

Quelle vitesse idéale?

Actuellement, en Allemagne, en Suisse, en Autriche, aux Etats-Unis, **les lignes rapides ne dépassent pas 220 à 250 km/h**, car au-delà les contraintes techniques, le coût des aménagements, les consommations d'énergie créent des surcoûts et des nuisances rendant négatifs tout gain de vitesse. C'est l'avis même de la directrice de la stratégie de RFF qui écrit : « si on réalise un maillage fin du territoire en lignes à grande vitesse, en favorisant les transversales et en assurant la qualité des correspondances et la régularité des horaires, **une performance de 220 km/h semble suffisante**. Et cela permettrait de mieux maîtriser les consommations d'énergie et les nuisances sonores. »

Propos confirmés par le directeur de la SNCF en annonçant que le développement du TGV passe au second plan au profit du « train du quotidien », ce qu'a entériné le Sénat lors de son vote du budget 2011.

La mise en place de TGV implique **l'augmentation significative du prix du billet**. L'exemple de la ligne TGV Est Paris-Strasbourg est éloquent : 20 à 30 % d'augmentation des tarifs par rapport aux liaisons par trains Corail. **Guillaume Pépy** (Directeur de la SNCF) déclarait le 17 décembre 2008 dans Libération que **"la construction accélérée du réseau (LGV) entraîne une hausse des péages et au final une hausse du billet grande vitesse**. Un seul kilomètre de LGV coûte 15 à 20 millions d'euros ! Il sera financé par le contribuable et par le voyageur".

Temps du trajet

A titre d'exemple, le trajet Paris-Toulouse dure 5H17. Après la mise en place de la LGV Tours-Bordeaux et l'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Toulouse, la durée du voyage ne serait plus que de 3H33. Avec la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse, la durée serait réduite à 3H10 sans aucun arrêt entre Toulouse et Bordeaux. Ne vaut-il pas mieux investir pour gagner un quart d'heure sur les trajets du quotidien d'une majorité de personnes plutôt que quelques minutes pour un nombre bien plus restreint? **Est-ce utile de dépenser ainsi deux milliards d'euros supplémentaires ?**

Oui au TGV, Mais pas à n'importe quel prix!

De 1960, date de la décision de recherche d'un train à grande vitesse (TGV) à son inauguration le 22 Septembre 1981 plus de vingt ans ont passé.

Trente ans après, l'on peut toujours se féliciter de la prouesse technique, du succès industriel et envisager la poursuite de la construction de nouvelles voies spécifiques. Mais au préalable, un bilan est nécessaire. Le monde a changé, ses contraintes, ses règles aussi.

Aujourd'hui, l'Etat n'est plus capable de financer seul des infrastructures nationales. Il a inventé le « Partenariat-Public-Privé » afin d'attirer des capitaux en échange de la concession de certaines lignes. Incapable de financer la part restante, il contraint les collectivités locales, intercommunalités, départements et régions, à prendre à leur charge une part du financement public. Le dispositif de concession qui vient d'être dévoilé pour la LGV Tours-Bordeaux montre que les risques financiers seront en grande partie supportés par les contribuables de nos régions et que la rentabilisation du financement privé aboutira à une hausse du prix des billets de trains, creusant encore les inégalités sociales. Par ailleurs, plusieurs analyses remettent en cause le bénéfice apporté par le TGV à un aménagement harmonieux de l'ensemble des territoires traversés. D'autres posent **la pertinence d'une technique permettant théoriquement d'atteindre des vitesses de 350 km/h mais créatrice de nuisances**. Ces constatations nécessitent de confronter vitesse, surconsommation énergétique et coût d'investissement. Enfin, d'autres études certifient **l'impossibilité de rentabiliser le coût de tels investissements**, même en augmentant de trente pour cent le prix des billets par rapport au coût actuel.

Le moment de la décision des collectivités approche avec des conséquences irréversibles. C'est pourquoi, **il nous paraît, de façon démocratique, nécessaire d'informer les habitants de nos régions** des fortes interrogations qui doivent être publiquement posées avant toute décision irrévocable.

Il restera alors aux élus de ces institutions de tenir compte des choix exprimés par leurs concitoyens.

et par le réaménagement des lignes existantes.

Nous demandons

- x Le maintien d'un véritable service public du rail
- x Le réaménagement des lignes existantes,
- x Un moratoire sur les projets LGV en cours,
- x La reprise des études sur la ligne POLT (Paris, Orléans, Limoges et Toulouse),
- x Une participation de l'Etat dans le développement des transports collectifs de proximité: pour 1 € engagé par les collectivités territoriales sur la LGV, l'Etat leur reversera 1 € d'ici 2020.

Contacts

Les groupes Europe-Ecologie / Les Verts dans les régions:

Aquitaine
14, rue François de Sourdis - 33077 Bordeaux Cedex
<http://cr-aquitaine.lesverts.fr>
05 57 57 80 95

Midi-Pyrénées
22, bd du Maréchal Juin - 31406 Toulouse Cedex 9
<http://www.ee-crmip.org>
05 61 33 51 59

Les députés européens Sud-Ouest

Limousin
27, bd de la Corderie - 87031 Limoges cedex
<http://elus-limousin-europe-ecologie.fr>
05 55 45 17 22

Poitou-Charentes
15, rue de l'Ancienne Comédie - 86021 Poitiers Cedex
<http://eluseuropeecologiepoitoucharentes.wordpress.com>
05 49 55 76 86

<http://jose-bove.eu>

<http://catherinegreze.eu/blog>

Si on parlait finances,

aménagement solidaire du territoire

Combien coûte la LGV?

La construction d'une ligne LGV est extrêmement couteuse, avec un prix de revient d'environ **20 millions d'euros le kilomètre**. Le montant de la facture, pour les tronçons Tours-Bordeaux / Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Espagne (avec un barreau pour le Béarn) / Poitiers-Limoges dépasserait vingt milliards d'euros. Les Conseils Régionaux d'Aquitaine, Midi Pyrénées, Poitou Charente, Limousin sont en train de décider du financement pour **la réalisation du tronçon de LGV Tours - Bordeaux dont le coût prévisionnel est estimé à 7,8 milliards d'euros**. Le concessionnaire privé chargé de construire, exploiter et entretenir la LGV pendant 50 ans finance seulement 29% du coût du projet et les 71% restants sont répartis entre les financeurs publics. Au même moment, les collectivités locales se voient geler les dotations de l'Etat pendant trois ans, ce qui s'ajoute à la réforme fiscale, impactant déjà leurs ressources. 20 Conseils Généraux ne peuvent déjà plus équilibrer leurs budgets.

Dans ce contexte, comment est-il envisageable de participer au financement de tels projets qui sont de la responsabilité de l'Etat ?

Qui paie?

Le groupement privé qui investit moins de 30% des nouvelles LGV **tirera toutes les billes du jeu**. Ses rémunérations seront les droits de péage versés par les compagnies ferroviaires qui utiliseront ces lignes. **Par contre, les acteurs publics qui auront eux-aussi investi n'auront aucun droit d'actionnaire ni de concessionnaire**. Par exemple, les Régions devront payer ces mêmes droits de péage pour faire circuler leurs TER sur des lignes qu'elles auront financées.

Pourquoi les collectivités n'auraient-elles pas une part de la redevance proportionnellement à ce qu'elles financent?

Au delà de Paris-Provence

Les offres de déplacement pour le loisir ou le travail sont très inégales selon la destination choisie : les trains vont deux fois moins vite pour aller vers Marseille ou Barcelone (100 km/h) que vers Paris (180 km/h). **Pour s'ouvrir à l'Europe des régions, les déplacements transversaux sont à moderniser pour être compétitifs face à la voiture ou l'avion, et ne pas s'inscrire uniquement dans un rapport de dépendance Paris-Provence.**

FRET

Le flux de marchandises circulant tous les jours a explosé avec la mondialisation. Pour autant, **la filière transport de marchandise ferroviaire (FRET) est en déclin** depuis plusieurs années, tout en **n'occupant que moins de 15% du trafic total de marchandises**. Si l'on prend en compte l'obligation de réduire à moyen terme les gaz à effet de serre au niveau mondial, ce qui implique d'intégrer les coûts environnementaux dans la politique de transports, **le FRET aura besoin de se développer non dans le transport rapide de marchandise mais dans la desserte de proximité**. Quand l'Etat et les collectivités donneront-elles la priorité au transport de marchandises par rail plutôt que de laisser le fret aérien et routier entrer en concurrence?

Biodiversité

Pour tracer au plus vite, **RFF a choisi délibérément de faire passer des lignes nouvelles y compris à travers des espaces naturels**. Ces tracés sont destructeurs de l'environnement et impactent de façon irréversible de nombreux milieux naturels remarquables et sensibles.

Et ce ne sont pas les « mesures compensatoires » qui pourront dédommager les dégâts causés à la nature. Bien au contraire, **cette démarche initie une nouvelle marchandisation, celle de la biodiversité**. Donner ainsi un prix à la nature est la faire rentrer dans la sphère économique. Si l'on définit un prix à toute chose, elle peut donc être achetée, vendue ou dénaturée.

LGV ou TER?

Le projet de LGV irriguerait 2 à 4 villes par région. **Les territoires non desservis risquent d'être perdants sur plusieurs tableaux**. Les populations devront faire des dizaines de kilomètres, notamment par la route pour rejoindre la gare. **Les horaires seraient adaptés pour la liaison principale vers Paris et ne prendrait plus en compte les besoins locaux**. Si les autres départements et villes moyennes sont donc oubliés pour les dessertes, ils ne le sont pourtant pas pour la contribution financière : ceci représente une double peine pour leurs habitants. Les trajets quotidiens deviennent un enjeu pour les années à venir. Le nombre de passagers sur ces trains régionaux (TER) est amené à fortement augmenter selon la SNCF. **Les usagers recherchent des alternatives à la voiture dans leurs transports quotidiens, notamment depuis la flambée du prix du pétrole**. **Quelle est la contrepartie financière de l'Etat pour le plan rail régional?**

Le mirage de "la ville LGV"

Les promoteurs de lignes à grande vitesse promettent la création d'emplois, la dynamisation des quartiers-gares, le développement du marché de l'immobilier, l'accroissement du tourisme et encore bien d'autres miracles pour nos territoires dans leur ensemble. Pourtant de telles affirmations semblent difficiles à prouver. **Les infrastructures comme la LGV n'apparaissent pas comme un facteur explicatif de l'installation de la population dans les villes**. Ainsi, les six villes les plus attractives à l'échelle nationale n'ont pas de dessertes LGV : Toulouse, Montpellier, Perpignan, Nice, Bayonne et Ajaccio. **L'attractivité territoriale dépend aussi des services offerts aux citoyens, de la qualité du cadre de vie, de la mise en valeur du milieu naturel et bâti, ou du patrimoine culturel**.

EUROPE
ÉCOLOGIE

"Le train peut aller plus vite, il arrivera toujours à la même heure"