

L'INUTILITÉ DE LA CONSTRUCTION DE LA LGV BORDEAUX – DAX

En 2006, lors du débat public, Réseau Ferré de France proposait (document Débat public 2006) trois scénarios.

Ce projet avait 2 objectifs principaux : un gain de temps pour les TGV et une augmentation de capacité pour le trafic fret.

Les temps de parcours TGV

Trois scénarios étaient proposés :

BORDEAUX - DAX	Temps de parcours	Distance entre Bx et Dax	Moyenne horaire
Scénario 1 Relèvement de la vitesse à 220 km/h de la ligne actuelle	50 mn	147,4 km	177 km/h
Scénario 2 LGV à l'Ouest des Landes	42 mn	140 km	200 km/h
Scénario 3 LGV à l'Est des Landes	43 mn	180 km	251 km/h

Le scénario 3 a été retenu. Mais, le temps de trajet avait été très nettement sous-estimé. En réalité, il est voisin de 50 mn, comme le prouvent les temps de trajet des TGV sur des distances équivalentes sur d'autres LGV.

Paris - Arras	49 mn	179 km	219 km/h
Paris - Le Mans	55 mn	202 km	220 km/h
Paris - St Pierre des Corps	59 mn	220 km	224 km/h
Paris - Lille	1 heure	226 km	226 km/h

La moyenne horaire augmente avec la distance entre 2 points d'arrêt consécutifs : c'est une loi mathématique résultant de 2 causes :

- les TGV n'atteignent leur vitesse maximale qu'après avoir parcouru une vingtaine de km.
- la décélération avant arrêt s'effectue sur 6 km environ.
- de plus les horaires comprennent une « marge de régularité » de 5% afin de pouvoir rattraper un éventuel retard.
- La comparaison des scénarios 2 et 3 ci-dessus met en évidence la sous-estimation du temps de parcours du scénario 3 puisque, dans ce scénario, les TGV mettraient 1 mn de plus pour parcourir 40 km de plus.
- En conclusion, le temps de parcours des TGV (50 mn) entre Bx et Dax est **exactement le même** pour les scénarios 1 (relèvement de la vitesse à 220 km/h de la ligne actuelle) et scénario 3 (création d'une LGV à l'Est des Landes).

L'augmentation de capacité pour le trafic fret.

Une très importante augmentation du trafic fret était envisagée, notamment en provenance d'Espagne, se traduisant par une multiplication par 10 du trafic fret entre 2006 et 2020.

Au lieu de l'augmentation annoncée du trafic fret, on constate une chute de 30% de ce trafic depuis 2006.

En conclusion, les 2 arguments avancés par RFF pour justifier la création d'une LGV plutôt que le relèvement à 220 km/h de la ligne existante ne reposent sur aucun fondement sérieux puisque :

1° le temps de parcours est le même (50 minutes) par la ligne actuelle dont la vitesse peut être relevée à 220 km/h que par le projet de LGV.

2° Depuis 1990, les TGV circulent à la vitesse maximale de 220 km/h entre Tours et Bordeaux. Le trafic sur cette ligne est beaucoup plus important que sur la ligne Bordeaux-Dax. Par exemple, 25 TGV dans chaque sens, beaucoup plus qu'il n'en circulera entre Bordeaux et Dax, même en 2040.

L'amélioration des infrastructures et de la signalisation réalisée de 1988 à 1993 ont permis cette augmentation de capacité entre Tours et Bordeaux.

La ligne Bordeaux-Dax est donc loin d'être saturée si on fait des travaux d'infrastructures et de signalisation, la capacité de la ligne sera sérieusement augmentée. La ligne est d'ores et déjà apte à 220 Km/h sur une grande partie entre Bordeaux et Dax.

L'historique des installations de la ligne actuelle :

- le dernier renouvellement de voie date de 1971 et 1972.
- la voie a été électrifiée en 1924.

Il devient urgent d'envisager le renouvellement de ces installations qui arrivent en fin de vie.

Conséquences de la création de la LGV :

La création de la LGV aurait comme conséquences :

- Les TGV n'emprunteraient plus la ligne actuelle qui ne percevrait plus le péage important lié à la circulation des TGV. Son entretien en pâtirait avec, à terme, des craintes sur l'existence de la ligne au-delà de la bifurcation de Lamothe.
- des dépenses supplémentaires d'exploitation.

Bilan comparatif « LGV/modernisation ligne actuelle ».

Bordeaux-Dax	LGV	Modernisation ligne actuelle
Coût	3,5 à 4 MM €	0,4 MM €
Temps de parcours TGV	50 mn	50 mn
Atteintes à l'environnement	Importantes	Négligeables (pour ne pas dire nulles)
Le projet répond-t-il aux besoins ? TGV-TER-FRET	OUI	OUI
Emission de CO2	Plus importante Parcours + long Vitesse + importante	moindre

Le Taux de Rentabilité Interne (TRI) et le Bilan Actualisé (BA) du GPSO (Grand Projet Sud-Ouest : Bordeaux-Toulouse + Bordeaux-Dax) sont insuffisants pour justifier la réalisation de ce GPSO.

La modernisation de la ligne actuelle Bordeaux-Dax peut se faire sans enquête publique.

La LGV Bordeaux-Toulouse, prise isolément, a dès lors un TRI et un BA tellement insuffisants que le projet devient irréalisable sur le plan socio-économique.

Le refus de moderniser la ligne actuelle Bordeaux-Dax n'a-t-il pas pour seul objectif la justification de la LGV Bordeaux-Toulouse ?

A quoi servira une LGV qui ne fera pas gagner plus de temps que la modernisation de la ligne actuelle alors que le potentiel de la ligne actuelle, modernisée, correspond aux besoins ?

Germain Suys, Ingénieur SNCF en retraite

Ancien directeur des grands projets d'infrastructures des régions Aquitaine et Poitou-Charentes

Tél : 0556801746 Courriel : assogaretalence@orange.fr