

LETTRE OUVERTE

à Monsieur le président Alain ANZIANI
à Monsieur le premier vice-président Pierre HURMIC
à Monsieur le vice-président aux mobilités Clément ROSSIGNOL
à Madame la vice-présidente aux grandes infrastructures Claude MELLIER
à Mesdames, Messieurs les conseillers
de BORDEAUX-METROPOLE

TRANS'CUB exerce son droit d'ALERTE sur le GPSO.

I – La progression des fréquentations liée au GPSO serait très limitée et son coût démesuré

- Comparer GPSO et LGV BORDEAUX-TOURS n'a aucun sens.
- Sans fréquentations chiffrées, nos élus voteraient les yeux bandés : un déni démocratique.
- La charge financière serait très lourde et inégalement répartie.
- Le GPSO est une folie financière pour les contribuables de BORDEAUX METROPOLE au regard de son intérêt retiré qui est très limité.
- Au surplus, un déficit d'exploitation annuel est prévisible.

II - Pour améliorer la desserte TER de Bordeaux-Langon-Agen, il suffirait d'aménager la gare de Beautiran. Réaliser la 3^{ème} voie (LGV) du GPSO est inutile.

- L'amélioration de la desserte TER prévue par le GPSO a déjà été mise en service.
- Force est de regretter l'absence de crédibilité des prévisions de fréquentation GPSO.
- Quoiqu'il en soit, le contexte implique un accroissement des fréquentations très limité.
- Pour éviter la saturation, il existe une solution éprouvée et bon marché, autre que la 3^{ème} voie.
- La vraie solution consiste en l'aménagement de la gare de Beautiran.
- Le besoin de 3^{ème} voie est un leurre et un enfumage qui cache un racket des contribuables.
- BORDEAUX METROPOLE s'est engagée à renoncer à de tels projets.

III – Le développement souhaité du fret ferroviaire n'impliquerait pas la LGV

- Accroître la capacité fret implique le traitement non prévu de toute la ligne.
- Les capacités d'emport de fret sont déjà importantes selon BORDEAUX METROPOLE.

Dès lors, ni les fréquentations, ni le réseau TER, ni le fret ne justifieraient le projet GPSO et son financement par les habitants et contribuables de BORDEAUX METROPOLE.

I – LA PROGRESSION DES FREQUENTATIONS LIEES AU GPSO SERAIT TRES LIMITEE ET SON COUT DEMESURE

II.1 - La comparaison avec la LGV BORDEAUX-TOURS n'a aucun sens

Toute comparaison avec la LGV Bordeaux-Tours apparait abusive en termes de bénéfices retirés (fréquentation) et de coût subi par les habitants-contribuables de Bordeaux Métropole.

En effet, BORDEAUX METROPOLE n'a participé que pour 135 M€ à la ligne TOURS-BORDEAUX et ses usagers ont bénéficié d'un gain de temps important d'1h10 entre BORDEAUX et PARIS qui s'est traduit par l'accroissement très fort de leur fréquentation : le trafic Gare Saint-Jean est passé de 12 à 18 millions de montées/descentes par an, soit une progression de 6 millions (+50%).

Pour le GPSO, vu le très faible accroissement de la fréquentation attendue gare SAINT-JEAN, la participation demandée aux habitants et contribuables de BORDEAUX METROPOLE et de la GIRONDE serait démesurée et déraisonnable.

I.2 – Vu l'absence de fréquentations chiffrées, les élus de BORDEAUX METROPOLE voteraient les yeux bandés. Ce serait un déni démocratique.

Pour ces habitants-contribuables de BORDEAUX METROPOLE et de la Gironde, les liaisons avec Paris et le nord de l'Europe resteront inchangées avec le projet GPSO. Les seuls bénéfices retirés de ce projet résulteraient uniquement des liaisons vers le sud, vers Toulouse et la Méditerranée, et vers Pau, Bayonne et l'Espagne.

Ainsi, et c'est fondamental, **c'est la progression de la fréquentation des TGV entre BORDEAUX, TOULOUSE et DAX, qui doit justifier le financement du projet GPSO par les habitants et contribuables de BORDEAUX METROPOLE et de la GIRONDE.**

Et pourtant, que ce soit dans les déclarations des présidents de NOUVELLE AQUITAINE et de BORDEAUX METROPOLE comme dans les documents produits, **il n'y a pas le moindre chiffre, pas la moindre indication sur ces fréquentations actuelles et futures de ces TGV qui sont censées justifier le projet GPSO entre BORDEAUX, TOULOUSE et DAX.**

Or la SNCF connaît parfaitement la fréquentation actuelle des TGV, jour par jour, tronçon par tronçon, TGV par TGV. Il faut donc les rendre publics. Ils ne peuvent davantage rester secrets, car ils sont la seule preuve de l'intérêt du projet GPSO pour les habitants et contribuables de BORDEAUX-METROPOLE et de la GIRONDE. Ils sont donc la condition impérative pour fonder leur participation financière.

Dès lors, faute de leur donner ces fréquentations, on demande aux élus de voter les yeux bandés et aux contribuables de payer sans connaître l'avantage réel de ce projet. C'est un très grave déni démocratique qui viole les dispositions légales qui imposent une information complète, pleine et entière des élus.

I.3 – En tout état de cause, la charge financière serait très lourde et inéquitablement répartie.

1. D'une part, comme le rappelle à juste titre le Conseil départemental de la Gironde, Paris et l'Île-de-France ne participent pas financièrement au projet alors qu'ils en sont parmi les principaux bénéficiaires : première inéquité qui résulterait d'une abdication et d'une acceptation sans conditions des Régions NOUVELLE AQUITAINE et OCCITANIE.
2. D'autre part, au regard des avantages en termes de fréquentation respectivement retirés par les Régions NOUVELLE AQUITAINE et OCCITANIE selon le dossier d'enquête publique GPSO¹, la clé de répartition de la charge financière (Nouvelle Aquitaine 45% et l'Occitanie 55%) est gravement inéquitable. **C'est une véritable subvention indue supportée par les AQUITAINS au bénéfice de l'OCCITANIE.**
 - En effet, Il résulte du dossier d'enquête publique GPSO que les gains régionaux en termes de fréquentation se répartissent entre 65 % pour l'OCCITANIE et 35 % pour NOUVELLE AQUITAINE.
 - À cela, il faut ajouter que les autres gains en termes de fréquentation concernant les liaisons radiales avec PARIS et la MEDITERRANEE et les liaisons TOULOUSE-HENDAYE seront infiniment moindres pour la NOUVELLE AQUITAINE que pour l'OCCITANIE.

Au total, **les habitants et contribuables de NOUVELLE AQUITAINE peuvent avoir le sentiment d'avoir été doublement mal défendus et d'avoir à payer pour les autres.**

I.4 – Le GPSO est une folie financière au regard du résultat à en attendre

Les habitants-contribuables de BORDEAUX-METROPOLE seraient doublement ponctionnés,. Cette charge est déraisonnable au regard des faibles avantages retirés.

1. Une participation financière beaucoup plus élevée pour un intérêt beaucoup plus faible

La encore, la comparaison avec la LGV TOURS-BORDEAUX n'a aucun sens.

Au regard de la participation de 135 millions d'euros de BORDEAUX METROPOLE à la LGV TOURS-BORDEAUX et à l'accroissement de moitié, de 12 à 18 millions des montées/descentes/an (+50 %) en gare de B

Le résultat en serait une participation financière beaucoup plus élevée (multipliée par 3) pour un résultat beaucoup plus faible (divisé par 6).

2. Deux impôts nouveaux seraient supportés par les contribuables et entreprises de BORDEAUX-METROPOLE

Adopté dans la loi de finances le 12 novembre 2021, « *la TSE, taxe spéciale d'équipement s'ajoutant aux impôts existants* » serait d'un montant maximum de 24 millions. Basée sur le bâti et le non-bâti, elle aurait un très large spectre qui toucherait un très grand nombre d'assujettis de BORDEAUX-METROPOLE, parfois à plusieurs titres.

A cette TSE, s'ajouterait une « *TSB, taxe sur les bureaux* » dont le montant et les modalités ne sont pas encore fixées.

Tout bien considéré, le GPSO est une folie financière pour les contribuables de BORDEAUX METROPOLE, déraisonnable au regard du résultat qu'ils en retireraient.

I.5 - Un déficit annuel d'exploitation est prévisible

Malgré leur coût d'investissement très nettement plus élevé que la LGV BORDEAUX-TOURS, chacune des deux branches de la LGV vers TOULOUSE et DAX supporterait un nombre de TGV par jour très inférieur à celui de la LGV TOURS-BORDEAUX, et ceci avec un taux de remplissage beaucoup plus faible.

Le résultat inévitable serait sans aucune mesure avec celui de la LGV TOURS-BORDEAUX, et devrait se traduire par un déficit annuel d'exploitation, à ce jour inconnu, mais qui serait inévitablement pris en charge en fin de compte par les contribuables.

II - POUR AMELIORER LA DESSERTE TER DE BORDEAUX-LANGON-AGEN, AMENAGER LA GARE DE BEAUTIRAN SUFFIRAIT. REALISER LA 3EME VOIE (LGV) SERAIT INUTILE.

II.1 – L'amélioration de la desserte TER prévue par le GPSO a déjà été mise en service

Dans le dossier d'enquête GPSO, la réalisation d'une nouvelle voie est présentée comme indispensable, impérative, absolument nécessaire pour permettre notamment la circulation de 27 TER/AR/jour desservant 414 arrêts. Mais là n'est pas sa principale raison. En effet, entre le 13 décembre 2020 et le 2 juillet 2021, sans GPSO bien sûr, et sans aucun autre aménagement, la circulation de 27 TER/AR/jour a déjà été assurée et avec une meilleure desserte : 431 arrêts.

Si cette desserte TER est possible aujourd'hui avec six TGV BORDEAUX-TOULOUSE, elle ne le serait plus selon le dossier d'enquête GPSO pour cause de saturation de la ligne, avec l'accroissement prévu des circulations, notamment de 6 à 16 TGV. Cet argument n'est pas recevable pour justifier la réalisation de la troisième voie.

II.2 – Force est de regretter l’absence de crédibilité des fréquentations GPSO

D’une part, les constats faits depuis 2014, date de l’enquête publique empêchent d’accorder le moindre crédit aux accroissements de fréquentation prévues au dossier d’enquête, qui justifieraient cet accroissement des circulations TGV.

Pour preuve, ce dossier se fonde sur le fait qu’avec la mise en service de la LGV TOURS-BORDEAUX en 2017, la fréquentation de la gare Matabiau de TOULOUSE doublerait, de 10 millions en 2014 à 20 millions de montées/descentes en 2025². Or la fréquentation de la gare n’a pas bougé et est restée à 10 millions de montées/descentes en 2019, deux ans et demi après la mise en service de la LGV TOURS-BORDEAUX (soit avant l’incidence de la pandémie du COVID 19).

L’énormité de cette erreur de prévision décrédibilise complètement tout le dossier d’enquête.

II.3 – Le contexte implique un accroissement des fréquentations très limité

En tout état de cause, l’accroissement de fréquentation dû au GPSO restera très limité pour les habitants et contribuables de BORDEAUX-METROPOLE. Même le dossier d’enquête, à supposer qu’il serait crédible, ne prévoit lui-même qu’une très faible progression de 1 million de montées/descentes en gare de BORDEAUX SAINT-JEAN³, soit 15% de la progression de 6 millions constatée avec la mise en service de la ligne TOURS-BORDEAUX.

En effet, même avec la LGV, TOULOUSE restera encore à 3h10-3h30 de PARIS, soit au-dessus du seuil de trois heures en dessous duquel on commence à constater un transfert intermodal important de l’avion vers le train.

De même, AGEN et MONTAUBAN actuellement desservies en leur centre par des TGV avec correspondances TER perdront vraisemblablement des usagers contrairement à ce qui est indiqué. Ceci, du fait de leurs nouvelles gares situées en campagne à 15km, avec le double handicap de n’être accessibles qu’en voiture et d’interdire toutes correspondances faciles avec les TER. L’exemple de MONTPELLIER en est une parfaite illustration : une perte de 10% de montée-descentes (-700 000) avec 1 gare en 2016 (8,1 M) et 2 gares en 2019 (7,3 M).

Au surplus, le dossier d’enquête n’a pas pris en compte ni le fait que la majorité des TGV circulent en dehors des heures de pointe, ni l’accroissement constant de capacités des rames TGV (de 453 à 556 aujourd’hui, et 740 en 2025). Il n’est pas exclu qu’à elle seule, cette capacité accrue permette de faire face à la croissance de la fréquentation, sans besoin d’accroître les circulations.

II.4 - Il existe une solution éprouvée et bon marché, autre que la 3^{ème} voie

Surtout, à supposer qu’un accroissement des circulations TGV soit nécessaire et démontré, il existe plutôt que de recourir à une ligne nouvelle, une autre solution beaucoup plus commune et beaucoup moins chère. Elle est très fréquemment et de préférence utilisée vu sa facilité de

² GPSO, Présentation du 17 juin 2014 – Eurosud

³ Dossier d’enquête publique, Pièce H Evaluation socio-économique p.132

mise en œuvre et vu son coût limité, et elle fonctionne parfaitement en banlieue parisienne : « *organiser des dépassements de train* »⁴.

Ainsi, le dossier GPSO la mentionne et l'applique de multiples fois entre BORDEAUX et SAINT-MEDARD-D'EYRANS⁵. Mais il l'élude et l'occulte sans l'étudier pour la gare de BEAUTIRAN alors que cette solution aurait dû être à l'inverse privilégiée, sa faisabilité étant assurée. Pour quelle raison sinon ...que sa mise en œuvre serait allée à l'encontre de la 3^{ème} voie et du projet GPSO ? Il n'était donc pas question d'en parler pour le responsable du projet qui avait à charge de réaliser le dossier d'enquête.

II.5 - La vraie solution serait l'aménagement de la gare de Beautiran

Serrons de près la réalité : sur les voies ferrées au sud de Bordeaux sur lesquelles les trains ne peuvent se dépasser, circulent des trains lents (les TER omnibus) et des trains beaucoup plus rapides (les autres TER, les intercitys et les TGV). Les TER omnibus limitent la capacité de la ligne et provoquent sa saturation⁶. C'est ce qu'on appelle « le bouchon Bordelais » du sud de Bordeaux. Ainsi, la ligne Bordeaux-Langon est saturée avec seulement 46 trains /jour/sens alors qu'il en passe 57 sur la ligne Bordeaux-Hendaye et même 71 dans la tranchée de Talence ! Pour désaturer la ligne, Il s'agit donc ni plus ni moins d'organiser le dépassement des trains, et de permettre ainsi une meilleure organisation des circulations et leur accroissement.

Or, d'une part, la solution d'une nouvelle 3^{ème} voie ne profiterait qu'aux TGV et n'est pas la bonne solution pour améliorer la desserte TER. En effet, les trains intercitys et les TER rapides n'emprunteraient que les anciennes voies et resteraient comme aujourd'hui toujours contraints par les TER Omnibus.

D'autre part, et davantage, **plutôt que de réaliser 12km de voie nouvelle, il faut et il suffit de réaliser une section de 700 m seulement en gare de BEAUTIRAN** pour augmenter la capacité de la ligne par dépassement et par réaménagement des horaires, et améliorer la circulation de tous les trains, des TGV aux autres TER, Cette solution dont une fois encore la faisabilité est assurée, a fait l'objet d'une omerta injustifiable.

II.6 – Le besoin de 3^{ème} voie serait un leurre, un enfumage qui cache un racket

En fait, le but premier et ultime de réaliser la 3^{ème} voie était et est toujours de réaliser ainsi le premier tronçon de la LGV-GPSO depuis BORDEAUX : le Président de Bordeaux Métropole⁷ l'a naturellement confirmé : « *Les AFSB font partie intégrante du projet grande vitesse* ». Et, en même temps, c'est de faire financer ces travaux pour partie par les habitants et contribuables de BORDEAUX METROPOLE.

Ainsi, affirmer comme précisé ci-avant, qu'une voie nouvelle est l'unique solution pour développer le réseau RER ne serait **qu'un leurre, un enfumage pour cacher un véritable « hold-**

⁴ GPSO Dossier enquête publique pièce H Evaluation socio-économique p.77

⁵ GPSO Dossier enquête publique pièce H Evaluation socio-économique p.79

⁶ GPSO Dossier enquête publique pièce H Evaluation socio-économique p.77 surligné en rouge : « *Plus les temps de parcours des trains sont hétérogènes, moins la capacité de la ligne est importante* »

⁷ SUD OUEST 28-10-2021

up »⁸, un racket des contribuables de BORDEAUX METROPOLE. Son coût initial de 620 M€ qui aurait déjà évolué à 950 M€ serait financé pour 33 % par BORDEAUX METROPOLE, ce qui représenterait pour ses habitants et contribuables une lourde charge.

II.7 - BORDEAUX METROPOLE s'est engagée à renoncer à de tels choix

Contrairement à ce qui est claironné sans cesse, la seule vraie solution pour améliorer les TER sur l'axe BORDEAUX-LANGON-AGEN serait de dire impérativement NON à tout financement par BORDEAUX METROPOLE d'une ligne nouvelle GPSO-LGV prévue par les AFSB (Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux). Ceux-ci ne doivent servir qu'à réaliser un aménagement ponctuel d'une possibilité de dépassement en gare de BEAUTIRAN.

BORDEAUX METROPOLE le peut, BORDEAUX METROPOLE le doit à ses habitants-contribuables. Elle a juste à appliquer les règles qu'elle s'est imposées dans sa délibération sur la « stratégie des mobilités » : *« la Métropole sera vigilante au résultat des études et au rapport bénéfice/coût des aménagements. Le cas échéant, elle pourra renoncer à financer certains aménagements si ces derniers n'étaient pas ou peu performants et proposer des solutions de substitution. »*

III – ACCROITRE LE FRET FERROVIAIRE N'IMPLIQUERAIT PAS LE GPSO

Développer le fret ferroviaire est une nécessité absolue. Il y a donc lieu de se réjouir et de soutenir la volonté et les efforts financiers prévus par l'État pour « doubler la part du fret ferroviaire d'ici 2030 »⁹. Mais cela peut-il justifier la réalisation du GPSO comme le soutiennent à la fois les présidents de la REGION NOUVELLE AQUITAINE et de BORDEAUX METROPOLE ?

Pour les habitants de BORDEAUX METROPOLE, l'avantage serait à apprécier essentiellement au niveau de la congestion de la rocade. De leur point de vue, et compte tenu d'une mise en service du GPSO prévue autour de 2034, ils attendent principalement d'autres mesures plus efficaces et à plus court terme afin de limiter voir de réduire ces flux de marchandises.

III.1 - Il n'y aurait pas d'accroissement de la capacité d'export de fret sur la ligne BORDEAUX-HENDAYE prise dans son ensemble

Déjà, accroître la capacité de fret de BORDEAUX-HENDAYE supposerait de l'accroître sur l'ensemble du tracé. Or tel n'est pas le cas. En effet, il ne sert absolument à rien de l'accroître sur la seule portion prévue BORDEAUX-DAX alors qu'elle restera inchangée entre DAX et HENDAYE. Or, rien n'est prévu sur cette portion qui déterminera alors la capacité de la ligne : ni les délais de réalisation, ni les coûts, ni les financements.

III.2 - Les réserves de capacité d'export de fret sont importantes

Les capacités de transport de fret des lignes ferroviaires actuelles vers TOULOUSE et HENDAYE sont très loin d'être saturées. A l'inverse, elles disposent d'une importante réserve.

⁸ SUD OUEST 18-10-2021, Gilles SAVARY

⁹ M. DJEBBARI, ministre des transports 13-09-2021, communiqué

Affirmées dès 2009¹⁰, elles ont été confirmées tout récemment par BORDEAUX METROPOLE dans sa délibération du 23 septembre 2021 adoptant sa « *Stratégie des mobilités* »¹¹. Elle y indique les « *capacités fret actuelles* » au regard des « *circulations fret effectives* » sur l'aire de BORDEAUX METROPOLE :

- « *Ligne Bordeaux-Toulouse : 0,5 sillon fret par heure et par sens* », soit 24 sillons/jour, à rapprocher des 10 circulations existantes ;
- « *Ligne Bordeaux-Hendaye : 1 sillon fret par heure et par sens* », soit 48 sillons/jour, à rapprocher des 14 circulations « *nombre moyen de circulation fret effectives par jour* » indiquées par BORDEAUX METROPOLE.

Mais encore, et à plus long terme, le développement de trains « MARATHON »¹², deux fois plus longs que les trains actuels (1500m au lieu de 750m) va permettre de multiplier le trafic par 2, sans modification d'infrastructure.

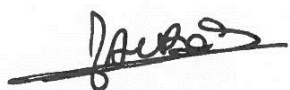
En conséquence, la nécessité d'accroître fortement le fret ferroviaire ne peut en aucun cas servir à justifier la réalisation du GPSO.

EN CONCLUSION,

au regard des éléments ci-dessus dont TRANS'CUB a disposé,

Ni les fréquentations attendues, ni le réseau TER, ni le fret n'apparaissent pouvoir justifier le financement du projet GPSO par les habitants et contribuables de BORDEAUX METROPOLE.

Le 18 novembre 2021



Jacques DUBOS
Président

 **TRANS'CUB 3 RUE de TAUZIA - 33800 BORDEAUX - ☎ 06 45 24 63 95**

Courriel : asso.transcub@gmail.com

¹⁰ GPSO : Etat et perspectives du trafic sur les lignes existantes septembre 2009

¹¹ « *Stratégie des mobilités* » Fiche action n°16, figure 1

¹² M. DJEBBARI, ministre des transports 13-09-2021, communiqué