

DEBAT PUBLIC SUR LA LIGNE NOUVELLE BORDEAUX TOULOUSE: UN PROJET RAISONNABLE ?

Je n'ai malheureusement pas pu assister au dernier débat public concernant le futur projet de LGV Bordeaux-Toulouse. Certains médias en ont cependant rapporté quelques échos. J'ai noté d'ailleurs que les interventions – celle d'Alain Rousset en particulier – avaient « glissé » vers une éventuelle LGV Bordeaux-Irun. Citoyen « de base », je porte un intérêt tout particulier à l'actualité ferroviaire depuis de nombreuses années. Aussi, c'est à ce titre, et uniquement à ce titre, que je me permets de vous transmettre les réflexions qui suivent :

Les lignes nouvelles coûtent extrêmement cher, de l'ordre de 15 millions d'euros le kilomètre (100 M FF) en valeur actuelle. Leur « plus value » doit donc être étudiée de près par rapport à l'existant.

ETAT DES LIEUX :

Tout d'abord, prenons l'axe Bordeaux-Toulouse : il s'agit d'une ligne de plaine, longeant la Garonne, dotée d'un profil assez facile (très peu de rampes) et d'un tracé en long plutôt favorable à la vitesse. Elle comporte deux voies électrifiées (dans le début des années 80) mais avec une signalisation moderne mais pas optimum (BAPR). Le trafic quotidien moyen se situe aux environs de 70 trains par jour dont 12 à 14 TGV Paris-Bordeaux-Toulouse (deux sens confondus). Avec des maxima à 160km/h, le meilleur trajet est de l'ordre de 1h50 entre les deux agglomérations (240 kms).

L'axe Bordeaux-Irun présente à peu près les mêmes caractéristiques, tant par la longueur (235 km), les équipements que par le trafic. La différence majeure porte sur le tracé qui est presque totalement rectiligne de Bordeaux à Dax au point d'y établir le record de vitesse sur rail (331 km/h) en mars 1955. Cependant, la voie et la caténaire ne permettent pas aux TGV actuels de dépasser le 160 km/h en service courant. La partie Sud de Bayonne, beaucoup plus sinueuse, comporte de nombreux arrêts aux stations balnéaires. La vitesse des trains n'y dépasse donc pas les 110/120.

COMMENTAIRE :

Nous avons donc là deux axes similaires, y compris leurs longueurs, bien équipés mais encore perfectibles en termes de vitesses et de débits.

En effet, avec un trafic moyen de 70 convois regroupant TGV et trains Corail (160 km/h), TER (160 km/h mais arrêts plus fréquents) et FRET (90/100 km/h), **ces deux lignes ne peuvent être, en aucun cas, considérées actuellement comme saturées.** Le seuil de saturation admis est de l'ordre de 200 circulations/jours.

Cependant, une différence majeure subsiste:

- la ligne Bordeaux-Toulouse fait partie intégrante de la grande transversale Ouest Est (Quimper-Nantes)- Bordeaux-Nice et l'Italie. Aux différents flux transversaux se sont ajoutés, depuis une dizaine d'années, le courant radial Paris-Toulouse (au détriment de l'axe direct par Limoges et Brive). Il s'agit là de la transversale la plus active du réseau national.
- Par contre, la ligne Bordeaux-Irun est actuellement un "cul de sac" ferroviaire débouchant sur le réseau espagnol doté d'un écartement de voie supérieur. Cela implique soit un transbordement, soit des opérations de changement d'essieux des voitures et des wagons. Les délais nécessaires contrarient fortement tout gain de temps en amont.

ALTERNATIVE POSSIBLE:

Ces deux axes n'ont pas, à mon sens, un potentiel suffisant pour justifier, à court et moyen termes, la construction de lignes nouvelles pour la grande vitesse. Le coût à prévoir serait approximativement de 3 à 3,5 milliards d'euros pour chacune des lignes.

L'alternative consisterait "tout simplement" à valoriser l'existant:

- pour augmenter la vitesse à 220km/h sur l'essentiel des parcours, à l'instar de ce qui s'est fait sur Tours-Bordeaux préalablement à l'arrivée du TGV Atlantique. Le 250 km/h (voire davantage) est tout à fait concevable, sans travaux de génie civil considérables, sur le tronçon Bordeaux-Dax. Cela nécessite le renforcement de la voie et de la caténaire (et des stations d'alimentation électrique), l'adaptation de la signalisation, la rectification de certaines courbes voire la reconstruction de quelques tronçons ("shunt" de Moissac par ex.).
- pour augmenter les débits en ligne, par l'optimisation de la signalisation (cf. supra) et la création de voies d'évitement permettant aux convois rapides de doubler les plus lents. Comme indiqué plus haut, le trafic moyen actuel laisse encore une bonne marge en terme de débit (contrairement à ce qui s'est dit, de nombreux convois FRET peuvent encore être intercalés sur Bordeaux-frontière espagnole!). A ce propos, les tronçons périurbains logiquement plus chargés (136 mouvements de St Jean à la Médoquine puis 117 jusqu'à Fature) pourraient éventuellement justifier la pose d'une voie banalisée supplémentaire.

Tout cela n'est pas nouveau, la SNCF/RFF sait faire et l'a déjà réalisé par le passé: Tours-Bordeaux (déjà cité), Avignon-Miramas, Le Mans-Nantes, Paris-Cherbourg, Strasbourg-Mulhouse-Bale ...où les TGV et certains TER roulent maintenant à 200/220 km/h.

Le coût de tels travaux, lourds à n'en pas douter, ne représenterait cependant que 20 à 25 % du montant à investir pour la construction ex nihilo d'une LGV.

Le gain de temps par rapport aux meilleures relations actuelles, sur les deux lignes considérées, pourrait être d'un bon tiers (pour la moitié dans le cas d'une ligne LGV).

AVIS CONCLUSIF:

Quand une infrastructure ne s'impose pas, nos concitoyens, qui sont accessoirement aussi contribuables, le font savoir et ils ont raison. Le tollé du dernier débat public en a été l'expression la plus manifeste. Ces mêmes citoyens ne sont déjà pas très "chauds" pour des projets vraiment reconnus d'utilité publique mais qui ont le tort de faire passer les TGV... au bout de leur jardin ou sur leur commune...!

-La LGV Bordeaux-Toulouse, pour qui? Pour les Toulousains surtout ! Pourquoi rallonger de 200 km le parcours Paris-Toulouse alors que l'itinéraire historique, par Limoges et Brive (merci de penser à leur desserte!), ne prendrait guère plus de temps moyennant des adaptations en ligne (réalisées déjà en partie en 2000/2001) et sous réserve que la SNCF se convainc que la pendulation des trains, telle que la pratiquent nos voisins depuis longtemps, n'est pas forcément une hérésie !

-La LGV Bordeaux-Irun, pour quoi faire ? pour relier la LGV Irun-Madrid ? elle n'est même pas dans les "cartons"! ou à quel horizon? et pour faire "doublon" avec (Paris)- Montpellier- Barcelonne-Madrid! déjà sortie des "cartons, par contre.

En conclusion, sachons raison garder. L'excès est l'ennemi du Bien: ne cédon pas au tout LGV. Les solutions alternatives sont viables techniquement à un coût plus raisonnable économiquement et politiquement. Si un jour, par un coup de baguette magique ou suite à un coup de grisou sur le gasoil à 10 ou 15 euros le litre, on transférait tout ou partie du mur de camions sur rail, alors, c'est l'ensemble du réseau ferré national qu'il faudrait repenser. Espérons qu'il y ait des signes avant-coureurs!

S'il vous plaît, M. les responsables des deniers publics, vérifiez vos arguments! Le débat est suffisamment complexe pour ne pas le fausser.

Bernard SIMAN,
194, rue F. Audeguil,
33000 – Bordeaux.
05.56.24.95.23