

# TGV social, économique, écologique ?

Bonjour,

Avec le TGV, fleuron de l'industrie française, nous assistons à une course à la vitesse : 260 km/h à l'origine, 300 km/h, 320 km/h et maintenant 360 km/h voire 400 km/h.

D'après une étude parue dans le n°462 de la revue « Transports » en 2010, **une minute de trajet gagnée coûte au contribuable environ 1 million d'€ sur Paris Lyon, près de 3 millions d'€ sur Paris Lille, 3,64 millions d'€ pour le TGV Est**  
Combien pour le TGV POCL Paris Orléans Clermont Lyon ?

**Des agences de notation menacent la France de perdre son triple A.  
Citoyen et contribuable de base je décerne un triple 0 aux projets de lignes à grande vitesse :**

- 0 social ;
- 0 économique ;
- 0 écologique.

## 0 social

Alors que le réseau de transport français : routier, ferré et fluvial est déjà l'un des réseaux les plus denses au monde.

Le réseau ferré classique n'est pas entretenu comme il aurait fallu.

**Pour éviter le risque de déraillement, les trains sont contraints de circuler à vitesse très réduite sur environ 2000 km de voies proches du délabrement.**

Pour exemple : une association d'usagers de la ligne Paris Mantes Rouen a calculé le nombre d'heures de retard cumulé en 2010 : 97 h.

Pouvez-vous chiffrer le coût d'une minute de retard ?

**Mais un retard, c'est bien plus qu'un train qui n'arrive pas à l'heure.**

**C'est aussi un drame social :**

- Des étudiants qui n'ont pas pu se rendre à leur examen ;
- Des salariés qui arrivent en retard pendant plusieurs semaines. Sans possibilité de rattrapage, c'est une perte de salaire nette pour l'employé et une perte de production pour l'employeur.

Vous allez me dire que cela ne concerne pas le TGV.

**D'une part, l'argent consacré au TGV c'est autant d'argent qui ne permet pas de rénover les lignes existantes, grande vitesse ou non.**

Sur 1/3 de ses trajets, le TGV roule sur le réseau classique à 160 km/h.

La rénovation du TGV Atlantique vient de débuter après seulement 19 ans de service au lieu des 40 escomptés.

4 ans après sa mise en service la LGV Paris Strasbourg, sur laquelle les TGV roulent à 320 km/h au lieu de 300 km/h, se dégrade plus vite que prévu.

D'autre part et pour exemple : le TGV a bouleversé les équilibres sociaux à Marseille, devenue une ville à 2 vitesses. Placée à 3h de Paris grâce au TGV, la cité phocéenne a connu une explosion de ses prix immobiliers alimentée par des Parisiens heureux de s'acheter un pied-à-terre près du Vieux-Port.

## 0 économique

Comme ses grandes sœurs, **la LGV POCL sera financée par un PPP**. Le partenariat public privé, usine à gaz financière sortie du chapeau des illusionnistes de Bercy. Une formule magique qui, en un coup de baguette, permet d'étaler la dette publique sans passer par les banques. **Un PPP permet également aux champions du CAC 40 d'engranger de substantiels bénéfices et aux collectivités de supporter les investissements et les pertes puisque seul l'argent apporté par le privé est rémunéré.**

## 0 écologique

Pensez-vous que les saignées infligées à la nature par les lignes à grande vitesse sont plus écologiques que celles d'une autoroute ?

Mais vous confondez peut-être écologie avec surinvestissement ferroviaire.

**Chaque solution présentée est une catastrophe écologique. Non seulement dans l'Allier, mais aussi sur tous les territoires traversés. Forêts ancestrales perforées (Orléans, Tronçais, etc.), zones humides dévastées (Sologne, Val de Loire, Val d'Allier, etc.), terres agricoles définitivement perdues, etc.** Combien d'animaux et de plantes exterminées ? Combien d'expropriations ?

## Dictature de la vitesse

Pour les raisons que j'ai énumérées, je n'accepte pas la dictature de la vitesse :

- TGV train à grande vitesse qui gonfle les villes de départ et d'arrivée mais pompe les villes étapes ;
- AGV alimentation à grande vitesse plus connue sous le nom de FF fast food ;
- IGV information à grande vitesse ;
- SGV sommeil à grande vitesse dans une HGV habitation à grande vitesse VCVHVP vite construite vite habitée vite périmée ;
- LGV ligne à grande vitesse mais aussi loisirs à grande vitesse ;
- Pour finir par la MGV la mort à grande vitesse.

## Dans le mur à 400 km/h

Votre projet, brillamment exposé, présente 4 hypothèses. Malheureusement, chacune d'entre elles est plus absurde l'une que l'autre.

Puisque nous n'avons pas les moyens de réaliser une seule de ces hypothèses. Alors soyons fous...

Avec le PPP tout est permis.

Je propose de réaliser les 4 hypothèses et l'ensemble des variantes étudiées.  
Si nous choisissons de foncer, faisons le avec brio, tous ensemble, droit dans le mur  
à 400 km/h.

### Une note d'espoir

Je finirai tout de même par une note d'espoir.

Tout n'est pas perdu, l'exemple de la sagesse vient de l'Est. **L'Allemagne s'est bien gardée de la folie du tout grande vitesse en donnant la priorité à l'amélioration du réseau existant. Notre voisin a développé des services de voyageur de qualité** axés sur le maillage des services et leur fréquence plutôt que sur la vitesse. Avec 103 rames à grande vitesse, les Japonais transportent autant de passagers que nous avec 540 rames.

**Nous sommes capables de construire des trains pendulaires qui peuvent rouler sur réseau classique plus vite qu'un train classique, jusqu'à 250 km/h.**

Lecture conseillée pour de plus amples informations, « F.G.V. Faillite à grande vitesse – 30 ans de T.G.V. » de Marc Fressoz.

Merci.

Moulins (03) le Jeudi 08 décembre 2011

*Hervé Bocquet* – architecte