec éclairage public (**rond-point n°5**).
2- Il convient de faire référence dans le même temps à l'impérative prise en charge par R.F.F. de l'ensemble des déplacements de réseaux (et concernant l'ensemble des fluides) rendu nécessaire par les travaux que cette entité sera amenée à réaliser sur Saint-Médard d'Eyrans, en complète concertation avec les gestionnaires de réseaux.

B- Récapitulatifs ronds-points à créer (cf. plan ci-annexé)

1- Carrefour avenue de l'Esteyrolle, rue des Fauvettes et voie nouvelle = **rond-point n°1**

2- Carrefour secteur de la gare, voie nouvelle, nouveau pont et liaison vers l'avenue de Canterane (route départementale 108) = **rond-point n°2**

3- Carrefour voie nouvelle et avenue de Canterane (route départementale 108) = **rond-point n°3**

4- Carrefour voie nouvelle, avenue du Bedat et avenue du Cordon d'Or = **rond-point n°4**

5- Carrefour avenue du Sable d'Expert, route d'Ayguemorte les graves (route départementale 214) et côte de Monteroy = **rond-point n°5**

L'ensemble de ces nouveaux ronds-points **devra être paysagé** (présence d'alimentation en eau) **et équipé d'éclairage public**. Les signalétiques réglementaires (**horizontales et verticales**) devront aussi être implantées au droit de ces ronds-points.

FUTURS AMENAGEMENTS.pdf

C- Récapitulatifs voies nouvelles à créer

1- Une voie nouvelle partant du carrefour de l'avenue de l'Esteyrolle et de la rue des Fauvettes (rond-point n°1) et aboutissant au rond-point n° 2

2- Une voie nouvelle partant du carrefour de l'avenue du Bedat et de l'avenue du Cordon d'Or (rond-point n°4) et aboutissant au rond-point n° 2

3- Une voie nouvelle partant du carrefour de l'avenue de Canterane (rond-point n° 3) et aboutissant au rond-point n° 2

Ces **voies nouvelles devront être équipées de signalétiques horizontales et verticales, de ralentisseurs, d'éclairage public, de trottoirs, de pistes cyclables, d'arrêt de bus** (acheminement vers le collège de Cadaujac) **et de stationnements**. Le traitement des eaux pluviales devra faire l'objet d'une étude fiable permettant la mise en place d'équipements nécessaires et correctement dimensionnés.

D- Aménagements des passages à niveau 13 & 14

Dans la perspective de la suppression des passages à niveau 13 & 14, **le Conseil Municipal exige** un réaménagement de ces sites afin de permettre une liaison douce pour les piétons, les personnes à mobilité réduite (incluant de fait la notion de handicap lourd, nécessitant la probable mise en place d'ascenseurs selon l'état d'accessibilité de la structure construite en aérien) et les deux-roues (vélos, motos…). Ces aménagements devront être **en conformité avec les exigences réglementaires en vigueur et une architecture en adéquation avec l'environnement**.

E- Murs anti bruits et aménagements paysagers

Les nuisances sonores générées par l'accroissement du trafic ferroviaire nécessitent impérativement que l'ensemble de la traversée de Saint-Médard d'Eyrans (limite de commune avec Cadaujac et limite de commune avec Ayguemorte les graves) soit équipé de murs anti-bruits, construits de part et d'autre de la voie ferrée.
En effet, ces équipements devront permettre d'une part, au regard des perspectives d'expansion démographique du P.L.U., d'assurer une protection phonique irréprochable et d'autre part sur le secteur du débranchement et du saut de mouton, d'assurer là encore une protection phonique indispensable à la qualité de vie des quartiers environnants (secteurs de l'école maternelle (A) et du Priou (B)).

Ces murs anti-bruits devront répondre aux critères suivants :
-isolation phonique optimisée et adaptée à l'accroissement du trafic ferroviaire prévu sur le long terme (à minima à horizon 20 ans) et **prenant en considération les perspectives d'expansion démographique (à minima à horizon 20 ans)**
-la mise en place de ces équipements doit se fondre dans le milieu environnemental (architecture, « végétalisation »,…)

F- Déplacement de la gare – vers une nouvelle halte sur le secteur de l'usine

Afin de ne pas subir l'impact d'une quatrième voie prévue au niveau de la halte, **le Conseil Municipal exige** le déplacement de la gare actuelle sur le secteur de l'usine. A cet effet, il est impératif de prévoir la construction d'un parking adapté aux perspectives futures d'accroissement du trafic ferroviaire. Ce parking devra prendre en compte dans ses équipements la possibilité d'accueillir les deux-roues (vélos, motos…). Aux abords de ce parking, une **aire de covoiturage et des arrêts de bus devront être installés** afin de permettre une desserte optimisée des différentes lignes ferroviaires et d'autobus (Transgironde, transports scolaires…).

G- Incidences et prescriptions environnementales

Au regard des bouleversements nécessaires à la construction de la L.G.V., la plus grande attention devra être apportée par R.F.F. aux incidences liées aux bouleversements de terrains vis-à-vis des habitations proches. Ces prescriptions s'appliquent d'autorité au trafic de véhicules lourds liés à l'acheminement des matériaux nécessaires aux travaux. A cet effet R.F.F. devra donc impérativement **faire réaliser des constats d'huissier relatifs à l'état des propriétés riveraines** (qu'elles soient du domaine privé ou public**), permettant ainsi la garantie d'une restitution desdites propriétés à l'état initial** (avant travaux).

Le passage de cette L.G.V. dans une zone d'intérêt écologique (Natura 2000 / ZNIEFF) ne manquera pas de modifier de façon significative l'écosystème et la biodiversité. R.F.F. devra s'assurer de la mise en place de mesures compensatoires **sur la commune** tendant à restituer à l'identique les habitats naturels reconnus d'intérêt faunistique et floristique. Le réseau naturel hydraulique (ruisseaux, esteys…) de ces zones Natura 2000/ZNIEFF devra faire l'objet de la part d'R.F.F. d'une attention particulière afin d'assurer correctement l'acheminement du ruissellement des eaux.

La profonde restructuration des sols (remblais, déblais) sera génératrice de problèmes quant à l'apparition, notamment de nouvelles zones inondables. Il est donc impératif que **R.F.F. anticipe et finance la mise en place de tous dispositifs efficaces tendant à proscrire ces problématiques** (bassins d'étalement, bassins de rétention…). La mise en place de ces dispositifs imposera à R.F.F. de réaliser les acquisitions foncières nécessaires ainsi que la prise en charge pérenne de leurs entretiens.

Conclusion

La commune de Saint-Médard d'Eyrans sera intégralement exonérée de tout investissement relatif aux travaux connexes (voiries, gare, parkings, réaménagements,…) générés par la réalisation de cette L.G.V. d'une part et des travaux d'aménagements des voies existantes entre Bordeaux et Saint-Médard d'Eyrans d'autre part.

R.F.F. prendra intégralement en charge la réalisation de ces nouveaux aménagements ainsi que tous travaux nécessaires à la remise en état de la commune à l'identique afin qu'il ne subsiste aucune trace de leur passage. En effet, il apparait évident que la mise en œuvre de ces équipements nouveaux (voies nouvelles, ronds-points, aménagements des passages à niveau 13 et 14, nouvelle halte…) occasionnera des dégradations considérables et des réaménagements difficilement envisageables et quantifiables sur les équipements actuels.

En conséquence de quoi, **le Conseil Municipal de Saint-Médard d'Eyrans exige la réalisation d'un état des lieux contradictoire, par exploit d'huissier, portant sur toutes les zones pouvant être impactées par les travaux décrits ci-dessus ainsi que celles affectées par l'acheminement des matériaux nécessaires à la construction de la L.G.V. (camions, véhicules de service…) et à sa mise en réalisation (zones de chantier, de stockage…).**

Par ailleurs, l'ensemble des exigences de la commune de Saint-Médard d'Eyrans devra impérativement venir amender les exigences de l'Etat afin d'assurer la complétude de ce dossier relatif aux futurs travaux de la L.G.V. d'une part et ceux

concernant l'aménagement des voies existantes entre Bordeaux et Saint-Médard d'Eyrans d'autre part.

Plan en annexe des exigences de la Commune (futurs aménagements)

7.7 Annexe – Contribution à l'EUP de Gilles SAVARY (député de la Gironde)

COPIE

Avis du Député de la Circonscription

Enquête publique LGV

L'enquête publique sur les deux sections LGV du projet GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax se déroule sans la moindre inflexion d'un projet qui date de 2005-2006, alors que son contexte s'est considérablement clarifié de données objectives :

1. **Un projet de lobbying industriel plus que d'utilité publique**

Au plan financier, un tel projet n'est soutenable que par ceux qui n'auront pas à en assumer les conséquences financières, en endettement et en exploitation. Il procède d'une gouvernance de l'irresponsabilité qui a conduit notre système ferroviaire à un endettement de 44 milliards d'euros qui sera mécaniquement porté à 65 milliards au terme de l'achèvement des 4 LGV en construction (Bretagne Pays de la Loire, Beaudrecourt-Strasbourg, Contournements de Nîmes et de Montpellier, Tours-Bordeaux). Actuellement, RFF consacre déjà 1,5 milliard d'euros de son budget en frais financiers (plus de 20 %) aux dépens des urgences de rénovation d'un réseau historique trop longtemps délaissé et devenu notoirement obsolète. 3900 km de réseau sont actuellement ralentis pour raison de sécurité, et le réseau historique ne cesse de vieillir dangereusement malgré un budget d'entretien et de maintenance qui est passé de 900 millions d'euros en 2005 à 2,2 milliards d'euros en 2012.

Au plan économique, on observe une tendance généralisée dans les transports à la recherche de solutions low cost, par des usagers au pouvoir d'achat contraint, de moins en moins disposés à payer le prix des transports publics. A titre d'exemple, le succès populaire des TER tient au fait que les usagers acquittent moins de 30 % de son coût. Des solutions low cost spontanées (co-voiturage) ou institutionnelles (bus à haut niveau de service) concurrencent désormais âprement le rail. Il y a fort à penser que la libéralisation du transport de passagers par cars longue distance (dont le coût au siège est très inférieur à celui d'un train grande ligne) va constituer un choc

concurrentiel pour les chemins de fer, en plus des développements considérables des lignes low cost aériennes intra européennes. Le chemin de fer n'est aujourd'hui sans rival, que pour l'accès aux centralités d'agglomérations.

Il ne peut ignorer les concurrences qui le challengent sur les grandes lignes, et procéder de volontés ou de pressions politiques départies de toute considération de coût et de tarif, comme par le passé !

La Deutsche Bahn, qui avait déjà anticipé sur la France la priorité à la rénovation de son réseau historique, vient de décider de s'équiper en trains limités à 249 km/h (la nouvelle génération d'ICX), moins coûteux en investissement et en exploitation que l'ICE grande vitesse pour faire face aux nouvelles concurrences de la route et de l'aérien. La France reste à contre-courant de cette évidence !

Ces éléments de contexte, infiniment moins clairs au début des années 2000, quand se sont décidés les projets GPSO, sont désormais connus et recueillent un large consensus, chez les experts et les professionnels. La grande vitesse ferroviaire n'est pas révolue, mais elle tend à adapter son modèle économique aux contingences de l'époque, à l'exemple des futurs services du Y basque calibrés pour 220 km/h maximum avec des coûts d'investissement et d'exploitation infiniment plus soutenables que le modèle TGV français.

Les conclusions tant des audits de l'école polytechnique fédérale de Lausanne en 2005 et 2012, que de la Commission Mobilité 21 en 2013, ou encore du rapport Bianco la même année, et plus encore de la Cour des Comptes en 2014, convergent à un point qui permet d'oser conclure que le programme LGV français poursuit manifestement moins un intérêt public incontestable, que les intérêts économiques du Groupe Alstom qui l'a inspiré, faute d'avoir su développer une gamme de trains plus complète et plus attractive sur les marchés extérieurs.

Faute d'exporter le prestigieux et coûteux haut de gamme grande vitesse d'Alstom, on l'impose au système ferroviaire français en lui infligeant une dette et des déséquilibres d'exploitation insoutenables, qui expliquent pour l'essentiel un

endettement record en Europe et son incapacité à mener de front, déploiement de nouvelles lignes LGV et régénération du réseau.

Il n'est pas contestable pour un pays de vouloir soutenir son industrie, à condition que cette dernière consente à s'adapter aux besoins et aux moyens du pays.

Air France aurait disparu si on l'avait obligé au « tout Concorde ».

Poursuivre dans la voie actuelle conduit le chemin de fer français dans le mur d'un modèle économique révolu!

2. Un risque de marginalisation ferroviaire de l'Aquitaine

L'Aquitaine présente un grand retard dans le développement et la mise à niveau de ses liaisons ferroviaires avec l'Espagne, comme avec Toulouse, sans parler du fiasco du fret !

L'alternative du « tout ou rien », ou le refus de toute infrastructure nouvelle en réaction aux excès pharaoniques, ne sauraient donc être érigés en principe.

La modernisation de ces liaisons n'est pas contestable, ni en termes d'opportunité européenne, ni en termes d'aménagement du territoire.

Un important retard a déjà été pris par l'Aquitaine dans sa relation à l'Espagne. Ce sont les basques espagnols qui ont ainsi drainé l'essentiel des importants crédits des premières générations de crédits RTE-T (Réseau Transeuropéen de Transport) au titre du développement du Y ferroviaire basque, pendant que la France s'épuisait dans des études dilatoires.

Par ailleurs, les sections les plus chargées de la ligne actuelle Bordeaux-Toulouse ne bénéficient pas du même niveau de priorité ni de la même qualité d'investissements de modernisation et d'optimisation des capacités du réseaux existants (pas d'installations permanentes de contre-sens ou de suppression de passages à niveau mortels en zone dense par exemple...) que dans d'autres Régions.

L'amélioration des dessertes actuelles Bordeaux-Toulouse est suspendue à l'attente d'une LGV Bordeaux-Toulouse à l'horizon de plus en plus hypothétique, dès lors que

l'Etat a confirmé des engagements financiers considérables sur le tunnel Lyon-Turin et le canal Grand Gabarit Seine Nord Europe, qui n'entraient pas dans l'étude et la hiérarchisation des grands projets de la Commission Mobilité 21.

L'Aquitaine a placé son effort, avec succès, sur la réduction du bouchon ferroviaire nord de Bordeaux ainsi que sur la LGV Tours-Bordeaux en construction sous concession.

Cette section va significativement réduire le temps de trajet vers Paris, mais faute de pouvoir y multiplier les trains du fait de la saturation de la section Tours-Bordeaux, et de pouvoir avec un concessionnaire, soulager les coûts d'exploitation en baissant les péages comme habituellement, la SNCF envisage d'ores et déjà une perte d'exploitation comprise entre en 150 et 200 millions d'euros par an.

Il n'est donc pas illégitime que les priorités s'orientent désormais vers les Landes, l'Espagne et Toulouse.

Cependant, il est permis de penser que l'actuel projet de LGV risque de ne jamais voir le jour du fait de son irréalisme financier, économique et commercial car il repose sur des hypothèses de trafic fallacieuses, anciennes et déconnectées du nouveau contexte économique, social, et concurrentiel qui s'est fait jour.

Dès lors, faute d'avoir envisagé sérieusement des hypothèses alternatives, il est à craindre que l'Aquitaine prenne un grand retard dans la mise à niveau de ses infrastructures ferroviaires du sud et de l'est aquitain.

Par exemple, la régénération en standard grande vitesse de la ligne atlantique, qui a enregistré plusieurs records du monde de vitesse à plus de 300 km/h des années 50 à 70, éventuellement doublée (triplée) d'une voie nouvelle dédiée au fret, n'a jamais été sérieusement envisagée et chiffrée.

De même, l'hypothèse d'un contournement ferroviaire de Bordeaux par la mise à niveau de la ceinture ferroviaire de Bordeaux et la construction d'un tunnel ferroviaire, du pôle logistique de Bruges au Port de Bassens et au réseau national libéré par la LGV Tours-Bordeaux, est restée un non-sujet au profit du développement effréné de nouveaux ponts routiers dans Bordeaux intra-muros.

A tout le moins, une enquête publique loyale, devrait permettre aux administrés de comparer des alternatives du même niveau d'ambition.

La même autocensure de RFF et des autorités politiques a empêché d'envisager des alternatives plus réalistes et plus rapidement réalisables pour la desserte grande vitesse Toulouse-Paris, notamment sur le standard européen de la grande vitesse ferroviaire qui se situe à 250 km/h à des coûts d'investissement et d'exploitation plus réalistes avec des temps de parcours non discriminants.

Concernant la liaison avec l'Espagne, il est clair que ce projet de LGV aurait gagné en crédibilité, s'il avait débuté par la liaison transfrontalière et la connexion avec le nouveau réseau basque à Biriatou, plutôt que de se limiter à une ligne Bordeaux-Dax, qui n'est pas aujourd'hui assurée de continuité et de viabilité économique.

En conséquence, il ne faut pas exclure que l'entêtement à poursuivre un projet d'une autre époque ne débouche, aux dépens des attentes légitimes de l'Espagne, des Landes et de Toulouse sur un "syndrome de Sivens".

3. Un projet à contre-courant écologique

Le projet GPSO, avec son tronc commun vers Toulouse et Dax, impacte très fortement une région, certes peu dense, mais dont les populations, les forces économiques (sylviculture notamment), et les élus locaux, estiment avoir déjà beaucoup donné à l'intérêt général à travers l'implantation d'infrastructures exceptionnelles (autoroute A65, gazoduc, itinéraire Airbus à grand gabarit) sans en avoir eu la moindre retombée de l'Etat en matière de maintien des services publics, de fiscalité, ou de désenclavement haut débit (itinéraire Airbus) pourtant promis.

Un large mouvement d'opinion, de toutes obédiences et sensibilités, déplore que ces territoires ne soient conçus que comme des « chemins de traverse » au service de collectivités urbaines (CUB, Blagnac...) qui en captent sans les partager les dividendes économiques et sociaux.

Les récents rapports d'Autorités indépendantes ont objectivé et validé des critiques émises contre le projet, qu'il était coutumier d'attribuer à des activistes ou à la résistance de résidents impactés. Ces critiques ou analyses alternatives trouvent aujourd'hui une légitimité, un écho et une respectabilité démultipliés en regard de l'arrogance avec laquelle elles ont été traitées jusque-là.

Sur la section du tronc commun, d'injustifiables considérations, de notoriété publique, ont conduit RFF à détourner le faisceau de la future LGV du faisceau autoroutier existant sur des exploitations viticoles d'appellation prestigieuse et sur la zone sensible des sources de Bellefond au prix d'un surcoût d'expropriation et d'investissement, non évalué, mais considérable et particulièrement choquant en période de rigueur budgétaire.

Par ailleurs au sud, il est légitime de se demander au nom de quelle contradiction d'Etat, ou provocation technocratique, le triangle ferroviaire (carrefour LGV Toulouse-Bordeaux-Dax) a été délibérément implanté sur la zone humide de biodiversité du bassin du Ciron, qui est la plus remarquable du massif landais tant au plan de la faune que de la flore, et surtout de sa climatologie très particulière, qui constitue la précieuse et irremplaçable « usine climatique » de production du vin de Sauternes!

A cet égard, les avis et recommandations de l'Autorité de l'Environnement, formulées avec diplomatie, sont édifiants du cynisme environnemental du projet actuel.

Alors que la DREAL et le Syndicat de Bassin du Ciron développent un programme ambitieux d'intérêt national de protection et de restauration de la biodiversité remarquable de cette zone, l'implantation en son cœur du triangle ferroviaire est injustifiable et insupportablement contradictoire avec les priorités nationales et européennes en la matière.

Ce carrefour de lignes grande vitesse ferroviaire percute, au prix de surcoûts considérables et non précisés à ce jour, et d'atteintes irréversibles au paysage, à la tranquillité sonore, et aux conditions aérologiques de la vallée du Ciron de Bernos-Beaulac, l'une des plus remarquables ripisylves d'Europe constituée d'une hêtraie résiduaire et de zones humides actuellement protégées par trois ZNIEFF, 32 parcelles

classées en espaces naturels sensibles sur la seule Commune de Bernos-Beaulac (34 hectares) et une zone natura 2000.

Une nouvelle fois la principale zone de chasse traditionnelle à la palombe de Gironde est menacée de nouvelles et importantes amputations, alors que cette activité constitue, au-delà de l'acte de chasse, une dimension majeure et très largement partagée, de la vie sociale et familiale de cette région rurale.

Les conditions sont donc réunies pour que des oppositions de motivations diverses, et jusque-là très localisées, se fédèrent et s'organisent dans la durée, avec un soutien croissant de l'opinion publique.

Pour paraphraser Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Énergie, Ségolène Royal, à propos du barrage de Sivens : " *un tel projet ne serait plus possible aujourd'hui* ".

A Langon, le 20 novembre 2014

Gilles Savary

Député de la 9ème circonscription de la Gironde

7.8 Annexe - Délibération de la Commune de Saint Médard d'Eyrans

N° 2014/059

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de Conseillers :
en exercice 23
présents 20
votants 21

L'an deux mille quatorze le : vingt-quatre novembre à dix-neuf heures
le Conseil Municipal de la commune de SAINT-MEDARD-D'EYRANS
dûment convoqué, s'est réuni en session **ordinaire**,
à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Christian TAMARELLE, Maire.

Date de convocation du Conseil Municipal : 14/11/2014

OBJET :
Délibération sur les enquêtes publiques liées au GPSO

PRESENTS :
M. Christian TAMARELLE,M.BARROUILHET Pascal, Mme BENCTEUX Laure M.CHEVALIER Bernard, Mme DUPUY Hélène, M.GILLARD Joël, M.GRUPELI Claude, Mme CAMBOURIEU Myriam, M.MAURIN Lionel, M.ARMOET Ludovic, M.RIVALETTO Yves, Mme MALARTIC Nathalie, Mme LEBAS Evelyne, Mme COMPAN Ingrid, Mme LAURONCE-YVENOU Stéphanie, Mme MELSBACH Véronique, Mme SABY Nadia, M.VITRAC Xavier, M.BORDESSOULE Frédéric, Mme HALLOUCHE Nahéma,

REPRESENTES :
M. Joao MARINHO a donné pouvoir à Bernard CHEVALIER

ABSENTS EXCUSES :
M. Patrick GRAMONT, Mme Christelle CHOLLON,

M. Joël GILLARD est nommé secrétaire de séance.

Monsieur le Maire rappelle que deux enquêtes publiques liées au GPSO sont en cours du 14 octobre 2014 au 8 décembre 2014: une portant sur les aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et une autre portant sur les lignes nouvelles Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Dax.

Considérant les délibérations en date du 21/10/2005, 19/11/2009, 13/12/2010, 12/04/2011, 01/09/2011, 18/06/2014, la commune s'est vivement opposée au futur passage d'une ligne LGV entraînant la dénaturation de tout un territoire.
Monsieur le Maire demande à ce qu'une délibération soit prise à nouveau dans le cadre des enquêtes publiques.
A cet effet, un mémorandum élaboré de concert avec l'association LGVEA, va être déposé

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré:
- réaffirme sa désapprobation quant à ces projets au regard :
  - -du coût prohibitif
  - -des nuisances irréversibles tant sur le plan humain qu'environnemental
  - -du fait que ce projet aujourd'hui n'est pas conforme aux énoncés du débat public à savoir que ce projet ne relie pas l'Espagne mais s'arrête à Dax.
  - -des conclusions du rapport de la Cour des Comptes qui indique l'infaisabilité financière de ces projets.
- émet un avis très défavorable et autorise Monsieur le Maire à signer le mémorandum et à le déposer avant la clôture des enquêtes publiques.

Vote : Pour : unanimité

RENDU EXECUTOIRE PAR
ENVOI EN PREFECTURE
le 26/11/2014
de rigo

Fait et délibéré en Mairie, les jours, mois et an que dessus.
En Mairie, le 25 novembre 2014
Le Maire,

7.9 Annexe – Délibération de la Communauté de Communes de Montesquieu

Envoyé en préfecture le 26/11/2014
Reçu en préfecture le 26/11/2014
Affiché le

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
N° 2014/122
OBJET : GPSO - ENQUETES PUBLIQUES - LIGNES NOUVELLES BORDEAUX/TOULOUSE - BORDEAUX/DAX AMENAGEMENTS FERROVIAIRES AU SUD DE BORDEAUX

Nombre de Conseillers présents : 33
Nombre de Conseillers présents et représentés : 41
Quorum : 22
Date convocation du Conseil Communautaire : 18/11/14
Date d'affichage de la convocation au siège : 18/11/14

Le Mardi 25 Novembre 2014 de l'année deux mille quatorze à 18 h 30 à La Technopole du Site Montesquieu à Martillac
Le Conseil Communautaire de la Communauté de Communes de Montesquieu, légalement convoqué, s'est réuni sous la Présidence de Christian TAMARELLE.

Nom, prénom	Présent*	Excusé, procuration à	Nom, prénom	Présent*	Excusé, procuration à
TAMARELLE Christian (Président)	P		DANNE Philippe (Maire)	à 18h38	
BURTIN - DAUZAN Nathalie (Maire)		M.BORDELAIS	DUFRANC Michel (Maire)	à 18h36	
BENESSE Jean-Michel (Maire)	P		FATH Bernard (Maire)	P	
CONSTANT Daniel (Maire)	P		GAZEAU Francis (Maire)		Mme BOURROUSSE
CLAVERIE Dominique (Maire)		Mme JOLIVET	LEMIRE Jean André (Maire)	P	
CLEMENT Bruno (Maire)	P		MAYEUX Yves (Maire)		M.TAMARELLE
DARBO Benoit (Maire)	à 18h46		Fabrice BOS	A	
Martine TALABOT	P		Nadine CHENNA		Mme LABASTHE
Philippe BARRERE		Mme LAGARDE	Philippe DIAS	P	
Valérie LAGARDE	P		Muriel EYL		Mme FOURNIER
Thierry BLANQUE	P		Catherine FOURNIER	P	
Béatrice CANADA	P		Anne-Marie LABASTHE	P	
Philippe BALAYE	A		Alain LAGOARDETTE	E	
Michèle BOURROUSSE	P		Jean-François MOUCLIER	à 18h36	
Christian GACHET	P		Nadine JOLIVET	P	
Nathalie ROUSSELOT	A		Jean-Paul MERCADIE		M.FATH
Féliciie DURAND	P		Laure BENCTEUX	P	
Dominique LARRUE	P		Bernard CHEVALIER	P	
Françoise BETES	à 18h43		Bernadette PELISSIER	P	
Alexandre DE MONTESQUIEU	P		Jean-François BORDELAIS	P	
Corinne MARTINEZ	P		Maryse DEBACHY	P	
Sylvie OHRENSSTEIN-DUFRANC	à 18h42		Jean KESLER	P	
Benoist AULANIER	à 18h37				

- Sur proposition de Monsieur le Président, Monsieur LARRUE est élu secrétaire de séance

** P = Présent / E = Excusé, procuration à. / A = Absent*

Envoyé en préfecture le 26/11/2014
Reçu en préfecture le 26/11/2014
Affiché le

N° 2014/122

GPSO - ENQUETES PUBLIQUES
LIGNES NOUVELLES BORDEAUX - TOULOUSE/BORDEAUX - DAX
AMENAGEMENTS FERROVIAIRES AU SUD DE BORDEAUX

Vu l'arrêté préfectoral en date du 25 août 2014 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique concernant les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux dans le cadre de la première phase du Grand Projet Ferroviaire du Sud Ouest (LGV),

Vu le dossier d'enquête publique,

Vu le conseil communautaire du 23 septembre 2005 et la motion contre le projet de création d'une ligne à grande vitesse LGV Bordeaux-Toulouse,

Vu le conseil communautaire du 8 décembre 2006 et la motion contre le projet de création d'une ligne à grande vitesse LGV Bordeaux-Toulouse,

Vu le conseil communautaire du 27 septembre 2011 et la motion contre la LGV et le recalibre de la voie ferrée actuelle,

Attendu

Cette délibération, portant sur le dossier d'enquêtes publiques du GPSO pour les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax, aménagements ferroviaires au sud de bordeaux, ne se substitue pas à celles des communes impactées sur la CCM (Cadaujac, Saint-Médard d'Eyrans, Beautiran, Ayguemorte-les-Graves, Castres-Gironde et Saint-Selve) mais vient en complément, insistant sur les enjeux d'intérêt communautaire.

Cette délibération prend acte de l'état d'avancement du projet. Il est toutefois rappelé l'hostilité de principe à ce projet dispendieux qui provoquera une nouvelle saignée dans notre territoire, déjà fortement marqué par l'A62 et la Voie ferrée existante.

L'avis de la CCM fait l'objet d'une note d'arguments qui est annexée à cette délibération.

La CCM s'oppose à la réalisation de cette infrastructure ferroviaire considérant les impacts très négatifs : écologiques hydrauliques, paysagés et économiques supérieurs au bénéfice de cette infrastructure. A l'annonce de la mise en place de cette infrastructure en 2005, Les élus du territoire avaient pointé du doigt la rentabilité économique de ces infrastructures. Point de vue aujourd'hui rapporté dans le rapport de la cour des comptes du 26 octobre 2014 annexé à la présente délibération.

Le Conseil de Communauté à l'unanimité

- Approuve l'avis sur le GPSO dans le cadre des enquêtes publiques;

- Autorise le Président à signer l'avis qui sera envoyé à la Préfecture de gironde.

Pour copie conforme,

Fait à Martillac, le 25 Novembre 2014
Le Président
Christian TAMARELLE
Document signé électroniquement

Envoyé en préfecture le 26/11/2014
Reçu en préfecture le 26/11/2014

NOTE D'ARGUMENTS	SERVICE : Développement Durable REDACTEUR : Emmanuel Norena /Guillaume Michel / Alexandra Quenu/ Gaël Lassalle
ATE : 15/11/2014	PIECES JOINTES : Cartes de situation / extrait du rapport de la cour des comptes
DESTINATAIRE : Conseil communautaire/ commissaire enquêteur	
OBJET : Enquête publique LGV	

Éléments à rapporter au commissaire enquêteur durant l'enquête publique se déroulant du 14 octobre au 8 décembre 2014.

Situation Géographique du passage de la LGV sur le territoire de la CCM

Le territoire de la CCM se voit longé sur sa partie Est par la rive gauche de la Garonne sur 11 km de berge. Cet espace est ainsi marqué par une zone bocagère de plusieurs milliers d'hectares délimitée artificiellement par l'actuel tracé de la voie ferrée. Cette ancienne zone de méandre de la Garonne, richement engraissée par l'omniprésence de l'eau sur de riches alluvions, offre opulence hydraulique et écologique.

Les cartes ci-jointes (cf. annexes cartes) montrent la situation géographique du projet sur le territoire de la Communauté de Communes de Montesquieu.

1/Le bocage de bord de Garonne et le chevelu hydraulique.

Sur l'ensemble du linéaire du trajet LGV, nous constatons la mitoyenneté du projet avec le bocage humide des bords de Garonne. Des situations géographiques bien précises sont davantage encore concernées :

- La vallée de l'Eau Blanche (affluent primaire de la Garonne) secteur prioritaire Nord souligné par le DOCOB zone Natura 2000 des bocages humides de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans, soumis à des inondations récurrentes sur le secteur.
- la Vallée de la Peguillère.
- La Vallée du Milan.
- la vallée du Breyra (ou Cordon d'or), fortement marquée par des inondations récurrentes.
- la vallée du Saucats, doublement sous l'effet des périmètres Natura 2000 du bocage humide de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans (secteur prioritaire sud), et celui du Saucats et Gât Mort. Avec une hydraulique complexe et la présence d'un système d'endiguement et de protection contre les inondations.
- la vallée du Gât Mort, classée également en Natura 2000.

La carte de situation permet également de voir le poids de l'hydraulique de la Garonne et de ses nombreux affluents. La carte de l'aléa crue centennale issue du PPRI Garonne indique également l'influence de l'infrastructure à venir sur le régime des eaux de l'ensemble des cours d'eau du territoire.

Envoyé en préfecture le 26/11/2014
Reçu en préfecture le 26/11/2014
Affiché le

2/ Emprise sur l'espace :

- la consommation et l'artificialisation des sols

Communes	Surfaces de l'emprise LGV en ha	Part de la surface communale située dans les emprises en %
Cadaujac	6,9	0,4
Saint Médard d'Eyrans	10,9	1,8
Ayguemorte-les-Graves	20,4	3,2
Beautiran	12,8	2
Castres gironde	37,3	5,3
Saint Selve	51,7	2,9

Impacts sur la richesse du territoire

1) L'hydraulique et les inondations

Le territoire de la communauté de communes de Montesquieu est marqué au lieu du passage de la LGV par un important réseau hydrographique. Le principe des franchissements imposant la transparence hydraulique et écologique sera appliqué dans le cas du Gât Mort du Saucats via des viaducs. Pour les autres vallées d'autres techniques seront utilisées. Toutefois les travaux eux-mêmes imposeront un impact certain, mais surtout le franchissement des autres vallées ne fera pas l'objet de technique aussi transparente et bien plus impactant.

Enfin, Le remblaiement de la zone humide et inondable de la Garonne sera effectif. Trouver des lieux géographiques pour compenser cette exondation sera un défi très compliqué compte tenu de la nature du bocage : milieu naturel protégé ; lieu de production agricole, champs naturels d'expansion des crues.

Cette modification de l'hydraulique des bassins versants de la CCM est source d'interrogations et d'inquiétudes quant à l'aggravation des phénomènes. La CCM a réalisé un diagnostic du canton quant à l'évolution de l'imperméabilisation depuis 40 ans de son territoire (Etude « Charte imperméabilisation »Artélia 2012). De même, un linéaire de 20 km de digue le long de la Garonne et du Saucats est aujourd'hui sous compétence de la CCM. Quels seront les impacts réels de ces modifications sur les modélisations actuellement en cours via le PAPI d'intention porté par le SMEAG et l'étude de Dangers des digues de la CCM (étude qui sera lancée en décembre 2014)

2) Impacts sur l'alimentation en eau

- Un captage AEP est présent au lieu-dit « La Blancherie » sur la commune d'Ayguemorte-les-Graves. Ce forage, captant la nappe de l'Eocène moyen à une profondeur de 360 m avec un débit horaire de 180 m3, se situe dans une parcelle localisée en bordure nord de la RD 214, à proximité du tracé. Le périmètre de protection immédiat, ici confondu au périmètre de

Envoyé en préfecture le 26/11/2014
Reçu en préfecture le 26/11/2014
Affiché le

protection rapproché, est délimité par une clôture entourant la parcelle. Ces périmètres ont été déclarés d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 11 décembre 1989.

- L'aqueduc de Budos traverse le tracé perpendiculairement, au niveau du château Méjean. Cet aqueduc, vieux de 130 ans, alimente plus de 40.000 personnes et dispose d'une zone de protection sanitaire de 70 mètres de large. Le tracé croise perpendiculairement l'aqueduc au droit du château Méjean.

- Le captage « Bellefond 2 forage » sur la commune de Castres-Gironde, d'une profondeur de 313 m et d'un débit moyen journalier de 10 m3/j ; ce captage dispose de périmètres de protection immédiat et rapproché confondus, déclarés d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 25/04/1988 ;

- Les captages peu ou moyennement profonds captant la nappe des calcaires de l'Oligocène, situés sur la commune de Castres-Girondes :

o captage Rocher 3, d'une profondeur de 17 m et d'un débit moyen journalier de 4 m3/j,

o captage Hydro-Travaux 1, d'une profondeur de 8 m et utilisé en secours,

o captage Hydro-Travaux 2, d'une profondeur de 16 m et utilisé en secours,

o captage Hydro-Travaux 3, d'une profondeur de 17 m et d'un débit moyen journalier de 1224 m3/j,

o captage « Bellefond source », d'une profondeur de 3 m et d'un débit moyen journalier de 3541 m3/j.

3) Impact sur la protection des sites Natura 2000

Partie NATURA 2000 - Bocage Humide de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans (FR7200688)

1 - Rappel des enjeux et menaces identifiées dans le DOCOB

Le DOCOB identifie les différents enjeux fonctionnels et les menaces qui pèsent sur le site.

Il rappelle que les enjeux patrimoniaux du site sont liés à la présence de l'eau ou d'habitats humides. L'existence d'un réseau hydraulique dense et fonctionnel (cours d'eau et fossés) constitue donc un enjeu majeur pour le site. Cet enjeu est complété par l'existence de couloirs écologiques accessibles et continus (vison d'Europe, grand murin, lamproie de Planer), de lisières accessibles entre différents milieux (cistude d'Europe, agrion de Mercure, cordulie à corps fin) et de plantes particulières (oseilles sauvages sur les prairies mésophiles ou humides pour le cuivré des marais, sanguisorbe officinale sur les prairies humides et les mégaphorbiaie pour l'azuré de la sanguisorbe).

Parmi les menaces à long terme, le DOCOB cite la ligne LGV Bordeaux-Toulouse : « *Les travaux lourds sont à priori exclus sur le site, en raison de l'existence de la zone rouge du PPRI. Toutefois, des aménagements d'intérêt général pourraient obtenir des dérogations, dans la mesure où ils respectent les contraintes réglementaires et préservent la sécurité publique. Des projets tels que celui de la LGV Bordeaux - Toulouse, s'ils devaient passer sur le bocage, ou même simplement en bordure du bocage (hors zone inondable), pourraient provoquer des dégâts irréversibles sur le site, soit par destruction directe d'habitats ou d'espèces, soit en accentuant la rupture des connexions biologiques déjà fortement réduites du fait la présence de la ligne de chemin de fer, de la route nationale et de l'autoroute.* »

Envoyé en préfecture le 26/11/2014
Reçu en préfecture le 26/11/2014
Affiché le

2 - Analyse critique de l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000

2.1. - Méthodologie d'évaluation des incidences

L'évaluation des incidences se base sur une analyse des incidences « brutes », « directes » et « indirectes », en phase « travaux » et en phase « d'exploitation ». Elle liste les « mesures prises » pour réduire ou supprimer les effets dommageables afin d'en tirer des incidences « résiduelles », c'est à dire les incidences réelles *après mise en œuvre de ces mesures*. Pour mener cette analyse, le dossier cite 8 habitats et 19 espèces *animales* pouvant interagir avec le projet sur le bocage humide de Cadaujac et St Médard d'Eyrans, et les étudie tous.

Premier problème dans le choix méthodologique, le projet fait donc l'impasse sur les incidences directes ou indirectes sur la flore, au motif que le DOCOB ne cible aucune espèce floristique d'intérêt communautaire. Si ce point est exact, il n'en demeure pas moins que 6 espèces rares sont citées dans le DOCOB comme ne pouvant être négligées pour autant, parmi lesquelles la **fritillaire pintade** et l'**orchis à fleurs lâches**.

Le projet n'étudie pas non plus les incidences directes ou indirectes sur la faune avicole, probablement pour les mêmes raisons (le dossier ne précise pas les raisons de cet oubli). Là encore, le DOCOB précise que la présence de certains oiseaux « constitue un enjeu patrimonial particulier », qui a d'ailleurs initialement motivé l'extension du périmètre Natura 2000 du site. Cela concerne en particulier la vallée de l'Eau Blanche (cf cartes ci-jointes), identifiée comme secteur le plus diversifié pour l'avifaune et en contact direct avec le projet de ligne LGV.

Concernant les **effets de coupures**, RFF fait le choix méthodologique d'intégrer des mesures d'évitement ou de réduction comme autant d'éléments *constructifs du projet initial*, et donc de les prendre en compte d'emblée dans l'analyse des incidences brutes. Ce biais intellectuel conduit, par exemple, a estimé que l'incidence brute du projet sur l'effet de coupure et la fragmentation des populations de mammifères est négligeable, en raison des ouvrages de franchissement prévus dans le projet. Pourtant, ceux-ci sont à considérer comme des mesures de réduction, sur une incidence qui devrait être considérée comme forte.

Notons enfin, toujours pour ce qui concerne la méthode, que l'évaluation des incidences ne cible pas spécifiquement les deux **zones prioritaires** du site Natura 2000 (cf cartes jointes), cartographiées comme tel dans le DOCOB. Or, ces deux zones sont en contact direct avec le projet.

2.2. - Incidences brutes directes

Pour les habitats, l'analyse des incidences brutes directes s'appuie principalement sur une analyse du pourcentage de surface ou de linéaire d'habitat détruit. Cela conduit souvent à considérer les incidences brutes directes comme « faibles », voir « négligeables ». Or, l'analyse des impacts réels ne saurait être pertinente au regard d'un simple ratio, une analyse qualitative étant essentielle pour appréhender le détail du fonctionnement des écosystèmes impactés. Cette analyse devrait notamment prendre en compte les zones prioritaires du DOCOB.

Concernant les mammifères semi-aquatiques (loutre et vison d'Europe), l'évaluation avance un argument surprenant : « l'état de conservation de leurs habitats [...] sera à terme encore amélioré avec les actions menées dans le cadre du DOCOB, portant sur la mise en place de bonnes pratiques concernant la préservation des ripisylves, l'absence de drainage et la gestion du réseau de fossés ». Il s'agit là d'une prédiction très incertaine, puisque l'un des problèmes majeurs dans la mise en œuvre du DOCOB concerne précisément les problèmes de gestion du réseau hydraulique. En tout état de cause, l'étude ne peut pas s'appuyer sur une possible amélioration des pratiques pour compenser les incidences du projet.

Envoyé en préfecture le 26/11/2014
Reçu en préfecture le 26/11/2014
Affiché le

2.3. - Incidences brutes indirectes

Que ce soit en phase de travaux ou d'exploitation, la notice d'évaluation des incidences admet des incidences brutes indirectes fortes pour les habitats aquatiques ou rivulaires, et fortes, voire très fortes pour certaines espèces animales (vison d'Europe notamment, en particulier en phase travaux).

Pour autant, on peut s'étonner que les impacts indirects traités dans le dossier soient presque exclusivement liés, en phase d'exploitation, au risque de pollutions diverses générées par l'usage de la LGV. Sur ce point, on peut reprocher à l'évaluation des incidences de faire l'impasse sur un certain nombre d'impacts indirects peut-être plus importants que le risque de pollution, tels que :

- les impacts sur les **enveloppes de fonctionnalités** des zones humides :

Un habitat humide devrait être considéré avant tout au regard de son support hydraulique (la zone humide), et l'impact réel sur les habitats devrait donc être évalué en prenant en compte les modifications du fonctionnement des zones humides, en y intégrant leurs enveloppes de fonctionnalités, qui sont par définition plus large que la simple détection du caractère humide en surface.

- les **effets de dérangement de la faune en phase d'exploitation** :

Ces éléments essentiels de l'incidence réelle du projet sont principalement évoqués en phase travaux, mais peu en phase d'exploitation. Ils constituent pourtant, à l'évidence, des éléments forts de perturbation des écosystèmes : bruit, vibrations, poussières, etc...

2.4. - Mesures prévues et incidences résiduelles

L'évaluation des incidences conclue : « les incidences résiduelles du projet ferroviaire sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire sont évaluées comme étant faibles à négligeables à l'échelle du site Natura 2000. Le projet ferroviaire n'est donc pas de nature à remettre en cause les objectifs de conservation du site Natura 2000 'Bocage humide de Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans', définis dans le Document d'Objectifs, ni l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire »

Pour arriver à cette conclusion, l'étude s'appuie sur un raisonnement qui met en avant :

- des incidences fortes en phase travaux, mais compensées presque intégralement par des mesures de réduction simples : zones de défense, prise en compte de la saisonnalité, mise en place de plans de gestion. Cela aboutit à des incidences résiduelles faibles ou négligeables. Mais le détail de ces mesures de réduction ou de suppression n'étant pas connu à ce stade, il est difficile de conclure sur leur efficacité réelle ou supposée.

- des incidences directes faibles en phase d'exploitation, principalement en raison de la faible surface en jeu, et donc le peu de mesures de réduction ou de suppression nécessaires. Mais cette logique sectorielle est extrêmement simplificatrice au regard du fonctionnement des écosystèmes en présence.

Conclusion :

La méthode employée pour l'analyse des incidences pose question.

En mélangeant, dans les tableaux de synthèse qui clôturent le document, des incidences directes faibles et des incidences indirectes fortes, l'étude parvient à démontrer que les incidences globales (directes + indirectes) sont fortes, mais que grâce à quelques mesures de réduction sur les incidences indirectes, il est possible de réduire presque entièrement l'ensemble des incidences.

Cette conclusion peut être considérée comme biaisée pour deux raisons :

Envoyé en préfecture le 26/11/2014
Reçu en préfecture le 26/11/2014
Affiché le

- l'analyse des incidences directes, basée principalement sur des calculs de pourcentage de surface ou de linéaire impacté et donc quantitative, fait l'impasse sur une approche plus qualitative ;

- l'analyse des incidences indirectes, basée principalement sur le risque de pollution, fait l'impasse sur d'autres incidences indirectes probablement plus cruciales : vibrations, bruit, et modification des enveloppes d'alimentation des zones humides.

Partie NATURA 2000 - Réseau hydrographique du Gat Mort et du Saucats (FR7200797)

1 - Enjeux et menaces identifiées dans le DOCOB

Le DOCOB, validé le 28 février 2011, identifie les différents enjeux fonctionnels et les menaces qui pèsent sur le site.

Trois grands enjeux ont été définis dans le cadre du diagnostic :

- enjeux 1 : maintenir un **corridor biologique** lié au cours d'eau sur l'ensemble des bassins versants
- enjeu 2 : **préserver** les autres espèces de la Directive et maintenir les autres milieux à enjeux par une gestion adaptée et une sensibilisation
- enjeu 3 : maintenir une **vocation forestière et agricole** au périmètre du site

Ces enjeux sont déclinés en objectifs opérationnels. Le suivi, le conseil et la participation de la structure animatrice aux projets d'aménagement comme la LGV - par ailleurs citée dans le DOCOB » est une priorité 1 (mesure AC 10 - prise en compte du site Natura 2000 dans les projets d'aménagement »).

Dans les enjeux du site et selon la SEPANSO, on retrouve celui « d'éviter les grands projets d'infrastructure (type LGV) et leur corollaire (gravières) et limiter leur impact le cas échéant ». Pour LGPE (Landes Graves Palus Environnement), « limiter les impacts de l'urbanisation » fait également partie des enjeux du site.

2 - Impacts directs de la LGV sur le site Natura 2000

Le tracé de la LGV détruit un **bois de frêne et d'Aulne à hautes herbes**, habitat d'intérêt communautaire prioritaire et des habitats dans lesquels sont présents :

- la **Loutre**, espèce protégée en France, inscrite dans l'annexe 2 de la Directive Habitat
- le **Cuivré des marais**, espèce inscrite à l'annexe 2 et 4 de la Directive Habitat, protégée en France,
- l'**Hottonie des marais**, espèce protégée en Aquitaine et déterminante.

Elle traverse la trame bleue recensée comme telle pour le Vison d'Europe, espèce inscrite à l'annexe 2 et 4 de la Directive Habitat, protégée en France, en priorité de gestion.

Enfin, elle intercepte l'un des 6 foyers de biodiversité du site (secteur présentant une concentration particulièrement importante d'éléments patrimoniaux et constituant des zones à enjeu patrimonial majeur et prioritaire).

La LGV va induire une fragmentation des habitats dans un secteur pour le moment très peu fragmenté.

Ceci va induire un isolement des populations et un risque de dégénérescence par manque de flux de gènes.

Elle va à l'encontre des enjeux 1 et 2 du DOCOB.

Envoyé en préfecture le 26/11/2014
Reçu en préfecture le 26/11/2014
Affiché le

3 - Impacts indirects de la LGV

Ces impacts, seront liés aux pollutions diverses générées par l'usage de la LGV mais également des perturbations lors de la phase chantier et des pollutions accidentelles pouvant être générées.

4- Les recommandations de l'Autorité Environnementale

Les remarques de l'Autorité Environnementale sont les suivantes:

- insister sur l'importance de la précision de la notice d'incidences qui ne sera pas reprécisée comme cela sera le cas pour l'Étude d'Impact « Mais d'autres thématiques ne feront l'objet d'aucune procédure particulière, et doivent donc être intégralement assumées avec le niveau de précision nécessaire, par la présente étude d'impact. Il s'agit notamment du bruit et des vibrations ainsi que de l'évaluation des incidences Natura 2000. »
- Prendre en compte la fragmentation des populations,
- Préciser le planning de chantier et les impacts de cette phase chantier (perturbation et pollution)
- Porter l'incidence d'un point de vue quantitatif (surface détruite) mais également qualitatif (perte de la mosaïque d'habitat).
- Préciser la méthode d'inventaires faunistique et floristique

5 - Les impacts identifiés dans la notice d'incidence et les mesures proposées

Les recommandations de l'Autorité Environnementale ont globalement été traitées.

Dans la notice d'incidences, 6 habitats élémentaires et un habitat générique sont concernés mais le statut de ces derniers n'est pas précisé. L'aulnaie frênaie à hautes herbes est un habitat d'intérêt communautaire prioritaire référencé dans le DOCOB.

Il n'y a pas de mesure proposée pour la perte de l'Aulnaie frênaie. Le passage en viaduc sur cet habitat ne permettra pas de reconstituer la ripisylve.

L'Hottonie des marais n'a pas été recensée alors qu'elle apparaît dans le DOCOB. Aucune mesure n'est donc mise en place pour la préserver.

La notice d'incidences doit mesurer les impacts au regard des enjeux du site Natura. L'enjeu 3 « maintenir une vocation forestière et agricole au périmètre du site » n'est pas évoqué alors qu'une exploitation viticole est particulièrement affectée.

Une charte a été signée sur Castres Gironde et deux contrats sont en cours sur Castres Gironde et Beautiran. Ces mesures contractuelles n'apparaissent pas dans la notice d'incidences.

La LGV malgré les efforts consentis pour assurer sa transparence hydraulique et écologique reste un élément perturbateur du milieu (pollutions et bruit générés pendant la phase chantier et d'exploitation), générateur de fragmentation dans un milieu particulièrement exceptionnel.

4) impacts urbains, paysagé et économique sur le territoire de la CCM

La CCM conteste l'opportunité de la réalisation de la LGV au regard des impacts sur son territoire:

Envoyé en préfecture le 26/11/2014
Reçu en préfecture le 26/11/2014
Affiché le

IMPACTS URBAINS

- impact sur le bâti dû à des expropriations le long du tracé;

Communes	Nombre de propriétés bâties situées dans les emprises
Cadaujac	14
Saint Médard d'Eyrans	7
Ayguemorte-les-Graves	3
Beautiran	0
Castres gironde	0
Saint Selve	0

- La modification du fonctionnement du territoire, dû à la barrière physique créée par la LGV nouvellement implantée sur le territoire, entraînera une remise en cause de la qualité du cadre de vie;

- une urbanisation déséquilibrée par la montée des prix du foncier à proximité des gares et une redistribution sociale qui repoussera de plus en plus les familles de la classe moyenne vers des territoires plus accessibles pour l'acquisition, ou la location. Ce phénomène attendu est en contradiction avec les objectifs du programme local de l'habitat (PLH);

- le franchissement de la future LGV remet en cause le tracé du schéma directeur des itinéraires cyclables (SDIC);

- les mesures pour lutter contre les nuisances redoutées (bruit et vibrations) le long du tracé ne sont pas assez explicites;

- la future LGV créée une scission du centre ville dans chaque commune traversée et remet en cause la circulation interne par la suppression de franchissement des voies ferrées;

- la modernisation des lignes TER semble prioritaire à l'échelle locale et nationale par rapport à la LGV;

Envoyé en préfecture le 26/11/2014
Reçu en préfecture le 26/11/2014
Affiché le

Impacts économiques, paysagers et patrimoniaux

- la destruction de nombreux espace boisé classé (EBC);

Communes	Surface des EBC à déclasser en ha
Cadaujac	0,2
Saint Médard d'Eyrans	3,9
Ayguemorte-les-Graves	11,6
Beautiran	1,7
Castres gironde	2,8
Saint Selve	0

- la destruction de nombreux sites viticoles exceptionnels "AOC Graves" et le passage à proximité de site architectural remarquable;

Le site archéologique de Lamothe

Un site archéologique à très fort potentiel a été recensé autour du hameau de Lamothe. Il s'agit des vestiges d'une villa et d'une nécropole de l'époque gallo-romaine ainsi qu'un bâtiment, une église et son cimetière du Moyen-Age. Le site est concerné en sa partie ouest par le tracé, au droit de la ligne existante.

Le château d'Eyrans

Le château du domaine viticole d'Eyrans, localisé à moins de 100 mètres du bord nord du tracé, est inscrit à l'inventaire des monuments historiques. Cette protection porte sur les éléments suivants :

- les façades et les toitures du logis,
- les deux ailes du bâtiment et la tour ronde,
- le portail d'entrée avec sa grille,
- la fontaine avec son bassin entouré de balustrades.

Le tracé s'étend en partie dans le périmètre de protection de 500m associé au château d'Eyrans.

Le château Méjan

Château Méjean est un domaine viticole d'Appellation d'Origine Contrôlée Bordeaux Graves. Il s'étend sur environ 6 ha sur la commune d'Ayguemorte-les-Graves. Une partie importante du domaine est incluse dans le tracé qui circule au sein de celui-ci. Le domaine est composé de parcelles plantées et de bâtiments d'exploitation, auxquels s'ajoute une activité de restauration et un petit élevage fermier et de bâtiments résidentiels.

Envoyé en préfecture le 26/11/2014
Reçu en préfecture le 26/11/2014
Affiché le

Le château Tuquet

Le château Tuquet est un domaine viticole d'Appellation d'Origine Contrôlée Bordeaux Graves. Une partie des parcelles plantées dans le domaine se situent dans le tracé.

Le château de Castres

Le domaine château de Castres également en AOC Bordeaux Graves est en partie compris sur cette zone sensible. La majorité du domaine concerné par le tracé.

Le château du Grand Bos

Le château du Grand Bos est un domaine viticole d'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) Bordeaux Graves. Les surfaces incluses dans le tracé comprennent des parcelles plantées ainsi que les bâtiments d'exploitation du château.

Conclusion :

La CCM s'oppose à la réalisation de cette infrastructure ferroviaire considérant les impacts écologiques, hydrauliques, paysagés et économiques supérieurs au bénéfice de cette infrastructure. A l'annonce de la mise en place de cette infrastructure en 2005, Les élus du territoire avaient pointé du doigt la rentabilité économique de ces infrastructures. Point de vue aujourd'hui rapporté dans le rapport de la cours des comptes du 26 octobre 2014.

N° DEL2014OCT26

Envoyé en préfecture le 03/11/2014
Reçu en préfecture le 03/11/2014
Affiché le

REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

Arrondissement de LANGON

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SUD GIRONDE

NOMBRE DE CONSEILLERS	
Exercice :	48
Présents :	37
Pouvoir :	4
Absents :	7

EXTRAIT

du registre des Délibérations du Conseil de Communauté

SEANCE ORDINAIRE DU *13 Octobre 2014*

L'an deux mille quatorze, le ***TREIZE*** du mois d'***OCTOBRE*** à ***18*** heures ***30***, Le Conseil de Communauté du Sud Gironde, dûment convoqué par Monsieur le Président de la Communauté de Communes du Sud Gironde, s'est réuni au siège de la CdC à Mazères, sous la présidence de **Monsieur PLAGNOL Philippe, Président**.

PRESENTS : Philippe PLAGNOL, Président de la Communauté de Communes du Sud Gironde, DUMENIL Jean Claude, LAURANS Bernard, FLIPO Daniel, LASSALLE Jean Claude, MORIN Jean Claude, AUGEY Pierre, POMMAT Christine, DARTIAILH Jean Louis, DUPRAT Nicole, LAMARQUE Jean Jacques, CANTURY Martine, GUILLEM Jérôme, SOUBIELLE Sandrine, PHARAON Chantale, CHARRON Serge, BLE David, LAVILLE Frédéric, ESTENAVE Michel, ARMAND Michel, HARRIBEY Laurence, AUROUX Jean Pierre, DEDIEU Vincent, BAROT Sandra, DEXPERT Isabelle, TAUZIN Jean François, PATROUILLEAU Maryse, RODRIGUEZ Laëtitia, DIENER Pierre, LABBE Jean Claude, LABAYLE Patrick, DUPIOL Guy, DAIRE Christian, BOUCAU Marie Claude, LEVEQUE Claire, BAUP Marie Jeanne, BRETEAU Patrick.
PROCURATION : CONSTANTINI Nathalie à DARTHIAILH Jean Louis, GALISSAIRE Martine à DUPIOL Guy, DESCAMPS Jean Michel à BAROT Sandra, POUPOT Christian à DAIRE Christian.
ABSENTS EXCUSES : LACOME Michel, LABOUILLE Marianne, CHOURBAGI Mohamed, FAUCHE Chantal, PUJOL Cédric, MARCHAL Jimmy, CARREYRE Philippe.
SECRETAIRE DE SEANCE : DEXPERT Isabelle.
DATE DE LA CONVOCATION DE LA SEANCE : Mardi 7 Octobre 2014.

OBJET : MOTION POUR LA PROLONGATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE LGV.

Isabelle Dexpert rappelle au Conseil Communautaire que le projet d'aménagement par RFF d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse impactera fortement le territoire de la CdC. Elle informe le Conseil que ce projet fait l'objet d'une enquête publique du 14 octobre au 8 décembre 2014.

Cette enquête publique est réalisée au titre du code de l'environnement et du code de l'expropriation, et portera également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

Vu l'enjeu pour le territoire, cette enquête publique est particulièrement importante pour permettre aux citoyens de s'exprimer.
Or, la durée de cette enquête paraît très courte pour un tel projet. De plus, cette enquête intervient sur une période peu propice à la mobilisation des habitants, puisque nombre d'entre eux sont sur cette période tout dévoués à leur passion: la chasse à la palombe.

Le Conseil Communautaire, à l'unanimité, sollicite, afin que l'enquête publique puisse constituer une réelle phase de concertation : une prolongation de la durée de l'enquête publique jusqu'au 31 janvier 2015, ainsi que l'organisation sur le territoire du Sud Gironde au cours de l'enquête publique d'une réunion publique relative au projet.

Votants	41
Pour	41
Contre	0
Abstention	0
Nul	0

Au registre sont les signatures
Pour extrait certifié conforme,
Signé électroniquement par
Philippe PLAGNOL
Président

7.10 Annexe – Motion pour la prolongation de l'EUP par la Communauté de Communes du Sud-Gironde

7.11 Annexe – Courrier de la Commune de Saint Médard d'Eyrans adressé au Préfet et sa réponse

Le 8 septembre 2014

Monsieur le Maire,
Président de la Communauté
de Communes de Montesquieu,
à

Monsieur le Préfet
Préfecture de la Gironde
2 Esplanade Charles de Gaulle
CS41397
33077 BORDEAUX CEDEX

OBJET : Enquête publique G.P.S.O.

LRAR : 1A 099 620 1960 0

Monsieur le Préfet,

Vous venez de me transmettre les avis relatifs aux enquêtes publiques du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest. A la lecture des articles 5 je remarque que ces enquêtes publiques seront ouvertes pendant une durée de 56 jours consécutifs du 14 octobre 2014 au 8 décembre 2014 inclus. L'importance de ces dossiers et la nécessité de permettre aux habitants de ma commune de pouvoir s'exprimer sur ces projets, m'amène à vous demander de bien vouloir augmenter la durée de ces enquêtes publiques.

Etant assuré de votre compréhension, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, mes respectueuses salutations.

Le Maire,
Président de la Communauté
de Communes de Montesquieu,
Christian TAMARELLE

ARRIVÉ LE
- 6 OCT. 2014
MAIRIE ST-MÉDARD D'EYRANS

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA GIRONDE

Direction départementale
des territoires et de la mer
de la Gironde

Service des Procédures Environnementales

Affaire suivie par : M. H. Tricard
marie-helene.tricard@gironde.gouv.fr
Tél. 05 56 38 46 – Fax : 05 56 24 85 25

Bordeaux, le 3 1 SEP. 2014

Monsieur le Président,

Par courrier du 8 septembre 2014, vous avez souhaité me faire part de votre avis sur les dates des enquêtes publiques concernant le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), en me précisant qu'il vous apparaissait opportun de prolonger la durée de cette consultation afin de permettre aux habitants de votre commune de pouvoir s'exprimer sur ces projets.

Tout d'abord, en ce qui concerne la période choisie pour l'enquête publique, je tiens à vous préciser que la décision ministérielle du 13 juin 2014 prévoyait le lancement des enquêtes publiques à l'automne 2014 et que les élections sénatoriales n'ont pas permis un lancement avant fin septembre 2014.

En ce qui concerne les dates des enquêtes qui ont été fixées du 14 octobre au 8 décembre 2014 après concertation avec les trois présidents des commissions d'enquête (lignes nouvelles, aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse) elles sont conformes aux textes législatifs et réglementaires qui encadrent les enquêtes publiques : celles-ci sont d'une durée minimale de 30 jours et maximale de 2 mois en application des articles L 123-9 et R 123-6 du Code de l'Environnement.

Vous pouvez ainsi constater qu'en assurant une consultation de 8 semaines, la durée des enquêtes est très largement supérieure à la durée minimum et très proche de la durée maximale réglementaire, à 5 jours près.

J'ajoute que la durée de ces enquêtes, peut faire l'objet d'une prolongation maximale de 30 jours supplémentaires, à l'initiative et sur décision motivée des présidents des commissions d'enquête, et après information de l'autorité organisatrice conformément aux articles L 123-9 et R 123-6 du Code de l'Environnement.

En ce qui concerne, par ailleurs, les possibilités d'information et d'expression, il convient d'ajouter que les pièces constitutives du dossier d'enquête seront largement accessibles dans divers lieux physiques ou sous forme dématérialisée, ce qui laisse à chaque citoyen ou édile la possibilité de les consulter depuis n'importe quel endroit et à n'importe quel moment.

En outre, j'ai pris des dispositions particulières pour que le public puisse également apporter ses remarques ou contributions par voie électronique, et donc en dehors des horaires d'ouverture des lieux d'enquête et des permanences de la commission.

.../...

Monsieur Christian TAMARELLE
Président de la Communauté
de Communes de Montesquieu
9 avenue du 8 mai 1945
33560 SAINT-MEDARD D'EYRANS

Enfin, la commission d'enquête aura la faculté, si elle l'estime opportun, de compléter encore ce dispositif par une réunion d'information et d'échange supplémentaire, ainsi que le permet l'article R 123-17 du code de l'environnement.

J'ai pris soin, avec les présidents des commissions d'enquête, d'assurer, à travers l'organisation de ces consultations, un accès du public aux documents de l'enquête qui soit le plus large possible, pour favoriser la libre expression des personnes intéressées y compris pendant la période sensible que vous m'aviez signalée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Préfet,

Michel DELPUECH

7.12 Annexe - Bibliographie

Annexe7-12 Bibliographie

[1] Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. Doctrine relative à la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur le milieu naturel. Disponible sur http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/doctrineERC-vpost-COPIL6mars2012vdef-2.pdf (Consulté le 29 avril 2014).

[2] La liste rouge des espèces menacées en France, mammifères de France métropolitaine. http://inpn.mnhn.fr/docs/LR_FCE/Liste_rouge_France_Mammiferes_de_metropole.pdf (Consulté le 10 mai 2014).

[3] Site Natura 2000-Réseau hydrographique du Gat Mort et du Saucats – Document d'objectifs 2011.http://www.donnees.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/DREAL/ficheinfo/?Code=FR7200797&Rubrique=DH Consulté le 14 mai 2014).

[4] Bocage de la basse vallée du Saucats et du Cordon d'Or réf 720030022-ZNIEFF 1 modernisation. Disponible sur http://www.donnees.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/DOCUMENTS/SPREB/NATURE_PAYSAGE_BIODIVERSITE/ZNIEFF/ZNIEFF_MODERNISEES/FICHES/ZNIEFF-720030022.pdf . (Consulté le 13 mai 2014).

[5] Voir inventaire des ZNIEFF de la zone Bocage de la basse vallée du Saucats et du Cordon d'Or. Disponible sur http://www.donnees.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/DOCUMENTS/SPREB/NATURE_PAYSAGE_BIODIVERSITE/ZNIEFF/ZNIEFF_MODERNISEES/FICHES/ZNIEFF-720030022.pdf . (Consulté le 14 mai 2014).

[6] Plan d'action pour la préservation des zones humides des bords de Garonne : diagnostic ; octobre 2005, Cabinet EREA & SIMETHIS. Disponible sur http://fr.calameo.com/read/000079651b55b41db7279 . (Consulté le 13 mai 2014).

[7] Charte de Paysage de la Communauté de Communes de Montesquieu, Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement de la Gironde, juin 2004. Disponible sur http://www.calameo.com/read/000079651922b4573b536 . (Consulté le 13 mai 2014).

[8] Proposition issue du Comité opérationnel trame verte et bleue en vue des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. Prise en compte des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques par les grandes infrastructures linéaires de l'Etat et de ses établissements publics. Version consolidée par l'Etat –juillet 2010. Disponible sur http://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/references_bibliographiques/guide3_com optvb_juillet2010.pdf . (Consulté le 13 mai 2014).

[9] Enquête Utilisation du Territoire (TERUTI) ; Abandon et artificialisation des sols agricoles : la déprise s'accélère, Agreste Aquitaine, numéro 38-juin 2010. Disponible sur http://draaf.aquitaine.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Agreste_Aquitaine_A_R_-_no38_-_juin_2010_-_Utilisation_du_territoire_cle8afcaa.pdf . (Consulté le 15 mai 2014).

[10] L'artificialisation des sols s'opère aux dépens des terres agricoles, CGEDD, observations et statistiques n°75, février 2011. Disponible sur http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/LPS75.pdf . (Consulté le 15 mai 2014).

[11] Voir l'article de la SEPANSO. Cf. http://www.sepanso.org/gironde/spip.php?article21 . Consulté le 18 novembre 2014.

[12] Cf. Cahier d'acteur présenté par la FDCG. La nature perd…sur tous les terrains. CNDP Bordeaux Espagne. Voir http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/cahiers-acteurs/fdcg.pdf . Consulté le 18 septembre 2014.

[13] Débat public Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Cahier d'acteur, décembre 2006, Projet de LGV Bordeaux-Espagne – position du Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest. Disponible sur http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/cahiers-acteurs/ssso.pdf . (Consulté le 18 mai 2014).

[14] Contribution de la DFCI Aquitaine au débat public de 2006 : http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/contributions/dfci.pdf . Consulté le 20 septembre 2014.

[15] LASCOURREGES Pierre. Sud Gironde : les sylviculteurs ne veulent pas de la LGV, Sud-Ouest le 10/11/2014. Cf. http://www.sudouest.fr/2014/11/10/ils-ne-veulent-pas-de-la-lgv-1731339-2780.php . Consulté le 10 novembre 2014.

[16] Voir rapport du Conseil de la CUB, séance du 24 juin 2011 (n°17483). Castres sur Gironde, source de Bellefond, forages : HT1, HT2, HT3 et Rocher 3 – Demande de déclaration d'utilité publique – Décisions –Autorisation.
[17] Compte rendu du débat public – Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne – 30 aout-29 décembre 2006. Commission particulière du débat public. CNDP 31 janvier 2007. Disponible sur http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/cr-et-bilan/compte-rendu-cpdp-bat.pdf . (Consulté le 21 mai 2014).
[18] Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet d'autoroute ferroviaire atlantique. N° Ae : 2012-60. Voir site http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/008541-01_avis-delibere_ae.pdf . Consulté le 9 août 2014.
[19] Voir analyse sur notre blog http://lgvea.over-blog.com/le-fret-ferroviaire-francais-une-erreur-d-aiguillage.html . Consulté le 9 août 2014.
[20] Quand RFF manipule les chiffres de fret pour justifier la LGV et se garde bien de décrire la réalité (cf. http://ni-ici-ni-ailleurs.over-blog.com/article-l-opinion-tribune-libre-du-jpb-du-02-11-2011quand-rff-manipule-les-chiffres-de-fret-pour-justifier-87883644.html . Consulté le 9 août 2014.
[21] Voir réponse du CADE au document RFF du 18 octobre 2011 (cf. http://ddata.over-blog.com/3/78/65/73//ReponseDocument-Fret-de-RFF-du-18-octobre-2011.pdf . Consulté le 9 août 2014.
[22] Recueil statistique des transports en Aquitaine – Données 2012 CERTA. CF. https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CCAQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.certa-aquitaine.org%2Findex.php%2Frecueils-statistiques%3Fdownload%3D27%3Arecueil-statistique-des-transports-decembre-2012&ei=2zPmU77oN4ax0AXrwIHQDA&usg=AFQjCNElPKs0O2lly7yUzSATtLCt_sSRtw&bvm=bv.72676100,d.d2k . Consulté le 9 août 2014.
[23] Report modal et insertion de l'Aquitaine dans les grands courants d'échange de marchandises dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional des Infrastructures de Transports (SRIT) aquitaine. Etude CERTA janvier 2008. (cf. https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&uact=8&ved=0CCwQFjAC&url=ftp%3A%2F%2Fvm5-8.hosteur.com%2Femc013376p001Rapport%2520Certa%2520v6.doc&ei=2zPmU77oN4ax0AXrwIHQDA&usg=AFQjCNGnXibrAK_ynCRFLzorxEwGobCtDA&bvm=bv.72676100,d.d2k . Consulté le 9 août 2014.
[24] Les transports sur le corridor multimodal atlantique-La pertinence des différents modes de transport concernant le trafic de transit en 2020,2025. CERTA ; septembre 2006. Cf. https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&uact=8&ved=0CC4QFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.certa-aquitaine.org%2Findex.php%2Fetudes-anciennes%3Fdownload%3D7%3Aetudes-en-cours&ei=E3noU6DGD6me0QX494CYCw&usg=AFQjCNEuAmnyf0GsxDBuNaIkTyUdWNiWKw&bvm=bv.72676100,d.d2k . Consulté le 11 août 2014.
[25] CES VASCO-CESER Aquitaine – Les transports dans la communauté autonome du Pays Basque et en Aquitaine : domaines de coopération possibles. Adopté par le CESER Aquitaine le 15 octobre 2013. Cf. http://ceser-aquitaine.fr/informations/cooperations/2014/2014-02-25-les-transports-capb-et-aquitaine-v-diff-14-11-13.pdf . Consulté le 11 août 2014.
[26] Rapport de contre expertise et avis du Commissaire général à l'investissement. Autoroute ferroviaire Atlantique : dossier d'enquête publique – Pièce 5 : Bilan socio-économique ; novembre2013.Cf. http://www.media.geodis.com/internet/corporate/communication/websiteviia/05-vol2-AF-ATL-piece%205-rapport%20&%20avis%20CGI%20sur%20le%20bilan%20socio%20eco.pdf . Consulté le 11 août 2014.
[27] Rapport public thématique de la Cour des Comptes « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence. Octobre 2014. Cf. https://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence . Consulté le 26 octobre 2014.

[28] Voir le rapport final sur le corridor Atlantique signalé sur le site de la Communauté Européenne à la date du 21/11/2014. Pour lire ce rapport http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/atlantic-corridor-dfr-v08.pdf . Consulté le 24/11/2014.
[29] Voir la convention de financement signée en 2011. Cf. http://data.over-blog-kiwi.com/0/57/17/95/20140128/ob_e3b45f_convention-de-financement-tours-bordeaux.pdf . Consulté le 12 août 2014.
[30] Voir Conseil Communautaire de l'agglomération de Pau en date du 17 juillet 2014. Cf. http://www.dailymotion.com/video/x21u4t2_conseil-communautaire-du-17-juillet-2014_tv . Consulté le 12 août 2014.
[31] Voir le dossier exposé à la Commission Mobilité 21 « Le Béarn et la Bigorre unis pour la grande vitesse ferroviaire ». Cf. http://www.agglo-pau.fr/images/pdf_articles/grands_projets/lgv/lgv.pdf . Consulté le 12 août 2014.
[32] Communication de la Commission Européenne. Construire le réseau central dans le domaine des transports : corridors de réseau central et mécanisme pour l'interconnexion en Europe, 7 janvier 2014. Cf. http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2013/FR/1-2013-940-FR-F1-1.Pdf . Consulté le 4 novembre 2014.
[33] Règlement UE n° 1316/2013 du 11 décembre 2013 paru au JO UE L 348 du 20/12/2013. Cf. http://www.europedirectplr.fr/upload/file/2014_2020_reglement_mecanisme_interconnexion_Europe.pdf . Consulté le 4 novembre 2014.
[34] Les partenariats public-privé dans le ferroviaire- Premier enseignement pour le financement du développement durable. Références économiques du Conseil Economique pour le développement durable n°22-2012
[35] Propos rapportés par l'Observatoire des subventions (cf. http://www.observatoiredessubventions.com/2012/le-cout-hallucinant-des-ppp/). Consulté le 15/08/2014.
[36] Le financement des infrastructures de transport avec des PPP, Frédérique Prédali, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile-de-France (IAURIF), juillet 2007.
[37] On peut en avoir une démonstration en consultant le recueil rédigé par Eric Besson alors au Secrétariat d'Etat chargé de la prospective. *Mieux acheter pour un meilleur service du public : des marchés publics complexes aux partenariats public-privé* ; 27 mai 2008.
[38] La MAPPP a été créée par le décret n°2004-1119 du 19 octobre 2004.
[39] Cf. http://www.economie.gouv.fr/files/directions_services/ppp/monographie_epec.pdf . Consulté le 15/08/2014.
[40] *Rapport d'information fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale sur les partenariats publics-privés* ; Jean-Pierre SUEUR et Hugues PORTELLI, rapport n°733 enregistré à la Présidence du Sénat le 16 juillet 2014.
[41] *Financement des infrastructures et partenariat public-privé* ; Alain Bonnafous, Laboratoire d'Economie des Transports, 16ème symposium – 50 ans de recherche en économie des transports, CEMT, 2005.
[42] *Pertinence et limites des partenariats public-privé : une analyse économique* ; Jean Bensaïd et Frédéric Marty, Prisme n°27, novembre 2013. Centre Cournot, novembre 2013.
[43] *Analyse comparée des dispositifs de réalisation des infrastructures de transport*, rapport du CGEDD n° 008170-01, novembre 2012
[44] Contrat de concession pour la LGV SEA Tours-Bordeaux. Partenariat innovant ou cadeau à VINCI ? ATTAC 16. 10 septembre 2012. Voir http://local.attac.org/attac16/spip.php?article13 . Consulté le 30 août 2014.
[45] Voir la note sur la dette du secteur ferroviaire du rapporteur Hervé Mariton (juillet 2004) http://www.assemblee-nationale.fr/12/rap-info/i1725-a2.pdf . Consulté le 17/08/2014.
[46] *Les infrastructures de transport et la logique financière du partenariat public privé : quelques paradoxes.* Alain Bonnafous in Revue Française d'économie, Volume 17 n°1, 2002, pp173-194

[47] Voir http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/AF-rapport_com3.pdf . Consulté le 17/08/2014.
[48] Rapport n°681 (2013-2014) de Michel Teston au nom de la commission du développement durable. Voir http://www.senat.fr/rap/l13-681/l13-681.html . Consulté le 19 /08/2014.
[49] Voir http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Situation-et-perspectives-des-finances-publiques-2014 . Consulté le 17/08/2014.
[50] Rapport sur les perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse, décembre 1996 (cf. http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/964143200/index.shtml). Consulté le 24 août 2014.
[51] Les fondements de la remise en cause du schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles. Pierre Zembri, in annales de Géographie, 1997, t.106, n°593-594, pp 183-184.
[52] Evaluation socioéconomique des investissements publics. Rapport de la mission présidée par Emile Quinet pour le Commissariat à la stratégie et à la prospective, septembre 2013 (cf. http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/archives/CGSP_Evaluation_socioeconomique_17092013.pdf). Consulté le 25 août 2014.
[53] Révision du taux d'actualisation des investissements publics. Rapport du groupe d'experts présidé par Daniel Lebègue. Commissariat Général au Plan, 21 janvier 2005. (cf. http://www.pierrekopp.com/downloads/2005%20Rapport%20Lebegue%20Taux%20actualisation%2024-01-05.pdf). Consulté le 25 août 2014.
[54] Eléments pour l'évaluation socio-économique des projets. Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport (25 mars 2004, mise à jour 27 mai 2005). Cf. http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/04-05-2010_-_Annexe_2_Evaluation_socio-economique.pdf . Consulté le 25 août 2014.
[55] B. Faivre d'Arcier, A. Bonnafous, G. Marlot, P.Y. Péguy. *Conditions et pertinence du financement des infrastructures autoroutières au niveau régional- Les mécanismes de financement des projets et les variables clés de la rentabilité des investissements. Rapport d'étape pour le compte de la Direction des Transports et des Communications au Conseil Régional Rhône-Alpes. Laboratoire d'Economie des Transports*. Décembre 2001.
[56] Avis délibéré du CGEDD sur les bilans LOTI des LGV Rhône-Alpes et Méditerranée, rapport n° 005448-01, juillet 2008. Cf. http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/5448-01Avis_cle6a5ffc-1.pdf . Consulté le 25 août 2014.
[57] Avis sur le bilan économique et social de la LGV Est européenne (phase 1). Rapport n° 009145-01 du CGEDD, juillet 2013. Cf. http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/no_009145-01_cle79a5eb.pdf . Consulté le 25 août 2014.
[58] Courrier d'Henri Emmanuelli, président du Conseil Général des Landes à Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre des Transports, 1er février 2011 (réf D201100919).
[59] Décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017. Cf. http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028379985&dateTexte=&categorieLien=id . Consulté le 28 août 2014.
[60]HCFP Avis n°2014-04 relatif au projet de loi de programmation des finances publiques pour les années 2014 à 2019. Cf. http://www.hcfp.fr/Avis-et-publication/Avis/Avis-n-2014-04-relatif-au-projet-de-loi-de-programmation-des-finances-publiques-pour-les-annees-2014-a-2019 . Consulté le 4 octobre 2014.
[61] Julien Bonnet, Aude Rigard-Cerison, Jean Bergougnoux. *Calcul socioéconomique et décision publique : l'exemple des infrastructures de transport.* Rapport « L'évaluation socio-économique des investissements publics » publié par le Commissariat général à la stratégie et à la prospective, Septembre 2013.
[62] David Meunier. *Retour d'expérience sur la pratique du calcul socio-économique dans les transports en France*. Rapport « L'évaluation socioéconomique en période de transition », CGSP, juillet 2013.

[63] Projet du SNIT (version octobre 2011) présenté par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM). Voir http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/projet_de_SNIT_181011.pdf . Consulté le 31 août 2014.
[64] Rapport n° 3450 relatif au schéma national d'infrastructures de transport déposé par la Commission des finances de l'Assemblée Nationale et présenté par H. Mariton, député. Enregistré le 18 mai 2011. Voir http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i3450.asp#P112_10941 . Consulté le 31 août 2014.
[65] Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable », rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche. 27 juin 2013. Voir http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CM21_-_27_Juin_2013_vers2_9h38_sans_traits_de_coupe-2.pdf . Consulté le 31 août 2014.
[66] Plan « Investir pour la France » présenté par Jean-Marc Ayrault le 9 juillet 2013. Voir http://www.france-blog.info/pdf/07.09%20DP%20Investir%20pour%20la%20France.pdf . Consulté le 31 août 2014.
[67] Stéphanie Sauvée, *Mobilisation contre les infrastructures d'intérêt général-Cas du projet de TGV Ouest*, 2000, l'Harmattan, p154.
[68] Commission n°3 –L'économie ferroviaire, rapport final, Les Assises du ferroviaire, décembre 2011. Voir http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/114000725/0000.pdf . Consulté le 13 septembre 2014.
[69] Rapport présenté par M. Christophe SIRUGUE, président de la délégation chargée des représentants d'intérêts et des groupes d'études au nom du groupe de travail sur les lobbies à l'Assemblée Nationale, réunion du bureau de l'Assemblée nationale du 27 février 2013. Voir http://www.assemblee-nationale.fr/representants-interets/rapport_bureau_2013.pdf . Consulté le 13 septembre 2014.
[70] Attente et impacts pour l'Aquitaine liés aux Grands Projets ferroviaires du Sud-Ouest, en termes de développement durable des territoires, étude présentée par J.M Gautheron au nom de la Commission « développement économique et programmations », septembre 2013. Voir http://ceser-aquitaine.fr/informations/avisrapports/rapports/2013/rapport-gpso/sommaire.html . Consulté le 14 septembre 2014.
[71] Note de synthèse sur l'avant projet de schéma national des infrastructures de transports ; TDIE, 23/05/2011. Voir http://www.tdie.eu/images/pdf/etudes-travaux/TDIE_Synthese_8Pages.pdf . Consulté le 14 septembre 2014.
[72] FNAUT, *La LGV Poitiers-Limoges : un projet surdimensionné et inadapté*, Cahier d'acteurs 07 dans le débat public du projet de LGV Poitiers-Limoges, 2006. Voir http://fnaut.fr/images/docs/dossiers/db07lgvpoitiers.pdf . Consulté le 14 septembre 2014.
[73] FNAUT, *Liaison ferroviaire Lyon-Turin : les arguments des opposants sont trompeurs et remplis decontradictions*,novembre2013.Voir http://www.fnaut.fr/images/docs/communiques/13lyonturinargopp.pdf . Consulté le 14 septembre 2014.
[74] FNAUT, *Communiqué : la FNAUT répond aux opposants à la LGV Bordeaux-Toulouse*, 25/03/2013. Voir http://www.gpso.fr/basic-html/communique_presse_FNAUT_2013.pdf . Consulté le 14 septembre 2014.
[75] Cf. procès verbal de la séance plénière du CRA du 16 février 2009. Voir http://plenieres.aquitaine.fr/IMG/pdf/SEANCE_PLENIERE_DU_16_FEVRIER_2009-2.pdf . Consulté le 14 septembre 2014.
[76] Jean-Robert Thomas, Infrastructures de transport ou l'Hydre de Lerne aquitaine, 17 avril 2011. Voir http://lgvea.over-blog.com/article-infrastructures-de-transport-ou-l-hydre-de-lerne-aquitaine-71936136.html . Consulté le 14 septembre 2014.
[77] Les projets d'infrastructures de communication prioritaires pour les CCI d'Aquitaine ; Etat d'avancement au 20 septembre 2006. Voir http://www.aquieco.com/images/upload/etudes/aquitaine-grands_projetsinfrastructure-septembre_fiches.pdf . Consulté le 14 septembre 2014.
[78] Cahier d'acteur ; Contribution du Collectif des Associations de Défense de l'Environnement Pays Basque Sud des Landes, octobre 2006. Voir http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-

ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/cahiers-acteurs/cade.pdf . Consulté le 18 septembre 2014.

[79] Cahier d'acteur ; Considérations sur le projet. Présenté par LGPE en septembre 2006 dans le cadre du débat public Bordeaux-Espagne. Voir http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/cahiers-acteurs/lgpe.pdf . Consulté le 18 septembre 2014.

[80] Cf. Cahier d'Acteur porté par le Comité de vigilance LGV d'Aquitaine lors du débat public Bordeaux-Espagne (décembre 2006). Voir http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/cahiers-acteurs/comite-de-vigilance.pdf . Consulté le 18 septembre 2014.

[81] Cf. Cahier d'acteur de la fédération départementale des chasseurs de la Gironde (octobre 2005). Voir http://sites.debatpublic.fr/lgv-bordeaux-toulouse/docs/pdf/journal_debat/fdcg.pdf . Consulté le 18 septembre 2014.

[82] Cf. Cahier d'acteur diffusé par le Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest à l'occasion du débat public de 2006 sur le projet de LGV Bordeaux-Espagne. Voir http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/cahiers-acteurs/ssso.pdf . Consulté le 18 septembre 2014.

[83] Cahier d'acteur diffusé à l'occasion du débat public sur Bordeaux-Toulouse (décembre 2005) par l'ADPB. Voir http://sites.debatpublic.fr/lgv-bordeaux-toulouse/docs/pdf/journal_debat/defense-pb.pdf . Consulté le 18 septembre 2014.

[84] Cf. Cahier d'acteur diffusé en 2006 dans le cadre du débat public Bordeaux-Espagne. Voir http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/cahiers-acteurs/g.-savary.pdf . Consulté le 18 septembre 2014.

[85] Xavier Sota, *Une priorité de second rang* ; Sud-Ouest.fr ,14/01/2013. Voir http://www.sudouest.fr/2013/01/14/lgv-une-priorite-de-second-rang-933238-710.php . Consulté le 19 septembre 2014.

[86] Cf. verbatim de la réunion du débat public Bordeaux-Espagne, Bordeaux 19 décembre 2006. Voir http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/actualite/compte-rendus-et-syntheses-des-reunions.html . Consulté le 19 septembre 2014.

[87] Toutes les prises de position de ces élus contre le projet de LGV Bordeaux-Espagne peuvent être consultées sur le site de la CPDP dans la rubrique contributions au débat : http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/participer/contributions-au-debat.html . Consulté le 20 septembre 2014.

[88] Voir motion prise par la CCM relative au projet de création d'une ligne à grande vitesse LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne (23/09/2005) : http://www.cc-montesquieu.fr/v2/index.php/content/view/1111176/900/ . Consulté le 20 septembre 2014.

[89] Voir http://www.cc-montesquieu.fr/v2/images/stories/telechargements/lgv/avislgv.pdf . Consulté le 20 septembre 2014.

[90]Voir avis CNPT (2006) http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/contributions/cpnt.pdf . Consulté le 20 septembre 2014.

[91] Voir l'intervention de Clément Rossignol, élu EELV à la CUB, en réponse à la délibération proposée par le président de la CUB le 11 juillet 2014. Cf. http://verts-europe-ecologie-cub.fr/conseil-du-11-juillet-2014-intervention-de-clement-rossignol-puech-sur-le-projet-de-lgv-gpso/ . Consulté le 20 septembre 2014.

[92] LGV Tours-Bordeaux : convention de desserte et de financement. Intervention en séance plénière du 25 octobre 2010 du Conseil Régional d'Aquitaine de Patrick Dufau de Lamothe (conseiller EELV). Voir http://elus-aquitaine.eelv.fr/lgv-tours-bordeaux-convention-de-desserte-et-de-financement/ . Consulté le 24 septembre 2014.

[93]GILLES,Jean-Bernard.« Cadeaux faits à Vinci », http://www.sudouest.fr/2011/06/17/cadeaux-faits-a-vinci-428174-736.php . Page consultée le 25 septembre 2014.

[94] Voir la Charte du Collectif des élus du Sud-Gironde reproduite ici : http://www.si-graves-montesquieu.fr/images/Documents/2010/charte-elus.pdf . Consulté le 21 septembre 2014.

[95] On peut avoir une preuve de l'engagement du CG47, et plus particulièrement de certains de ses élus regroupés dans l'association ALTernative LGV, dans la réunion d'information qu'il a organisé le 25 juin 2012. Voir http://www.cg47.fr/fileadmin/A_la_une/Actu_semaine_26_2012/Discours_ouverture_Pierre_Camani_Session_LGV_25_juin_2012.pdf . Consulté le 21 septembre 2014.

[96] Voir le chapitre « Expertise indépendante » sur le site de la CPDP. Cf. http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/documents/etude-complementaire-cndp.html . Consulté le 28 septembre 2014.

[97] SMA –PROGtrans, Expertise indépendante concernant le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Rapport technique. Version 3-01. 14 décembre 2006. Cf. http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/rapport-expertise-bordeaux---espagne.pdf . Consulté le 26 septembre 2014.

[98] Capacité de la ligne ferroviaire Bayonne-Hendaye, CITEC Ingénieurs Conseils (Genève), septembre 2009. Etude commanditée par la Communauté de Communes Sud Pays basque. Cf. http://www.agglo-sudpaysbasque.fr/fileadmin/documents/0932_00_Capacite_Bayonne-Hedaye_Rapport-VA_2_.pdf . Consulté le 30 septembre 2014.

[99] Cabinet d'Etude Robert Claraco – AC2I. Analayse comparative des options de modernisation des dessertes ferroviaires sur le tronçon Bordeaux-Toulouse – Première partie (5 décembre 2011-version 1.4). Cf. http://lea.asso.free.fr/docs/etude47/EtudeAlternative-Bx-Toulouse.pdf . Consulté le 30 septembre 2014.

[100] Jean-Louis Bianco, Réussir la réforme du système ferroviaire –recommandations Avril 2013. Voir http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Recommandations_JLBianco.pdf . Consulté le 21 septembre 2014.

[101] Jacques Auxiette, rapport remis en avril 2013 à Jean-Marc Ayrault et Frédéric Cuvillier, Un nouveau destin pour le service public ferroviaire français : les propositions des Régions. Voir http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RAPPORT_JACQUES_AUXIETTE.pdf . Consulté le 21 septembre 2014.

[102] Commission Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable ». Synthèse du rapport remis le 27 juin 2013 au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche. Voir http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/synthese_A4_internet.pdf . Consulté le 22 septembre 2014.

[103] Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) – Première partie : hypothèses de résultats des différents travaux de projections des trafics. Rapport CGEDD n°007450-01, mai 2011. Voir http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/007450-01_rapport.pdf . Consulté le 22 septembre 2014.

[104] La modernisation des voies existantes de Bayonne à Hendaye, l'exemple parfait d'application des recommandations des Assises du Ferroviaire. Document publié le 1er juillet 2013 à l'initiative des communautés Nive Adour, Agglo Sud Pays Basque et Errobi. Voir http://www.traverseeferroviairedupaysbasque.com/fileadmin/documents/documents_administratifs/exemple-application-recommandations-assises-ferroviaire.pdf . Consulté le 22 septembre 2014.

[105] Robert Rivier&Yves Putallaz.Audit sur l'état du réseau ferré national français. Rapport 7 septembre 2005 –Version 1.2. Laboratoire d'Intermodalité des Transports et de Planification (EPFL-LITEP) Marché RFF n°RF00070.

[106] Yves Putallaz & Panos Tzieropoulos. Audits EPFL revisités synthèse des travaux du groupe d'études. Audit sur l'état du réseau (audit Rivier), septembre 2012. Groupe EPFL-LITEP, école polythechnique fédérale de Lausanne (doc. LITEP 346/03).

[107] Rapport n°1428 de la Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire sur le projet de loi de finances pour 2014 (n°1395) présenté par Christian ECKERT (annexe n°18). Annexe n°18 donné par le rapport spécial Olivier FAURE. Cf. http://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/budget/plf2014/b1428-tiii-a18.pdf . Consulté le 26 septembre 2014.

[108] Capacité de la ligne ferroviaire Bayonne-Hendaye. Bureau d'Etude CITEC, septembre 2009. Etude commanditée par la Communauté de Communes Sud Pays Basque. Voir http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/document/Citec.pdf . Consulté le 22 septembre 2014.
[109] Le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine. Rapport public thématique, Cour des Comptes, avril 2008. Voir http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Le-reseau-ferroviaire . Consulté le 23 septembre 2014.
[110] Evolution du fret ferroviaire à l'horizon de 10 ans. Rapport CGEDD n°007407-01, juillet 2010.
[111] Chapulut Jean-Noël et al, La grande vitesse ferroviaire. Rapport CAS n°40, 2011. Voir http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/124000431/0000.pdf . Consulté le 23 septembre 2014.
[112] Chiffres clefs du transport, édition 2014. Publié en février 2014 par le CGEDD. Voir http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Reperes/2014/reperes-chiffres-cles-transport-ed2014-v2.pdf . Consulté le 23 septembre 2014.
[113] SAINT-MARTIN Jacques. Un déraillement – LGV Bayonne-Frontière. Atlantica, 2007, 47 pages.
[114] *Corée – Hyundai Rotem lance un TGV à 250 km/h*. La Vie du Rail, 30/04/2014.
[115] Première étape des Grands Projets du Sud-Ouest – Bilan de la concertation territoriale. RFF, octobre 2010. Cf. http://www.gpso.fr/bilan_concertation_etape1.pdf . Consulté le 30 septembre 2014.
[116] BROCARD Madeleine (dir) et al. Transports et territoires. Enjeux et débats. Ellipses, 2009, 188p.
[117] DELAPLACE et al. Analyse prospective des impacts de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne. Rapport final de recherche pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne, tome 1, février 2006.
[118] OFFNER Jean-Marc. Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique. Espace géographique, année 1993, volume 22, n° 22-3, pp.233-242. Cf. http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/spgeo_0046-2497_1993_num_22_3_3209 . Consulté le 1er octobre 2014.
[119] Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement – JORF n°0179 du 5 août 2009. Cf. http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=?cidTexte=JORFTEXT000020949548&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id . Consulté le 4 octobre 2014.
[120] PLASSARD François. Transport et territoire. La documentation française, 2003, 104p.
[121] CIVITY Management Consultants. Further Development of the European High Speed Rail Network. System Economic Evaluation of Development Options –Summary Report. Paris/Hamburg, December 2013.
[122] DOUMAYROU Vincent. La fracture ferroviaire – Pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer. Les éditions de l'Atelier, 2007, 233p.
[123] BOËTON Marie. *Les couples « TGV ».* Etudes n°4082, février 2008, p187-196.
[124] BOCQUET Marie et al. L'arrivée de la grande vitesse, le cas du territoire angoumoisin. Diagnostic, tendances, enjeux, prospectives. Observatoire socio-économique LISEA & Université Paris1, 2013.
[125] OLLIVRO Jean. L'homme à toutes vitesses – De la lenteur homogène à la rapidité différenciée. Rennes, PUR, 2000, 179p.
[126] GAUTHERON Jean-Michel. Attentes et impacts liés aux Grands Projets Ferroviaires du Sud-Ouest, en termes de développement durable des territoires. Etude présentée au nom de la Commission économique et programmations du CESER. Cf. http://ceser-aquitaine.fr/informations/avisrapports/rapports/2013/rapport-gpso/II-Attentes-et-impacts.pdf . Consulté le 6 octobre 2014.
[127] KLEIN Olivier. Les gares TGV dans les zones périurbaines des villes moyennes sont-elles des vecteurs de métropolisation ? XXIXème colloque de l'ASRDLF, Belfort, 9-11 juillet 2012. Cf.

https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=13&cad=rja&uact=8&ved=0CCoQFjACOAo&url=http%3A%2F%2Fhal.archives-ouvertes.fr%2Fdocs%2F00%2F71%2F64%2F17%2FDOC%2FASRDLF-Klein_et_alii_FINAL.doc&ei=mg8xVKTYHIPkaoidgqAH&usg=AFQjCNGEKq0_5-JRwq24wVzmFX9PXC71NQ . Consulté le 5 octobre 2014.

[128] THOMAS Jean-Robert. Silence la LGV arrive. LGVEA, 2011,http://lgvea.over-blog.com/article-silence-la-lgv-arrive-65459085.html .

[129] FODIMAN Pascal. Le bruit des infrastructures de transports ferroviaires : nouvelles données et perspectives. SNCF Direction de la Stratégie.Cf. http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/annales_sncf.pdf . Consulté le 6 octobre 2014.

[130] RFF. Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement. Version du 30/01/2006. Cf. http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/doc_termes_sources_ferroviaire.pdf . Consulté le 6 octobre 2014.

[131] Voir rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la mission d'information sur les nuisances sonores. Rapport Assemblée Nationale n°3592 du 28 juin 2011(p48).

[132] DDTM Gironde. Directive 2002/49/CE – Cartes de bruit de la Gironde. Réseau ferroviaire – Résumé non technique- Juin 2013. Cf. http://www.gironde.gouv.fr/content/download/18800/113373/file/Rapport_CBS_Fer.pdf . Consulté le 9 octobre 2014.

[133] Plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'Etat dans le département de la Gironde approuvé le 28 décembre 2012. Directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Cf. http://www.gironde.gouv.fr/content/download/15498/80164/file/le_Plan_de_Pr%C3%A9vention_du_Bruit_dans_l'Environnement_Etat_en_Gironde.pdf . Consulté le 7 octobre 2014.

[134] Arrêté de la préfecture de la Gironde en date du 2 mars 2009 portant classement sonore des voies ferrées du département de la Gironde. Cf. http://www.gironde.gouv.fr/content/download/10262/52565/file/arr%C3%AAt%C3%A9%20pr%C3%A9fectoral%20du%2002%20mars%202009.pdf . Consulté le 8 octobre 2014.

[135] Arrêté ministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. Cf. http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000730884&dateTexte=20111103 . Consulté le 8 octobre 2014.

[136] Rapport n°007297-01 du CGEDD. Projets de lignes ferroviaires à grande vitesse SEA et GPSO – Mission d'analyse et de propositions de mesures d'insertion environnementale dans l'agglomération bordelaise. Septembre 2010.

[137] Voir compte rendu de la réunion RFF avec la communauté urbaine de Bordeaux et la communauté de communes de Montesquieu du 26 septembre 2011. Présentation du tracé approfondi. Référence document RFF GPSO-11-ISA-1-CRT-4740-0b

[138] Rapport n°2002-0255-01 du CGPC. Nuisances phoniques de la ligne TGV Méditerranée dans le sud de la Drôme. Août 2003. p3.

[139] Voir le dossier d'EUP de la gravière Fabrimaco de Portets (33) sur le site de la préfecture de la Gironde. http://www.gironde.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques-et-mises-a-disposition-du-public-relatives-aux-icpe/Enquetes-publiques-de-l-annee-2014-relatives-aux-icpe/Enquete-publique-du-23-juin-au-23-juillet-2014-a-Portets-societe-FABRIMACO/(language)/fre-FR . Consulté le 11 octobre 2014.

[140] Rapport d'enquête et avis du commissaire enquêteur.
Voir http://www.gironde.gouv.fr/content/download/22111/139937/file/fabrimaco_portets_rapport_ce.pdf . Consulté le 11 octobre 2014.

[141] Mémorandum en réponse aux dossiers d'enquête publique déposés par la société FABRIMACO. Cf. http://ahp.li/22c7fe5befc272cdeb2e.pdf . Consulté le 11 octobre 2014.

[142] A'urba. Les effets du TGV sur l'aménagement des quartiers de la gare. Quelques expériences d'agglomérations françaises. Décembre 2007. Cf. https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=23&cad=rja&uact=8&ved=0CCwQFjACOBQ&url=http%3A%2F%2Fwww.aurba.org%2Fcontent%2Fdownload%2F665%2F7495%2Ffile%2F07B03_effet_TGV_quartiers_de_gare.pdf&ei=tDJCVO-cFsjUOeLAgKAB&usg=AFQjCNHZoqoYYfNjyDkkoZ2Z76Wp714FXQ . Consulté le 18 octobre 2014.

[143] Délibération du Conseil Communautaire de la CCM n°2006/73 – Approbation du diagnostic du Programme Local de l'Habitat. Cf. http://www.cc-montesquieu.fr/v2/images/stories/telechargements/DiagnosticPLH2006.pdf . Consulté le 18/10/2014.

[144] KAGESON Per. Les perspectives du transport interurbain de personnes. Session 5 : une mobilité interurbaine durable. Aspects environnementaux du transport interurbain de voyageurs. Nature Associates ; 18ème symposium de recherche sur les transports – Madrid 2009. Cf. http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Symp2009/5-Kagesonfr.pdf Consulté le 13/10/2014.

[145] Bilan Carbone des projets de lignes ferroviaires à grande vitesse du Sud-Ouest (LGV GPSO). SEPANSO, 25/01/2014. Cf. http://www.sepanso.org/gironde/spip.php?article67 . Consulté le 18/10/2014.

[146]GUILLET Jean-Jacques, DE RUGY François. Rapport d'information n°1951 déposé par le Comité d'évaluation et de contrôle des politiques publiques sur l'évaluation du paquet « énergie-climat » de 2008 en France, mai 2014. Cf. http://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/rap-info/i1951.pdf . Consulté le 18/10/2014.

[147] ADEME, RFF, SNCF - Premier Bilan Carbone ferroviaire global – Ligne à Grande vitesse Rhin-Rhône au service d'une Europe durable. BiGbanG.fr septembre 2009. Cf. http://www.rff.fr/IMG/Bilan-Carbone-LGV-RR.pdf . Consulté le 19/10/2014.

[148] MAQUIN-ROY Axelle. La première entreprise à s'installer sur l'Ecopôle. Sud-Ouest édition du 14/10/2010. Cf. http://www.sudouest.fr/2010/10/14/la-premiere-entreprise-a-s-installer-sur-l-ecopole-211201-2808.php . Consulté le 19/10/2014.

[149] Blog de LGVEA. La revue de presse décembre 2012/janvier 2013. Cf. http://lgvea.over-blog.com/article-revue-de-presse-decembre-2012-janvier-2013-115994305.html . Consulté le 19/10/2014.

[150] MAUREL Dominique. RFF et la SAFER anticipent la future LGV Atlantique. Le Sillon.info, 8/02/2013. Cf. http://www.lesillon.info/pratique/foncier/article/date/08/02/2013/rff-et-la-safer-anticipent-la-future-lgv-altantique.php . Consulté le 19/10/2014.