

17 novembre 2014

(Cliquez la page pour agrandir)



Contribution n° 3

Enquête Publique GPSO

(Grand Projet du Sud-Ouest)

LGV Bordeaux-Toulouse

Proposition alternative

Novembre 2014

Qui sommes-nous ?

Depuis quatre ans, notre association, Très Grande vigilance en Albret, défend une solution alternative raisonnable sur la ligne existante Bordeaux-Toulouse modernisée et demande l'abandon du projet de construction d'une nouvelle LGV.

Alors que nos arguments rejoignent ceux d'instances telles que la Cour des Comptes, le Conseil d'Analyse Économique, la Commission des finances de l'Assemblée Nationale, la Commission économique du Sénat, les Assises du Ferroviaire, le CESE, etc. donnant priorité à la modernisation du réseau et en cohérence avec les derniers rapports BIANCO et AUXIETTE sur la diminution de la dette du réseau ferroviaire français, nous n'avons jamais pu être entendus.

Nous défendons un sage compromis entre gain de temps, rentabilité, faisabilité, économie et transports du quotidien. Nous dénonçons les lobbys de certains élus d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées qui s'efforcent d'influencer ce dossier en brandissant des arguments mensongers.

C'est dans un esprit de continuité de concertation et d'équité que nous vous apportons, avec cette contribution, quelques remarques sur le projet GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest) et plus particulièrement sur le tronçon Bordeaux-Toulouse.

1) La LGV Bordeaux-Toulouse ne se justifie :

- ni en termes de performances et d'utilisation,
- ni en termes financiers.
- Des distances trop courtes pour une bonne efficacité de Trains Grande Vitesse : **255 km et avec 2 arrêts pour 80 % des trains.**
- Très onéreuse : **près de 8 milliards €**, avec des difficultés de financement.
- Pas rentable pour l'exploitant : **nombre de voyageurs insuffisant (report modal surestimé) et coûts d'usage très élevés** (péages, consommation électrique, entretien...).
- Deux lignes insuffisamment saturées.
- Fort impact environnemental : **3500 hectares** de terres agricoles consommées, **30 % de surconsommation électrique.**
- **Cette analyse est confirmée par l'étude Civity de décembre 2013 :**
 - « Les "VHS" ne se justifient pas pour ce type de liaison. »
 - VHS (Very High Speed) = trains Très Grande Vitesse roulant à plus de 250 km/h

2) L'alternative proposée de faire circuler les TGV actuels dits VHS sur les lignes conventionnelles réaménagées n'a pas été retenue.

- **Malgré des coûts d'investissement 4 fois inférieurs et des performances légèrement plus faibles, RFF n'a pas retenu cette solution pour les raisons suivantes :**
 - Les TGV actuels n'offrent pas la souplesse nécessaire pour circuler efficacement avec un trafic de trains roulant à des vitesses très différentes.
 - Les TGV actuels ne sont pas très performants du fait des arrêts fréquents.
 - Les **coûts d'usage** restent encore trop élevés.

➤ **Mais cette alternative peut être améliorée avec une solution**

- aussi attractive en performances,
- plus raisonnable en termes de coûts d'investissement et d'exploitation, et
- répondant aussi aux autres objectifs assignés : environnement et développement des territoires.

NB : À souligner que les coûts du projet LGV n'incluent pas les coûts de remise en état des lignes conventionnelles, ce qui devra nécessairement être effectué et financé pour les trains du quotidien : **1 milliard €**

Le coût global serait donc de 9 milliards pour la solution LGV projetée.

3) L'alternative de faire circuler des Trains Grande Vitesse sur les lignes conventionnelles réaménagées peut être améliorée...

Bordeaux-Toulouse est un maillon essentiel et typique de liaisons d'équilibre du territoire .

- « Il faut développer une nouvelle offre de transport, s'articulant autour de trains circulant à 200 km/h ou plus, utilisant le plus souvent possible les lignes existantes et offrant un niveau de service de bonne qualité. ». (Source : M. PEPY)
- « Ce maillon manquant entre les TER et les TGV permettrait par ailleurs aux métropoles et territoires actuellement non reliés au réseau ferroviaire grande vitesse d'envisager des solutions moins onéreuses et donc plus rapidement disponibles que la construction de lignes grande vitesse ».

Bordeaux-Toulouse, sur les lignes conventionnelles réaménagées, doit

- offrir la possibilité de rallier Paris à Toulouse plus rapidement.

Mais elle doit aussi :

- être un maillon relié à la liaison Nord Sud-Ouest, Paris-Bordeaux ;
- constituer une liaison Atlantique-Méditerranée reliée à la liaison Nord Sud-Est, Paris-Lyon-Barcelone et le Languedoc-Roussillon ; et
- être une ligne rapide, sûre, confortable, à **raccordement aisé** avec toutes les autres liaisons de proximité, notamment la grande ligne POLT.

4) Mais, pour être efficace, cette liaison demande d'autres matériels que les TGV actuels lourds et technologiquement dépassés.

Ces trains nouveaux existent et sont déjà en service dans bien des pays européens.

Ces trains répondent aux besoins des voyageurs et à ceux de l'exploitant.

Il s'agit de **trains Grande Vitesse dits MHS** (selon la définition CIVITY : Medium High Speed Trains: Trains Grande Vitesse Moyenne) capables de rouler sur les lignes conventionnelles **ET** sur les Lignes Grande Vitesse :

- Vitesses maximum de **220 km/h**, pendulaires ou non.
- Capacité **d'accélération et décélération forte** pour une grande souplesse d'utilisation et de performances en cas d'arrêts ou de croisements.
- Différentes tensions d'alimentation pour rouler sur des LGV **ET** sur des lignes conventionnelles.
- Dispositifs modernes pour des **cadencements plus rapides (ERTMS)**.
- Des **capacités de flux rapides d'entrée et sortie** (Train-Quai).
- **Technologies nouvelles et voitures modernes** tout confort et équipements personnels...
- Des gains d'efficacité et de **rentabilité** pour l'exploitant grâce à la capacité de ces trains (400 personnes), des coûts plus faibles d'exploitation, et de meilleures performances.

5) Selon le projet CLARACO, les lignes conventionnelles devront être réaménagées pour recevoir ces nouveaux trains.

- Des reprises de certaines courbes et/ou ouvrages d'art et de certains quais.
- Le changement des voies actuelles par des rails soudés.
- La généralisation des signalisations ERTMS au lieu des BAPR et BAL.
- La suppression des passages à niveau (139 sur le parcours).
- La banalisation complète de la ligne pour cumulation à contrevoie pour les dépassements en ligne (**IPCS**).
- La sécurisation des traversées de gare et murs anti-bruits.
- La fiabilisation de l'alimentation électrique ...

Le bureau d'étude CLARACO estime les coûts à **2 milliards €**, soit **4 fois moins chers que le projet de LGV**.

6) Ce schéma apporterait des solutions très supérieures à celles du projet LGV

- **En termes de performances :**
 - **Identiques** à celles de la LGV projetée pour les trains avec arrêts à Agen et Montauban (3 h 43 et 3 h 26 pour la LGV), c'est-à-dire pour 80 % du trafic.
 - **Similaires** à celles de la LGV projetée pour les 3 trains directs Paris-Toulouse (3 h 10 pour la LGV) avec un écart de l'ordre de 20 minutes, donc sans impact significatif.
- **En termes de coût et de rentabilité :**
 - **Un coût 4 fois moins cher** que celui de la construction que la LGV.
 - Une meilleure rentabilité d'exploitation avec des coûts d'usage très inférieurs.
- **En termes de service :**
 - Plus de performances et de capacité pour les trains du quotidien.
 - Plus de sécurité du fait de la suppression des PN et de la modernisation de la ligne.
 - Parfaite interconnexion avec tous types de trains ou de liaisons.

- **En termes d'environnement** : aucune consommation de terres, ni d'atteintes à la faune et à la flore, moins de consommation électrique.
- **En termes humains** : pas d'expropriations.

7) Cette alternative, plus pertinente, répond

- **aux impératifs de liaison rapide entre Bordeaux et Toulouse, et**
- **surtout mieux aux objectifs des utilisateurs et de l'exploitant.**

Ce schéma de liaison entre Bordeaux et Toulouse avec ce nouveau matériel est cohérent avec la stratégie du futur de la SNCF :

- **Aussi efficace** que le projet de LGV.
- **Moins onéreux**, plus facile à financer et à mettre en œuvre.
- **Plus rentable** pour l'exploitant donc moins cher pour les voyageurs.
- Permettre **plus de souplesse** pour satisfaire les besoins des usagers et du territoire que la LGV.
- Schéma et matériels **modernes**, évolutifs, cohérents et compatibles avec les normes et le schéma européen.
- **Respectueux de l'environnement** et de la préservation de l'énergie.
- **Transposable** pour d'autres liaisons du territoire.

8) De plus, cette solution peut être mise en œuvre dès maintenant et progressivement apporter des améliorations de performances.

Bordeaux-Toulouse ligne pilote peut dès maintenant apporter une amélioration des performances, puis renforcer cette amélioration selon la disponibilité des équipements.

- La LGV Bordeaux-Toulouse n'est pas la bonne solution : il existe une alternative aussi performante, moins onéreuse et rentable.
- **Confirmer** la faisabilité technique du réaménagement des lignes permettant d'y faire rouler plus rapidement ces Trains Grande Vitesse (MHS) :
 - Réaliser une étude pour confirmer la faisabilité et les performances sur les voies ainsi réaménagées avec les matériels retenus.
 - Entreprendre le réaménagement des voies actuelles.
- **Choisir** Bordeaux-Toulouse **comme ligne pilote**, vitrine d'un nouveau modèle.
- **Commencer** l'exploitation avec les TGV actuels déjà disponibles.
 - **Choisir puis tester le matériel (220 km/h) et le mettre en service** en remplacement des TGV actuels.