

## 6 décembre 2013 - Le Journal du Pays Basque

Monsieur le ministre,

Le 24 octobre dernier, la presse nous informe de votre décision de poursuivre la procédure vers l'enquête publique en vue de la réalisation des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, puis secondairement vers l'Espagne. Ces nouvelles lignes devraient être mises en service respectivement en 2024 et "aux horizons" 2027 et 2032 pour le prolongement vers le sud.

Ces annonces sont en contradiction avec les déclarations du Premier ministre qui précisait, en juillet, que seule la branche Bordeaux-Toulouse serait construite avant 2030, retenant ainsi le scénario le plus favorable de la commission Mobilité 21 reposant sur une augmentation des ressources d'environ 400 M d'euros par an de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Scénario retenu, alors que vous n'avez pas le premier euro pour abonder les dotations de l'AFITF et que l'écotaxe censée l'alimenter est "suspendue"...

Malgré les conclusions des assises du ferroviaire, malgré les conclusions des multiples rapports que vous avez commandés (rapports Duron, Auxiette et Bianco), recommandant unanimement l'abandon de la construction de nouvelles LGV pour privilégier la modernisation du réseau existant, malgré les nombreuses mises en garde de la Cour des comptes et du Conseil d'analyse économique sur la rentabilité des LGV, vous avez cédé au lobbysme du BTP, aux arguments démagogiques et aux menaces de quelques grands élus du Sud-ouest.

Ces grands élus manient encore les mêmes arguments fallacieux de “désenclavement, d’aménagement, d’irrigation des territoires”, de “développement économique”, de “gains de temps”, comme ils l’ont fait, par le passé, pour l’autoroute A65 Langon-Pau, qui connaît pour la troisième année consécutive un déficit de 35 millions d’euros.

Ces mêmes grands élus affirment, sans sourciller, que les LGV du GPSO sont parmi les projets “les plus rentables”.

Le président de la région Aquitaine prétend même pouvoir faire appel à des “financements innovants”, mais cela ne modifie en rien le coût exorbitant de cette inutile infrastructure que, in fine, le contribuable paiera d’une façon ou d’une autre.

Selon RFF, le coût kilométrique du GPSO est estimé de 30,3 à 30,9 M d’euros 2011, 56 % plus élevé que la LGV Méditerranée et deux fois plus que la première phase de la LGV Est, la dernière mise en service. Les bilans Loti montrent que les coûts de construction sont en moyenne 6,4 % supérieurs aux prévisions. Si l’on applique cet écart au GPSO, son coût sera de 32,2 à 32,8 M d’euros le kilomètre !

Il est prévu 17,7 millions de passagers par an sur le GPSO. L’écart moyen constaté dans les bilans Loti sur les trafics, en période de croisière, entre la réalisation et la prévision à la DUP, est de 21,2 %. Une telle dérive appliquée au GPSO donnerait une prévision de trafic de 13,9 millions de passagers annuels avec un nombre de passagers au kilomètre de 33 413, le plus bas jamais atteint !

Le taux de rentabilité socio-économique est estimé à 6 % sur Bordeaux-Espagne et à 5 % sur Bordeaux-Toulouse, lors du débat public. Il a été ramené à 4,4 % pour la LGV Bordeaux-Espagne en 2013 (revue L’Aquitaine n° 49).

Ces taux de rentabilité sont systématiquement surestimés comme l’indiquent les bilans a posteriori. Ainsi, la LGV Est, revenue à 15,52 M d’euros du kilomètre, a accueilli 11,5 millions de passagers, en période de croisière, ce qui lui confère un TRI [taux de rentabilité interne, ndlr] socio-économique de 3,7 % alors qu’il était de 8,5 % dans le dossier d’approbation ministérielle

!

Comment le GPSO, en transportant à peine 20 % de passagers de plus que la LGV Est, avec un coût prévisionnel au kilomètre deux fois plus élevé, peut-il être rentable alors que la LGV Est ne l'est pas ?

Comment parler de rentabilité avec un nombre de passagers au kilomètre le plus bas jamais atteint pour un coût de construction le plus élevé également jamais atteint ?

Ces données rejoignent les conclusions de la Cour des comptes qui, constatant les dérives sur la LGV Est, en déduit : "Si les bilans socio-économiques et financiers des LGV actuellement en projet ou en cours de construction devaient être corrigés de la même façon, ils seraient fortement négatifs." En 2012, cette même instance dénonce des méthodes d'évaluation socio-économique et financière "insuffisamment transparentes" et "trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante" qui "ne guident pas toujours efficacement les décisions".

Des études indépendantes sur les deux branches du GPSO, financées par des collectivités territoriales, montrent que les lignes existantes rénovées seraient très performantes, auraient un effet plus structurant qu'un TGV/LGV qui ne dessert pas les territoires traversés. Cette rénovation coûterait trois à cinq fois moins cher.

Ces études, les décideurs feignent de les ignorer tout comme la protestation populaire qui, depuis le débat public, a rassemblé des dizaines de milliers de personnes au travers de réunions publiques, référendums, pétitions et de plusieurs manifestations. Les populations d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, dût-il en déplaire au président Rousset, sont hostiles à ces projets.

Un sondage Ifop réalisé pour l'hebdomadaire Sud Ouest Dimanche, à l'échelon national, donne 56 % d'opinions en faveur de l'aménagement du réseau existant (54 % en Aquitaine) contre 33 % de partisans de nouvelles lignes à grande vitesse.

Respectueusement, nous vous invitons à mettre vos décisions en adéquation avec les priorités émanant des différents avis que vous avez sollicités.

Nous demandons l'abandon définitif et immédiat du projet GPSO et des enquêtes d'utilité publique programmées sous peine de voir monter l'exaspération des populations.

Veillez agréer, monsieur le ministre, l'expression de notre respectueuse considération.

Lettre adressée au ministre le 27 novembre 2012. Copie de cette lettre ouverte est adressée à monsieur Jean-Marc Ayrault, Premier ministre.