

27 novembre 2014

Contribution Internet d'un certain »Aury Pierre » qui est en fait celle de R.Claraco.

: Je suis très surpris de constater la constance de l'argumentaire développé par le Maître d'Ouvrage en faveur du projet de LGV. A ce titre, les arguments avancés le sont, systématiquement, en cohérence avec la stratégie adoptée dès le début du projet: 1- Minimisation des coûts du projet GPSO et à ce titre, les tronçons d'approche de Bordeaux et de Toulouse qui s'effectuent sur ligne classique sont affectés à d'autres budgets que celui des LGV GPSO alors que le trafic envisageable n'apporte aucune saturation globale à ces tronçons excepté une légère majoration de temps de parcours pour les TGV afin de les inscrire dans les grilles actuelles. 2- Majoration des coûts de l'alternative à la LGV en faisant circuler un comparatif RFF déclinant cette modernisation de ligne classique à des prix unitaires non détaillés et par adoption d'un tracé complexifié au regard du projet alternatif proposé par les instances locales. En effet la proposition RFF rapproche les segments à construire pour en améliorer la performance de zones très urbanisées contrairement à la proposition formulée par l'association d'élus: Alternative LGV. En effet cette association qui avait fait étudier les shunts de manière détaillée, avait pris soin d'insérer ces tracés dans des zones favorables et en tunnels. RFF, également, justifie une majoration des coûts par une vitesse de fond visée de 220 kilomètres par heure alors qu'Alternative LGV se calait à 200 km/h pour conserver une unité d'électrification à 1500 volts et permettre tous types de circulations. Ce faisant RFF a augmenté les contraintes géométriques en largeurs foncières et les longueurs de zones de ripages de voies sont étendues. Je suis également surpris que la suppression des passages à niveau sur ligne classique soit présentée comme une charge dont pourrait s'affranchir RFF en conservant ces dispositifs qui sont une

survivance d'un autre temps. Construire la LGV parallèle ne dispenserait pas RFF et donc son successeur SNCF-RESEAU des travaux de maintenance, de modernisation et de modification pour répondre aux contraintes de ce siècle. Construire une LGV ne dispense pas de mettre la ligne actuelle à niveau car elle est la ligne du transport des voyageurs régionaux au quotidien. Outre la suppression des passages à niveau, des murs anti bruit devront trouver financement en zone urbaine. Le projet de modernisation par ses shunts est un projet cohérent car il permet de concentrer les investissements sur un seul itinéraire. Itinéraire praticable pour toutes ses variantes par tous types de trains classiques et par les TGV. En particulier au fret très bruyant et à tous les trains en période nocturne seraient dirigés sur les contournements de Castelsarrazin et Moissac, mais aussi de Port Sainte Marie. Au niveau de l'environnement, aucune référence n'est faite à la consommation qui n'est pas comparée entre un TGV roulant à 300 km/h et un TGV roulant sur ligne classique à vitesse plafonnée à 200 km/h. Un test avait été proposé entre Valence TGV et Aix en Provence TGV pour simuler en configuration réelle cette différence d'énergie appelée entre 200 et 300 km/h. Enfin sur cet aspect ,si RFF se retranche sur le principe que l'énergie et son acheminement sont de l'initiative du producteur

d'énergie et de RTE, ils restent taisant et n'avancent aucun des moyens à envisager en implantation de lignes électriques ou de nouvelle unité de production électrique. Sachant que les régions concernées ont des problèmes à délivrer les puissances demandées il devient évident qu'une unité de production sera nécessairement installée dans le périmètre de GPSO. Qu'en est t-il d'un tel projet qui ne concerne pas RFF mais le futur fournisseur d'énergie et de ses projets d'installer un générateur sur un barycentre qui pourrait être Captieux pour une alimentation déjà prévue en gaz par le réseau Pipeline de GSO ? En ce qui concerne l'exploitation ferroviaire elle même du dispositif GPSO et en évacuant les polémiques de volumes de trafics escomptés, pourquoi aucune simulation ne fait état de l'exploitation future et de ses équilibres ou déséquilibres financiers ? En effet la ligne classique peu chargée en fret et tributaire de péages TER qui sont forfaitisés et dont l'enveloppe est modeste, perdra les flux grandes lignes. Qui va donc abonder un entretien courant de la ligne classique et une exploitation volontairement affaiblie par détournement de son fonds de commerce grande lignes ? L'artifice actuel pour prétexter d'un trafic intense qui vise à faire transiter par Bordeaux , les trafics frets de Bayonne à Toulouse risque même à terme de par son coût d'éteindre ces trafics. Ce même artifice qui fait passer l'essentiel du fret destiné au POLT (Paris - Limoges - Orléans - Toulouse) par Bordeaux pourra subir également ce manque de rentabilité imposé par des kilomètres trains inutiles et passer à un mode plus efficace qu'est la route par l'A20. C'est dire toute la précarisation que va subir la ligne conventionnelle si GPSO est installé. Pendant ce même temps, la LGV devra être entretenue par les flux dont elle privera la ligne classique. Ces flux sont affaiblis par les mêmes raisons: Un allongement kilométrique à des prix LGV. En outre lors de toute mise en service d'une LGV, il a toujours été éteint le trafic parallèle sur voie classique pour les voyageurs à longue distance. Sur GPSO, le POLT ne pourra pas être éteint et il est l'alternative économique qui peut seule résister à terme à l'autocar et au covoiturage. Pourquoi une simulation en situation d'exploitation n'indique pas la couverture des comparatives des charges des trois systèmes: 1- Aujourd'hui 2- Avec le projet alternatif de voie classique rénovée 3- Avec construction de la LGV GPSO. Comment peut-on esquisser un prévisionnel d'exploitation et de plus sans s'assurer de la fréquentation du dispositif et bien plus grave: Du niveau tarifaire des billet qui sur Paris-Toulouse devront abonder les recettes de trois tronçons successifs de lignes nouvelles avec trois dispositifs de gestion bien différents? Comment ne pas avoir simulé ce prix et comparé à l'aérien qui fait des gains de productivité incessants alors que le TGV est un concept de machines de 1985 pour lesquelles la SNCF lors de ces commandes sembla payer au constructeur une prime de vétusté pour conserver des composants désuets déjà aujourd'hui et livrables jusqu'en 2018 sur les TGV Duplex. En corolaire, comment n'anticipe t-on pas la part de marché à déduire qui évite les déplacements inutiles par les nouvelles techniques de la communication. Enfin pour alimenter d'éventuels contradicteurs, il est a préciser que les temps spots des TGV drapeaux sur Paris - bordeaux - Toulouse de 3h07 sont une performance. Après analyse et extrapolation, il ressort que le temps de parcours moyen serait de 3h42. A comparer aux 3h en temps spot d'un Paris - Marseille et à sa moyenne quotidienne. Quand on sait que le point bascule est 2h30 entre aérien et TGV et qu'après 3h, l'avantage est incontestable en faveur de l'aérien, comment soutenir GPSO qui n'affiche le temps "baptisé temps déclic par le Président de Midi Pyrénées, que dans les documents épistolaires.

Désolé pour ce message bien long, à mon goût de citoyen avertit. Bien à vous. 688 Envoyé le 24/11/2014 Nom : aury Prénom : pierre Département de résidence : 40 Commune de résidence : saint jean de marsacq Lieu concerné par vos observations (commune, département) :