

Réseau Ferré de France répond à Alternative LGV

Vous aviez justifié la construction d'une ligne nouvelle par la saturation de la ligne existante. Or cette ligne n'est pas saturée. Dès lors, la ligne nouvelle se justifie-t-elle ?

La saturation de la ligne existante n'a jamais été l'argument mis en avant pour justifier la ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse.

Pour Bordeaux-Toulouse, il s'agit, grâce à la grande vitesse, de réduire significativement les temps de parcours pour concurrencer l'avion et la voiture. Il n'y a que si les gains de temps sont conséquents que le report modal se fera. Rappelons que la ligne à grande vitesse est une alternative à la création à Toulouse d'un second aéroport, envisagée au début des années 90.

Sur la ligne Bordeaux-Sète, les tronçons Bordeaux-Langon et Montauban-Toulouse sont déjà très chargés à cause de la circulation intense des TER. Il est aujourd'hui très difficile d'augmenter le nombre de TER en circulation, c'est pour cela que des aménagements capacitaires sont de toute façon nécessaires et prévus sur les sorties sud de Bordeaux et nord de Toulouse.

N'est-il pas irresponsable de dépenser 12 milliards d'€ pour construire une ligne nouvelle ?

L'opportunité de la réalisation d'une telle infrastructure ne se mesure pas uniquement à son coût. Le GPSO représente un investissement important qui doit se juger à son utilité avérée pour la collectivité. Rappelons que ce projet va concerner 18 millions de voyageurs chaque année (dont 6 millions de voyageurs supplémentaires), qui gagneront chacun en moyenne 40 minutes. Ce qui représente 12 millions d'heures gagnées par an.

Le bilan socio-économique d'un tel projet permet de mesurer son intérêt public sans parler de son intérêt environnemental : grâce au report de la route vers le fer de milliers de camions (pour la ligne Bordeaux-Espagne), et pour les voyageurs à la concurrence faite à l'avion et à la voiture, modes de transport 10 à 20 fois plus polluants que le train, son utilité globale pour la société est ainsi réelle.

Le projet de lignes nouvelles est certes plus coûteux en termes d'investissement initial, mais les effets positifs qu'il génère couvrent largement cet investissement, qui est au final plus rentable que l'aménagement de la ligne existante.

La ligne Bordeaux-Toulouse représente en réalité dans le coût total du GPSO environ 5,7 milliards d'euros (valeur juin 2011) et non 7,8 milliards. Depuis le débat public sur l'opportunité de cette ligne nouvelle, en 2005, ce coût a évolué pour plusieurs raisons. D'abord, le coût a augmenté depuis 2005 en fonction des conditions économiques, qui elles aussi ont évolué en 6 ans. Ensuite, parce que le projet a été précisé et détaillé suite à une concertation menée avec tous les acteurs concernés, qui a conduit à renforcer les mesures d'insertion environnementale et paysagère, par exemple à rallonger des ouvrages d'art (tunnels, viaducs) ou les protections phoniques. Les modifications successives du profil en long de la ligne ont également généré un coût plus important lié aux terrassements et aux besoins en matériaux.

Pourquoi ne pas améliorer la ligne existante ? Moyennant quelques aménagements, cette solution ne serait-elle pas moins coûteuse et moins impactante pour l'environnement ?

L'aménagement de la ligne existante a été étudié par RFF. Si cette solution n'a pas été retenue, c'est pour trois raisons essentielles :

1 - L'aménagement de la ligne existante ne permet pas de réaliser les mêmes performances en termes de diminution des temps de parcours. Or si l'on veut concurrencer l'avion et la voiture, les gains de temps doivent être significatifs. Même s'il est possible d'aménager la ligne existante pour relever la vitesse dans certains secteurs, les gains de temps obtenus ne permettent pas d'atteindre les objectifs de report modal. Seule une ligne à grande vitesse avec des trains circulant à 320 km/h, permet de garantir ces gains de temps.

2 - L'aménagement de la ligne existante tel que proposé dans le document réalisé à la demande d'Alternative LGV représenterait un coût très important, beaucoup plus élevé que les 2,8 milliards affichés.

Entre Bordeaux et Toulouse, la ligne existante comporte 8 courbes à modifier (deux seulement, les *shunts ou contournements* de Port Sainte-Marie et de Moissac/Castelsarrasin, ont été chiffrées dans le document) et 120 passages à niveau dont 50 à 70 en milieu urbain seraient également à supprimer. Le coût de la suppression d'un passage à niveau a été largement sous-évalué (600 000 € selon le document) alors que le coût moyen d'un passage dénivelé (pont ou souterrain) est de 5 millions d'€. RFF tient à disposition une analyse des coûts avancés qui démontrent l'incohérence et le caractère très incomplet du chiffrage fait, ainsi que des exemples de projets réalisés, avec le détail des coûts (acquisitions foncières, génie civil, équipement ferroviaires...).

A titre d'exemple, on peut se référer au coût d'aménagement de lignes existantes en zone urbaine : les 19 kilomètres de mise à 4 voies entre Toulouse Matabiau et Saint-Jory sont estimés à 700 millions d'euros ; la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux entre Cenon et la Gare Saint-Jean coûte environ 500 millions d'euros pour 5 kilomètres.

3 - L'aménagement de la ligne existante aurait un fort impact sur l'environnement naturel et surtout humain, sujet complètement absent dans le document. En fait, la création d'une ligne nouvelle impactera moins l'environnement que ne le ferait l'aménagement de la ligne existante avec la création de multiples contournements urbains. En effet, dès le choix du tracé, une ligne nouvelle est conçue pour éviter au maximum les zones urbanisées et les milieux naturels faisant l'objet de protections.

Si l'on prend l'exemple du seul secteur de Moissac/Castelsarrasin, les travaux nécessaires à la réalisation d'un contournement auraient un impact considérable sur les habitations qu'il faudrait détruire pour libérer les emprises nécessaires, mais aussi sur les zones sensibles de la confluence du Tarn et de la Garonne. Le problème est le même pour les 50 à 70 passages à niveau à supprimer en milieu urbain et à remplacer par des passages dénivelés.

Enfin, en permettant des gains de temps significatifs, la ligne nouvelle renforcera l'attractivité du train par rapport à des modes de déplacements beaucoup plus polluants et participera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Comme le démontre le bilan carbone du GPSO, après seulement 7 années d'exploitation les bénéfices environnementaux de la LGV auront dépassé les consommations énergétiques et les émissions de CO2 nécessaires à sa construction et à son exploitation.

Selon le document présenté, la ligne nouvelle ne permettrait de gagner que 13 minutes par rapport à l'aménagement de la ligne existante. Le jeu en vaut-il la chandelle ?

Pour arriver à une si faible différence, le document se base sur des calculs de temps de parcours que RFF conteste. En effet, on ne peut prendre en compte dans ces calculs d'un côté la vitesse de circulation d'un train d'essai ou expérimental et de l'autre la vitesse de circulation d'un TGV en condition normale d'exploitation. C'est comme si l'on se demandait pourquoi le TGV ne roule qu'à 320 km/h sur la LGV Est européenne, alors qu'il est capable de rouler sur cette même ligne à 574,8 km/h pour battre le record du monde !

Les temps de référence indiqués dans le document ne tiennent pas compte des vitesses de circulation dans des conditions d'exploitation normale. Si l'on considère les marges nécessaires pour garantir la régularité des trains, et non des vitesses de circulation théoriques, il est faux de dire que la ligne nouvelle ne permettra de gagner que 13 minutes par rapport à ce que permettrait l'aménagement de la ligne existante. Le gain de temps réel est de 58 minutes pour les liaisons directes entre Bordeaux et Toulouse par rapport à la ligne existante et encore au moins de 45 minutes si certains relèvements de vitesse sur la ligne existante telle qu'elle est, étaient réalisés.

La gare nouvelle d'Agen sera-t-elle isolée et peu desservie ?

Non, avec le GPSO, la gare nouvelle d'Agen sera desservie par 13 TaGV¹ allers/retours vers Paris : c'est deux fois plus qu'aujourd'hui.

Agen se situera à un peu plus d'une demi-heure de Bordeaux et Toulouse, ce qui renforcera considérablement son influence. La gare ne sera pas une simple halte ferroviaire isolée mais bien une gare dynamique à proximité d'Agen, au cœur d'un nouveau quartier.

De plus, la gare nouvelle sera connectée à la gare en centre ville par une liaison TER. Les transports ferroviaires de proximité (TER) seront développés en parallèle et en cohérence avec la desserte par TaGV. En bénéficiant d'une ligne dédiée, la circulation des TER sera optimisée pour répondre aux besoins des voyageurs (fréquence, rapidité), ce qui ne serait pas possible avec la seule modernisation de la ligne existante.

Quels avantages le Lot-et-Garonne peut-il tirer d'une ligne nouvelle par rapport à l'aménagement de la ligne existante ?

En s'appropriant la ligne nouvelle et les bénéfices de la grande vitesse qui est un catalyseur du développement économique, culturel et territorial, le Lot-et-Garonne tirera des avantages bien supérieurs aux contraintes liées à sa construction.

¹ Train apte à la Grande Vitesse

Tout d'abord, les gains de temps pour les usagers des trains seront majeurs et Agen se trouvera ainsi dans une situation privilégiée, gage d'un rayonnement exceptionnel : 2h35 de Paris, 1h30 de Bayonne, 4h de Madrid, 35 minutes de Bordeaux et Toulouse, 3h30 de Marseille. Les opportunités d'échanges de toute nature seront décuplées.

Ensuite, dans un contexte de marketing territorial aussi bien régional que national, la présence d'une gare TaGV² dans le département est une chance à saisir pour tous les acteurs locaux, comme l'ont précédemment fait avec succès des villes en situation analogue comme Avignon, Valence, Aix-en-Provence, Reims, Besançon ou Belfort.

La ligne nouvelle va consommer plus de 3 000 hectares de terres agricoles, alors que l'aménagement de la ligne existante avec la création de deux shunts n'impacterait que 175 hectares.

Ces chiffres sont faux : ils sont surévalués dans un sens et sous évalués dans l'autre :

- la consommation d'espace pour la ligne nouvelle est en moyenne de 10 hectares par kilomètre soit 750 hectares en Lot-et-Garonne et environ 2 300 hectares pour l'ensemble de la ligne entre Bordeaux et Toulouse (et non pas 3 000 hectares). De plus, sur ces 2 300 hectares, il n'y a pas que des terres agricoles.

- la consommation d'espace avancée dans le document pour l'aménagement de la ligne existante (175 hectares) est en revanche sous estimée et ne prend en compte que la réalisation de 2 shunts alors qu'il y a au total 8 courbes à rectifier pour répondre aux objectifs annoncés. La consommation d'espace serait donc beaucoup plus importante.

Il faut également avoir à l'esprit que les 750 hectares nécessaires à la réalisation de la ligne nouvelle en Lot-et-Garonne, correspondent à environ un an de consommation d'espace par l'urbanisation dans ce département, alors que cette infrastructure sera réalisée pour plus d'un siècle.

Un TaGV consomme trois fois plus d'énergie qu'un train classique.

C'est faux. Un TaGV circulant sur ligne nouvelle consomme 1,5 fois plus d'énergie à 320 km/h qu'à 220 km/h, et non pas 3 fois plus.

Par ailleurs, un TaGV circulant sur ligne nouvelle roule à vitesse régulière, sans à-coups, ce qui n'est pas le cas des trains sur la ligne existante, soumis à de multiples freinages et accélérations.

Des essais ont été réalisés sur le trajet Paris-Strasbourg. Le train sur la ligne existante consomme autant que le TaGV sur ligne nouvelle, pour une vitesse bien inférieure.

Enfin, il est absolument faux d'affirmer que la consommation énergétique du tronçon Bordeaux-Toulouse du GPSO impliquera la création d'une nouvelle centrale de production thermique. RFF étudie au contraire la possibilité de recourir le plus possible à des énergies renouvelables, en complément de la production électrique fournie par RTE, qui est à l'heure actuelle tout à fait suffisante.

² Gare desservie par les Trains aptes à la Grande Vitesse
Réseau Ferré de France - Mission Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

A titre d'exemple, les TaGV actuels consomment autour de 9 000 kW/h. Sur cette base, la consommation annuelle du GPSO serait d'environ 250 millions de kW/h, soit à peine quelques kW/h par passager transporté (environ 18 millions de voyageurs). Au-delà du bénéfice environnemental majeur par rapport aux autres modes de transport, cette consommation est à rapporter à la production électrique de la centrale nucléaire de Golfech en Tarn-et-Garonne. Cette dernière produit plus de 18 TW/h par an. Le trafic TaGV sur les lignes nouvelles du GPSO ne consommera ainsi qu'environ 1% de la production électrique totale de cette seule centrale nucléaire.