

Conférence de presse du mercredi 11 janvier 2012

Lignes à grande vitesse : les propositions de la FNAUT

- 1 - Critères de pertinence des projets de LGV**
- 2 - Arguments anti-LGV et réponses de la FNAUT**
- 3 - Les projets à retenir et les projets à éliminer**
- 4 - Le choix de la FNAUT pour le projet POCL**

Introduction

La FNAUT a toujours soutenu la construction des lignes à grande vitesse, qui a entraîné :

- une amélioration spectaculaire des relations entre grandes villes françaises et étrangères ;
- une forte croissance du trafic grandes lignes (depuis 1995) ;
- des transferts modaux très bénéfiques à l'environnement.

Elle a cependant dénoncé les effets pervers de cette entreprise :

- une tarification élevée et complexe du TGV ;
- le positionnement absurde des gares nouvelles (voir le rapport « les gares exurbanisées » commandé par la DATAR, FNAUT Infos n°167, septembre 2008) ;
- une dégradation de la desserte de nombreuses villes moyennes (voir le rapport « les perdants du TGV » commandé par la DATAR, FNAUT Infos n°199, novembre 2011) ;
- le détournement des voyageurs sur les LGV ;
- le manque d'investissement sur le réseau ferré classique.

Elle a approuvé les décisions récentes issues du Grenelle de l'Environnement : lancement des LGV Bretagne, Tours-Bordeaux, contournement de Nîmes-Montpellier, deuxième phase de la LGV Est Baudrecourt-Strasbourg.

Faut-il poursuivre l'extension du réseau des LGV au-delà de ces 4 « coups partis » ? La FNAUT s'est longuement interrogée sur cette perspective, elle a examiné soigneusement les arguments des promoteurs des LGV et de leurs opposants (un rapport sur ce thème a été remis à l'association des Villes et Régions Européennes de la Grande Vitesse – VREGV - et sera prochainement rendu public).

Elle est aujourd'hui en mesure de présenter ses choix, qu'elle défendra lors de deux prochains colloques : un colloque organisé par Avenir Transport et VREGV le 15 février 2012, et un colloque inter-associatif FNAUT-FNE prévu le 15 mars (date à confirmer).

1 - Critères de pertinence des projets de LGV

Une LGV doit répondre à l'un au moins des trois objectifs ci-dessous.

Désaturer le réseau ferré existant

La capacité du réseau ferré existant (lignes et nœuds) est devenue insuffisante.

1 - Une LGV est intéressante si sa construction permet de désencombrer un axe classique déjà saturé par les trafics TER et fret, et de développer l'ensemble des trafics. C'est le cas de Tours- Bordeaux, Marseille-Nice, Montpellier-Perpignan, Mulhouse-Belfort.

Elle doit pouvoir, dans certains cas, supporter un trafic fret (Montpellier-Perpignan).

2 - Une LGV est intéressante si elle permet de désaturer une grande gare parisienne (cas du projet POCL partant d'Austerlitz) ou un nœud ferroviaire de province (Lyon Part Dieu).

3 - Problème nouveau, une LGV peut être envisagée pour doubler une LGV existante en voie de saturation malgré toutes les possibilités techniques (signalisation ERTMS, trains de plus grande capacité). C'est le cas des LGV POCL et des branches ouest et sud du Rhin-Rhône.

Accélérer les trains de voyageurs

4 - Une LGV est pertinente si elle permet de rapprocher de Paris une « poche territoriale » actuellement située à nettement plus de 3h par le train, le Finistère, le Massif central, le Béarn ou la Côte d'Azur, donc de lui donner les mêmes atouts de mobilité que les autres régions.

5 - Une LGV est intéressante si elle permet de provoquer un transfert massif de trafic aérien sur le rail et d'éviter la construction d'un nouvel aéroport. Exemples : Tours-Bordeaux-Toulouse, Marseille-Nice, Paris-Milan, Paris-Barcelone.

6 - Une LGV est pertinente si elle peut permettre la circulation de TER à grande vitesse concurrents de la voiture, par exemple entre Avignon, Marseille, Toulon, Cannes et Nice.

Mailler le réseau ferré

7 - Une LGV peut être pertinente si elle permet de renforcer la cohésion du réseau de transport collectif, en donnant accès direct à un RER parisien, à de grandes lignes classiques, radiales ou transversales, à un réseau TER de province, ou à un aéroport important. Ainsi la LGV Méditerranée donne accès à la ligne du sillon alpin à Valence-TGV.

8 - Un maillage du réseau des LGV est souhaitable sur le modèle de l'interconnexion francilienne Est. Les LGV de ce type sont : l'interconnexion francilienne sud, les branches ouest et sud du projet Rhin-Rhône, Toulouse-Narbonne. Une telle LGV permet non seulement d'accélérer les relations entre métropoles, par exemple Bordeaux-Strasbourg, Toulouse-Lyon ou Bordeaux-Marseille, mais aussi de faciliter des relations de cabotage à plus courte distance. On peut ainsi concurrencer l'avion sur certaines relations transversales. La virgule de Sablé (une idée de la FNAUT) permettra de créer des TERGV Rennes/Laval-Angers.

9 - Une LGV est intéressante si elle constitue un maillon manquant sur un grand axe international, permettant un maillage du réseau européen. C'est le cas de Montpellier-Perpignan (la section internationale Perpignan-Figueras est déjà en service et l'Espagne termine la section Figueras-Barcelone), Lyon-Turin (entre les réseaux LGV français et italien, mais c'est le fret qui est la première justification du projet), Bordeaux-Hendaye.

Favoriser le développement économique, « sauver la région » ?

La FNAUT dénonce les illusions des promoteurs des LGV, tels que les grands élus qui veulent aller à Paris en 5 minutes ou affirment que « la zone high-tech de la gare nouvelle attirera de grandes sociétés délocalisatrices innovantes », au risque de marginaliser les gares centrales et leurs quartiers alors que l'on recherche une densification urbaine et que les vraies réussites de quartiers de gares s'observent en milieu urbain (Le Mans, Lille Europe).

2 - Arguments anti-LGV et réponses de la FNAUT

Une extension du réseau des LGV se heurte aujourd'hui aux oppositions ou réticences très diverses de voyageurs, d'environnementalistes, de géographes et d'économistes, d'élus (rapport Mariton), de la SNCF et de RFF. Les arguments des détracteurs du TGV concernent :

1 - l'exploitation du TGV (les difficultés concrètes rencontrées par les voyageurs) ;

- la tarification du TGV et la ségrégation sociale (le TGV, train des riches) ;

2 - l'équilibre économique du TGV fragilisé par les péages (la faillite à grande vitesse) ;

3 - l'environnement local (espace consommé, coupures, bruit, atteintes à la biodiversité) ;

+ la consommation d'énergie, le TGV justification du nucléaire ;

4 - l'impact du TGV sur l'aménagement du territoire et sur la mobilité

- la polarisation des investissements sur les LGV (des lignes classiques se sont dégradées, des lignes et des nœuds manquent de la capacité nécessaire pour absorber le trafic TER) ;

- l'assèchement des territoires intermédiaires, le renforcement de la métropolisation ;

- l'induction artificielle d'une mobilité inutile et non durable (les navetteurs TGV), et plus généralement le modèle de développement de notre société (à quoi bon aller si vite ?) ;

5 - les alternatives classiques aux LGV, un moratoire sur les LGV.

La charte de Hendaye : « un désastre écologique, socio-économique et humain ».

Sans méconnaître la part de vérité de certains de ces arguments, la FNAUT répond que :

1 - il ne faut pas confondre les LGV et le TGV, dont les effets pervers ne sont pas intrinsèques et peuvent être corrigés (la FNAUT a fait de nombreuses propositions en ce sens) ;

- le TGV n'est pas le « Concorde du rail », il est utilisé par la classe moyenne et la formule « low-cost » du train Intercités, moins rapide mais moins cher, peut être développée ;

2 - le TGV est pénalisé par les conditions de concurrence avec l'avion et la voiture ;

- la hausse très vraisemblable du prix du pétrole provoquera un report massif de trafic routier et aérien sur le rail qui rentabilisera les nouvelles LGV, il n'y a pas lieu de craindre un surinvestissement ferroviaire ;

3 - l'environnement ne se réduit pas à ses aspects locaux et extra-urbains ; le réchauffement climatique menace la biodiversité bien davantage que quelques LGV nouvelles ; le TGV concurrence fortement l'avion, il réduit les émissions de GES et les nuisances aériennes subies par 800 000 franciliens (ce point est ignoré des environnementalistes, or l'étude Mathieu-Pavaux a montré que le TGV pourrait réduire le trafic d'ADP de 30% en 2030) ;

- le TGV concurrence aussi la voiture, et les LGV permettent de désengorger les lignes classiques au bénéfice des TER et des trains de fret ;

- le TGV consomme dix fois moins que l'avion et sa technique n'est pas figée ;

4 - aujourd'hui RFF consacre moins de 25% de ses ressources aux LGV ;

- la construction des LGV bénéficie aussi au réseau classique (désaturation, électrifications) ;

- un abandon du programme des LGV provoquerait une dégradation générale de l'exploitation ferroviaire et profiterait surtout aux aéroports et aux autoroutes ;

- tous les projets de LGV et d'autoroutes ne doivent pas être mis dans le même sac ;

5 - même fortement améliorées, les performances du train classique ne permettraient de concurrencer l'avion que de manière marginale ; la capacité du réseau est devenue insuffisante et la coexistence est trop difficile entre les différents types de trafic ;

- le volume des crédits disponibles pour le rail n'est pas une « donnée de la nature » obligeant à choisir entre LGV et réseau classique ; des moyens nouveaux peuvent être dégagés, par des économies sur d'autres investissements (autoroutes, aéroport de Notre-Dame-des-Landes, canal Seine-Nord) et par une fiscalité écologique portant sur l'avion et la voiture, afin de développer toutes les composantes du système ferroviaire (la Suisse a réussi, grâce à l'introduction de la RPLP, à financer deux tunnels de base : Loetschberg et Gothard).

3 - Les projets à retenir et à éliminer

Une sélection rigoureuse des projets de LGV et une hiérarchisation des projets retenus doit être effectuée dans une vision d'ensemble tenant compte à la fois de la cohérence nécessaire du réseau des LGV, de l'équilibre Est-Ouest du territoire national, de la complémentarité LGV-lignes classiques et de la position de carrefour européen de la France.

La somme des intérêts régionaux ne fait pas l'intérêt national. Certains projets sont indispensables, voire urgents, bien justifiés économiquement, susceptibles de provoquer des reports modaux bénéfiques et s'intégrant bien dans l'ensemble du réseau ferré. Mais d'autres sont peu utiles ou purement électoraux et leur défense est contre-productive. Un nouveau « rapport Rouvillois » est nécessaire : un « réseau Freycinet » de LGV n'aurait pas de sens.

Les projets à éliminer ou à reporter

- Le barreau Poitiers-Limoges, dont on connaît la motivation initiale électoraliste, est sans pertinence : sa réalisation assècherait la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) ; si une desserte TGV de Limoges est reconnue comme nécessaire, elle peut se faire par un raccordement au projet POCL.
- Le projet Paris-Normandie manque lui aussi de pertinence : Caen est à 1h50 de Paris, Le Havre à 2h05, Cherbourg à 3h. Un aller-retour Paris-province peut être aisément effectué dans la journée. La priorité est d'assurer la robustesse des services en séparant les trafics normand et francilien grâce à une ligne nouvelle entre Paris et Mantes.
- Le projet Paris-Amiens-Calais est prématuré : la LGV Nord n'est pas saturée.
- Le projet Toulouse-Narbonne, complétant la transversale sud, est lui aussi prématuré.
- Les branches Sud et Ouest du Rhin-Rhône ont perdu de leur pertinence avec l'émergence du projet POCL qui constitue un doublement plus efficace de la LGV Paris-Lyon.
- Le projet Bordeaux-Espagne (pour rapprocher Pau et Tarbes de Paris et pour le fret) est peut-être prématuré et doit être mis en balance avec la modernisation de l'itinéraire classique.

Les autres projets de LGV ont tous un intérêt indéniable :

- la deuxième phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône (pour accélérer les TGV Strasbourg-Lyon et désaturer la ligne Mulhouse-Belfort) ;
 - Bordeaux-Toulouse (pour rapprocher Toulouse de Paris et concurrencer l'avion) ;
 - Marseille-Nice (pour rapprocher Nice de Paris, concurrencer l'avion et concurrencer la voiture par des relations TERGV entre Marseille, Toulon, Cannes et Nice) ;
 - le POCL (pour éviter la saturation prochaine de la LGV Paris-Lyon) ;
- ainsi que les projets « européens » :
- Lyon-Turin (pour le fret, mais le volet TGV n'est pas marginal) ;
 - Montpellier-Perpignan (pour désaturer la ligne classique et accélérer les TGV Paris-Barcelone, Toulouse-Lyon) ;

En définitive, les LGV nécessaires sont nombreuses. Malgré un contexte défavorable, décréter un moratoire sur l'ensemble des projets serait absurde : il faut sélectionner les bons projets.

Le positionnement des gares TGV

Seules les gares centrales sont bien desservies par les réseaux TER, départementaux et urbains. Les gares exurbanisées pénalisent les voyageurs non motorisés, même si (c'est un moindre mal) elles sont parfois positionnées au croisement d'une LGV et d'une ligne classique (Valence-TGV) ; elles s'entourent d'immenses parkings ; et l'expérience montre qu'elles ne favorisent en rien le développement économique. Sauf cas exceptionnel, les projets de gares exurbanisées doivent être abandonnés : Allan-Montélimar, Arrou, Agen, Rivesaltes, Toulon, Moulins, Roanne,... La gare TGV de Lorraine doit servir de leçon !

4 - Le choix de la FNAUT pour le projet POCL

La FNAUT estime que le projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon est économiquement et écologiquement pertinent. Il permet en effet de combiner deux objectifs : le doublement de la LGV existante Paris-Lyon et une desserte TGV du centre de la France.

- La LGV Paris-Lyon commence à se saturer aux heures de pointe, et la gare de Paris-Lyon l'est déjà. Cette tendance va s'accroître avec la croissance naturelle du trafic et les mises en service des LGV Perpignan-Barcelone et Nîmes-Montpellier. Il y a un risque évident d'une dégradation, déjà perceptible, des relations offertes aux 40 millions de voyageurs utilisant cette ligne chaque année et, par suite, d'un report de trafic sur l'avion et la voiture, malgré la généralisation des rames à deux étages et l'introduction de la signalisation ERTMS.

- Un doublement sur place est à la fois très coûteux et difficile techniquement. L'intérêt d'un itinéraire nouveau, permettant de faire bénéficier le centre de la France de dessertes TGV et d'augmenter la rentabilité du projet, s'est donc imposé naturellement.

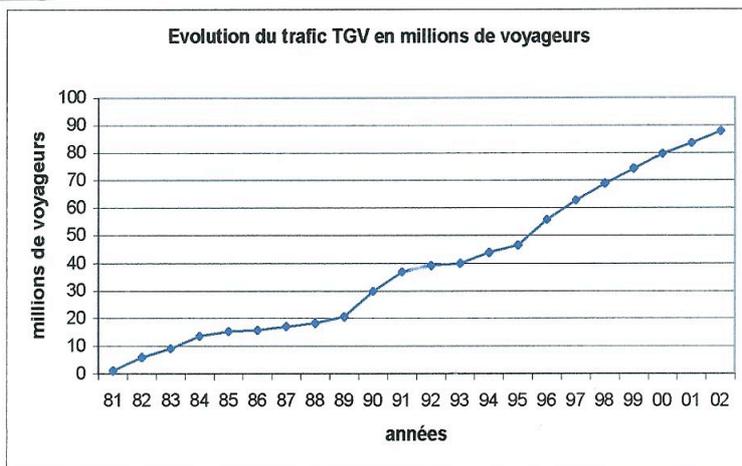
La FNAUT estime donc que le POCL est un projet d'intérêt national. Elle est favorable au tracé médian variante Roanne, qui permet à la fois de maximiser les gains de clientèle à longue distance, donc les recettes, et d'améliorer de manière décisive la desserte des territoires du centre de la France :

- le tracé Est est trop excentré par rapport aux territoires à desservir ;
- le tracé Ouest-sud, le plus coûteux, pénalise les relations Paris-Sud Est, il n'aurait d'intérêt que dans la perspective irréaliste d'une LGV transversale Lyon-Limoges (projet ALTRO) ;
- le tracé Ouest est légèrement plus favorable à la desserte du centre mais, contrairement au tracé médian (de même coût et évitant la Sologne), il ne permet pas d'améliorer les temps de parcours entre Paris et le Sud Est par rapport à la LGV existante ;
- le passage par Roanne favorise les relations Paris - Saint-Etienne et Clermont-Ferrand - Lyon, maximise le trafic attendu et permet un doublement intégral de la LGV Paris-Lyon.

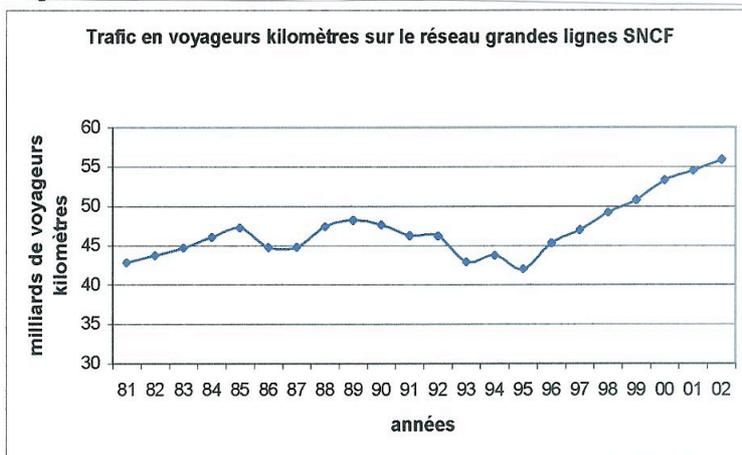
Quand on passe du tracé ouest au tracé médian, le trafic entre le centre et les autres régions (en particulier Ile-de-France et Rhône-Alpes) diminue de 0,3 million de voyageurs/an mais le trafic entre l'Ile-de-France et les régions Rhône-Alpes et Sud-Est augmente de 1,2 million (le trafic est-ouest ne varie pas), soit un gain de 15% en nombre total de voyageurs et de plus de 50% en nombre de voyageurs.km.

La FNAUT propose trois compléments réalistes du POCL :

- l'intégration de la desserte Paris-Limoges-Brive dans le projet POCL, à partir de Bourges ;
- l'électrification et le remodelage de la ligne Chagny-Nevers et sa connexion à la LGV Paris-Lyon en gare du Creusot-TGV (projet de VFCEA, Voie Ferrée Centre-Atlantique, une proposition ancienne de la FNAUT reprise et enrichie par la région Bourgogne) permettant d'amorcer rapidement et à un coût modeste une transversale Lyon-Nantes à grande vitesse de Lyon au Creusot et de rabattre les TGV Metz-Lyon et Rhin-Rhône sur la LGV existante Paris-Lyon ; une solution plus efficace consiste à construire ultérieurement une LGV entre Dijon et Saulieu remplaçant les branches ouest et sud du projet Rhin-Rhône ;
- la construction d'une LGV d'environ 50 km reliant Orléans à Courtalain, plaçant Orléans à la fois sur l'axe Paris-Bordeaux et sur une transversale intégralement à grande vitesse Rennes/Nantes-Lyon (Rennes-Lyon en 2h30, Nantes-Lyon en 3h environ), et offrant de plus un nouvel itinéraire Courtalain-Paris passant par Orléans (la LGV Atlantique sera saturée au nord de Courtalain dès la mise en service des prolongements Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes/Sablé).

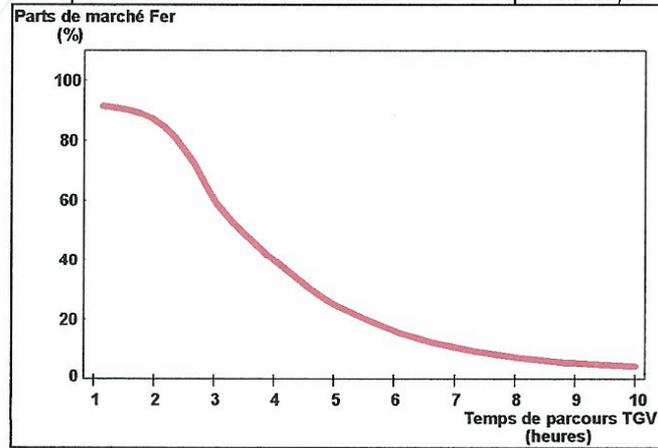


Source : SNCF

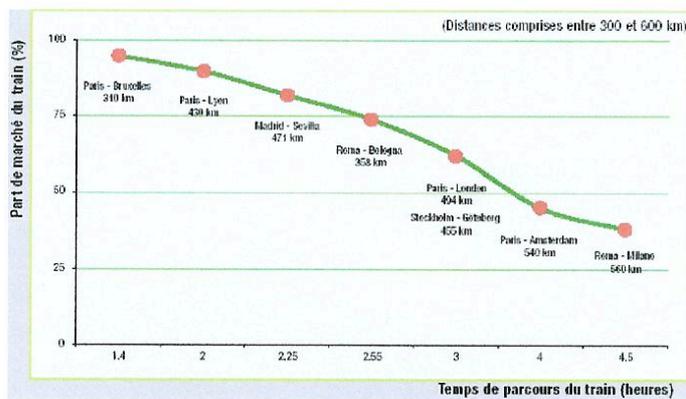


Source : d'après données SNCF

4. Répartition modale en fonction du temps de trajet en TGV



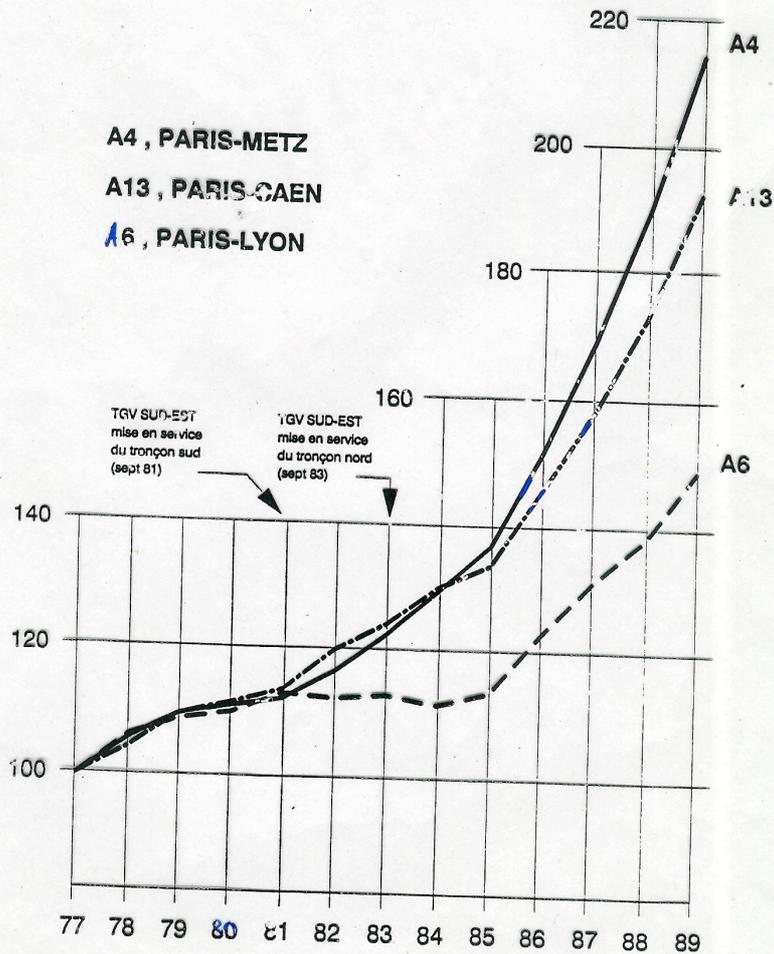
Source : SNCF



Source : brochure « TGV dans le monde »

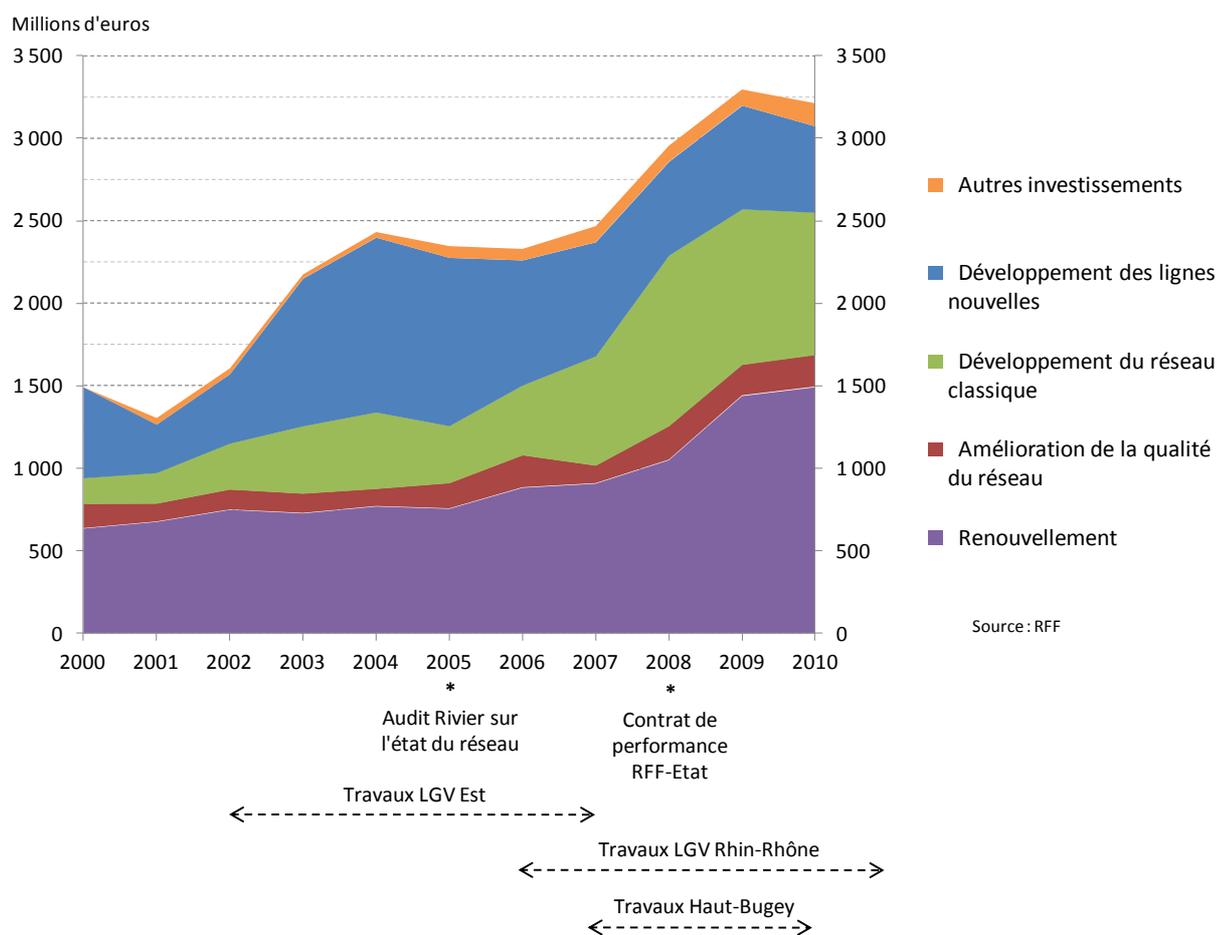
EVOLUTION DU TRAFIC AUTOROUTIER

base 100 en 1977



OGV/EVTRAUTS.DRW

Investissements réalisés par RFF (2000-2010)



POCL : La FNAUT propose un réseau maillé de LGV et de lignes classiques

