

Communiqué de presse

26 janvier 2012

RFF conteste et dénonce le contenu du document produit par les cabinets CERC et AC2I :

« C'est un ensemble de contrevérités et d'inexactitudes qui ne démontre rien et surtout pas l'intérêt de l'aménagement de la ligne existante entre Bordeaux et Toulouse ».

Le document produit pour l'association Alternative LGV et transmis à RFF se base sur une compilation de données hétérogènes de toutes origines (y compris de RFF), d'arguments et d'affirmations non démontrés ou transposés sans pertinence et parfois de manière contradictoire. Il ne contient pas ce que l'on peut attendre d'une étude sérieuse permettant de juger de l'intérêt des propositions faites.

Cinq principaux thèmes développés dans ce document méritent une mise au point de RFF : les possibilités d'aménagement de la ligne existante, les performances supposées de la ligne existante réaménagée, le coût des travaux, l'utilité de la ligne nouvelle, et enfin le respect de l'environnement.

1 - Les possibilités d'aménagement de la ligne existante

Pour améliorer les performances des trains sur la ligne existante au-delà de ce qui avait été étudié en son temps par RFF, le document propose d'apporter des « *correctifs mineurs* » avec rectifications de courbes et suppressions des passages à niveau. Le réalisme et le coût de ces « *correctifs mineurs* » dans des zones agglomérées comme à Portets ou Tonneins ne sont pas recevables. Au-delà, il est proposé le « shunt » (contournement) des villes de Port-Ste-Marie et Castelsarrasin/Moissac totalisant près de 40 km de lignes nouvelles avec des ouvrages importants en tunnels ou en viaducs. Sans aucune étude sur la faisabilité technique et environnementale de ces projets ni sur l'impact qu'ils auraient sur des zones fortement urbanisées, ces propositions non sérieusement estimées auraient un impact important sur les territoires traversés et n'apporteraient que des avantages minimes compte tenu des contraintes d'exploitation de la ligne existante où passeraient tous les trafics.

2 - La performance de la ligne après réaménagement

Le document développe des affirmations en employant un langage pseudo technique mais ne démontre rien. Pour garantir un horaire, un train doit avoir des marges de circulation dans le cadre d'une utilisation permanente des voies par tout type de train.

En faisant référence systématiquement à des temps de parcours réalisés lors d'essais par des trains techniquement inaptes à circuler sur le réseau ferré en permanence, les temps de parcours affichés dans le document sont irréalisables. Ces temps théoriques ne tiennent pas compte des marges indispensables au respect des contraintes d'exploitation et de sécurité. RFF dans ses propositions, prend bien sûr en compte ces marges qui garantissent la performance des trains sur les lignes nouvelles comme sur les lignes existantes.

Le document défend l'hypothèse – sans l'étayer – que le gain de quelques minutes simplement ferait venir vers le train un nombre substantiel de clients nouveaux. C'est faux. Lorsque les bénéfices du ferroviaire ne sont pas réellement significatifs sur des moyennes et longues distances, le train n'est plus attractif par rapport à la route ou à l'avion.

3 - Le coût des travaux

Le document avance des chiffres sur le coût d'aménagement de la ligne existante qui sont complètement sous-estimés, en omettant des éléments qui devraient être intégrés (par exemple le coût indiqué pour la suppression d'un passage à niveau en prenant un exemple situé sur une ligne à voie unique non électrifiée et en zone de montagne en Espagne, ne comprend que le marché du pont à proprement parler, oubliant les terrassements, le coût des équipements ferroviaires et routiers, les études et surtout le volet foncier).

A l'inverse, le document indique un coût de la ligne nouvelle très surestimé (7,2 Md€ alors que les dernières évaluations faites par RFF tournent autour de 5,5 Md€ aux conditions économiques de juin 2011). L'aménagement lourd avec « shunts » de la ligne existante tel que proposé dans le document coûterait probablement aussi cher qu'une ligne nouvelle sans en avoir les avantages ! (RFF étudie par exemple le réaménagement de certaines lignes existantes à un coût entre 13 et 19 M€ du km, contre une estimation de 6 à 11 M€ pour, selon le document, aménager la ligne entre Bordeaux et Toulouse, qui plus est avec 40 km de « shunts » dont le coût, vue la nature des ouvrages, serait proche de 40 M€ par km. Autre référence sur un projet connu et réalisé en maintenant la circulation des trains, celui du bouchon ferroviaire de Bordeaux : 250 M€ entre le pont Saint Jean et Cenon soit environ 4 km pour la réalisation de 2 voies supplémentaires).

4 - L'utilité du projet de ligne nouvelle

L'utilité collective du GPSO a été reconnue. Le résultat du bilan socioéconomique est sans ambiguïté : la ligne nouvelle crée de la valeur collective. Le bilan carbone affiche également un résultat positif. La possibilité de recourir à une alimentation électrique propre et durable – contrairement à ce qu'affirme le document – est en cours d'étude.

Enfin, contrairement aux idées reçues, à 300 km/h, la consommation d'électricité d'un TGV sur une ligne nouvelle n'est supérieure que de 30% à ce qu'elle est à 200 km/h. Les différences de consommation sont comparables à celles sur la route : une voiture consomme plus par km en ville que sur autoroute à vitesse plus élevée.

5 - Le respect de l'environnement

Le document veut démontrer que l'aménagement de la ligne existante est moins pénalisant pour l'environnement. En fait, cette hypothèse aura un impact considérable sur l'environnement humain, paysager et naturel. Les emprises nécessaires à la rectification des courbes dans des secteurs fortement urbanisés et à la réalisation des « shunts » destinés à contourner certaines agglomérations seraient conséquentes. Ces « shunts » nécessiteraient en plus la création de raccordements complexes afin de continuer à desservir les agglomérations contournées. Au final la consommation d'espace, à proximité de zones urbanisées, serait très élevée pour l'aménagement de la ligne existante, comparée à la consommation d'espace essentiellement en milieu naturel pour la création de la LGV (750 ha seulement en Lot-et-Garonne).

A cette occasion, RFF rappelle que GPSO s'appuie sur une ambition de respect de l'environnement naturel et humain conforme à l'esprit du Grenelle de l'environnement : éviter d'abord toutes les zones sensibles urbaines ou naturelles, réduire ensuite les impacts grâce à des solutions techniques (par exemple un viaduc de plus de 200 m sur le Saucats, zone Natura 2000, là où un pont de 20 m existe aujourd'hui), et seulement en dernier ressort compenser les impacts. RFF a consacré à la connaissance de l'environnement plusieurs millions d'euros d'inventaires et d'expertises avant de rechercher le meilleur tracé possible pour la ligne nouvelle. RFF s'est ainsi engagé à respecter les espèces et les espaces, et mettra en œuvre pour la ligne nouvelle son savoir-faire démontré et reconnu en matière de respect de l'environnement sur les LGV récemment réalisées.

Contact presse

Geneviève LATXAGUE - 05 56 93 69 18 - 06 33 19 01 56 - genevieve.latxague@rff.fr