

SPSH

Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest : la vitesse rattrapée par le temps ?

Flash Info N° 54

Le conseil communautaire du 3 février - dont SPSH a suivi la retransmission en vidéo - s'est prononcé, à la demande d'Alain Rousset, président de la région Nouvelle-Aquitaine, relayée par Pierre Froustey, président de MACS, sur « le principe de **participation de la communauté de communes au financement du Grand Projet Ferroviaire du Sud Ouest** » (GPSO) à hauteur de 10 millions d'euros.

Il n'y eut pas de réel débat : des arguments pour, approuvés par le Président, des arguments contre, rapidement balayés par le même. Une sorte de fatalisme semblait peser sur l'assemblée et pourtant le vote fut serré : 20 voix pour,

19 contre et 18 abstentions (cf. p.6).

Indépendamment de l'avis personnel que chacun d'entre nous - membres du conseil d'administration de SPSH - pouvait avoir sur le sujet, la procédure, expédiée en urgence sans pesée des conditions, conséquences et alternatives, nous a dérangés. Les raisons du vote nous ont semblé déconnectées de son objet. Nous l'expliquons ici en vous proposant une synthèse des informations disponibles afin que chacun puisse évaluer la pertinence des décisions prises, particulièrement quand elles semblent aller à l'encontre des rapports, études et enquêtes, voire même du sens commun...

RTE-T, GPSO, de quoi s'agit-il ?

Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), au centre de la politique européenne des transports depuis les années 1980, vise à **faciliter la connexion entre les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, les ports et les aéroports** des états membres.

L'UE soutient financièrement les infrastructures d'intérêt général mais les États membres restent les principaux responsables de leur conception, financement et construction.

Le RTE-T comprend neuf couloirs principaux :

- Atlantique
- Baltique - Adriatique
- Méditerranéen
- Mer du Nord - Baltique
- Mer du Nord - Méditerranée
- Orient - Méditerranée Est
- Rhin - Alpes
- Rhin - Danube
- Scandinavie - Méditerranée



Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), porté par SNCF Réseau, s'inscrit dans le couloir Atlantique du RTE-T. En gestation depuis 2005, comme tous les grands projets il a connu accélérations et coups d'arrêt (cf. historique p. 7).

Sur le site du projet, le GPSO énonce ses « ambitions » pour la Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie :

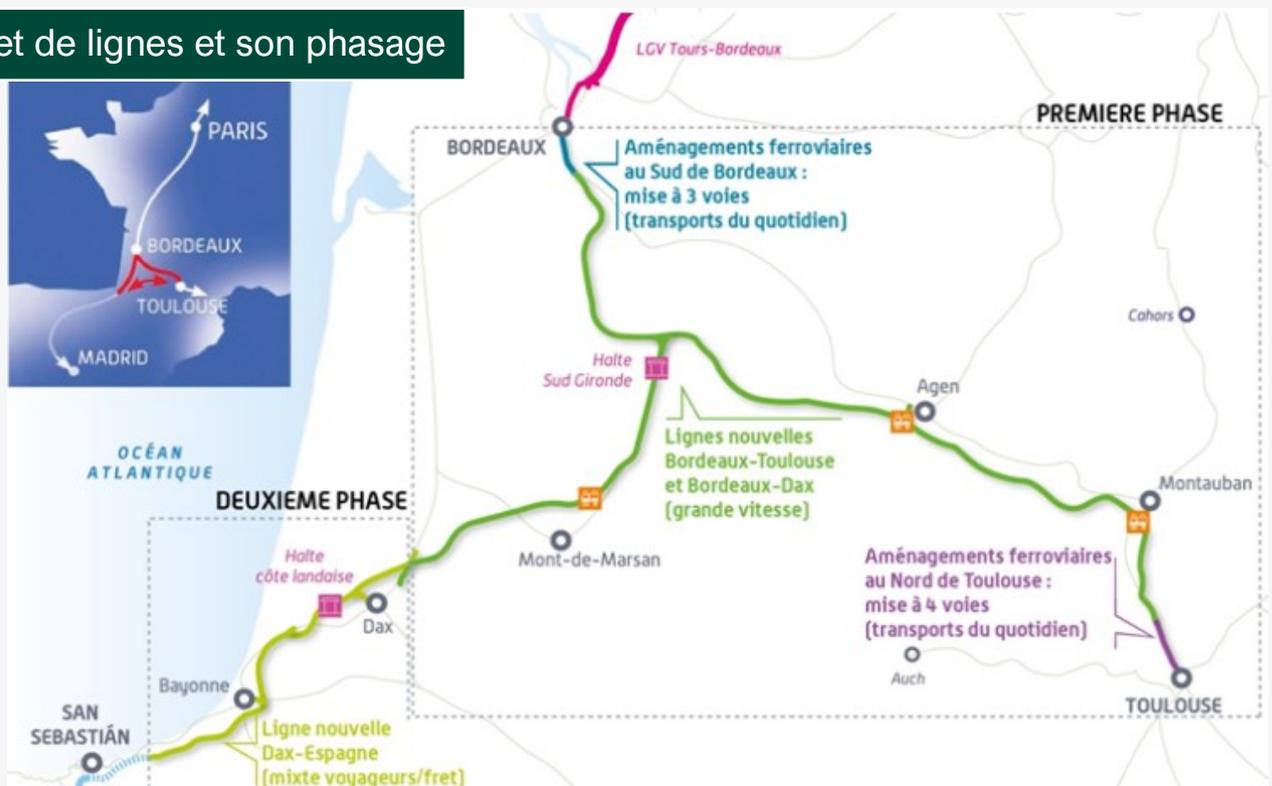
1. faciliter les déplacements supérieurs à 80 km et réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
2. rapprocher les territoires en divisant pratiquement par deux les temps de transport ferroviaire au sein du périmètre : Bordeaux-Toulouse-Bayonne-Bilbao ;
3. renforcer le maillage Nord-Sud et Atlantique-Méditerranée du réseau ferroviaire ;
4. permettre pour les voyageurs des gains de temps de parcours et une augmentation des dessertes et, pour les marchandises, un développement du fret ferroviaire transpyrénéen et le report des marchandises de la route vers le rail ;
5. irriguer l'ensemble du Grand Sud-Ouest par la complémentarité des LGV, TER, l'intermodalité, etc. ;

Et les moyens mis en œuvre pour y parvenir :

- la création de 327 km de lignes à grande vitesse, dont 222 km entre Bordeaux et Toulouse d'ici à 2030, puis de Bordeaux vers Dax (2037 ?) avec un tronçon commun de 55 km entre ces deux lignes ;
- l'aménagement de la ligne existante au sud de Bordeaux (12 km) et au nord de Toulouse (19 km) ;
- une nouvelle ligne mixte (voyageurs-fret) Dax-Espagne (91 km) dans une seconde phase de réalisation (20.. ?).

<https://www.touteurope.eu/economie-et-social/le-reseau-trans-europeen-de-transport/>

Le projet de lignes et son phasage



En 2015 la Commission d'enquête publique en charge du projet rendit au préfet un avis défavorable.

Elle reconnaissait des aspects positifs à la construction de ces deux lignes nouvelles : des gains de temps, des retombées économiques favorables pour les grandes métropoles, la création d'emplois sur les chantiers et un bilan carbone positif en phase d'exploitation.

Mais elle estimait que certains impacts environnementaux, dont l'approvisionnement en matériaux, étaient insuffisamment pris en compte. Elle considérait que ce projet était lourd pour un service non garanti et qu'il favoriserait la métropolisation au détriment des villes moyennes et des zones rurales. Elle regrettait que les alternatives aient été insuffisamment explorées.

Après plusieurs décennies de priorité aux TGV et l'inauguration de la ligne à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux par François Hollande en février 2017, l'élection d'Emmanuel Macron (mai 2017) marqua le temps de la réflexion : en septembre 2017, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) fut mis en place. Après avoir « examiné les projets d'investissement dans le secteur des transports pour les vingt prochaines années » le COI rendit son rapport en février 2018.

En préambule, plusieurs affirmations dont les quatre suivantes :

1. La transition écologique, et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances, **n'est pas une option**.
2. La **mobilité du quotidien** est le fil conducteur des propositions (...) **indispensable à la cohésion sociale, à la dynamique d'emploi et à l'accès aux services** dans tous les territoires. Cet enjeu ne s'oppose en rien aux objectifs de liaisons de longue distance. Par exemple, l'amélioration du fonctionnement des nœuds ferroviaires est (...) un préalable indispensable pour accueillir de nouvelles liaisons. Les infrastructures (...) méritent plus d'attention qu'elles n'en ont eu jusqu'à présent (...) Il y a urgence à les régénérer et les moderniser.

« Je ne veux pas garantir un grand plan uniforme qui consiste à sommer toutes les promesses tenues sur tout le territoire et qui ne sont jamais financées. J'envisage de construire un plan pensé au contact des territoires. »

(Emmanuel Macron - Conférence nationale des territoires -17.07. 2017)

3. La **contrainte financière** (maîtrise des déficits publics et de la pression fiscale) **s'impose** dans les politiques publiques (...).
4. L'impatience de ceux qui sont confrontés quotidiennement à des difficultés est compréhensible. Trop souvent des calendriers ont été annoncés pour y répondre pour finalement ne pas être tenus. (...) Les moyens correspondants à ces engagements étaient hors de portée, notamment financière, de ceux qui les prenaient.

En 2018 le COI établit **quatre priorités « pour répondre à l'urgence »** :

Priorité 1 : améliorer la qualité de service des réseaux, en assurer la pérennité et les moderniser ;

Priorité 2 : développer la performance des transports en ville et y lutter contre la congestion routière et la pollution ;

Priorité 3 : réduire les inégalités territoriales en assurant de meilleurs accès pour les villes moyennes et les territoires ruraux et tenir compte des besoins spécifiques des Outre-mer ;

Priorité 4 : se doter d'infrastructures et de services de fret performants au service de l'économie française et transporter les marchandises sur le mode le plus pertinent.

Enquête publique, Conseil d'Orientation des Infrastructures, Loi d'Orientation des Mobilités, Cour des comptes européenne, Autorité Environnementale, Conseil Économique Social et Environnemental Régional sont unanimes.

En 2018 le rapport spécial de la Cour des comptes européenne « Réseau ferroviaire à grande vitesse européen » reconnaissait en préambule : « Le transport ferroviaire à grande vitesse est un mode de transport confortable, sûr, flexible et écologiquement durable. » puis se montrait sévère :

- Le plan à long terme actuel de l'UE n'est pas étayé par une analyse crédible, a peu de chances d'être réalisé et ne bénéficie pas d'une approche stratégique solide à l'échelle de l'Union.
- L'évaluation des besoins réels au sein des États membres est de faible qualité et la solution alternative, qui consisterait à aménager les lignes conventionnelles existantes, est rarement prise dûment en considération alors qu'elle pourrait permettre de réaliser des économies non négligeables. **La décision de construire des lignes à grande vitesse repose souvent sur des considérations politiques**, et l'on a rarement recours à des analyses coûts-avantages pour étayer des décisions présentant un bon rapport coût-efficacité.
- Le coût d'une ligne est proportionnel à la vitesse de conception et les infrastructures capables de supporter de très grandes vitesses (>300 km/h) sont coûteuses

En 2014 l'Autorité Environnementale a évalué à 50 millions de tonnes la quantité de **matériaux à déplacer**, soit 2 360 camions par jour ouvré pendant 10 ans.

Les émissions de gaz à effet de serre liées au chantier sont évaluées à environ 2,5 Mt équivalent CO₂, qui sont comparées [par les porteurs du projet] à 250 000t de gain net annuel en exploitation. Une tonne de carbone émise est alors considérée comme égale à une tonne évitée : c'est un faux calcul car elles ne sont pas strictement comparables. En effet, le carbone émis est instantanément libéré et va rester des siècles dans l'atmosphère, contribuant durant tout ce temps au réchauffement.

Le pourcentage de réduction des émissions calculé sur le seul secteur géographique concerné par le report modal lié aux trois projets serait évidemment plus élevé : il ne peut être calculé faute de données disponibles, mais resterait sans doute cependant faible.

En octobre 2021 le CESER (Conseil Économique Social et Environnemental Régional) **recommande d'accorder une priorité aux transports du quotidien.**

Dans de nombreux territoires les habitants n'ont d'autres choix que de se déplacer en voiture. Favoriser le report modal, lutter contre la précarité énergétique implique de développer une offre de transport adaptée aux besoins. Or, ces

(± 25 M€/km, hors tunnels). Dans la pratique, ces vitesses très élevées ne sont jamais atteintes : sur les lignes auditées (50 % des LGV en Europe), **les trains roulent en moyenne à environ 45 % de la vitesse de conception** ; la vitesse opérationnelle moyenne était supérieure à 200 km/h pour deux lignes seulement (sur 10), et ne dépassait jamais les 250 km/h. La vitesse moyenne est si largement inférieure à la vitesse de conception qu'il est permis de se demander si la bonne gestion financière est assurée.

En 2019 la loi d'orientation des mobilités valide bon nombre des préconisations du COI et affirme trois objectifs principaux :

1. Sortir de la dépendance automobile
2. Réussir la transition écologique (neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050)
3. Programmer les investissements dans les infrastructures de transport réorientés en faveur des **transports du quotidien plutôt que de nouveaux grands projets** : entretien et modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants, désaturation des grands nœuds ferroviaires, désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux...

dernières décennies, les investissements ont été concentrés sur la constitution du réseau à grande vitesse, c'est à cette priorisation sans doute excessive que l'on doit **l'état aujourd'hui particulièrement dégradé du réseau ferré, du réseau structurant « classique » aux lignes de desserte fine.**

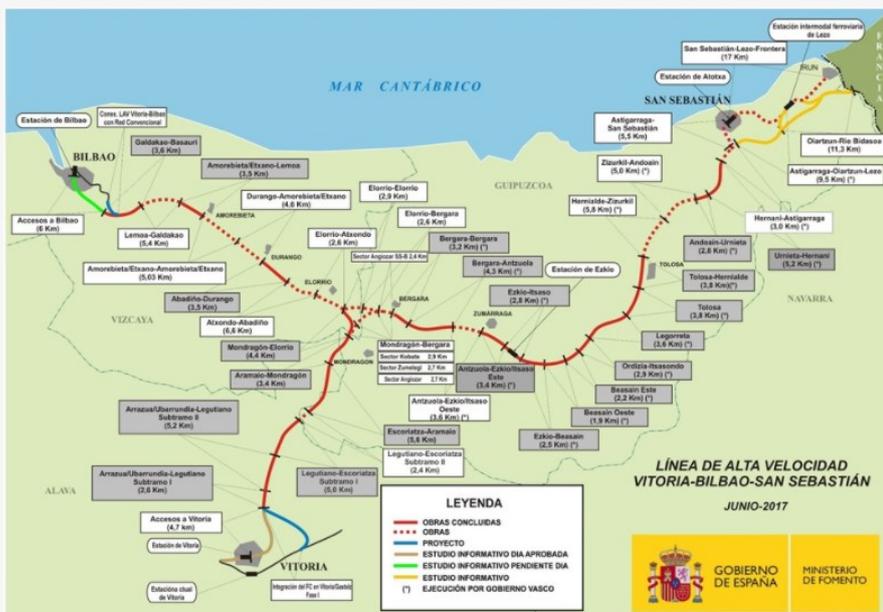
Le CESER n'oppose pas TGV et trains du quotidien, qu'il dit complémentaires, mais demande que la réalisation de la LGV ne se fasse pas au détriment du reste des liaisons.

La mobilité intrarégionale doit rester la priorité : c'est d'abord autour de l'amélioration des déplacements du quotidien que résident des enjeux importants et que doivent donc être priorités les investissements régionaux. Les engagements pris dans le protocole d'accord sur les petites lignes ferroviaires doivent se concrétiser dans les délais prévus.

Le CESER demande qu'une programmation pluriannuelle des investissements dans le ferroviaire soit établie par l'État et le Conseil régional, afin de sécuriser les financements nécessaires à la régénération et à la montée en performance du réseau classique, ainsi qu'au développement d'une **offre ferroviaire renforcée articulant vitesse, fréquence et régularité.** C'est à cette condition qu'il sera possible de développer une **alternative attractive à l'automobile, en particulier dans les déplacements du quotidien.**

Dès lors la préférence fut officiellement donnée à la remise en état du réseau existant et aux transports du quotidien... jusqu'à l'annonce faite par Jean Castex en avril 2021 de la participation de l'État au financement de la ligne Bordeaux-Toulouse !

Dax-Espagne, une utopie ?



La ligne nouvelle Dax-Espagne prévue est une ligne mixte, voyageurs/fret.

Un total de 91 km entre le Nord de Dax et la frontière espagnole dont 14 km souterrains dans les Pyrénées-Atlantiques pour tenir compte du contexte géographique, des vitesses de 220 km/h pour les voyageurs et de 100-120 km/h pour le fret.

Elle se raccordera à la ligne nouvelle mixte espagnole Vitoria-Bilbao-San Sebastian, le « Y basque » à Biriadou (cf. ci-contre) qui devrait être achevée en 2027.

Elle devrait permettre le fret ferroviaire transpyrénéen acheminé aujourd'hui essentiellement par la route. Elle sera bien sûr soumise à enquête publique non encore programmée. Sa réalisation n'est pas prévue avant... 2037 !

Quel est le coût du projet et qui paie ?

Le coût de la première phase du projet (cf. p. 2) est évalué aujourd'hui à **14,3 Md€** (10,3 Md€ pour la ligne Bordeaux-Toulouse et 4 Md€ pour Bordeaux-Dax). Il est prévu que le financement soit assuré par l'État (40 %), l'Union européenne (20 %), 16 collectivités locales d'Occitanie et 11 de Nouvelle-Aquitaine (40 % pour les Régions).

L'UE ne finance que des projets transfrontaliers, sa participation n'est donc pas acquise et reste soumise à « l'évaluation des propositions qui seront faites par la France et du budget disponible ». Or la convention de financement précise (art. 5) que si la contribution européenne est inférieure à ce qui est prévu « les contributions de l'ensemble des financeurs seraient ajustées à due concurrence ». Le constat de la Cour des comptes européenne (cf. ci-contre) nous alerte : l'engagement financier des parties pourrait être très, très lourd !

Le gouvernement a proposé aux collectivités d'adhérer à un **établissement public local (EPL)**, structure de financement qui leur permettra d'emprunter sur 40 ans et d'alléger leur charge budgétaire de 30 % grâce à une taxe spéciale sur l'équipement (TSE), censée rapporter 24 millions d'euros par an. Cette taxe sera payée - pendant 40 ans - par les personnes morales et physiques assujetties aux taxes foncière et d'habitation (résidences secondaires) résidant à moins d'une heure d'une gare desservie par la LGV. Cet impôt, selon les partisans du projet, « devrait représenter 3 à 4 euros de plus par an et par foyer » à compter du 1er janvier 2023. Ils ajoutent que la LGV procurera aux habitants concernés « une augmentation de la valeur de leur foncier ».

Le **CESER (Conseil économique, social et environnemental régional)** en octobre 2021 avertit des dangers et limites d'un financement du projet par des collectivités territoriales alors que leurs ressources sont déjà limitées. « Un tel engagement au financement d'une infrastructure nationale hors champs de compétence, pourrait obérer leur capacité à financer les politiques publiques dans leurs propres domaines de compétence, à commencer par les transports du quotidien. »

En 2021 la **Cour des comptes européenne** rappelait que les auditeurs ont déjà souligné par le passé qu'il y avait un écart entre le coût estimé et le coût réel des grands projets dans l'UE : le **dépassement budgétaire moyen est supérieur à 2 Md€ par projet, soit une hausse de 47 % par rapport aux estimations de départ.**

Pourquoi une participation « volontaire » de notre communauté de communes ?

Plusieurs collectivités de Nouvelle-Aquitaine ayant refusé, totalement ou partiellement, de participer au financement, Alain Rousset - appelé par le préfet d'Occitanie, coordonnateur du GPSO, « à **trouver des solutions pour boucler le tour de table** » - a sollicité de nouveaux participants (MACS, 10 M€), invité certains qui avaient opposé un refus à mieux réfléchir pour mieux voter (Grand Dax, 12,8 M€ pour 22,8 M€ demandés) et validé une contribution supplémentaire de la région Nouvelle-Aquitaine à hauteur de 225,6 M€.

Le temps presse ! L'État s'est engagé sur la réalisation de la première phase à hauteur de 4,1 Md €, sous réserve que le financement soit bouclé. Une « fenêtre de tir » juridique est ouverte par la loi d'orientation des mobilités : l'établissement public local (EPL) doit être créé avant le 22 avril 2022 par ordonnance en Conseil des ministres après passage par le Conseil d'État.

Pour mettre les chiffres en perspective : les dépenses annuelles de notre région Nouvelle-Aquitaine sont de l'ordre de 3,2 Md€ dont environ 600 M€ pour l'aménagement du territoire. Celles de MACS sont de l'ordre de 100 M€ et il n'est pas prévu que la communauté de communes investisse dans les transports régionaux qui ne relèvent pas de sa compétence.

! Dernière minute !

Le président de la République a signé ce mercredi 2 mars, les ordonnances permettant la création de 3 EPL : Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, Montpellier-Béziers-Perpignan, Marseille-Toulon-Nice.

Alors, ce Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, oui ou non ?

La mise en service de lignes nouvelles et les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) et au nord de Toulouse (AFNT) permettront d'**augmenter le nombre et la régularité des TER**, de créer des transports de type RER depuis et vers Toulouse et Bordeaux, qui diminueront la place de la voiture particulière et les difficultés de circulation.

Les lignes existantes ne sont pas saturées, AFSB et AFNT permettraient de régler le problème de la fréquence et de la régularité des trains du quotidien rétorquent les détracteurs. Leur mise en œuvre (évaluée à 1,6 Md€) pourrait être rapide.

La LGV permettra la liaison avec l'Espagne et le Portugal.

La réalisation de la ligne entre Dax et l'Espagne, pourtant éligible à un financement européen au titre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), **est reportée au-delà de 2037**. Ainsi que le souligne la Cour des comptes européenne, bien que des accords internationaux aient été signés et que des dispositions imposant la construction de corridors de réseau central d'ici à 2030 aient été incluses dans le règlement RTE-T, **les lignes à grande vitesse transfrontalières ne figurent pas parmi les priorités nationales en matière de construction**.

Le « Y basque » (cf. p. 4) devrait être achevé en 2027 et se raccorder au réseau européen mais les travaux côté français seront au point mort (repoussés après 2037).

Les impacts sur l'environnement et en particulier sur la biodiversité sont de plusieurs ordres... et nombreux :

- la destruction et la perturbation d'habitats naturels et de spécimens de faune et de flore sauvages,
- la fragmentation des territoires et la rupture des continuités écologiques (dont les axes de déplacement de la faune et les paysages formant les « corridors écologiques »),
- les émissions de gaz à effet de serre (cf. encadré p. 3).

L'emprise prévisionnelle du projet est de 4 800 ha : environ 770 ha pour le tracé Bordeaux-Sud, 2 330 ha pour celui reliant le Sud Gironde à Toulouse et 1 700 ha pour la partie Sud Gironde-Dax.

41 ha relevant du réseau Natura 2000, 155 ha de zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) et 1 ha du Parc naturel régional des Landes de Gascogne ou APPB13 (sites protégés par un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope) seront impactés.

La « trame verte et bleue » (TVB pour maintenir et reconstituer les réseaux qui permettent aux espèces animales et végétales de circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer et assurer ainsi leur cycle de vie) est elle aussi concernée. Au niveau régional et interrégional, 37 réservoirs de la trame verte sont affectés (128 points d'impacts potentiels et 83 corridors) et 98 points de conflit identifiés pour la trame bleue. Au niveau départemental et local, 60 réservoirs et 85 corridors concernés pour la trame verte et 7 points de conflits pour la trame bleue. Pour finir, 250 ha de zones humides seront impactées. (source : SNCF Réseau - nov. 2021)

Le temps de trajet entre Bordeaux et Toulouse sera réduit de 56' : 1h05 au lieu de 2h01 pour un trajet sans arrêts et 1h20 avec arrêts à Agen et Montauban (2h09 aujourd'hui). Paris via Bordeaux à 3h10 (vs. 4h10) de Toulouse.

Réduction de 20' pour le trajet Bordeaux-Dax (49' vs. 1h09) et Bordeaux-Bayonne (1h18 vs. 1h38).

Les opposants au projet dénoncent des coûts exorbitants qui seraient diminués en optant pour une **modernisation des lignes existantes** au prix, plus acceptable, de minutes de trajets supplémentaires. C'est la position de Très Grande vigilance en Albret, membre de Coordination 47, et d'autres associations environnementales. SNCF Réseau la réfute et a publié en novembre 2018 une « synthèse actualisée sur l'alternative modernisation des lignes existantes ».

Quant à la ligne Bordeaux-Dax elle est au stade d'avant-projet : rien ne sera entrepris avant 2037 !

Report modal (transport routier orientable vers le fret ferroviaire) pour Bordeaux-Dax. À l'horizon 2040-2050, la LGV devrait permettre un report de 2 000 camions par jour de l'axe routier Espagne-Bordeaux vers le ferroviaire, axe emprunté aujourd'hui par 10 000 camions/jour.

La France a construit plus de 2 500 km de LGV depuis 20 ans et **le fret ferroviaire a diminué de plus de 30 %**, tandis qu'il augmentait en Allemagne (+ 43 %) et au Royaume-Uni (+ 15 %). En mai 2021 le COI indiquait à propos de la « stratégie de développement du fret ferroviaire » que les plans et stratégies en faveur du fret ferroviaire se sont succédés sans parvenir à enrayer cette évolution et préconise de développer une démarche de **stimulation de la demande plutôt qu'une stratégie d'offre**.

La réduction des temps de parcours rapproche les territoires, stimule le développement économique et concurrence efficacement le transport aérien.

Le TGV crée un effet « tunnel » : il relie les grandes métropoles et ignore les villes moyennes et les territoires ruraux. Le déploiement du TGV, depuis la création du premier (Paris-Lyon) il y a plus de 40 ans, a conduit à une réduction du nombre de gares desservies.

Il ne crée pas l'attractivité économique : il la renforce quand elle préexiste.

Emprunter sur 40 ans permet de réduire la charge du financement

L'Établissement Public Local qui permettra cet emprunt implique la création d'une nouvelle fiscalité dédiée à ce projet : la taxe sur l'équipement, une taxe sur les bureaux (refusée pour le moment par les Chambres de Commerce et d'Industrie, CCI) devrait s'y ajouter. Le réseau de TER nécessite d'importants investissements pour être maintenu, amélioré et augmenté : quelles ressources seront disponibles ?

La communauté de communes pourrait-elle faire meilleur usage de 10 millions d'euros ?

Les voies de chemin de fer reliant Bordeaux à Toulouse et Hendaye ont été construites dans la deuxième moitié du 19^{ème} siècle. L'utilité d'une LGV - ou d'une ligne rapide - reliant Bordeaux à Toulouse, puis Toulouse à l'axe méditerranéen semble avérée : elle est réclamée et attendue par l'Occitanie. SPSH n'en parlerait pas si nous ne nous trouvions pas enrôlés parmi les financeurs, l'étant « à l'insu de notre plein gré », il est légitime que nous nous inquiétions du rapport coût/service rendu.

Il n'est pas contestable que la circulation de trains rapides favorise celle des biens et des personnes. Depuis 2017, les Toulousains, comme nous, bénéficient d'une durée de trajet réduite d'une heure entre Bordeaux et Paris. Ils pourraient, pourront, le réduire d'une heure supplémentaire... mais pas avant 2030, si tout va bien (les chantiers, comme les trains, connaissent d'importants retards).

Pour ce qui concerne le tronçon Bordeaux-Dax, est-il nécessaire et utile de l'entreprendre alors que Dax-Irun est reporté au-delà de 2037 ? Les camions de marchandises, les voyageurs vont-ils affluer en gare de Dax au motif que le trajet vers Bordeaux sera réduit de 20 minutes (dans le meilleur des cas) ?

Le rapport du COI (p. 78) indique que des travaux de relèvement de vitesse sur la ligne permettraient « d'obtenir quasiment les mêmes bénéfices qu'une ligne nouvelle à un coût bien moindre ». Et si nous en parlions ?

Nous ne donnerons pas ici de conseils à la Région quant à l'usage utile qu'elle pourrait faire des centaines de millions d'euros économisés en ne doublant pas la ligne Bordeaux-Dax, en revanche nous nous autorisons à donner quelques idées à MACS qui alloue 10 M€ au GPSO parce que « la création de cette nouvelle ligne doit permettre d'améliorer le positionnement touristique et économique » du territoire :

- créer une voie rétro-littorale qui soulagerait la D652, ses riverains et ses usagers, entre Labenne et Seignosse ;
- mettre en circulation des navettes pour relier les communes sans gare (18) à celles qui en sont dotées (5) ;
- aménager lesdites gares (stationnement voitures et deux roues) et améliorer leur accessibilité (passerelle de Saint-Vincent-de-Tyrosse) ;
- augmenter la fréquence des TER, l'adapter aux modes de vie et de travail nouveaux, circulation après 19h, les dimanches, jours fériés et aux heures dites « creuses » ;

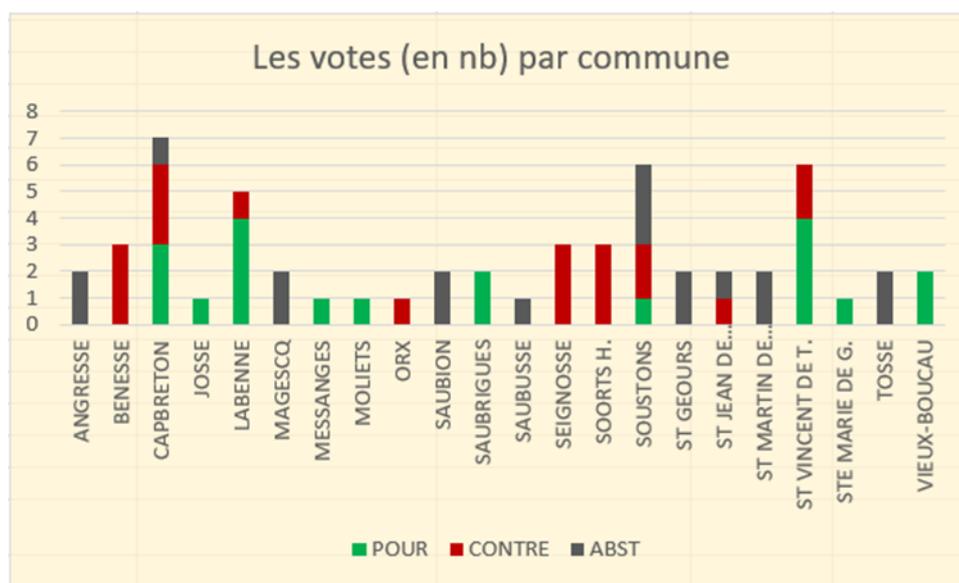
Il ne s'agit là que de suggestions « transport » ; au-delà, et en restant dans les domaines touristique et économique, nous avons aussi un port et un lac à désensabler...

Des pointilleux objecteront que le transport n'est pas une « compétence » communautaire mais régionale et que nos idées d'investissement sont inappropriées. C'est exactement ce que nous avons pensé lorsque la participation au financement du GPSO a été soumise au vote des conseillers communautaires !

Un autre motif a été avancé : « le territoire doit être présent lors des futures discussions sur le tronçon entre Dax et la frontière espagnole (...) ; la participation de MACS à l'EPL lui permettra d'être pleinement associée à la gouvernance de ce projet ». Après 2037 ? Les promesses n'engagent que ceux qui les reçoivent...

Sans réelle surprise, les recherches menées pour nous informer sur ce sujet confirment que nos décideurs font peu de cas des consultations, études et analyses qu'ils demandent. Rationalité, efficacité, cohérence et frugalité semblent absentes de leur réflexion.

Le détail des votes exprimés le 3 février par nos élus lors du conseil communautaire



Incidemment, ce graphique est l'occasion de visualiser l'importance de chacune des communes au sein du conseil communautaire : Capbreton y envoie 7 conseillers tandis que 7 communes n'envoient qu'un conseiller. Azur (1 conseiller) ne figure pas dans le graphique : son maire, récemment élu à la suite de la démission du précédent, n'était pas au registre des votants.