

Les LGV : les lignes ferroviaires à grande vitesse



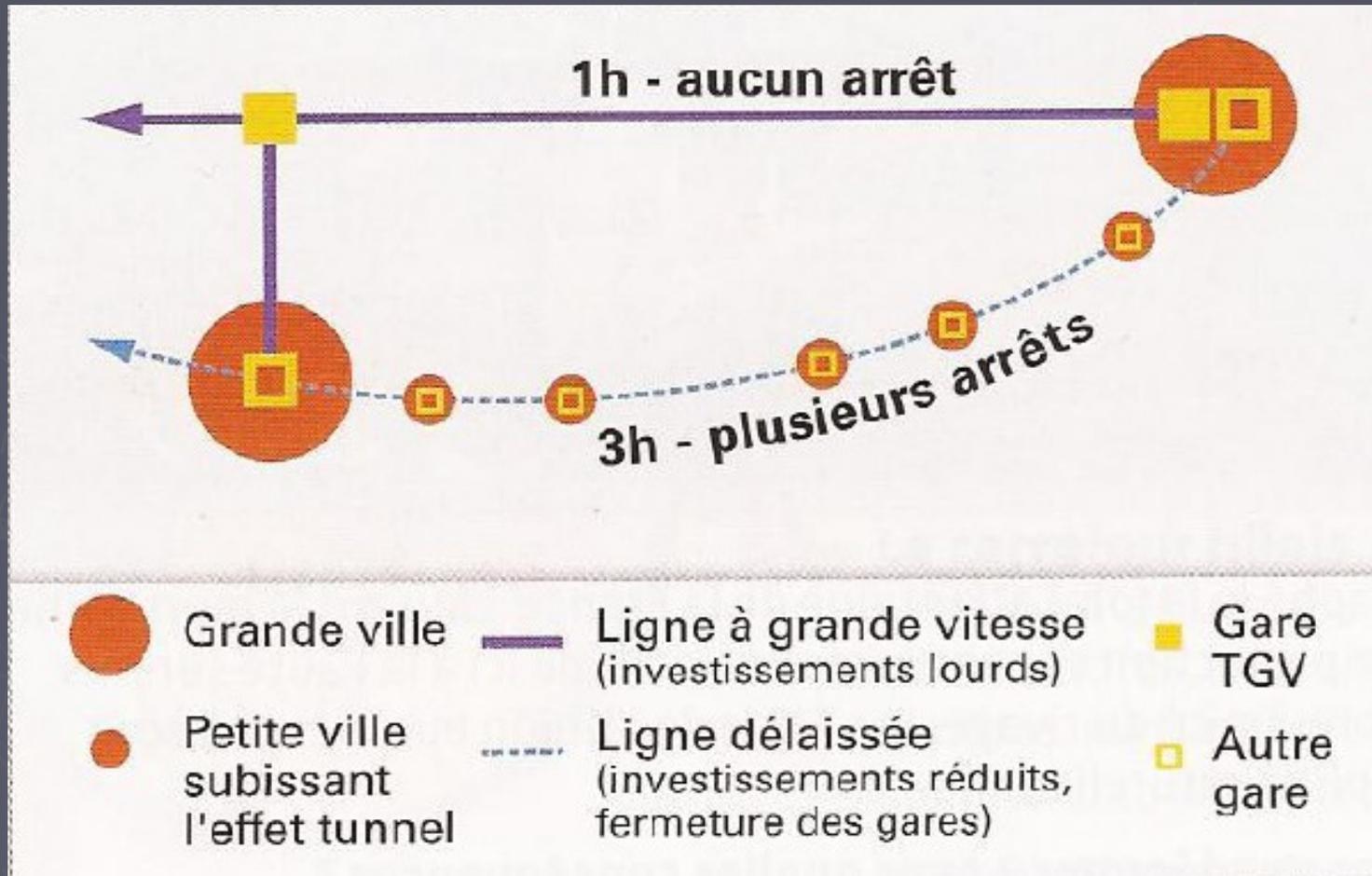
Une doctrine : le gain de temps



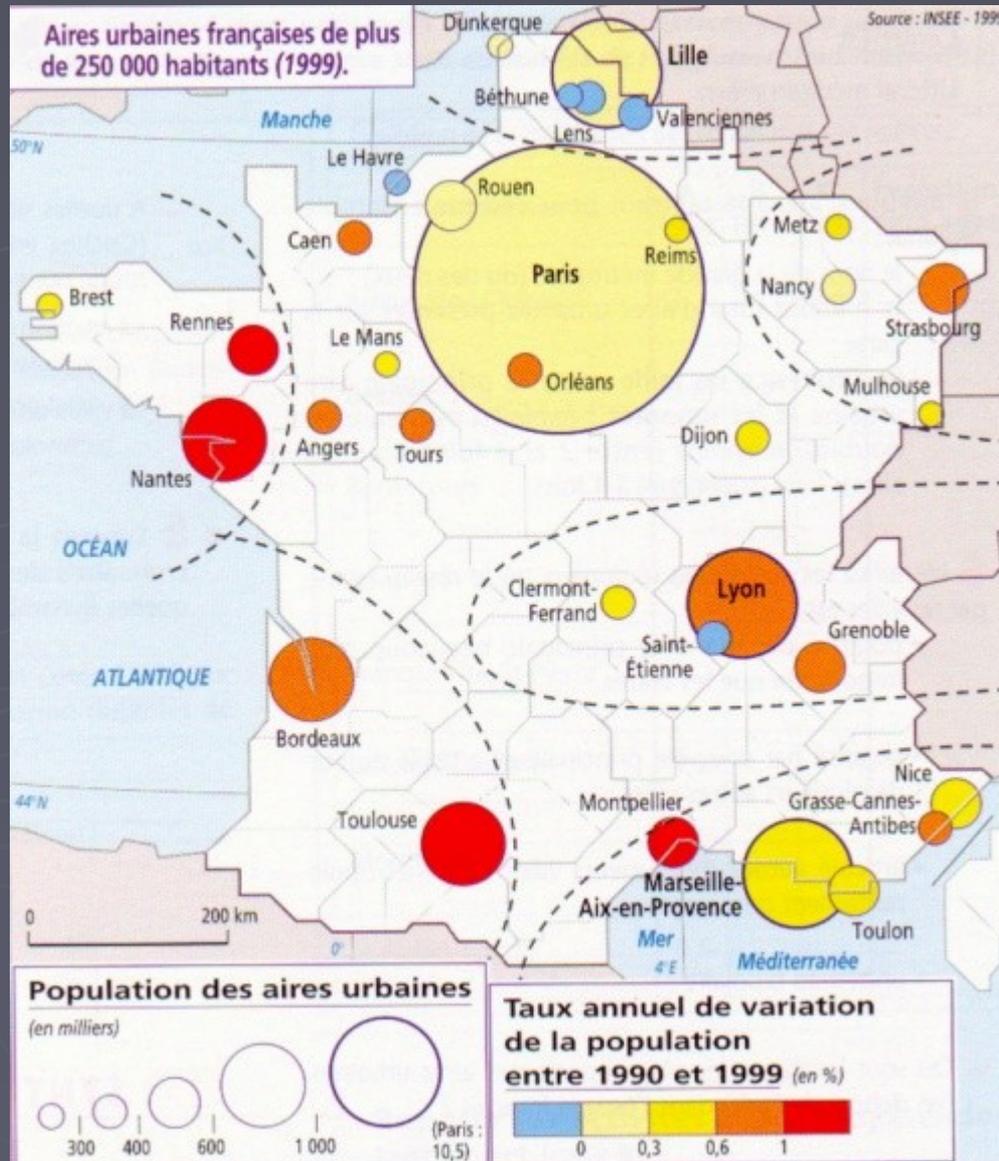
Temps de parcours

Dijon > Strasbourg :	3h40 > 2h00
Dijon > Zürich :	4h30 > 2h25
Besançon > Mulhouse :	1h30 > 0h45
Besançon > Paris :	2h30 > 2h05
Mulhouse > Marseille :	5h40 > 4h40
Mulhouse > Paris :	3h10 > 2h40
Belfort/Montbéliard > Paris :	3h50 > 2h15
Belfort/Montbéliard > Dijon :	2h15 > 0h50
Strasbourg > Lyon :	4h45 > 3h40
Strasbourg > Marseille :	6h45 > 5h30

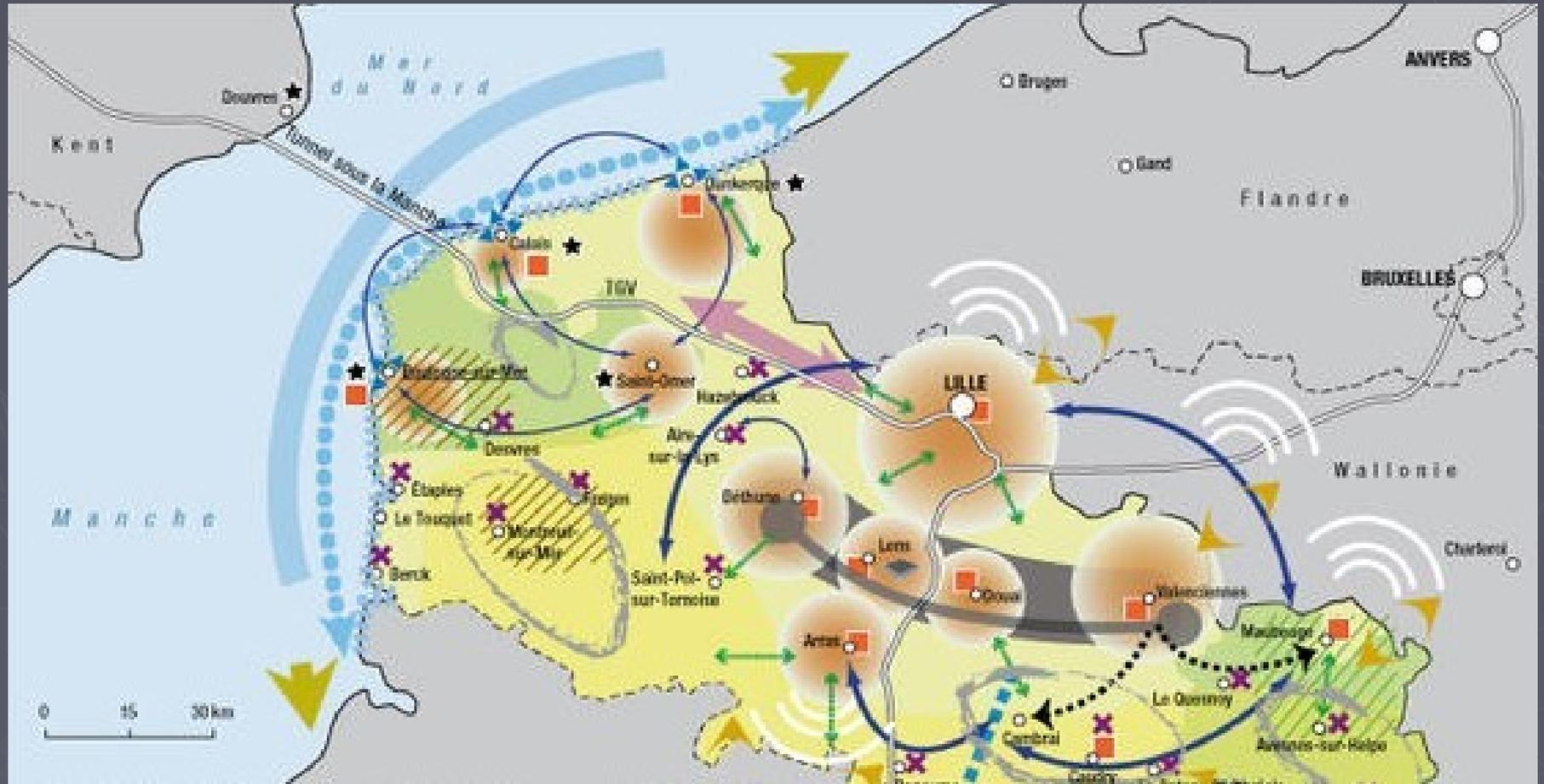
Des effets néfastes ► « L'effet tunnel »



Des effets néfastes ► « Le renforcement de la métropolisation »



Des effets néfastes ► « Le déménagement du territoire »



Un impact économique illusoire pour les villes moyennes



La Gare Lorraine - TGV

Parc technologique du Bois de l'Oratoire



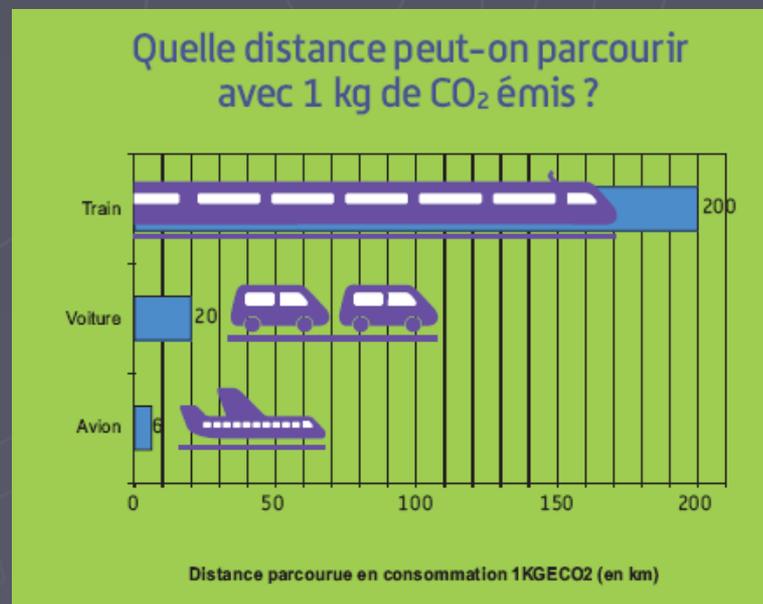
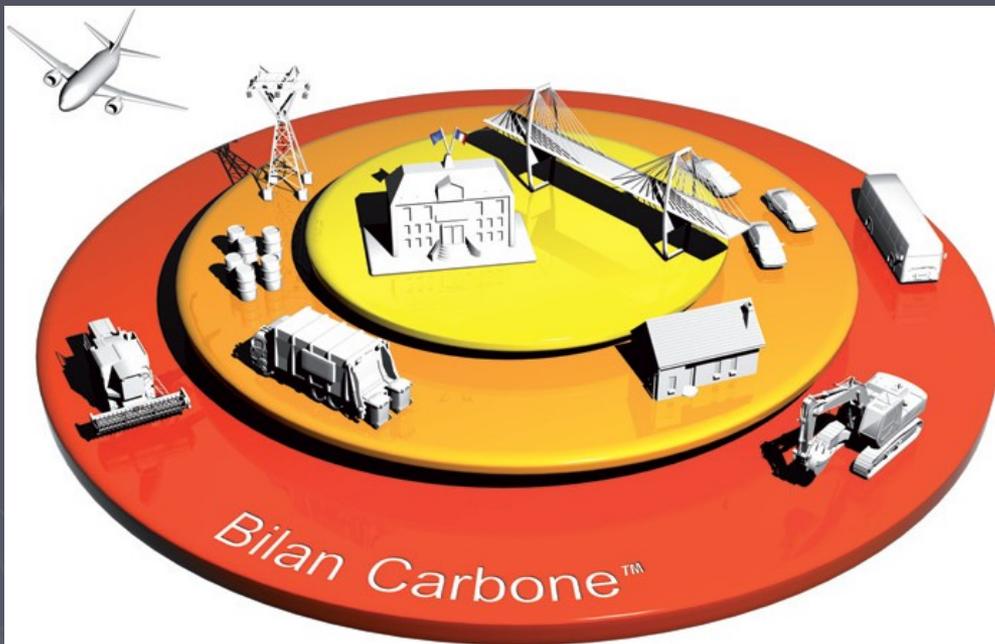
Une infrastructure réservée à « une élite circulatoire »



Une réponse inadaptée à la demande de mobilité au quotidien



L'alibi du bilan carbone



Le train permet des économies d'émission de GES par rapport aux autres modes de transport à condition d'utiliser les lignes existantes car la LGV n'est pas une réponse pertinente en l'absence de saturation du réseau actuel.

La grande vitesse ferroviaire en France



Des décideurs emmurés dans leur surdité, enfermés dans leur mégalomanie



Pierre Izard, Martin Malvy, Pierre Cohen et Didier Gardinal

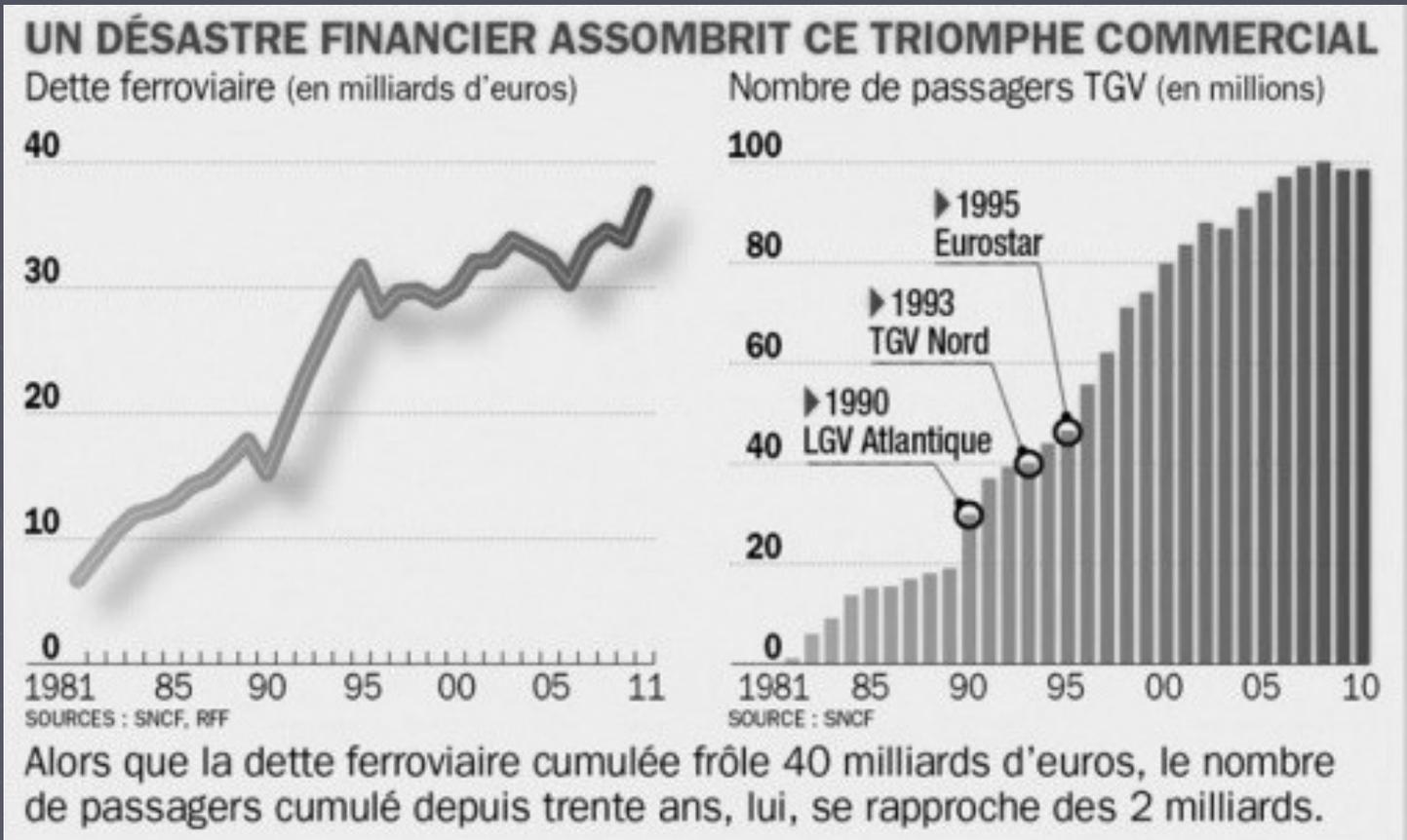
Les coûts s'envolent ...



	Mise en service	Coût/km
LGV Sud Est	1983	4,9 M€
LGV Nord	1993	10,7 M€
Interconnexion I de F	1996	15,1 M€
LGV Méditerranée	2001	19,4 M€
LGV Est 1ère phase	2007	14,8 M€
Projet GPSO		31 M€
Projet Lyon-Turin		40,55M€
Projet LGV Paca		57,57M€

Le coût « *excède largement le budget que la nation peut consacrer à ses infrastructures de transport* ». (Mobilité 21)

Le système repose sur l'endettement



Source: Infographie Challenges

Une dette de 40 Milliards d'euros à ce jour qui devrait doubler en 15 ans...

Le recours à des financements « innovants »



Les trafics ne sont pas au rendez-vous, les recettes non plus...

	Écarts entre réalisation et prévision
LGV Sud Est	+7,5%
LGV Atlantique	-12%
LGV Nord	-50,4%
Interconnexion I de F	-34%
LGV Rhône Alpes	-3,6%
LGV Méditerranée	-11,5%
LGV Est 1ère phase	+4,3%



Globalement, un écart moyen entre la réalisation et la prévision à la DUP de – 26 %.

Les rentabilités s'effondrent...

- **La Cour des comptes** constatant les dérives de la LGV Est estime que « *Si les bilans socio-économiques et financiers des LGV actuellement en projet ou en cours de construction devaient être corrigés de la même façon, ils seraient fortement négatifs* »



- **Pour Guillaume Pepy** : « *30% des LGV ne sont pas rentables, la France ne peut plus se permettre de multiplier ces projets onéreux.* »

L' accord unanime des rapports officiels : la fin du modèle LGV, priorité à l'existant

- Les Assises du ferroviaire dénoncent « *l'impasse financière à laquelle se trouve confronté le secteur ferroviaire.* »
- Le rapport Auxiette demande de « *sortir de la logique du toujours plus vite* » et de « *développer les transports du quotidien* »



- La commission Mobilité 21 conclut : « *l'urgence de la politique d'infrastructure de l'Etat doit être d'assurer l'entretien et la modernisation de l'existant.* »
- Le rapport Bianco préconise une « *priorité absolue à la rénovation du réseau existant pour améliorer la qualité du service* »

Les LGV sont dévoreuses de budget et le réseau ferroviaire existant est « vieillissant et sclérosé » »



Les déclarations de JM Ayrault, en juillet, laissaient penser que le message était passé !



L'interventionnisme des « grands élus »...



Elus aquitains au ministère des transports



Les couloirs du pouvoir

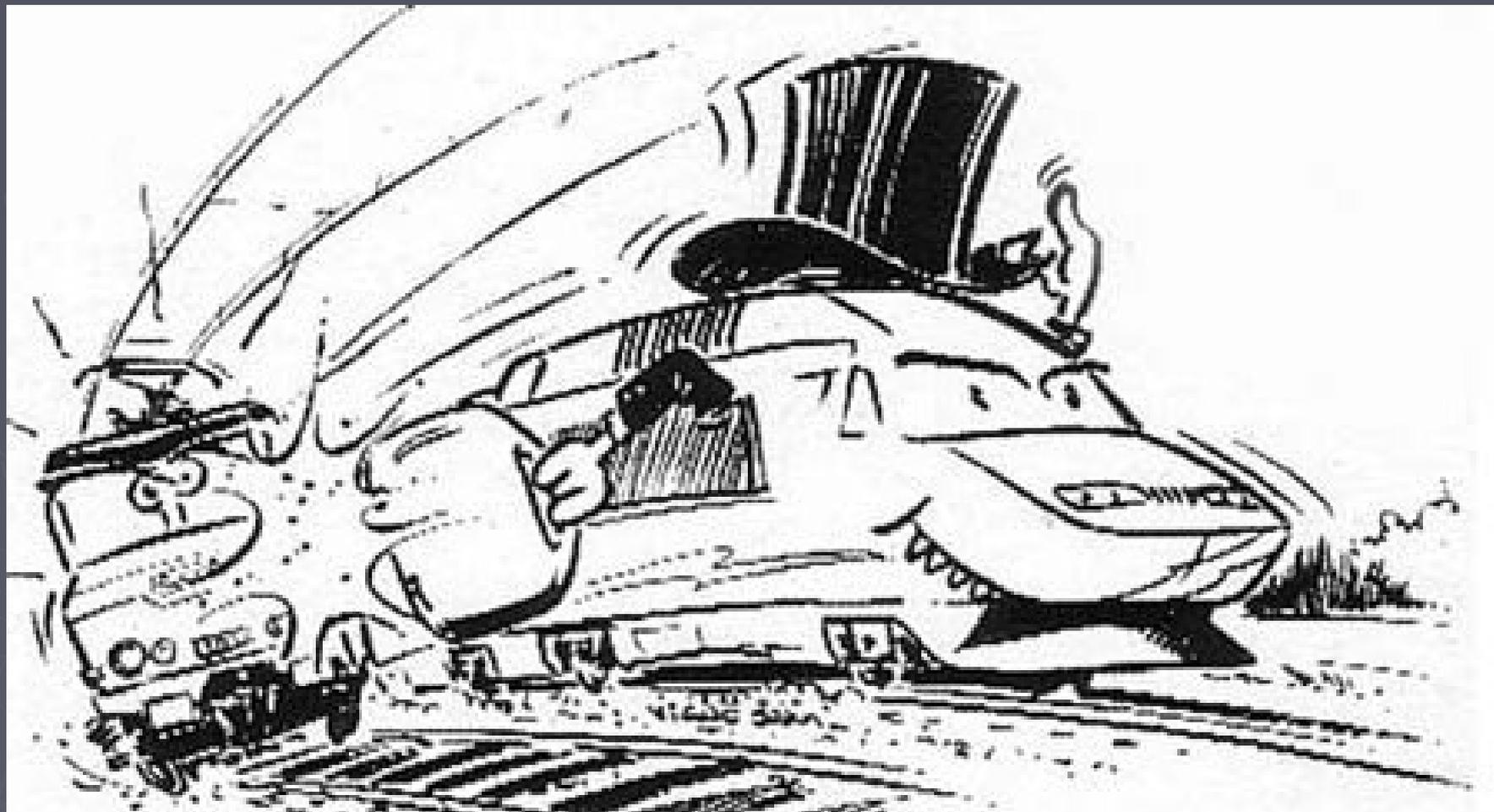


Déclarations à la presse



Réunion à Matignon

Retour à la case départ



La LGV rend fou...dit Gilles Savary



Le député PS de la Gironde G. Savary

MERCI DE VOTRE ATTENTION

