



Fédération S.E.P.A.N.S.O. LANDES

Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (Landes)
1581 route de Cazordite, 40300 CAGNOTTE

De la Nature et des Hommes



www.sepanso40.fr

Avis défavorable au projet
Sur la base des observations suivantes

**Deuxième série d'observations relatives au Grand Projet
Ferroviaire du Sud-Ouest
Réalisation par Réseau Ferré de France
Enquête publique du 14 octobre au 8 décembre 2014**

**Remarques sur l'étude d'impact GPSO – thématique Economie
Celles-ci concernent l'ensemble du projet, et plus particulièrement
le tracé Bordeaux-Dax**

Envoi par e-mail dans toutes les mairies landaises le 7 décembre 2014

Nous sommes résolument opposés au projet présenté dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV - GPSO) de Réseau Ferré de France (RFF)

Nota Bene : La Fédération SEPANSO 40 dont l'agrément a été renouvelé par le préfet des Landes le 19 février 2013 est résolument favorable aux transports en commun. Nous souhaitons donc que les investissements de RFF soient consacrés à la modernisation des voies existantes.

L'enquête publique intervient plus de 5 ans après le débat public Bordeaux-Toulouse (2005) et Bordeaux-Espagne (2006). Les débats publics ont clairement mise en évidence que les projets de RFF n'étaient pas opportuns puisqu'ils ne répondaient pas aux besoins du public qui revendiquait la préservation de ses territoires et qui réclamait de meilleurs services de transport en modernisant voies, signalisations, matériels...

Nous observons que le dossier sévèrement critiqué lors du Débat public (2005-2006) n'a pas fait l'objet d'une auto-critique sincère de la part de RFF ; le projet, qui ressemble comme deux gouttes d'eau au projet initial, ne peut pas prétendre s'inscrire dans une perspective de développement durable.

Nous avons participé aux premières réunions dans l'espoir que RFF reverrait son projet, ou tout au moins qu'il améliorerait celui-ci. Nous avons été très déçus, tellement déçus même, que écoeurés nous avons décidé de ne plus participer aux réunions abusivement qualifiées de « concertation » (« Mode d'administration ou de gouvernement dans lequel les administrés, les citoyens, les salariés, etc., sont consultés, et les décisions élaborées en commun avec ceux qui auront à les appliquer ou à en supporter les conséquences » (Gilb. 1971).).

Apparemment RFF n'a organisé ces réunions que pour collectionner toutes les observations favorables à son projet ; RFF est resté sourd aux demandes de la SEPANSO... Le rapport des garants de la « concertation » souligne l'absence d'arguments justifiant la nécessité de créer des lignes nouvelles et affiche un doute sérieux en ce qui concerne les hypothèses de trafic

Nous soulignons que le dossier ne fournit aucune donnée sur l'allongement de la distance parcourue entre Bordeaux et Dax, alors que nous espérons trouver les réponses aux questions que nous avons posées lors du débat public. De même il n'y a aucune information sur l'évolution du prix du billet au cas où le projet serait réalisé ; pourtant il serait logique d'imaginer une augmentation étant donné que des milliards seront dépensés. Nous n'avons pas réussi à interpréter les données fournies pour apprécier le bilan carbone et le bilan énergie.

1 – La situation économique n'est plus la même qu'il y a dix ans !

Nous avons vu se dégrader la situation économique de RFF puisque le déficit atteint actuellement 44 milliards d'euros, ce qui grève le budget de frais financiers. Il ressort clairement du dossier présenté à l'enquête publique que RFF ne sait absolument pas comment le projet pourra être financé.

Lors des réunions dites de concertation, Monsieur Maudet, chef de projet, avait répondu à Georges Cingal, président de la SEPANSO 40, qui s'inquiétait en entendant régulièrement répondre que RFF assumerait toutes les demandes supplémentaires (viaducs, passages de faune sauvages ...) : *« Ce n'est pas votre problème ; ce sont les contribuables qui financeront ».*

Les adhérents de la SEPANSO 40 qui sont presque tous contribuables, ne l'entendent pas de cette oreille. Ils ne veulent pas que l'argent de leurs impôts serve à financer un projet, néfaste pour l'environnement, non viable économiquement.

Nota Bene : Lors de la célébration du 50^{ème} anniversaire de l'Union européenne à Science Po (Bordeaux, le 15 mars 2007 au cours de laquelle j'intervenais en tant que Vice-président du Bureau Européen de l'Environnement, M. Jean-Charles Leygues, ancien DG adjoint Politique Régionale (ancien directeur adjoint du cabinet de M. Jacques Delors) a répondu à la question suivante : *« Les projets doivent être innovants. N'est-ce pas indirectement une aide aux couches sociales supérieures ? » - « On ne compare pas des régions françaises à d'autres régions européennes. Le diagnostic est simple : le triangle d'or PME ayant accès à l'information et aux procédés. Il faut des formations pour accroître les compétences. Nous constatons une insuffisance des formations de base... La formation est indispensable et il vaut mieux investir dans cette direction plutôt que dans des infrastructures. »*

Certains ont osé avancer que la réalisation de la LGV serait source de développement économique et donc créatrice d'emplois nouveaux. Nous mettons fermement en garde ceux qui seraient tentés d'écouter le chant de ces sirènes. La LGV va couler le territoire landais et ses habitants avec ! Diverses études, par exemple Dessertes ferroviaires à grande vitesse et dynamisme économique local, Blanquart, Deleplace et Koning) ont montré qu'il n'y a pas de corrélation entre LGV et développement économique. Des territoires desservis par le TGV ne se sont pas développés et inversement des territoires desservis se sont développés.

Nota Bene : Il aurait été logique de lancer un nouveau débat public pour appréhender un projet qui suppose une masse d'investissement considérable, d'autant plus ne nul ne se hasarderait à affirmer que l'économie va bientôt connaître la fin de la crise qui perdure depuis 2008.

2 – Le projet est trop déconnecté de la gestion globale de l'ensemble du réseau !

Nous avons vu se dégrader l'offre ferroviaire sur l'ensemble du réseau. Le nombre de TGV sur la ligne Paris-Dax a diminué. Les correspondances sont de moins en moins garanties entre les différents systèmes : TGV, Intercities et TER. La vitesse des trains est réduite sur des centaines de kilomètres faute d'une mise en oeuvre en temps utile de la maintenance préventive...

Les adhérents de la SEPANSO 40 qui souhaitent privilégier les voyages en utilisant les transports en commun, se découragent au fur et à mesure des épreuves qu'ils endurent en raison d'une baisse des performances de RFF et de la SNCF, incapables de répondre aux demandes diverses et variées de leur clientèle potentielle. La question récurrente est simple : à quoi bon construire une ligne nouvelle pour faire circuler si peu de trains ? Car il faut être singulièrement naïf pour croire sur parole RFF et penser qu'il y aura plus de trains en circulation.

La Fédération SEPANSO 40 demande que la priorité soit accordée à l'entretien et à la modernisation du réseau existant.

Nota Bene : D'anciens responsables de la SNCF, adhérents de la SEPANSO 40, qui travaillaient sur les chantiers de maintenance des voies et bâtiments, estiment que les performances des entreprises privées qui bénéficient de contrats de travaux pour RFF ne semblent pas à la hauteur de leurs rémunérations.

3 – Le TGV est de plus en plus concurrencé par l'aviation, les TER et la route !

Les passagers dont les ressources financières n'augmentent plus recherchent des moyens de transports moins onéreux. Ils ont diverses possibilités

- voyager par avion avec une compagnie low-cost (moins chers puisque le kérosène n'est pas taxé)
- utiliser des TER (moins chers puisque les régions subventionnent les lignes qui irriguent leurs territoires)
- co-voiturer (avec l'expérience, ce moyen convivial séduit de plus en plus de citoyens)
- utiliser des cars à longue distance (moins chers puisque les opérateurs ne compensent pas l'usure des voies de circulation, à l'instar des transporteurs de marchandises). Ceci est tellement vrai que la SNCF elle-même a créé des lignes qui concurrencent ses propres lignes !

Cette situation n'a pas échappé à certains opérateurs étrangers.

- La technologie pendulaire a permis d'améliorer les performances sur le réseau classique sans induire des investissements lourds : Talgo en Espagne, Pendolino en Italie ...
- La Deutsche Bahn qui a bien compris que la vitesse n'est qu'un des paramètres qui permet d'évaluer la qualité des services ferroviaires en Europe a choisi de ne pas dépasser les 250 km/h. Sur l'Y basque dont on nous rebat les oreilles pour justifier la réalisation du projet, la vitesse prévue ne sera que de 220 km/h

Cette situation n'a pas échappé non plus aux autorités qui ont audité les acteurs du rail français (Ecole polytechnique de Lausanne, Commission Mobilité 21 et tout récemment la Cour des Comptes).

La situation de l'entreprise Alstom, principale bénéficiaire du développement de lignes à grande vitesse, suscite quelques inquiétudes.

Le Fédération SEPANSO 40 regrette donc l'entêtement de RFF, porteur du projet, alors que plus lignes à grande vitesse affichent déjà un déficit d'exploitation, que des TGV s'arrêtent à Bordeaux sans qu'une correspondance soit assurée vers Agen, Dax ou Mont de Marsan. Il est grand temps d'admettre que le modèle LGV n'est absolument pas pertinent, surtout lorsqu'on rallonge le trajet entre Bordeaux et Dax.

Compte tenu de la modernisation de la route directe Bordeaux-Bayonne (A 63) et la mise en service de la Langon-Pau (A 65), il est logique de penser que l'objectif de reconquête du fret pour le rail est illusoire, surtout que les transporteurs ont bénéficié de diverses mesures favorables à leur business.

Rappel : la Fédération SEPANSO Aquitaine a déposé une plainte contre la France puisque le projet présenté dans le cadre de cette enquête publique ne respecte pas la réglementation européenne (copie de la plainte a été jointe à notre première contribution)

4 – Le projet n'apporte pas d'amélioration significative à la liaison Bordeaux-Espagne

Lors de la définition du réseau transeuropéen de transport, la Commission avait sollicité Birdlife international afin que les associations de protection de la nature soient contactées pour identifier les problèmes locaux que pourrait susciter le tracé.

Georges Cingal, représentant la SEPANSO, mais aussi le Bureau Européen de l'Environnement, fut donc contacté. Il fut répondu que le tracé longeant la voie existante entre Bordeaux et Dax ne poserait que des problèmes mineurs, par contre le tracé entre Dax et la frontière poserait d'énormes problèmes en matière d'urbanisme et d'environnement.

Le changement de tracé entre Bordeaux et Dax n'a fait qu'augmenter sérieusement les dégâts environnementaux. Et l'allongement du tracé ne réduit pratiquement pas le temps de parcours pour les voyageurs allant à Dax et au delà. Il sera impossible à la France de justifier une demande de subvention pour une réalisation TEN-T (TransEuropean Network for Transport) qui n'apporte pas de bénéfice aux citoyens espagnols et portugais.

Nota Bene : Alors que nous avons demandé une étude pour envisager la modernisation de la ligne atlantique existante (sur laquelle plusieurs records du monde ont été enregistrés) et la construction d'une troisième voie pour assurer la circulation les trains de marchandises, RFF n'a pas répondu à cette demande, pourtant relayée par plusieurs responsables aquitains. De même il n'y a pas eu d'étude globale pour envisager un contournement de Bordeaux. Enfin il n'y a jamais eu d'étude de faisabilité d'une circulation de trains pendulaires sur la ligne classique Paris-Toulouse ; progressivement le service a été dégradé sur la ligne classique pour inciter les voyageurs à emprunter un TGV allant à Toulouse via Bordeaux.

L'allongement du trajet entre Bordeaux et Dax (de 148 km RFF veut imposer 178 km), soit 30 km, soit plus de 20%, paraît ubuesque puisque le gain de temps est minuscule.

La Fédération SEPANSO 40 espère que la Commission de l'Union européenne identifiera le montage en trompe l'œil de RFF : hypothèses de trafic majorées, voire truquées (trains comptés deux fois : à son entrée en gare et à sa sortie !)

5 – Choix technologiques :

Il fut une époque où rares (Club de Rome...) étaient ceux qui se posaient des questions sur les ressources. C'est ainsi qu'on assista à l'émergence de Concorde, du train aéroporté, du TGV.

Lorsque fut construite la première ligne à grande vitesse, à la SEPANSO nous avons posé la question de l'usure de ce type de ligne. La question était pertinente et nous avons eu la réponse lorsqu'on constata ce que nous pressentions, une usure prématurée des voies. De même RFF a dû reconnaître que la consommation croît proportionnellement au carré de la vitesse.

Nota Bene : Le dossier est incomplet puisqu'il comporte une lacune grave. Comment serait alimentée la LGV ? Quelle(s) infrastructure(s) faudra-t-il construire ?

Dans ces conditions la SEPANSO estime que la grande vitesse a perdu beaucoup de pertinence puisqu'elle ne concerne que les échanges entre grandes agglomérations, et donc un segment très limité de la population française (données insuffisantes dans le dossier). Le ratio

entre investissement et bénéficiaire doit inciter à rejeter le projet qui ne présente pas les caractéristiques d'un projet d'intérêt général.

RFF présente un tracé avec de nombreuses courbes dont les justifications sont tellement sujettes à caution que nous avons pu constater qu'elles n'ont pas été accueillies favorablement par les populations. La Fédération SEPANSO Landes tient à verser un nouvel élément au débat économique Grande Vitesse : qui dit grande vitesse, dit aussi usure plus rapide de l'infrastructure ; dans les courbes nous pensons que l'usure sera encore plus rapide. La question de la maintenance des LGV n'est pas secondaire ; nous avons vu que la maintenance de la ligne Paris-Lille très utilisée a posé de gros problème (notre référence : La Voix du Nord, 06/11/2012...). Nous aimerions que RFF fournisse des données sur l'entretien du tracé envisagé.

6 - Le projet est totalement déconnecté des attentes des voyageurs :

La Fédération SEPANSO 40 attire l'attention de la Commission d'enquête sur le fait que pour renforcer l'attrait LGV, les trains de nuit ont été supprimés. Qu'importe la vitesse si l'on est assuré d'arriver de bonne heure à destination ?

La Palombe bleue, qui assurait un service de qualité, partait de Dax vers minuit le arrivait à Paris-Austerlitz peu après 07 heures, ce qui donnait largement le temps d'aller pratiquement n'importe où dans Paris ou la proche banlieue.

Nota Bene : Une rame partait de Tarbes et l'autre de Hendaye, et tous les passagers potentiels étaient satisfaits comme en ont témoigné toutes les études de satisfaction réalisée sur ce service.

Aucun TGV ne fournira un service équivalent !

La Fédération SEPANSO 40 a nettement l'impression que les consommateurs sont pris en otage par la SNCF et RFF. Comment qualifier une étude d'impact qui n'établit pas de rapport pertinent entre la demande des consommateurs et l'offre des opérateurs ?

7 – Les espoirs des populations :

Les citoyens du chef-lieu du département des Landes se plaignent d'être mal desservis par le rail. Certains qui envient les habitants de l'agglomération dacquoise ne se rendent probablement pas compte que la desserte de Dax s'est dégradée. Pour satisfaire les habitants de l'agglomération montoise, la Fédération SEPANSO invite RFF à moderniser la ligne Morcenx-MontDeMarsan en électrifiant celle-ci. Et pour faire bonne mesure, nous suggérons d'aménager la ligne existante jusqu'à Tarbes, ce qui réduirait le temps de parcours entre Bordeaux et Tarbes d'une part, et permettrait de dynamiser les petites villes qui se trouvent sur ce parcours.

En ce qui concerne le parcours Bordeaux-Toulouse, nous faisons confiance à la Fédération SEPANSO Gironde et à la SEPANLOG pour faire des propositions judicieuses.

En tous cas, tous les sondages d'opinion ont montré que les voyageurs souhaitent arriver dans une gare au centre ville et détestent les gares hors agglomération. Or RFF affiche orgueilleusement des gains des temps de gare à gare, ce qui revient à tromper le lecteur puisque ce qui intéresse le voyageur, c'est le temps entre son domicile et son point de destination. Chacun sait depuis longtemps qu'il y a une différence entre Paris-Tours et Paris-StPierreDesCorps, même s'il y a une navette entre Tours et Saint-Pierre des Corps

La Fédération SEPANSO 40 espère que la Commission d'Enquête prendra bien en compte l'intérêt du plus grand nombre de voyageurs.

8 – La gestion très particulière des propriétés privées :

Plusieurs propriétaires ont dénoncé des modifications de tracés injustifiées, l'une d'entre elles d'ailleurs vaut à certains de devoir s'expliquer en justice. On peut se demander si les plaignants obtiennent gain de cause si RFF va revenir au tracé initial.

Et lorsqu'on examine le changement de tracé à Saint-Martin d'Oney, on se demande si RFF n'a pas cherché à faire plaisir comme certains citoyens l'affirment : en effet le nouveau tracé évite le circuit de motocross (point remarquable !!!) alors que ce circuit non conforme ne sert plus depuis quelques années ; par contre le nouveau tracé ne prend pas en compte une lagune active (présence d'eau toute l'année). RFF, qui imagine un passage sans remblai, paraît faire preuve d'incompétence. Bien entendu une telle situation non prise en compte ne pourra être maîtrisée qu'en accroissant les dépenses de génie civil.

Un cas grave (sans doute pas unique !) semble être celui d'un habitant dont la propriété va être réduite alors qu'en 2010 elle n'était pas touchée par le tracé ; le pire c'est que RFF n'a pas d'état d'âme pour couper cette propriété dont le propriétaire se doute bien que RFF ne va pas faire un passage pour son usage exclusif. Ce sont des situations comme celle-ci qui permettent d'affirmer que RFF méprise les petits propriétaires ; en effet RFF n'a toujours pas répondu aux questions de ce propriétaire.

Le budget prévisionnel pour indemniser les propriétaires et les riverains semble d'autant plus insuffisant que tout citoyen pourra exiger le respect de la Directive Bruit et imposer à RFF d'engager des travaux pour réduire les troubles de jouissance induits par le passage des rames. La question fondamentale est un leit-motiv : est-ce que le dossier présenté dans le cadre de cette enquête correspond à un contrat qui engage fermement RFF ?

Vu les absences de réponse claire de RFF, il est évident que la SEPANSO Landes ne peut pas faire confiance à RFF.

9 – La gestion du risque :

RFF envisage de manière insouciant le passage à proximité d'une installation classée Seveso (SPD à Mont de Marsan). Lors de la réunion à Saint-Pierre du Mont, RFF a répondu sur cette demande d'explication que la question serait étudiée. La Fédération SEPANSO Landes a l'audace de souligner encore cette insuffisance. Si RFF trouve une solution technique, celle-ci viendra une nouvelle fois grever le budget annoncé.

Conclusion :

La Fédération SEPANSO Landes émet un avis défavorable en rappelant qu'il existe des solutions alternatives (modernisation du réseau ferroviaire existant, choix d'autres matériels roulants ...) pour résoudre les problèmes exposés par RFF

La Fédération SEPANSO Landes est d'autant plus à l'aise qu'elle avait mis en garde solennellement le chef de projet et son équipe sur les multiples contraintes qui rendraient ce projet inacceptable puisqu'il est impossible d'inscrire ce tracé dans un cadre de développement durable.

Nous invitons la Commission en charge de l'enquête publique à fait preuve d'autorité et de courage en émettant un avis défavorable. La majorité de nos concitoyens leur en sera triplement reconnaissante : primo en montrant qu'une enquête publique peut être vraiment indépendante, secundo en invitant RFF à revoir toute sa stratégie en intégrant toutes les attentes des voyageurs réguliers et potentiels, tertio en mettant un terme à la dérive financière de RFF et à la mauvaise utilisation des impôts.

Georges CINGAL
Président Fédération SEPANSO Landes
Vice-Président Fédération SEPANSO Aquitaine
Administrateur France Nature Environnement
Membre du Comité Economique et Social Européen
00 33 (0)5 58 73 14 53
georges.cingal@wanadoo.fr

P.J.1. Observations faites par G. Cingal lors de la réunion à Saint-Pierre du Mont le 06 novembre 2014 : « *Observations et questions d'un usager de la SNCF qui prend le train en moyenne trois fois par mois sur de longues distances.* »

Permettez que je me présente Georges Cingal, membre du Comité Economique et Social Européen. Je fais partie du Bureau de la Section Transports Energy & Networks

Au fil des années le nombre de liaisons en Dax et Paris a diminué, à tel point que je mets plus de temps pour revenir de Bruxelles à Dax qu'avant la construction de la LGV Paris-Tours et de la LGV Paris-Bruxelles.

La question fondamentale qui intéresse les usagers n'est pas faut-il construire une LGV, mais plutôt combien les usagers souhaitent-ils de liaisons ? Pourquoi n'y a-t-il plus chaque nuit un train avec couchettes qui permette de voyager entre les départements et la capitale ?

Subsidiairement, j'ai noté que les trafics ont été analysés sans préciser quelle est la destination finale du passager. C'est un point fondamental puisqu'il s'agit théoriquement d'une liaison transeuropéenne. J'ai remarqué que de moins en moins d'Espagnols et de Portugais circulent sur le réseau ferré ; ceci conforte ceux qui, observant le développement des liaisons aériennes low cost et de l'offre de voyages en autocars, affirment que le TGV ne concurrencera jamais l'avion pour des déplacements entre les Etats-Membres et qu'il déperira compte tenu de l'augmentation inéluctable du prix de ses billets.

Evidemment RFF et la SNCF se renvoient la balle, mais en attendant la qualité du service public baisse.

Qui osera affirmer que projet qui fait l'objet de la consultation publique s'inscrit dans une perspective de développement durable, c'est à dire prenant en compte le pilier économique (voir le rapport de la Cour des Comptes), le pilier social (nous avons une France à trois vitesses) et le pilier environnemental (mais j'arrête car sur ce chapitre il y a beaucoup trop à dire) ?

P.J. 2. Avis du Comité Economique et Social Européen – TEN/495 : qualité des services ferroviaires dans l'Union européenne (13 décembre 2012)