

Octobre 2024

Contre les AFSB & LGV

NOS ALTERNATIVES

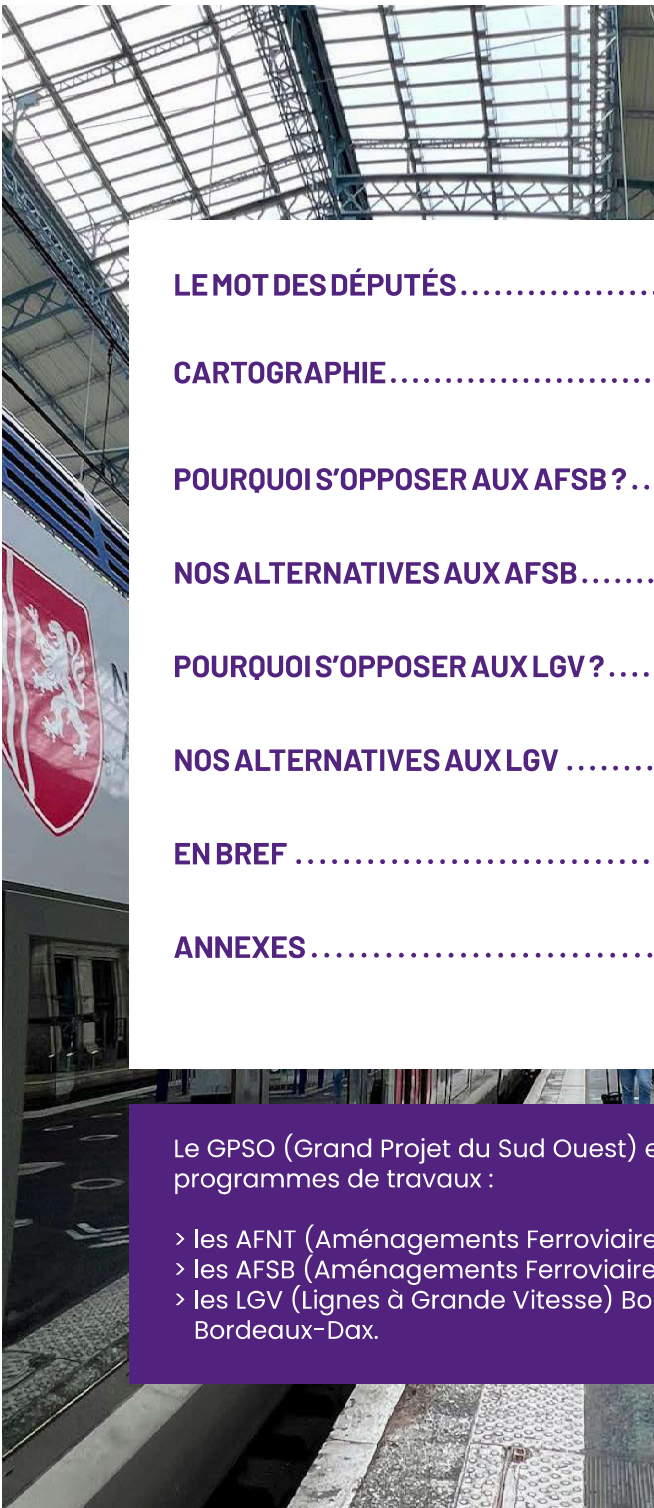
AU PROJET GPSO

Loïc Prud'homme

Mathilde Feld

député-es de la Gironde





SOMMAIRE

LE MOT DES DÉPUTÉS.....	3
CARTOGRAPHIE.....	4
POURQUOI S'OPPOSER AUX AFSB ?.....	6
NOS ALTERNATIVES AUX AFSB.....	8
POURQUOI S'OPPOSER AUX LGV ?.....	10
NOS ALTERNATIVES AUX LGV	12
EN BREF	14
ANNEXES.....	16

Le GPSO (Grand Projet du Sud Ouest) est composé de 3 grands programmes de travaux :

- > les AFNT (Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse),
- > les AFSB (Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux)
- > les LGV (Lignes à Grande Vitesse) Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax.

LE MOT DES DÉPUTÉS

Loïc Prud'homme

Député de la 3^{ème} circonscription de la Gironde



«Ce livret a pour objectif de vous faire connaître les solutions alternatives au GPSO qui n'ont jamais été explorées par les défenseurs aveuglés d'un projet obsolète, dispendieux en argent public et en espaces naturels.

Il s'appuie sur l'analyse des documents de la SNCF, d'auditions d'experts et techniciens indépendants, de rendez-vous contradictoires avec les responsables GPSO de la SNCF pour comprendre leurs calculs et arguments, de réunions avec les associations et les élus locaux engagées dans la défense de leurs territoires.

Parce qu'il est urgent de repenser l'aménagement du territoire au travers des réseaux qui le structurent, la priorité doit être absolument donnée aux trains du quotidien qui seront pénalisés si ce projet voyait le jour, comme nous le démontrons dans ce livret.

En tant que parlementaire je refuse une telle dépense d'argent public pour un si médiocre résultat, avec un impact écologique insupportable.

Ce livret trace une autre voie, efficace et économe à tout point de vue.»

Mathilde Feld

Députée de la 12^{ème} circonscription de la Gironde



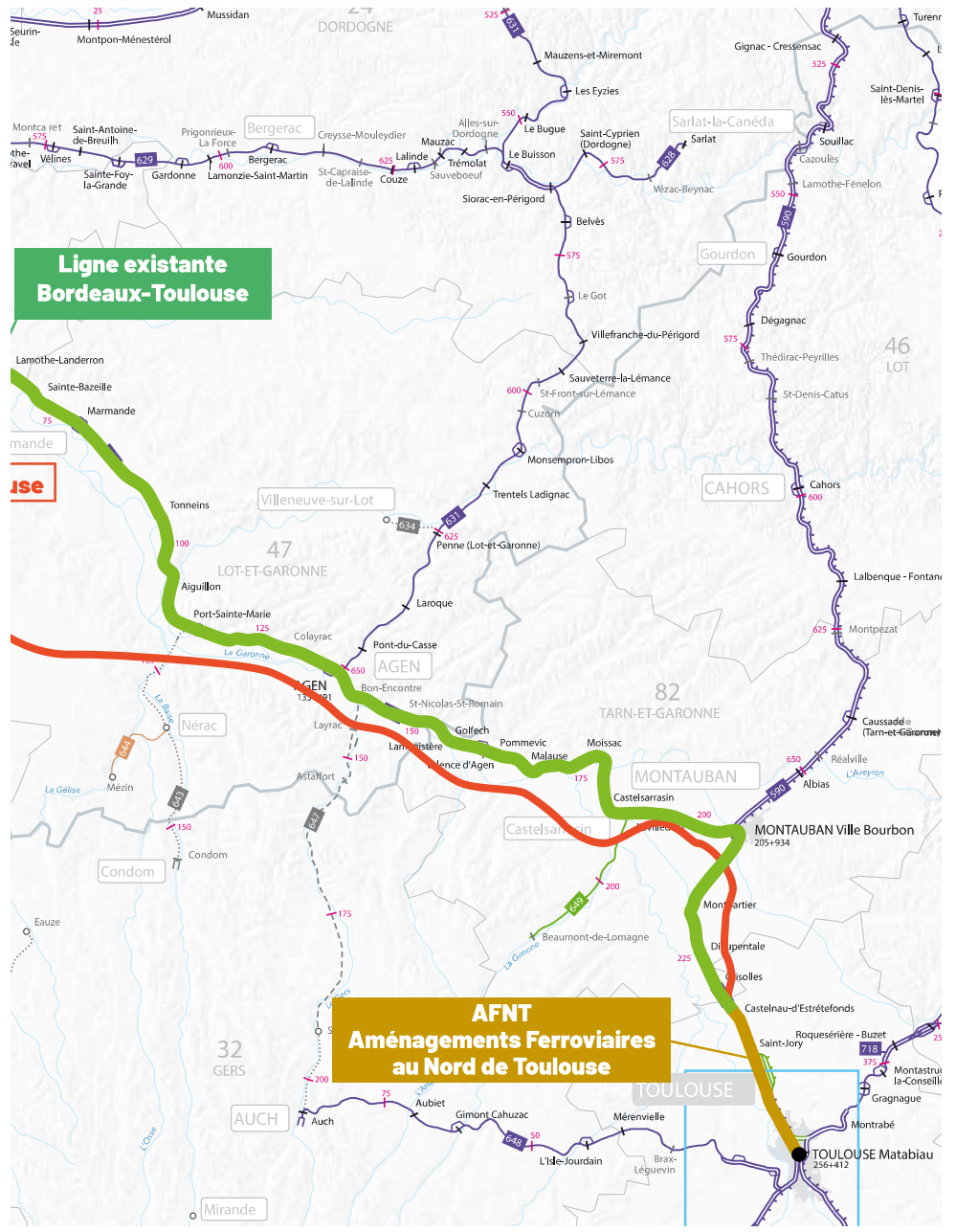
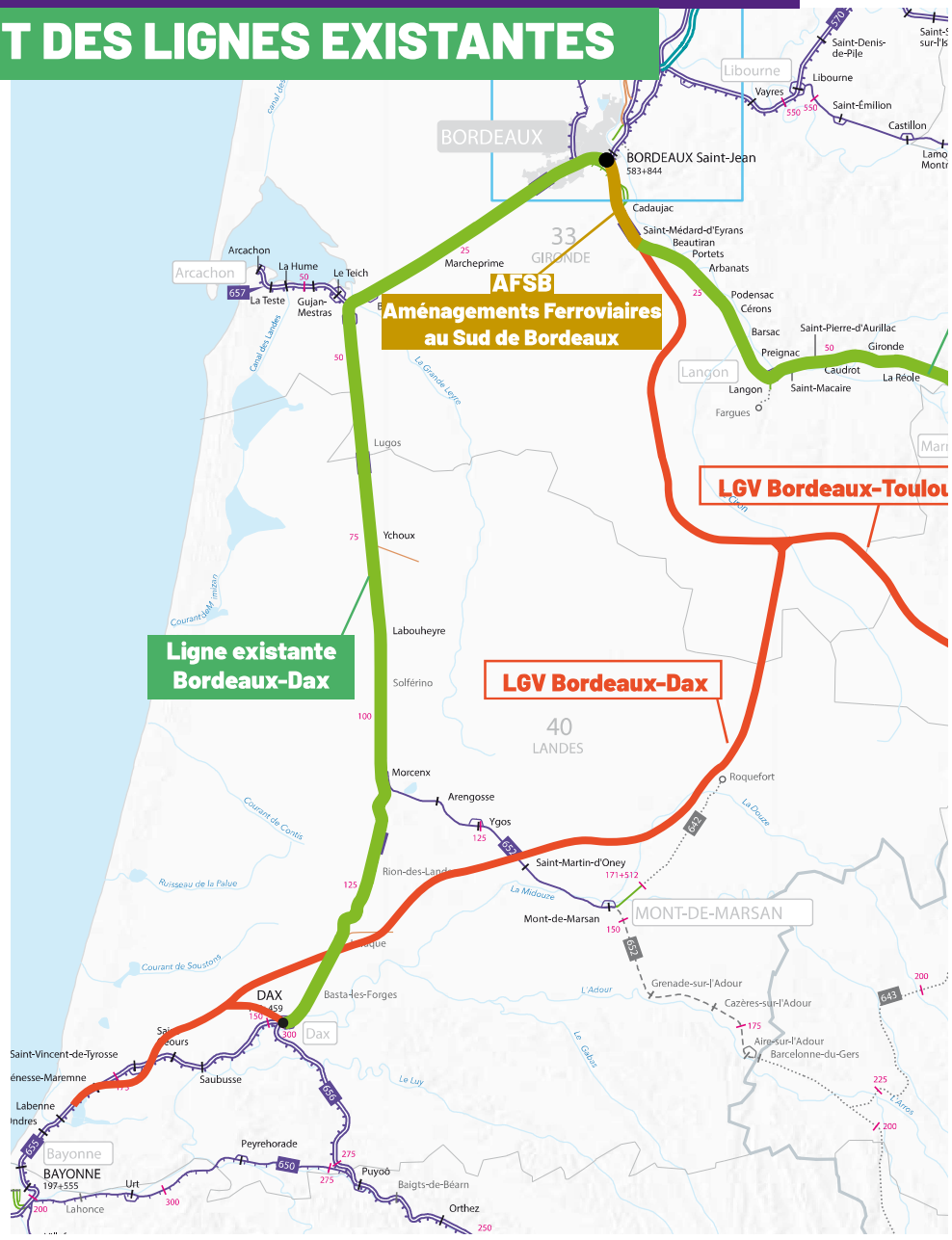
«La mobilité figure en première place de la «fracture sociale» qui divise notre société. La possibilité de se déplacer dans des délais raisonnables est une base fondamentale que nous nous devons d'offrir à tou.te.s. Cette exigence indiscutable est loin de la réalité que vivent au quotidien les habitants de la 12^{ème}. Il faut que cela change et c'est pourquoi nous devons investir massivement dans les trains et transports du quotidien.

Parce que nous devons assurer à tou.te.s des services publics de qualité et parce que les transports en commun sont la seule solution pour la décarbonation urgente de nos déplacements.

Ainsi ce livret a été conçu pour vous présenter comment nous souhaitons utiliser l'argent public mobilisé à tort sur un projet inutile et écocide.»

CARTOGRAPHIE DU PROJET GPSO

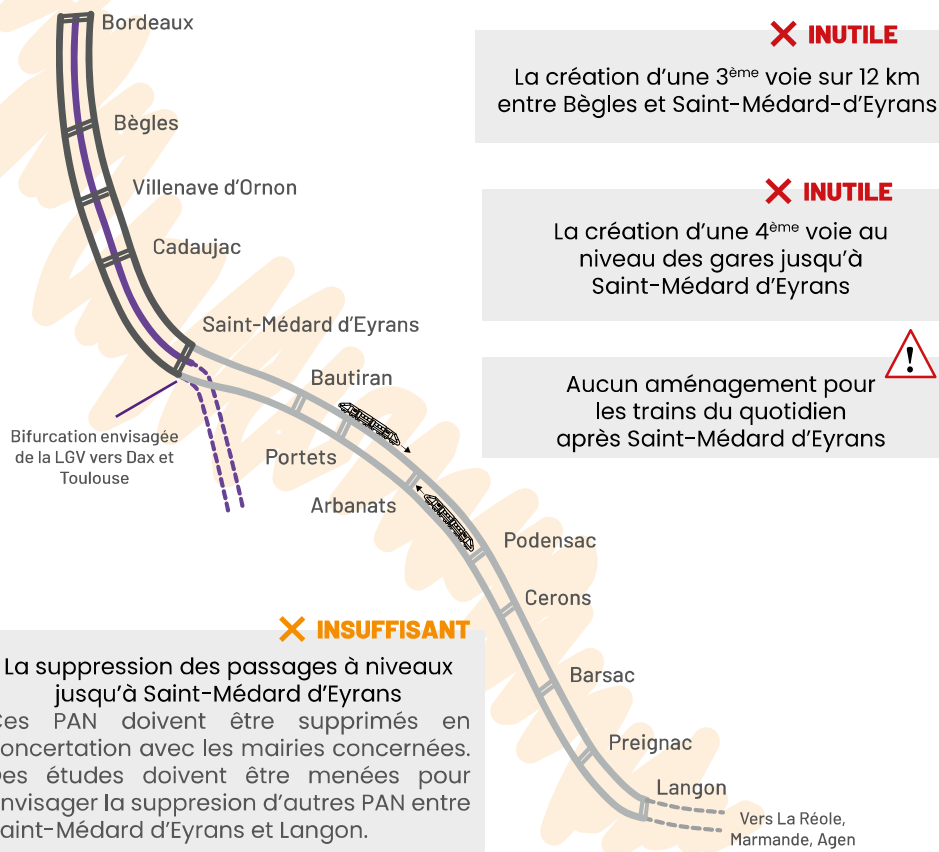
ET DES LIGNES EXISTANTES



POURQUOI S'OPPOSER AUX AFSB ?

LES AFSB : KÉSAKO ?

Les Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) sont présentés comme la solution pour résoudre le prétendu «bouchon ferroviaire» sur la ligne Bordeaux-Langon-Agen. Ils consistent en :



UN BOUCHON FERROVIAIRE ARTIFICIEL

Première justification des AFSB le «bouchon ferroviaire» du sud de Bordeaux n'est qu'une construction artificielle des promoteurs du projet résultant 1) de l'ajout des TGV Bordeaux-Dax qui circulent aujourd'hui sur la ligne d'Arcachon 2) de la multiplication inutile des arrêts entre Bordeaux et Langon qui ralentissent le trafic.

UNE TROISIÈME VOIE INUTILE

Les infrastructures ferroviaires au sud de Bordeaux ne sont pas saturées. Selon des informations fournies par SNCF-Réseau, **le réseau actuel peut supporter une circulation des trains à la demi-heure entre Bordeaux et Langon** (objectif du RER metropolitain) tout en maintenant les dessertes d'Agén et de Marmande ainsi que la circulation de trains de fret. (cf. annexe 1)

UN PROJET AU SERVICE DES LGV

En reléguant la majorité des TER Bordeaux-Langon sur une seule voie au lieu de deux aujourd'hui, pour favoriser les futures lignes à grande vitesse, **les AFSB servent exclusivement les TGV au détriment des trains du quotidien.**

UNE DÉGRADATION DURABLE DU SERVICE

Les travaux des AFSB ont déjà des conséquences concrètes sur le service voyageur : **à partir de 2025 les temps de parcours vont être rallongés de 10 minutes entre Bordeaux et Langon et de 20 minutes entre Bordeaux et Marseille** (et ce n'est que le début !).

A terme le service des trains du quotidien (TER Bordeaux-Langon), cantonné sur une seule voie, **sera moins bon qu'aujourd'hui.**

UN IMPACT ÉCOLOGIQUE IRRÉVERSIBLE

L'élargissement de l'emprise ferroviaire par la construction d'une troisième voie va **impacter les espaces agricoles et naturels** notamment les zones humides classées du bocage des bords de Garonne **sans possibilité de compensation** réelle.

UN DOSSIER TECHNIQUE BIAISÉ

L'étude du dossier technique par des experts indépendants met en lumière de nombreuses approximations (volontaires ?) notamment :

- 1) **l'absence de données objectives** indiquant une saturation des lignes actuelles
- 2) **une estimation de fréquentation surévaluée** : ex. 800 000 montées/descentes par an en gare de Bègles prévues après les AFSB alors qu'elle n'est que de 51 657 montées/descentes en 2023. (cf. annexe 2)

UNE RÉDUCTION DE LA CAPACITÉ DU FRET

Par la suppression d'une voie de circulation fret en gare de Bordeaux et d'une voie d'entrée/sortie de la zone de triage d'Hourcade les AFSB auront pour conséquence **une diminution de la capacité du fret ferroviaire.** Un nouveau mensonge de ceux qui prétendent défendre le fret ferroviaire mais qui travaillent objectivement à sa destruction.

NOS ALTERNATIVES AUX AFSB

RÉPONDRE AUX BESOINS RÉELS DES TERRITOIRES

La ligne Bordeaux-Langon-Agen est un axe structurant pour tout le sud Gironde or elle est aujourd'hui en grande souffrance. Elle manque clairement de 1) **fiabilité**, les trains annulés ou retardés sont légions faute de matériels roulants ou de personnel, 2) **trains plus capacitaires**, actuellement des personnes restent sur le quai quotidiennement, 3) **fréquence** en heure de pointe sur les lignes Bordeaux-Langon, Bordeaux-Marmande et Bordeaux-Agen. À noter que sur tous ces points la construction d'une 3^{ème} voie n'est d'aucune utilité.

UTILISER LES CAPACITÉS TOTALES DE LA LIGNE

Comme exposer par les documents fournis par la SNCF (cf. Annexe 1) les capacités de la ligne peuvent déjà assurer une augmentation suffisante de l'offre de trains du quotidien pour répondre aux besoins du RER métropolitain.

DÉPLOYER DES TRAINS PLUS CAPACITAIRES

Aujourd'hui les trains circulant entre Bordeaux et Langon ne peuvent pas être constitués de plus d'une rame, raison pour laquelle aux heures de pointes les trains sont bondés de nombreux passagers restant à quai. La priorité est donc de permettre la circulation de trains à deux rames quand cela est nécessaire. Cela est déjà possible pour les trains semi-directs au départ d' Agen et de Marmande. Pour les Bordeaux Langon il faut prévoir l'allongement des quais de certaines gares (cf. point modernisation de la ligne).

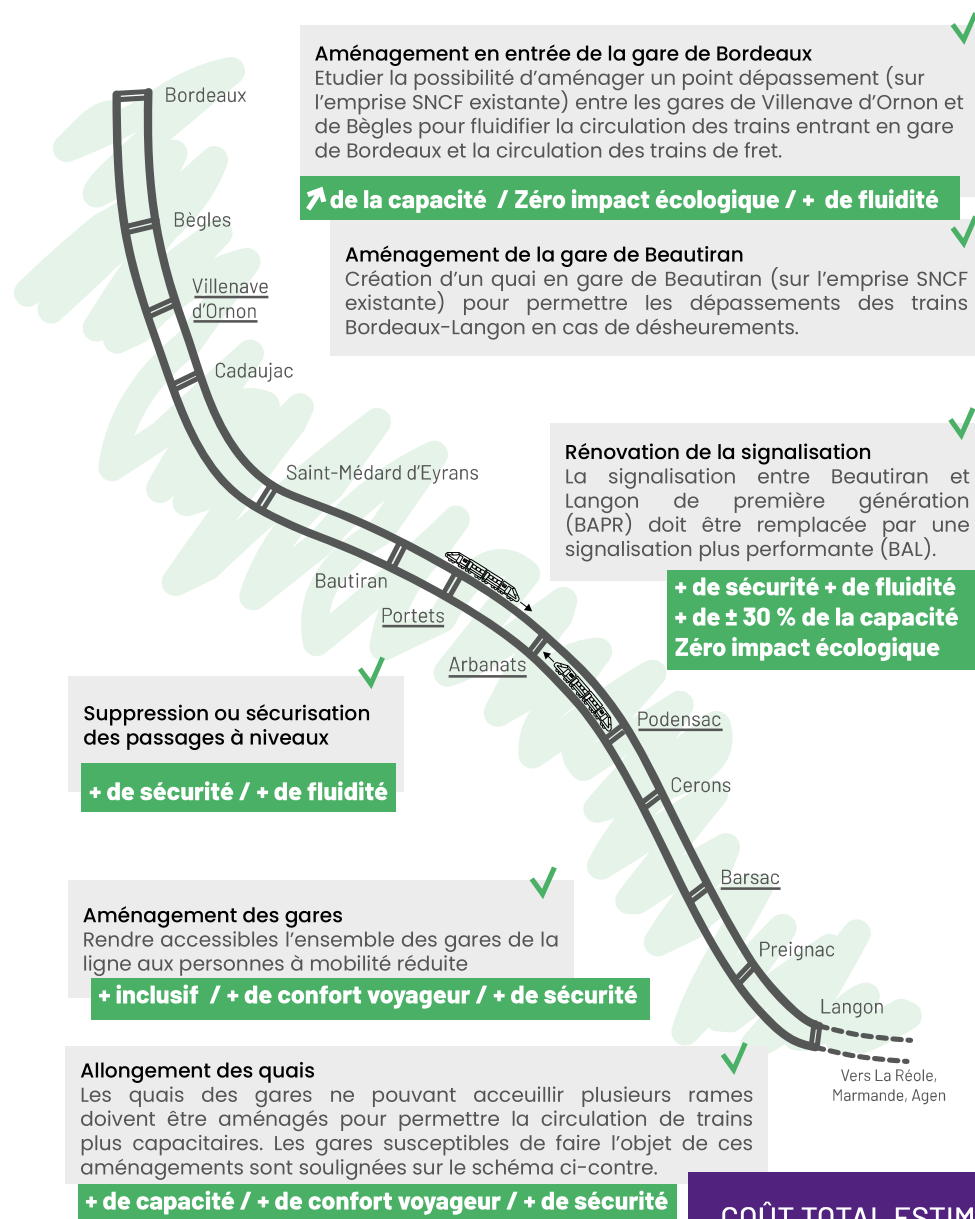
INVESTIR DANS LES HOMMES ET LES MACHINES

Pour améliorer le service il faut avant tout des trains et du matériel. Cette évidence semble avoir largement échappé au président de la Région. Pour preuve l'épisode de l'hiver 2023-2024 où faute de matériel roulant disponible, les annulations et retards se sont accumulés sur la ligne Bordeaux-Langon entraînant la désaffection des usagers. Deux priorités s'imposent : 1) l'investissement dans du matériel roulant, 2) le recrutement et la fidélisation du personnel avec notamment une garantie sur les conditions de travail.

AUGMENTER LA CAPACITÉ DU FRET

Aujourd'hui aucun train de fret ne circule entre 23h00 et 6h00 du matin, autant de créneaux disponibles pour le redéploiement du trafic fret.

MODERNISER LA LIGNE EXISTANTE



**COÛT TOTAL ESTIMÉ
450 MILLIONS D'€**

POURQUOI S'OPPOSER AUX LGV ?

LES LGV : Le projet de Lignes à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax consiste en la construction de 418 km de lignes nouvelles en doublon des lignes existantes (cf. Page 3).

KÉSAKO ?

UN DÉNI DÉMOCRATIQUE

- Depuis le lancement du projet des LGV l'Etat et la Région ont choisi de passer en force :
- En ignorant totalement l'avis défavorable des commissaires de l'enquête publique de 2015 et les plus de 80 % de contributions (particuliers, associations, entreprises ...) opposées au projet.
 - En organisant un comité de suivi façon «grand débat macronien» dont le refrain est «on vous entend, mais on ne change rien».
 - En commandant des sondages orientés pour justifier un projet dont 80% des sondés ignorent les enjeux et l'existence.

MÉPRIS ET ABANDON DES TERRITOIRES



S'il fallait une nouvelle preuve du peu de considération que l'Etat et la Région portent aux territoires ruraux, ce projet coche toute les cases :

- Des associations, collectifs, citoyens, élus locaux dont **la parole est ignorée**.
- Une ligne qui traverse ces territoires sans s'y arrêter condamnant les habitant.es à seulement «voir passer les trains».
- Un **investissement d'argent public massif** au service **exclusif des grandes métropoles** régionales et de Paris.
- Des villes moyennes (Agen, Mont de Marsan) **desservies par des gares perdues en plein champs** et condamnées à l'inutilité.

UN DÉSASTRE ÉCOLOGIQUE

- **4800 hectares d'espaces naturels** (forêts, zones humides ...) et agricoles détruits dont de nombreux sites classés.
- Une **dégradation irréversible des écosystèmes** et en particulier de la ressource en eau.
- Un **impact carbone considérable du chantier de construction** causé notamment par le transport de millions de tonnes de matériaux de terrassement (introuvables à proximité de la ligne).



UN FINANCEMENT INCERTAIN REPOSANT SUR LES COLLECTIVITÉS

Théoriquement les choses sont simples. Le financement des 14 milliards d'euros que coûtent les LGV repose sur l'Etat (40 %), les collectivités locales (40 %) et l'Europe (20 %). Le financement des collectivités reposant essentiellement sur une taxe (TSE) appliquée aux habitant.es des communes située à moins d'une heure d'une gare des lignes nouvelle (c'est-à-dire l'ensemble des communes du grand sud-ouest).

Dans les faits, c'est beaucoup plus incertain et ça risque de coûter beaucoup plus cher aux collectivités locales.

D'abord parce que **la contribution de l'Union Européenne**, qui s'élève à 2,05 milliards d'euros (20 % du coût total), **n'est pas acquise**, et parce qu'en cas de non-versement total ou partiel de cette contribution, **les collectivités se sont engagées à verser 50% des financements manquants**.

Par ailleurs des surcoûts sont inévitables dans ce type de projet, d'autant plus que le budget a été finalisé avant le choc inflationniste de 2022. **SNCF Réseaux a d'ailleurs déjà confirmé que le montant total des travaux dépasserait les prévisions**, sans préciser de combien.

Pour résumer les communes rurales du Sud-Ouest vont assumer l'essentiel du financement d'un projet dont elles ne bénéficieront pas. Projet qui va ne faire qu'**accentuer la fracture territoriale entre les grandes métropoles et les territoires ruraux**. Enfin, projet qui va gréver durablement la possibilité de financement de nouvelles infrastructures pour les trains du quotidien.

UN GOUFRE FINANCIER POUR UN PROJET INUTILE

Il faut se rendre compte que 14 milliards d'euros (et sûrement beaucoup plus) c'est un investissement majeur dans l'histoire du rail. **Cela correspond à près de trois fois la somme investie par la France dans l'ensemble de son réseau ferroviaire en 2023** (27 594 km de lignes).

Bordeaux Toulouse : 10 milliards pour 14 trains

La ligne nouvelle prévoit d'accueillir uniquement les TGV Toulouse-Bordeaux-Paris. Aujourd'hui le nombre de ces TGV est de 14 (en comptant les deux sens de circulation) avec un taux de remplissage loin des 100 %. Le projet de LGV entend donc dépenser 10 milliards d'euros et construire 222 km de voies pour faire passer 14 trains par jour tous sens confondus. Une augmentation du nombre de train est envisagée (20 puis 32 trains par jour) mais l'histoire a montré que ces estimations étaient souvent largement sur-évaluées, la SNCF préférant augmenter la capacité de ses rames plutôt que le nombre de trains pour des raisons évidentes de coût d'exploitation (cf. annonces récentes de la SNCF sur le TGV Atlantique).

Bordeaux Dax : 4 milliards pour 5 minutes

Une simple modernisation de la ligne Bordeaux-Dax (déjà bien engagée) permettrait de relier les deux villes en 54 mn.

La construction de la ligne nouvelle ne permettrait donc à terme de ne gagner que 5 minutes dans le meilleur des cas.

Sur l'axe Bordeaux - Espagne, partie jusqu'à Dax :	Meilleur temps de parcours Bordeaux-Dax
Référence	1 h 09 mn
Scénario 1 « V220 »	0 h 54 mn
Ligne nouvelle jusqu'à Dax	0 h 49 mn

Tableau extrait du dossier d'engagement de l'Etat (Avril 2023)

4 lignes à entretenir au lieu de 2

Pour faire le même trajet le nombre de kilomètres de ligne va être multiplié par deux. Il y a un risque de dégradation progressif, faute d'entretien, des lignes actuelles où ne circuleront plus que les TER et Intercités (cf. ligne Bordeaux-Nantes).

NOS ALTERNATIVES AUX LGV

BORDEAUX-TOULOUSE

MODERNISER LA LIGNE EXISTANTE

Première bonne nouvelle : les TGV Bordeaux-Toulouse pourraient gagner près de 10 minutes sans aménagements majeurs de la ligne actuelle. En effet, en 1995 il fallait 1h58 pour relier les deux villes contre 2h07 aujourd'hui.

Deuxième bonne nouvelle : un aménagement léger de la ligne avec notamment la modernisation de la signalisation et la sécurisation progressive des passages à niveaux les plus problématiques permettraient de gagner près de 10 minutes de plus sur le temps actuel de trajet.

Résultat : 20 minutes de gagnées ! Bordeaux serait accessible pour les Toulousains en 1h50 et Paris en moins de 4 heures.

	1995	2024	2035 Promesse du GPSO à 14 Milliards d'euros	2030 Alternatives rénovation des lignes existantes (4800 ha de nature préservée)
Bordeaux-Toulouse	1h58	2h07	1h05	1h50
Paris-Toulouse	5h03	4h23	3h10	3h55*

*Presque 30 minutes gagnées entre Paris et Toulouse par rapport aux horaires de 2024

INVESTIR DANS LA POLT (PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE)

Trajet le plus court en distance entre Paris et Toulouse et véritable ligne de vie pour les territoires du centre de la France la POLT est depuis trop longtemps délaissée par l'Etat et la SNCF et leur politique du «tout TGV».

Cette ligne doit faire l'objet d'une politique d'investissement massif pour rattraper le retard accumulé par des années de sous-investissement.

Il s'agirait d'abord d'accélérer les travaux de rénovation déjà prévus. Puis d'engager un nouveau plan de modernisation ambitieux. Et enfin d'acquiescer une flotte de matériel roulant plus performant et plus fiable.

DÉVELOPPER LE TRAIN DE NUIT

LGV ou pas LGV, le train de nuit reste la solution la plus avantageuse pour un.e toulousain.e qui souhaiterait arriver tôt le matin à Paris.

Le service existe déjà mais il doit être considérablement développé en réservant plus de sillons aux trains de nuit, en investissant massivement dans du matériel roulant et en adaptant le service à bord aux besoins des usagers (meilleur confort des couchettes, plus d'intimité, garantie de sécurité des passagers, présence de contrôleurs ...)

BORDEAUX-DAX

POURUIVRE LA MODERNISATION DE LA LIGNE EXISTANTE

L'inutilité de la construction d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax pour «gagner» cinq minutes de temps de parcours a été définitivement démontrée précédemment (page 8).

Il reste maintenant à définir comment améliorer la performance de la ligne Bordeaux-Dax, une ligne essentielle pour la desserte de la côte atlantique et pour l'interconnexion entre les réseaux ferroviaires français et espagnols.

La priorité est de permettre aux trains de rouler à 220 km/h sur cette ligne au lieu de 160 km/h actuellement.

Bonne nouvelle ! les travaux sont déjà bien avancés. Les principaux chantiers restants sont 1) le remplacement d'une partie des installations électriques, 2) l'installation sur une portion de la ligne de système permanent de contre-sens et 3) le traitement des 14 passages à niveaux (PAN) avec en priorité le remplacement de celui de «Solferino» qui reste le seul PAN dans les deux premiers tiers de la ligne.

S'ils étaient lancés aujourd'hui ces travaux pourraient être achevés pour 2030 et nous permettre de respecter ainsi notre engagement auprès des autorités espagnoles et de l'Union Européenne.

Autre avantage, le coût des travaux devrait avoisiner les 500 millions d'euros : 8 fois moins que l'option LGV pour un temps de trajet équivalent mais avec zéro impact écologique.

	2024	2035 Promesse du GPSO à 14 Milliards d'euros	2030 Alternatives rénovation des lignes existantes (4800 ha de nature préservée)
Dax-Bordeaux	1h11	49 mn	54 mn
Dax-Paris	3h20	2h58	3h03

BORDEAUX-MONT DE MARSAN

RÉNOVER LA LIGNE EXISTANTE

Mis à niveau du tronçon Morcenx-Mont de Marsan qui permettrait de réduire significativement le temps de trajet entre les deux villes.

Par ailleurs cette solution garantirait le maintien de la gare de Mont de Marsan au cœur de la ville, garantie d'un meilleur service aux habitants, alors que le projet de LGV prévoit de la déplacer à 15 km du centre-ville.

INVESTIR DANS DU MATÉRIEL ROULANT PLUS PERFORMANT

Pour améliorer la vitesse des trains et du même coup offrir un meilleur confort des voyageurs la perspective d'investir dans de nouvelles rames est une solution à envisager sérieusement.



Zéro impact écologique
Coûts maîtrisés
Désenclavement des territoires

+ de sécurité
Pas de dégradation du service
Paris Toulouse en - de 4h
Alternative crédible à l'avion

EN BREF

Le projet GPSO c'est :

- ✗ 4800 hectares d'espaces naturels et agricoles détruits
- ✗ Plus de 14 milliards d'euros pour gagner quelques minutes
- ✗ Un financement assumé en priorité par les habitants des communes traversées
- ✗ La politique du tout TGV au détriment des trains du quotidien
- ✗ L'abandon des territoires au profit des grandes métropoles

Ce projet doit être abandonné.

Nos alternatives s'appuient sur l'optimisation et la modernisation des voies existantes, un investissement dans du matériel roulant performant, la revalorisation des métiers du ferroviaire et le redéploiement d'un réseau de train de nuit confortable et efficace pour :

- > éviter des dépenses inutiles
- > réorienter les budgets vers le train utile à tous (voir carte ci-contre)
- > lutter contre la fracture territoriale
- > Revitaliser les villes moyennes (Agen, Marmande, La Réole, Mont de Marsan, Morcenx...)
- > Garantir l'accès au train pour tous
- > Relancer le fret ferroviaire

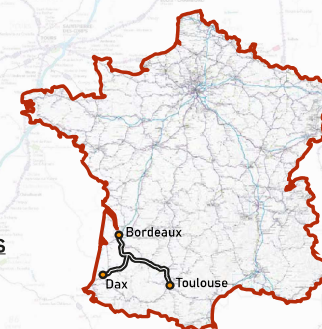
LA LGV C'EST 14 MILLIARDS POUR CONSTRUIRE 2 LIGNES QUI EXISTENT DÉJÀ

Bordeaux-Dax

105 km
~1600 ha d'espaces
naturels détruits
4 milliards d'€ gaspillés

Bordeaux-Toulouse

222 km
~3400 ha d'espaces
naturels détruits
10 milliards d'€ gaspillés



AVEC CET ARGENT ON POURRAIT

Relancer les trains de nuit

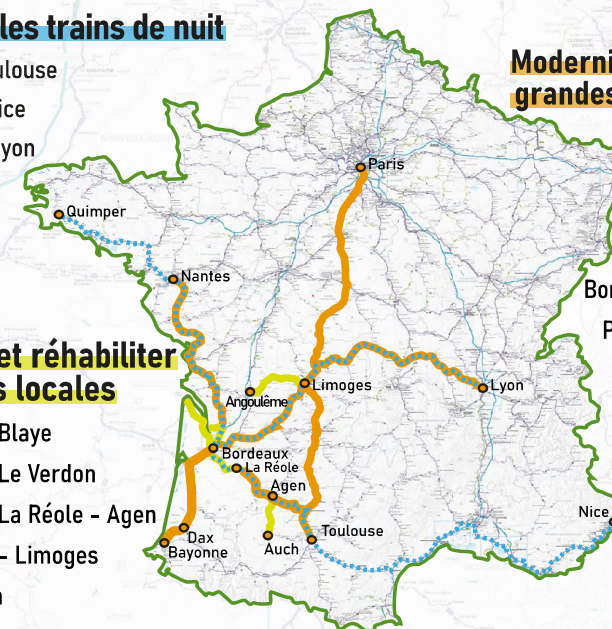
Quimper-Toulouse
Bordeaux-Nice
Bordeaux-Lyon

Moderniser et réouvrir les grandes lignes régionales et nationales

Bordeaux - Toulouse
Bordeaux - Nantes
Bordeaux - Lyon
Bordeaux - Dax - Bayonne
Paris - Limoges - Toulouse

Rénover et réhabiliter les lignes locales

Bordeaux - Blaye
Bordeaux - Le Verdon
Bordeaux - La Réole - Agen
Angoulême - Limoges
Agen - Auch



NON AUX LGV ET AFSB
FAISONS LE CHOIX DU TRAIN UTILE !



Nombre de trains par jour ouvré de base	2023	2028 avec service express métropolitain, 30 mn	2032 avec AFSB et service express métropolitain, 30 mn
Périurbains Bordeaux – Langon	16 sens impairs (sens Bordeaux vers Sud Gironde) avec 9 arrêts, dont 1 prolongé vers Marmande 15 sens pairs (sens Sud Gironde vers Bordeaux) avec 9 arrêts, dont 2 venants de Marmande	32 trains impairs avec 6 à 9 arrêts 32 trains pairs avec 6 à 9 arrêts	32 trains impairs avec 11 arrêts 32 trains pairs avec 11 arrêts
Semi directs Bordeaux – Agen	12 impairs 11 pairs	12 impairs 11 pairs	16 impairs 16 pairs
Semi directs Bordeaux –Marmande	2 impairs 2 pairs	2 impairs 2 pairs	4 impairs 4 pairs
Total TER pour un jour ouvré de base	58 trains	91 trains	104 trains (120 si passage au 1/4 d’heure en heure de pointe)

Annexe 1 : Trafics actuels et prévisionels (en 2028 sans les AFSB et en 2032 avec les AFSB) des trains périurbains et semi-directs au départ de Bordeaux. L’analyse de **ce tableau est claire : il est possible de doubler le nombre de trains** périurbains sans la création d’une troisième voie.

Source : SNCF Réseaux.

Nombre de montées/ descentes par an	Estimation datée de 2014 ¹ avec AFSB	Estimation actualisée en 2023 ² avec AFSB	Estimation actualisée 2024 ³ avec AFSB	Réalité 2023 ⁴
Gare de Bègles	800 000	223 380	836 000	51 657
Gare de Saint-Médard d’Eyrans	300 000	285 065	320 000	92 078
Gare de Preignac	30 000	?	24 000	6620

Annexe 2 : **Des estimations farfelues**, changeantes selon les interlocuteurs et **complètement déconnectées de la réalité**. Celles-ci n’ont pour objet que de justifier le bien-fondé d’un projet injustifiable.

Sources :

- ¹p.137 de la pièce H (évaluation socio-économique) du dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique (RFF; 2014)
- ²Christophe Huau directeur de l’agence GPSO dans un mail daté du 18/07/2023
- ³SNCF Réseau Mémoire récapitulatif au tribunal administratif de Bordeaux (19/07/2024), SNCF Réseau contre LGVEA
- ⁴Open Data SNCF

NOTES



Loïc Prud'homme

281 route de Toulouse
33140 Villenave d'Ornon
contact@loicprudhomme.fr
07 84 39 14 65

Mathilde FELD

21 place de la République
33450 Cadillac
bonjour@mathildefeld.fr
09 51 80 32 82