

André Vantalon
7 cours Xavier Moreau
33 720 Podensac

monsieur le Président de la commission particulière
du débat public de la LGV
Bordeaux- Toulouse

monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre courrier du 29 août 05 faisant suite à l'envoi de mon coupon-réponse dans le cadre du lancement du débat public sur le projet de LGV Bordeaux Toulouse que vous présidez, et je vous en remercie.

Entre temps, j'ai été destinataire du dossier du maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France. Si, dans l'ensemble ce dossier, support au débat public, apparaît de belle facture avec une iconographie soignée ; en revanche, sur le fonds et son argumentaire, il me semble en retrait sur les questions importantes dont certaines sont escamotées et d'autres rapidement écartées.

Projeter une nouvelle LGV, c'est avant tout projeter une nouvelle ligne ferroviaire, un nouveau maillon du réseau ferré sur lequel on envisage durablement de faire circuler des trains. Inversement, c'est aussi un projet qui, suivant ses caractéristiques, peut figer ou même obérer durablement les possibilités de développements ultérieurs.

Les questions de sa finalité, de son usage et de sa capacité à évoluer ou à s'adapter à des développements ultérieurs notamment par rapport à des maillons complémentaires du réseau doivent être au cœur des préoccupations et être lisiblement tracées (principe de transparence) pour participer d'un vrai débat. Dans son état, ce dossier ne semble pas en donner réellement les moyens.

Je résume, ci après, quelques questions et observations relatives aux zones d'ombres ou floues du dossier :

1/ concernant le ferroutage :

Est-on sûr que le réseau classique, sensé seul supporter le développement du fret ferré, soit avec ses contraintes de gabarit et de dimensionnement capable d'assurer le ferroutage ?

Cette compatibilité est nécessaire si l'on souhaite que les sillons libérés soient utiles au ferroutage : dans la négative, quel serait le coût et les contraintes pour assurer cette compatibilité ?

Le dossier est très succinct sur cette question alors qu'il est très alarmiste sur les évolutions prévisibles du trafic PL. Attirer l'attention sur ce point, bien sûr, mais il faut aller plus loin.

2/ concernant les sillons libérés :

Si l'on comprend bien que le dédoublement du réseau libère des capacités sur le réseau classique au profit du fret notamment, il est très surprenant que cette affirmation ne soit étayée d'aucune observation ou retour d'expérience, à une époque où on est très friand d'observatoires et de statistiques.

Pourtant, la première libération de sillons à plus de 20 ans entre Paris et Lyon et déjà quelques années sur l'ancien PLM.

Quels sont, concrètement, les résultats de ces libérations de sillons pour le fret ?

3/ concernant plus globalement la finalité du projet :

Si la page 2 du dossier du maître d'ouvrage évoque avec le schéma directeur la « LGV des deux mers » avec une volonté de relier les « LGV atlantique » et « LGV méditerranée », en revanche le reste du dossier se cantonne à la description des différents fuseaux permettant de shunter la ligne classique entre les triages d'Hourcade et St Jory.

Bien sûr, c'est toujours un maillon de plus au réseau, mais est-il compatible avec des développements ultérieurs ?

En particulier : quid du contournement de Bordeaux ?
quid du contournement de Toulouse ?

Par exemple, on observera que la LGV méditerranée contourne des villes comme Lyon et Avignon, ce n'est sans doute pas anodin.

4/ concernant l'aire d'étude :

On a du mal à retrouver le dessin complet de l'aire d'études.
Elle ne semble apparaître que dans la lettre du débat n°2, partiellement.

Ainsi, on remarquera que le document joint au journal du débat n°2 ne finit pas le tracé de l'aire d'études au nord de Bordeaux, de même au sud de Toulouse, problème de cadrage et d'impression ?
L'aire d'études réellement assignée permet-elle l'analyse ou non des contournements évoqués plus haut ?

Pour les girondins on relèvera que la partie tronquée de l'aire d'études englobe à l'est de Bordeaux des communes du libournais, ce qui n'est pas sans rappeler que le tracé de l'A 89 avait été rendu compatible avec les caractéristiques d'un éventuel tracé LGV (contournement par l'est de Bordeaux).

A minima, le tracé de l'aire d'études devrait figurer intégralement dans le dossier.

5/ concernant les fuseaux étudiés :

3 fuseaux sont présentés entre Hourcade et St Jory.

L'aire d'études étant plus vaste, y a-t-il eu des études incorporant les contournements de Bordeaux et Toulouse ?
Dans la négative, comment peut-on s'assurer de leur faisabilité à terme ?

De la même manière l'aire d'études permet la recherche de fuseaux compatibles avec des caractéristiques d'une ligne mixte. En introduction, le dossier rappelle même que RFF a étudié des projets de lignes mixtes dans des zones plus contraintes soit par le relief, soit par l'urbanisation.

L'analyse comparative, claire et explicite, d'un fuseau ligne mixte serait plus objective et plus transparente que le simple rejet en quelques lignes de cette hypothèse dont l'abandon, sans autre justification, obère l'avenir et s'inscrit dans une sorte de perspective de non développement durable.

Un débat le plus constructif et ouvert possible peut-il s'appuyer sur des affirmations aussi péremptoires et sur aussi peu d'analyse et d'argument ?

6/ concernant l'objectif Bordeaux-Toulouse en 1 heure :

Une LGV pour relier Bordeaux à Toulouse en 1 heure, c'est une nouvelle infrastructure ferroviaire pour faire circuler des TGV aptes aux 320 km/h à une moyenne d'environ ~~240~~ 240 km/h.
240 km/h semblent plus proches des 200 pratiqués déjà par les TGV sur de nombreuses sections du réseau classique que des 320 dont ils sont capables.

Ainsi en combinant Paris- Bordeaux en 2 heures puis Bordeaux- Toulouse en 1 heure on obtient effectivement Paris- Toulouse en 3 heures soit à cet horizon environ 820 km parcourus côté atlantique en 3 heures alors que parallèlement ce sont près de 900 km parcourus également en 3 heures côté méditerranée entre Paris et Marseille, sans passer par Lyon et Avignon.

7/ concernant la performance globale du projet :

Les études de trafic produites dans le dossier montrent que la part de voyageurs gagnée sur Bordeaux Toulouse est moins importante que celle sur Paris Toulouse.

En grossissant le trait, on pourra relever que ces projections indiquent aussi qu'à la situation de référence (sans surcoût pour Bordeaux Toulouse) le nombre de voyageurs capté est plus important par le seul effet de la réalisation complète de la LGV SEA (environ 4 millions de voyageurs) qu'avec la réalisation de la section Hourcade- St Jory (3 à 3,6 millions suivant la SNCF ou RFF) pour environ 3 milliards d'euros.

Ces tableaux et prévisions gagneraient sans doute à être mieux présentés.

8/ concernant l'évolution sensible du TRI :

Du dossier du maître d'ouvrage, il ressort que sans la récente et « sensible baisse » (de la moitié quand même) du TRI le projet ne serait pas jugé rentable pour la société.

Ce TRI, plus volontaire, est-il parallèlement intégré aux réflexions et bilan concernant le fret et l'analyse de la mixité des nouvelles lignes ?

Complémentairement, ce nouveau TRI permet-il de ressortir d'autres projets jugés à l'époque moins rentables ?

L'amélioration de la rentabilité de ces projets laisse-t-elle augurer d'un meilleur financement de l'Etat à ces infrastructures ?

9/ conclusion

Comparée aux autres réalisations et projets de LGV, cette section Hourcade St Jory apparaît comme un projet minimaliste aux ambitions et contours mal définis : quid de la LGV des deux mers et notamment quid des contournements de Bordeaux et Toulouse dont l'absence porte à terme un risque de nœuds d'étranglement pour le trafic ferroviaire et constitue d'ores et déjà un affaiblissement des performances de cette LGV ?

Parallèlement et alors que le dossier se veut particulièrement alarmiste sur le développement du fret routier, la dimension fret ferroviaire du dossier est succincte. Elle relève souvent de l'incantation alors que les caractéristiques du réseau sont, ou ne sont pas, propices au développement du fret ferroviaire.

Si l'on considère que le doublement des grands axes n'intervient au mieux que tous les 150 ans, on ne peut pas vis à vis des générations à venir et des enjeux en terme d'intégration de l'infrastructure comme de son financement, ou encore d'environnement au sens plus global, considérer que ce dossier, dans son état actuel, réponde aux questions essentielles aidant à la définition du projet et aussi à sa compréhension dans la perspective d'un débat complet et constructif.

Je vous prie de croire monsieur le Président à l'assurance de ma considération distinguée .

Antoine
Podence 11 IX 05.