

# 1990-2018 QUE DE CHEMIN PARCOURU !

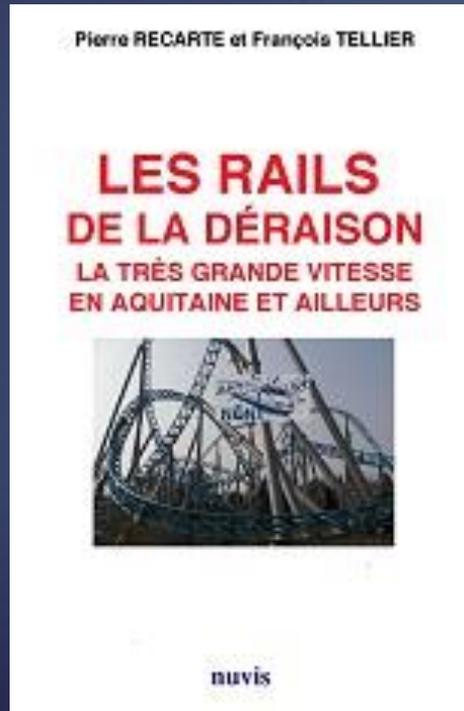


## NOUS AVONS DIT :

Dès 1994 : La priorité au TGV ( *50 % des investissements* au détriment des réseaux régionaux et de la marchandise ) a cassé la dynamique du rail en France .

*Le "tout TGV" cannibalise donc la SNCF*

Les LGV sont trop coûteuses et plombent le déficit de la SNCF et nous l'avons démontré dans deux livres.



# AUJOURD'HUI

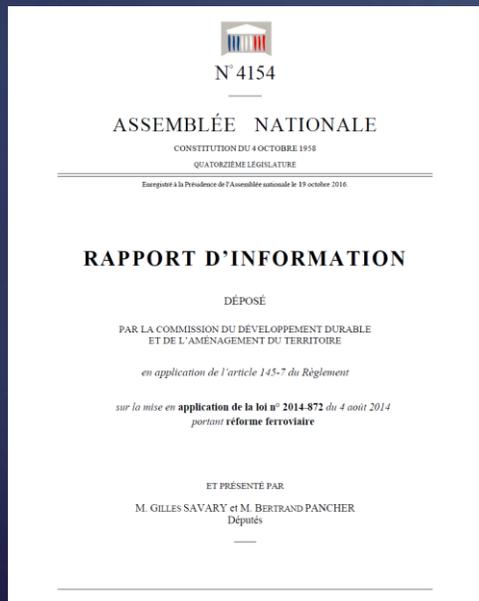
## Rapport parlementaire d'information de 2016

« La montée en charge des quatre grands programmes de la politique du tout TGV mise en œuvre à partir du Grenelle de l'environnement en 2009, explique l'essentiel de la dette ferroviaire. Ces investissements vont contribuer à une rapide hausse de la dette de RFF avec une augmentation tendancielle de 2 à 3 milliards d'euros par an. »



## Léo Charles, maître de conférences en Economie, Université Rennes 2

« Dans les années 1980, le développement de la grande vitesse a conduit à un endettement massif de la SNCF. Puis au fur et à mesure de la construction des nouvelles lignes LGV, les dépenses sont devenues de plus en plus massives. »



## Gilles Savary, juin 2016

« Avec les délirantes LGV promues par Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau, l'endettement est passé de 1,5 à 3 milliards d'euros par an. »



# Toute la presse spécialisée est unanime pour reconnaître que

« la création des lignes à grande vitesse a creusé la dette de SNCF Réseau ».



**Le Monde**  
19/03/2018

« Depuis cinq ans, l'accélération de l'endettement est due en grande partie aux projets de développement des quatre dernières LGV. »

# NOUS AVONS DÉNONCÉ

Une sous-estimation de la maintenance du GPSO

RFF évalue les frais d'exploitation et de maintenance, à 89 M€/an pour les 417km du GPSO (soit 213 429€ du km)



# AUJOURD'HUI

## Le rapport Auxiette (avril 2013) nous indique :

« Cinq ans après l'ouverture de la LGV Est européenne, nous constatons que le passage de 300km/h à 320km/h augmente de 10% le coût de la maintenance. Les cinq minutes gagnées à terme sur l'ensemble du parcours Paris-Strasbourg Valentelles les 6 000 à 8 000 € par kilomètre de surcoût annuel de maintenance qu'elles engendrent ? » (p.14)

## Le bilan LOTI de la LGV Nord indique :

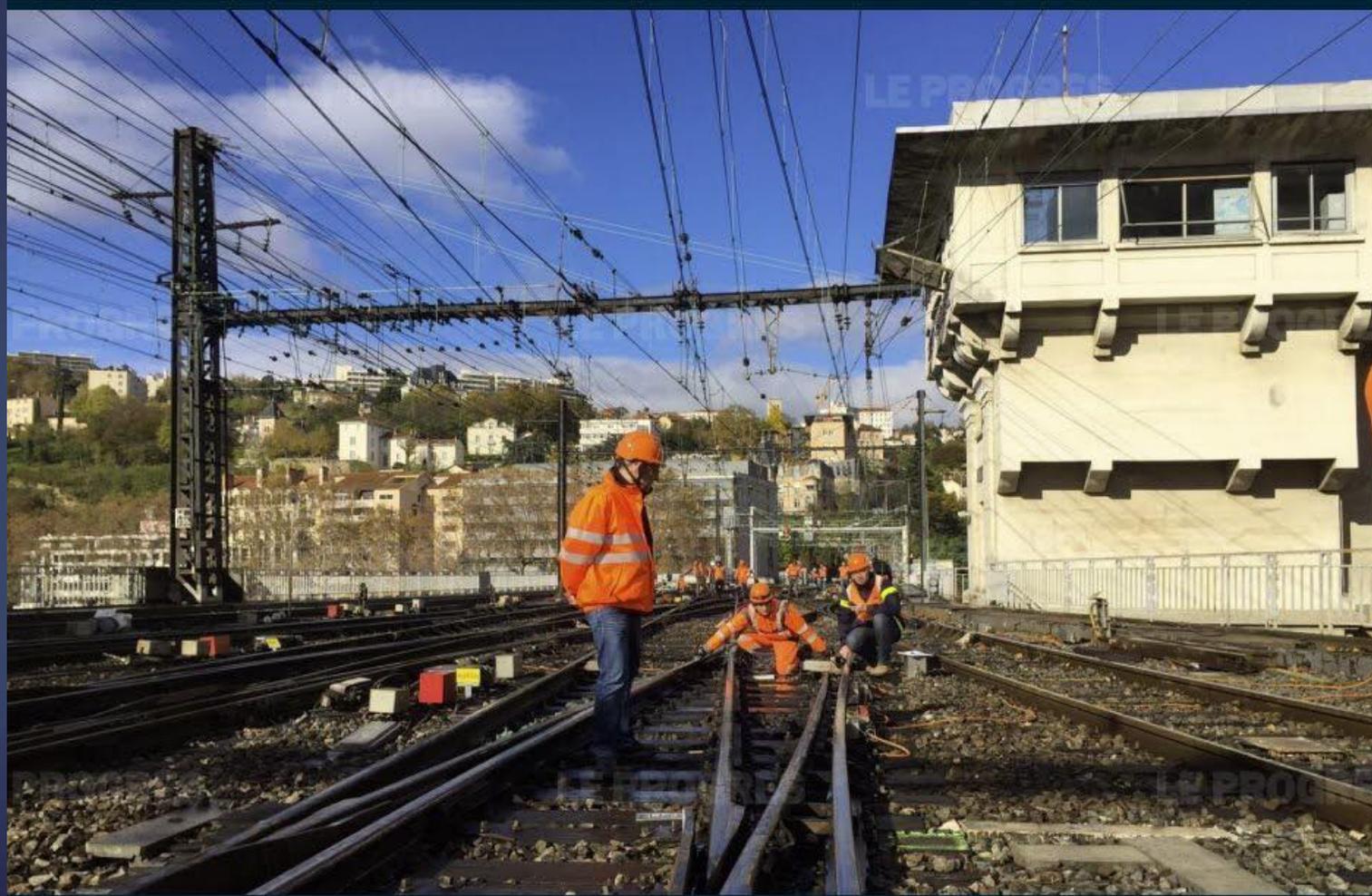
Des frais de maintenance qui s'élèvent à 212 M€ pour les 350km de la LGV (soit 605. 714€ le km)

**Soit près de 3 fois plus que ce prévu pour le GPSO**



## DEPUIS DES ANNÉES :

Nous affirmons que la modernisation du réseau existant peut donner des performances similaires.



# AUJOURD'HUI

**Le Rapport Mobilité 21 (avril 2013) nous donne raison :**

« Une modernisation de l'existant permet souvent d'atteindre une performance quasi équivalente à celle d'une infrastructure nouvelle, pour un coût et une empreinte écologique bien inférieurs. » (p.8)



**Elisabeth Born, dans une interview aux Echos du 05/07/2017, confirme :**

« Dans le ferroviaire, avant de construire une nouvelle voie, il faut d'abord se demander comment innover pour tirer le meilleur parti de l'infrastructure existante. »



## DÈS LE DÉBUT NOUS AVONS DIT :

Il convient d'optimiser le réseau ferroviaire pour obtenir un relèvement des vitesses de circulation. Fiabilité, régularité et qualité du service sont plus importants que de simples gains de vitesse pouvant être obtenus avec l'aménagement du réseau existant à moindre coût, et avec une empreinte écologique bien moins importante.



# AUJOURD'HUI



## Les préconisations du rapport Bianco (avril 2013) :

« Il faut développer une nouvelle offre de transport, s'articulant autour de trains circulant à 200 km/h, utilisant le plus souvent possible les voies existantes et offrant un niveau de service de très bonne qualité. » (p.6)

## Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (janvier 2018) va dans le même sens :

« L'opportunité de ligne nouvelle Bordeaux-Dax doit être réinterrogée à plus longue échéance, il semble en effet au Conseil que moyennant des travaux de relèvement de vitesse sur la ligne classique, il est possible d'obtenir quasiment les mêmes bénéfices qu'une ligne nouvelle à un coût bien moindre. » (p.78)



## DEPUIS LONGTEMPS NOUS PRÉCONISONS :

l'utilisation de **trains pendulaires** sur les voies existantes pour augmenter la rapidité des trains et du système de signalisation **ERTMS** pour augmenter la capacité des lignes et la sécurité.



# AUJOURD'HUI

## Le rapport de la Cour des comptes (octobre 2014)

Préconise de « repenser la grande vitesse »

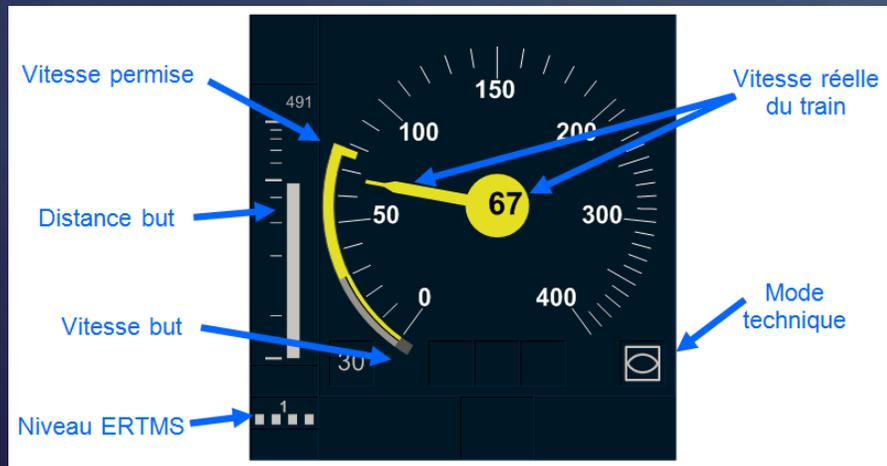
« L'innovation pourrait en effet se développer vers des transports rapides sans construction de LGV, comme l'exemple du **train pendulaire** l'a montré. »



**Le système ERTMS** va être installé sur la LGV Paris Lyon proche de la saturation (240 trains/jour). Cela permettra d'offrir 16 trains/h au lieu de 13. La ligne classique Marseille-Vintimille sera prochainement équipée.

### Pour Elisabeth Born :

« C'est d'abord un projet au service de la modernisation du réseau, qui montre que l'innovation est une bonne réponse pour mieux utiliser nos infrastructures existantes. »



## AUX ÉLUS, NOUS AVONS DIT :

La LGV n'aménage pas le territoire, elle le « déménage » en renforçant la métropolisation. Les grandes villes sont les seules gagnantes. Elle ne désenclave pas, au contraire elle risque de désorganiser le territoire par « l'effet tunnel ».

### L'effet tunnel



Si la grande vitesse modifie le rapport à l'espace pour les usagers des villes qu'elle relie, elle en met d'autres à l'écart, provoquant ou accentuant l'abandon de certains territoires.

- Grande ville
- Petite ville subissant l'effet tunnel
- Ligne à grande vitesse (investissements lourds)
- - - Ligne délaissée (investissements réduits, fermeture des gares)
- Gare TGV
- Autre gare

# AUJOURD'HUI

**Que dit Yves Crozet, professeur d'économie des transports à l'Université Lyon 2 ?**

**« Il ne faut pas attendre de miracle du TGV sur les territoires. »**



**« Le TGV accompagne la croissance, il ne la crée pas. Il ne fait pas de miracle quand la macroéconomie va mal. Ensuite, compte le dynamisme propre de l'agglomération. Quand le TGV est arrivé à Metz et Nancy en 2007, il ne s'est rien passé. La Lorraine a perdu près de 5 % de ses emplois depuis 2008. L'erreur, c'est de croire qu'une réussite locale peut être transférée par la magie d'une offre ferroviaire. »** (Interview à Usine Nouvelle 29/06/2017)

## NOUS AVONS RÉFUTÉ L’AFFIRMATION

qu’une LGV était créatrice d’emplois, argument des promoteurs et décideurs.

- ▶ En 1995, il était annoncé **17 500 emplois** pour la construction de la LGV Tours-Bordeaux.
- ▶ En 2008, le Conseil régional d’Aquitaine, vote une motion sur la LGV Tours-Bordeaux, signée par son président Alain Rousset : « *Premier chantier de travaux publics en France avec **100 000 emplois à la clé.*** » (Délibération N° 2008.2973)
- ▶ En 2009, selon Alain Juppé, « la construction des 303 km de la LGV Tours-Bordeaux représenterait **pas moins de 100 000 emplois par an pendant toute la période du chantier**, puis 1 000 emplois directs et entre 5 800 et 8 500 emplois indirects » (L’Express. fr 12/06/2009)

▶ En 2017

### **Avec le TGV, Bordeaux rêve de 100 000 emplois**

De notre correspondant, Nicolas César [France](#) , [Nouvelle-Aquitaine](#)

Publié le 01/07/2017 À 10H00

**Alain Juppé, le président de Bordeaux Métropole, prévoit une création massive d’emplois d’ici à 2030. Un objectif trop ambitieux ?**

# AUJOURD'HUI

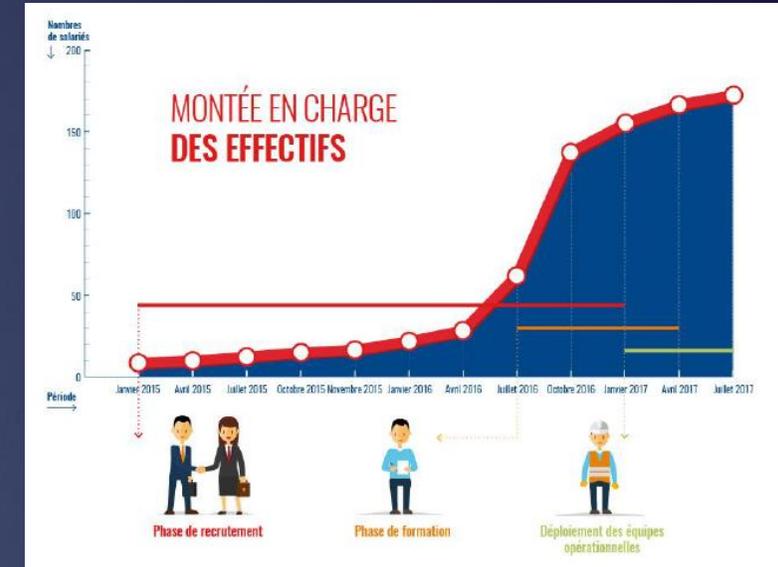
► Ce sont **4 500 emplois, dont 1 300 créés**, pour la durée du chantier de la LGV Tours-Bordeaux, des emplois déjà pourvus au sein de LISEA et des sous-traitants. La ligne mise en service, la majeure partie des personnes embauchées s'est retrouvée au chômage.

► MESEA, la société chargée de la maintenance de la ligne a créé **180 emplois**.



► Pour Yves Crozet :

« Certes, autour de la gare Bordeaux Saint-Jean, entièrement refaite, se construisent des hôtels et des immeubles de bureaux. **Mais est-ce de la création d'activités ou de la relocalisation**, comme on l'observe généralement ? **Ce n'est pas la gare qui crée l'emploi, mais la tendance macroéconomique**. La région Nord-Pas-de-Calais a gagné beaucoup d'emplois après l'arrivée du TGV en 1993, du fait du boom économique des années 1990. La même région en perd depuis 2008, alors que Lille est la ville d'Europe la mieux desservie en TGV ! » (Interview à Usine Nouvelle 29/06/2017)



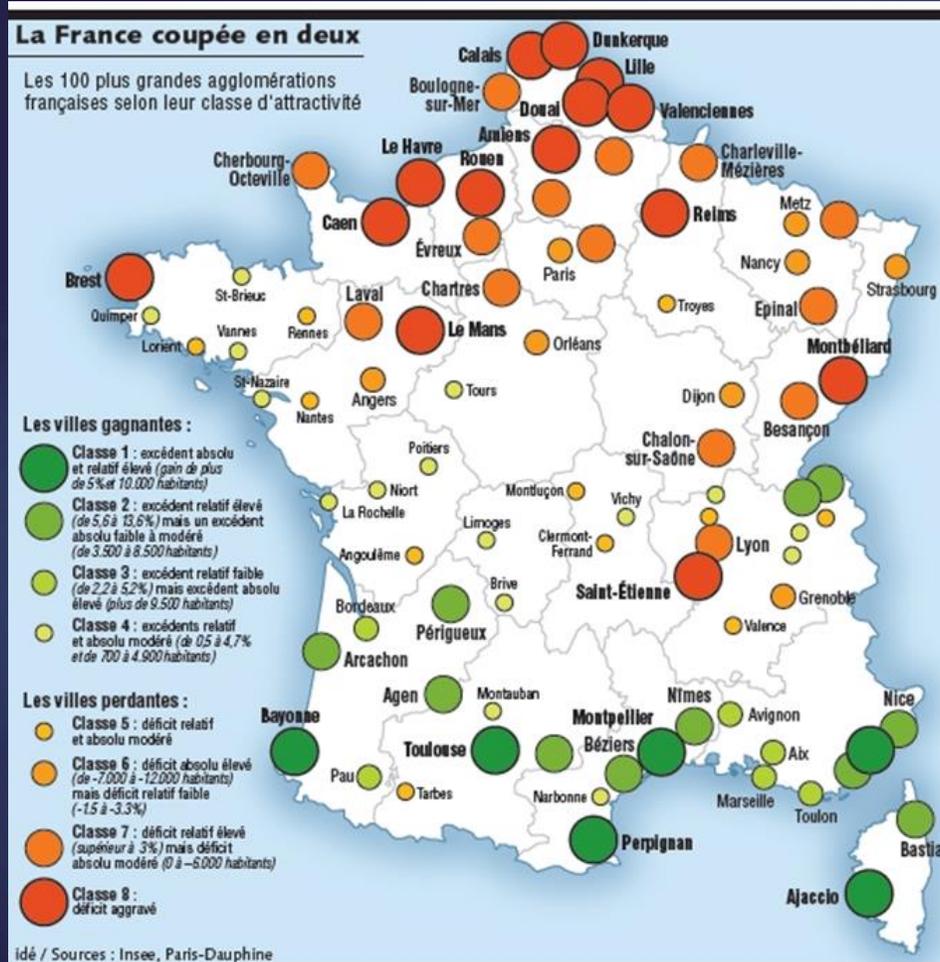
## NOUS AFFIRMIONS

qu'il n'existait que peu ou pas de corrélation entre LGV et attractivité des villes moyennes desservies.



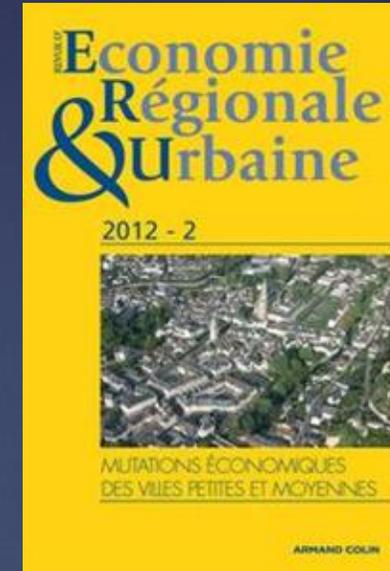
# AUJOURD'HUI

En 2010, une étude réalisée par l'Université Paris Dauphine et publiée dans Les Echos montre que les villes les mieux desservies par les LGV sont en fait les lanternes rouges de l'attractivité.



Une carte qui est presque un négatif de la carte des LGV.

**En 2012**, Marie Delaplace dans une analyse des études intitulée « TGV, développement local et taille des villes : Une analyse en termes d'innovation de services »



Chercheuse et professeure d'aménagement et d'urbanisme à l'Institut français d'urbanisme

Elle montre que « *les villes petites et moyennes sont globalement désavantagées dans la possible émergence d'effets* » car :

- leur desserte n'est pas aussi importante que dans les métropoles. La fréquence y est moindre.
- la desserte TGV peut se traduire par une diminution du nombre de trajets directs.
- la diminution de temps de parcours entre villes dépend de la localisation par rapport à la ligne. Or les grandes villes sont plus directement connectées au réseau.
- la capacité financière de ces villes est limitée pour valoriser une desserte TGV contrairement à une métropole.

## NOUS N'AVONS CESSER DE RÉPÉTER

la LGV participe à l'assèchement de la desserte des villes moyennes  
au démantèlement du réseau ferré classique.



# AUJOURD'HUI



## LES PERDANTS DU TGV

Les effets pervers de l'exploitation du TGV  
sur la desserte des villes moyennes

Version provisoire V2

Etude réalisée par la commission TGV de la FNAUT  
avec l'aide financière de la DATAR

29 avril 2011

La FNAUT dans une étude (2011) constate avec le développement des LGV :

« - la stagnation ou l'affaiblissement, très sensible, des relations ferroviaires (parfois avec Paris mais surtout avec les grandes villes de province) de nombreuses villes moyennes auparavant bien desservies par les trains classiques de jour et de nuit (par exemple Chartres, Saumur, Saint-Quentin, Epernay, Bar-le-Duc, Dole, Roanne, Thonon et Evian)

- l'assèchement de plusieurs lignes classiques et la dégradation des relations des villes moyennes entre elles et avec les métropoles de province. »

TRÈS TÔT, NOUS AVONS TIRÉ LA SONNETTE D'ALARME :

Peu de trains s'arrêteront dans une ville moyenne desservie par une LGV.



# AUJOURD'HUI

## En 2016, que constate l'association d'élus Villes de France ?

« Dans plus de quarante villes de 20.000 à 100.000 habitants, la réorganisation de la desserte TGV a conduit à la suppression de dessertes journalières ou de la seule desserte subsistante, voire à la substitution de la desserte TGV avec un rabattement organisé par TER, à partir de la métropole la plus proche . La SNCF ne raisonne plus qu'en termes de remplissage origine-destination avec des liaisons de métropole à métropole. »

« Arras, par exemple, avec 3,7 millions de passagers par an, a vu sa desserte TGV passer de 33 fréquences par jour dans les années 1990 à 11 en 2016. En 20 ans, la desserte globale sur la LGV Paris-Nord a été divisée par trois. »

**En 2017 et 2018,** plusieurs villes situées sur les LGV dénoncent des dessertes insuffisantes. La presse s'en est fait l'écho.



## LGV : des trains moins nombreux et des "Bordelais" en colère

[A La Une Sud Ouest Éco Lgv](#)

Publié le 01/11/2017 à 3h42. Mis à jour à 9h58 par **Bertrand Ruiz**.



La suppression de deux liaisons TGV Angoulême-Bordeaux va chambouler leur vie. Thierry david

**Ils habitent à Bordeaux, travaillent en Charente et vivent mal la réduction de l'offre TGV.**

Charente libre :

## TGV supprimés entre Bordeaux et Angoulême: usagers et élus sont en colère



Les usagers du Bordeaux-Angoulême menacent de prendre exemple sur Ruffec et de bloquer les trains.

Photo archives Anne Kerjean

Par **Ismaël KARROUM**, publié le 31 octobre 2017 à 21h15, modifié le 1 novembre 2017.

Le Télégramme :

## TGV. Arrêts menacés à Quimperlé ? F3:

Publié le 01 novembre 2017 à 00h00

Modifié le 01 novembre 2017 à 07h30

[Jean Rioufol](#)



La gare de Quimperlé voit passer huit TGV chaque jour : quatre en direction de Quimper et quatre autres vers Lorient.

**Quimper : les élus craignent une diminution des dessertes TGV en Cornouaille**

Les élus quimpérois s'inquiètent d'un rapport actuellement à l'étude au Ministère des Transports. Celui-ci questionne l'intérêt du maintien des dessertes TGV dans les villes moyennes. "Ne nous oubliez pas !"

Par Jeanne Travers Publié le 09/11/2017 à 18:07 Mis à jour le 09/11/2017 à 18:47

RTL :

## TGV : les villes moyennes ne veulent pas perdre leur desserte

**RTÉ RTL - Des élus de villes moyennes sont attendus ce jeudi 9 novembre chez la ministre des Transports. Le vice-président des élus de France, Jean-François Debat, maire de Bourg-en-Bresse, défend les arrêts dans leurs agglomérations.**



[L'invité de RTL Petit Matin](#) Julien Sellier

[Télécharger](#) Suppression de gares TGV : "un sujet d'équilibre économique", pour Jean-François Debat

## TGV supprimés: les élus charentais dénoncent le "mépris" de la SNCF et de l'Etat



Jean-François Dauré, Xavier Bonnefont et François Bonneau. Le député Thomas Mesnier participe aussi au combat. Les grands élus charentais sur la même longueur d'onde  
Archives Renaud Joubert  
Par [charentelibre.fr](http://charentelibre.fr), publié le 24 novembre 2017 à 12h54.

# La nouvelle république

## Châtelleraut : les flops de l'année 2017

Publié le 29/12/2017 à 04:55 | Mis à jour le 29/12/2017 à 04:55

**TGV, TER : le compte n'y est plus.** Depuis le 1er juillet et la mise en service de la LGV, le niveau de dessertes TGV et TER au départ de Châtelleraut est pointé du doigt : il n'y a plus de TGV direct vers Bordeaux, certains horaires du TGV Châtelleraut-Paris sont moins adaptés, et la ligne TER Tours-Châtelleraut-Poitiers est de moins bonne qualité. Malgré trois manifestations en 2017, la SNCF et la Région ne changent rien.

## Nouvelle République:

### TGV, TER : nouvelle pression sur la SNCF et la Région

Publié le 03/12/2017 à 04:55 | Mis à jour le 03/12/2017 à 10:53

o Châtelleraut



## Charente libre:

### Les décideurs charentais font bloc contre les TGV supprimés entre Angoulême et Bordeaux



Les décideurs du territoire exigent de rencontrer le P-DG de la SNCF dans les plus brefs délais.  
Photo Majid Bouzzit

Par **Benoît CAURETTE**, publié le 24 novembre 2017 à 22h36, modifié le 25 novembre 2017.

F3 :

## Le collectif "Maintien TGV et gare de Ruffec" déçu après son rendez-vous au ministère des transports



Une délégation a été reçue ce lundi 23 octobre au ministère de la transition écologique et solidaire / © France 3 Poitou-Charentes - J. Deboeuf

Quatre membres du collectif ont été reçus aujourd'hui au ministère des transports. Ils ont plaidé pour un arrêt du TGV à Ruffec en Charente. Le représentant du ministère n'a pas vraiment répondu à leurs attentes comme le montre notre reportage.

Par Coralie Roland Publié le 23/10/2017 à 18:26 Mis à jour le 23/10/2017 à 18:57

## Des travailleurs tourangeaux privés de TGV pour rentrer du travail ?

Publié le 24 Octobre 2017 à 01:00



**TER Dijon-Besançon : les petits arrêts sacrifiés**  
Par [Lila Lefebvre, France Bleu Bourgogne](#) lundi 23 octobre 2017 à 20:12

Ils s'inquiètent de l'arrivée des trains OuiGo à partir du mois de décembre.

## Ouest France :

### Morlaix. Le TGV passe sans s'arrêter

Modifié le 11/11/2017 à 10:56 | Publié le 11/11/2017 à 10:46



**Centre Presse 24/11/17**  
**Horaires TGV Châtelleraut- Paris: aucune avancée**  
**La mobilisation du printemps dernier pour une meilleure desserte TGV, en direction de Paris, n'a servi à rien: la SNCF n'a pas modifié son plan de trains.**

## Est Républicain : Le 19/11/2017 à 05:03

### Grand Est - Conseil régional LGV : les inquiétudes se multiplient

Le temps des trains à grande vitesse est-il terminé, avec le risque qui pèse sur les arrêts dans les villes moyennes et avec des projets renvoyés aux calendes grecques ?



## L'Alsace:

### Tribunal administratif LGV : la fronde du Haut-Rhin

Le département du Haut-Rhin et la communauté d'agglomération de Mulhouse ont arrêté de payer leur écot à la seconde phase de la LGV Est, parce que le TGV Est a abandonné Mulhouse. Ils pourraient être contraints de reprendre les paiements.

Hier 05:01 par Jacques FORTIER , actualisé le 16/05/2018 à 23:31 Vu 65 fois

## Vosges matin:

### Épinal Conseil municipal Union sacrée recomposée pour garder le TGV

Dix ans après son arrivée, le TGV risquerait de disparaître du paysage ferroviaire vosgien ? Un scénario catastrophe que les édiles spinaliens refusent d'envisager, tirant la sonnette d'alarme via une motion.

Le 22/12/2017 à 05:06

 sudouest.fr

Charente : les gendarmes  
découvrent un véritable zoo  
exotique chez un particulier

## Les élus charentais s'invitent chez la SNCF Nouvelle-Aquitaine

**LGV** La modification  
des dessertes d'Angou-  
lême par la SNCF  
ne passe vraiment  
pas auprès des élus



8

Mardi 3 avril 2018 SUDOUEST

## La région

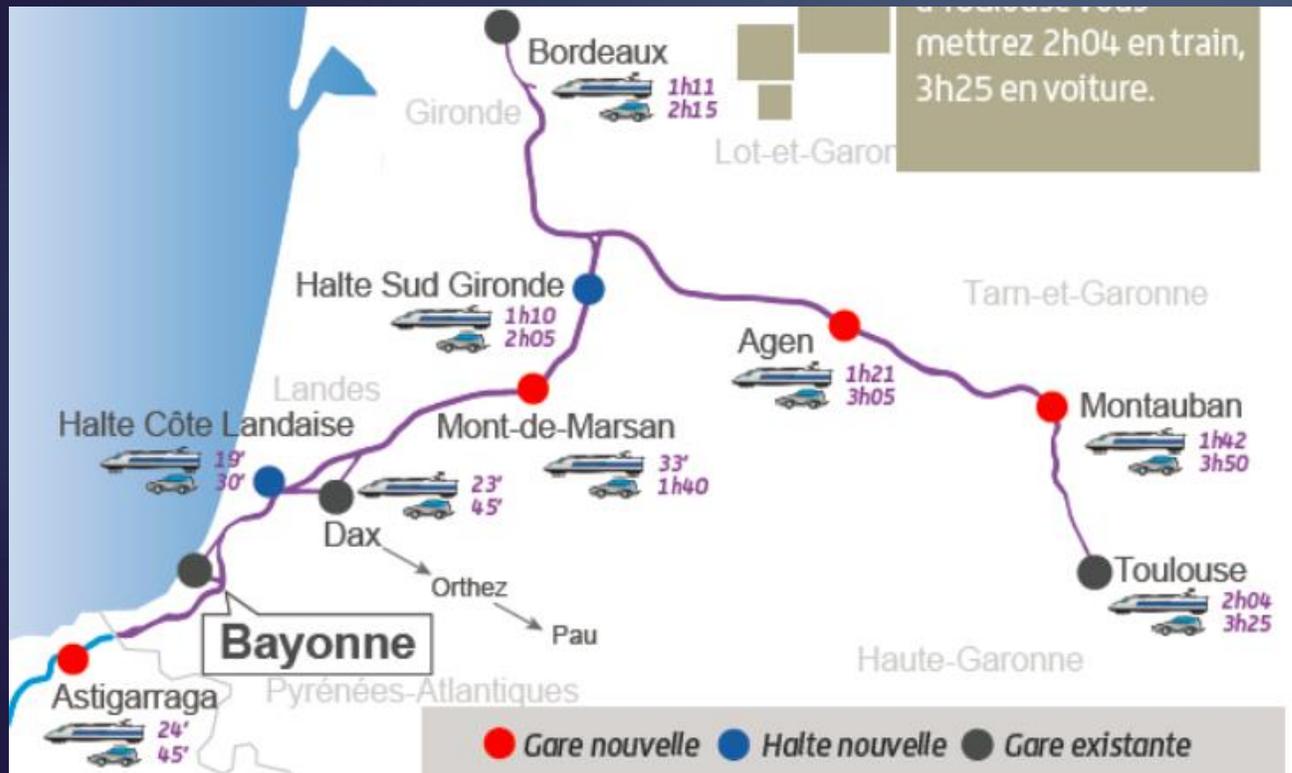
### « La SNCF n'a pas respecté son engagement »

**XAVIER BONNEFONT** Le maire (LR) d'Angoulême et les autres collectivités charentaises, poursuivent leur bras de fer avec la SNCF à propos des horaires de desserte TGV de sa ville



## NOUS AVONS MIS EN GARDE :

Peu de trains s'arrêteront dans les gares ex-urbanisées comme Agen et Mont-de-Marsan ou situées à distance du trajet de la LGV comme Bayonne avec une desserte de gare « en crochet ».



# AUJOURD'HUI

## La FNAUT dans son étude « Les effets pervers de l'exploitation du TGV sur la desserte des villes moyennes » :

- dénonce « les projets de gares nouvelles TGV ex-urbanisées dont le positionnement aberrant pénalise les dessertes à grande vitesse sur les courtes et moyennes distances » qu'il faudrait positionner « au croisement avec les lignes TER en assurant correspondances et interconnexions ». (p.37)

### ► Ce qui sera le cas de Mont-de-Marsan et Agen.

- constate que « La desserte des villes moyennes situées sur une LGV est soumise au bon vouloir de la SNCF, qui peut décider d'élaguer ses dessertes ou ses arrêts. » (p.11)

### ► Ce qui sera le cas de Bayonne et Dax, raison pour laquelle la SNCF ne veut préciser le nombre de TGV qui marqueront l'arrêt.



Fédération Nationale des Associations  
d'Usagers des Transports

## DÈS 1994, NOUS ALERTIIONS

sur les nuisances acoustiques et vibratoires que les riverains devront supporter. Puis nous avons contesté la législation en vigueur qui ne prend en compte que le bruit moyen et non le « pic acoustique » du passage du train.

RFF balayait nos arguments en affirmant : « RFF ira chaque fois que cela sera possible, au-delà des objectifs réglementaires. » (Lettre d'information GPSO N°2)

« RFF s'engage à mettre en œuvre tout ce qui sera nécessaire en utilisant les techniques les plus adaptées sur le plan acoustique comme paysager. »

(Lettre d'information GPSO N°12)



# AUJOURD'HUI, la presse se fait l'écho de l'exaspération des riverains

**Sud Ouest:**

**Charente : plus de 300 personnes rassemblées contre les nuisances de la LGV**

[A La Une Charente Angoulême](#)

Publié le 25/11/2017 à 14h24. Mis à jour à 16h09.

**Ouest France:**

**Le Mans. 300 riverains de la LGV devant la préfecture de la Sarthe**

Modifié le 25/11/2017 à 18:41 | Publié le 25/11/2017 à 11:49

Par Véronique GERMOND

Les bruits provoqués par les TGV sur la nouvelle ligne LGV n'en finissent pas de mobiliser les riverains, venus dénoncer, ce samedi matin, une nouvelle fois, l'impact du bruit des trains dans leur vie de tous les jours. Une délégation de maires de la Mayenne et de la Sarthe est reçue en préfecture de la Sarthe. Où les médias n'ont pas été acceptés.

**Nouvelle république:**

**Le bruit du TGV devant la préfecture, à Poitiers**

Publié le 22/11/2017 à 17:39 | Mis à jour le 22/11/2017 à 18:11

**Actu.fr**

**Les riverains de la LGV veulent unir leurs forces contre la SNCF**

Une réunion à destination des riverains de la LGV est organisée vendredi 26 janvier à Domagné. Les nuisances sonores seront au cœur des débats.



Les manifestants du comité LGV actionnent leur sirène pour tenter de s'approcher de  
© Vincent Buche

**Les laissés pour compte de la LGV s'exaspèrent**

Nuisances sonores, vibrations. Les riverains de la ligne à grande vitesse, rassemblés hier à Sauzé-Vaussais, se sentent traités par le mépris.

la NRD  
du 26/11/17

5891

## Batiactu:

### Manifestation contre une LGV dans la Sarthe

CONTESTATION. Samedi 17 mars 2018, des riverains et de nombreux élus ont manifesté contre les nuisances émises par la nouvelle ligne à grande vitesse Rennes-Le Mans à Savigné-l'Évêque dans la Sarthe.

## OUEST France:

Dans la Sarthe, la LGV a transformé leur quotidien en enfer

## LE MAINE LIBRE:

### Auvers-le-Hamon Nuisances de la LGV : ils appellent à l'aide Nicolas Hulot

06.04.2018 13:26

## La Nouvelle république:

### Les riverains de la LGV veulent des solutions antibruit

Publié le 17/05/2018 à 04:55 | Mis à jour le 17/05/2018 à 10:16

## France Bleu Touraine:

### "Vive la grève à la SNCF" : les riverains de la LGV Tours-Bordeaux profitent du silence

Publié le 17/05/2018 à 5:36 Par [Guillaume Farriol](#), [France Bleu Touraine](#)

## Actu.fr:

### Ille-et-Vilaine : les riverains de la LGV iront manifester à Rennes

Dans l'attente d'études acoustiques, les riverains de la Ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire appellent à la mobilisation à Rennes, mercredi 20 juin.

Publié le 3 Juin 18 à 12:12

## Mayenne, Sarthe, Ille-et-Vilaine : des riverains de la LGV, exaspérés par le bruit, envisagent de porter plainte

Par [Germain Treille](#), [France Bleu Armorique](#), [France Bleu Maine](#) et [France Bleu Mayenne](#) mercredi 8 novembre 2017 à 17:00

La LGV en Mayenne © Radio France

## Les trains face aux nuisances sonores

**INFO «20 MINUTES»** Liséa, le concessionnaire de la ligne, a reçu 350 plaintes depuis l'inauguration de la ligne...

*Clément Carpentier*

## LGV Paris-Bordeaux : "Le sentiment d'un avion qui atterrit sur la commune"

Par [Jérémy Jeantet](#) / Lundi 23 octobre 2017 à 07:37

Photo d'illustration

Brigitte Miziak, maire de Marsas, en Gironde, dénonce le bruit causé par le passage de la ligne à grande vitesse sur sa commune.

Actu.fr

### Bruit lié à la LGV en Sarthe. « On a persisté à demander le ralentissement des TGV... et c'est non »

En Sarthe, les riverains de la LGV se plaignent toujours du bruit des TGV qui l'empruntent. Et ils pensent que SNCF Réseau et Eiffage parient sur l'usure de leur mobilisation.

Publié le 20 Juin 18 à 15:00

France bleue :

## LGV : le ras-le-bol des habitants de Chaunay dans la Vienne

Par [Clémence Dubois-Texereau](#), [France Bleu Poitou](#) samedi 18 novembre 2017 à 19:07

Un train toutes les 15 minutes lors des grands départs en vacances. © Maxppp - Maxppp

Fini la tranquillité depuis le 2 juillet. Avec la mise en service de la LGV Paris-Bordeaux, les riverains de Chaunay subissent les nuisances des trains qui roulent à plus de 300 km/h.

Sud Ouest 24/10/2017

## La Ligne à grande vitesse mise sur écoute en Blayais

CAVIGNAC Un premier sonomètre a été installé hier le long de la LGV en Gironde afin de mesurer les nuisances sonores dont se plaignent les riverains

JÉRÔME JAMET [jjamet@sudouest.fr](mailto:jjamet@sudouest.fr)

## Les Nouvelles – L'Echo Fléchois

### Colère des riverains de la LGV : une manifestation annoncée le 25 novembre au Mans

Les riverains de la LGV en Sarthe annoncent une journée de mobilisation le samedi 25 novembre, à 10 h, au Mans. La manifestation aura lieu devant la Préfecture.

Publié le 16 Nov 17 à 15:06 | Modifié le 16 Nov 17 à 15:59

Maisons fissurées, vibrations et surtout niveaux sonores insupportables : les nuisances et désagréments depuis la mise en service le 2 juillet de la LGV Bretagne-Pays de la Loire sont toujours extrêmement présents dans la vie de très nombreux riverains. Un enfer même pour certains !

France Inter : mercredi 15 novembre 2017

## LGV Paris-Bordeaux, une ligne qui ne fait pas que des heureux

*Allons en France*, la série de reportages qui prend le pouls du pays, aujourd'hui en Gironde.

# LGV « Cent trains en 24 heures et des pics à 94 décibels »

16.02.2018 13:07

## Et j'entends hurler le train, à Coulombiers

Depuis la mise en service de la LGV Paris-Bordeaux en juillet 2017, Bernard Rouyer voit les trains passer à 100 mètres de sa maison. Au-delà du stress auditif, il a dû revoir ses habitudes.

LE MONDE | 24.01.2018 à 18h15 | Par [Frédéric Potet](#)

# Les riverains de la LGV veulent unir leurs forces contre la SNCF

Une réunion à destination des riverains de la LGV est organisée vendredi 26 janvier à Domagné. Les nuisances sonores seront au cœur des débats.

Publié le 22 Jan 18 à 17:01



Le long de la Ligne à grande vitesse, « les protections installées ne sont pas à la hauteur des nécessités », estime Jean Le Duff, président du CRI des riverains. (©Le Journal de Vitré)

# Bruit des TGV en Touraine : la ministre des transports préoccupée

## Au bord des rails, les riverains « oubliés » de la LGV

Par [AFP](#) — 18 mars 2018 à 08:00 (mis à jour à 10:44)

[Transports DOSSIER : LGV Paris - Bretagne, Pays de la Loire](#)

## LGV bruyantes : Nicolas Hulot veut prendre en compte "le ressenti des gens"

lundi 8 janvier 2018 à 19:32 Par [Alexandre Chassignon](#)

[Chassignon](#), [France Bleu Maine](#), [France Bleu Touraine](#) et [France Bleu](#)

- [Contactez Info-Tours.fr](#)

04 Janvier 2018 à 19:38  
Ouest France 20/02/2018

## Nuisances de la LGV. Le député invite la ministre à passer une nuit chez des riverains

# AUJOURD'HUI, les institutions réagissent

## Le Sénat adopte un amendement, le 28 mai 2018

« Il devient en effet particulièrement urgent que soit prise en compte la notion d'émergence de bruit, c'est-à-dire la différence entre le niveau de bruit ambiant habituel et le niveau de bruit au passage des TGV, pour repenser et compléter les dispositifs de protection en vigueur afin qu'ils soient réellement efficaces au plan phonique. »

Cette décision donne cinq mois au gouvernement pour modifier les critères de mesure des bruits provoqués par le TGV sur les lignes à grande vitesse.



## Elisabeth Born envisage de revoir la législation

« La réglementation doit être revue », car « les règles actuelles ne traduisent pas le ressenti des populations avec une évaluation en bruit moyen qui ne traduit pas les pics qui gênent les riverains. » (Séance des questions à l'Assemblée nationale, 10/07/2018)

# DÈS 2011, NOUS AVONS DÉNONCÉ LE BILAN CARBONE RÉALISÉ PAR RFF

Communiqué de presse

le 10 février 2011

## **1<sup>ère</sup> évaluation du Bilan Carbone® du GPSO : RFF s'engage**

*Les émissions de Gaz à Effet de Serre générés par la construction et l'exploitation du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest seront compensées en 7 ans d'exploitation*

**Nous l'avons qualifié de « folklorique »** car l'approche était partielle ne tenait pas compte de la fabrication des voies, des gares, du matériel roulant, de la maintenance, de l'entretien du matériel et du réseau et de l'énergie dépensée hors traction (chauffage, éclairage des gares, ateliers ...)

**Nous dénonçons un bilan carbone basé sur un report modal massif totalement illusoire.**

# AUJOURD'HUI

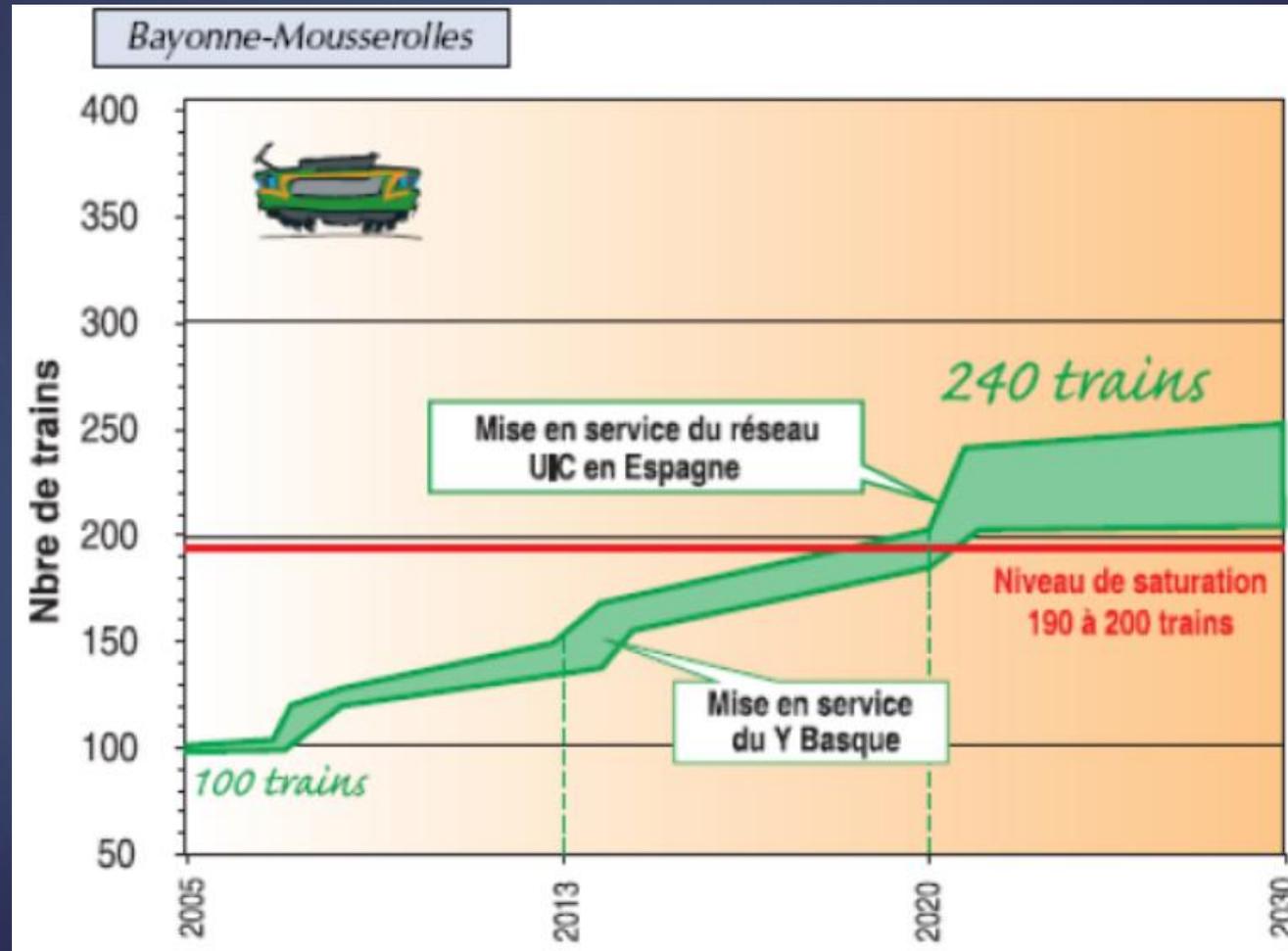
**Elisabeth Born ne semble pas considérer comme fiables les bilans carbone élaborés à la demande de RFF :**

« J'ai demandé à mes services qu'on ait le bilan carbone d'une LGV en tenant compte de la construction de la ligne et à mon avis le bilan carbone d'une infrastructure de ce genre, à coup de béton et d'acier, doit être intéressant et doit s'amortir sur un certain temps pour arriver à un bilan satisfaisant. » (Audition au Sénat, novembre 2017)



## LORS DU DÉBAT PUBLIC DE 2006, NOUS DÉNONÇIONS :

Des trafics surestimés. RFF prévoyait pour 2014 **140 trains** avant la mise en service du Y basque.



# AUJOURD'HUI

**En 2014, le conseil scientifique de l'observatoire des trafics à la frontière franco-espagnole** reconnaît en séance que « les trains qui arrivent et repartent d'une gare, après un arrêt de quelques minutes, sont malheureusement comptabilisés deux fois dans les calculs. »

Cette « double comptabilité » perdure depuis le débat public et cette « fausse base » a servi à bâtir toutes les prévisions de trafic.

## **En février 2017**

Pont Adour Bayonne (passage trains vers Hendaye, Pau, Garazi, point le plus contraint) =  
45 TER + 10 TGV + 12 fret = **67 trains par jour** (Source SNCF)

**Ce ne sont pas 140 trains mais 67 trains en circulation !**

# DE MÊME, NOUS AVIONS DÉNONCÉ :

Un trafic fret surestimé. RFF prévoyait pour 2020, **160 trains de fret.**



# AUJOURD'HUI



**En 2014**, le trafic fret, 2 sens confondus  
(Source : Carte des péages perçus par SNCF Réseau)

- **14,1 trains de fret** en sortie de Bordeaux
- **13,8 trains de fret** entre Dax et Bayonne
- **10,5 trains de fret** à la frontière

**Nous sommes loin des 160 trains de fret en 2020 !**

# NOUS AVONS DEMANDÉ L'ABANDON DU PROJET GPSO



AUJOURD'HUI

Nous avons convaincu la commission d'enquête publique qui a donné  
**UN AVIS DÉFAVORABLE**



# DES MINISTRES ONT PRIS POSITION...



# Nathalie Kosciusko-Morizet

A propos de la LGV Bordeaux-Espagne :

« Il existe un questionnement : a-t-on vraiment besoin de cette portion nouvelle, y a-t-il vraiment un risque de saturation, besoin d'une alternative à la ligne actuelle à un horizon proche ? »

(Biarritz, 06/06/2011)



## Jean-Marc Ayrault



« Mon diagnostic, c'est que la focalisation exclusive sur les grands projets masque les vrais enjeux des transports, qui sont les transports au quotidien sur lesquels le potentiel d'amélioration est énorme [...]

Ne soyons pas polarisés sur les seules lignes à grande vitesse lorsque des trains circulant à 200 km/h à un coût moindre pour les voyageurs peuvent rendre un service économique et social supérieur. Je veux des transports sobres, pensés chaque fois au sein de leur territoire, et accessibles en termes de coût pour les utilisateurs. »

(Echo Républicain, 27/06/2013)

## Frédéric Cuvillier

« Seul le "tout TGV" est abandonné, c'est-à-dire les annonces de chantiers pharaoniques au mépris des besoins des autres territoires. »

(Le Monde, 12/07/2013)





## Manuel Valls

Il a qualifié d' « erreur » le « tout-TGV »  
« Le choix des majorités précédentes a été au développement à tout crin de nouvelles lignes. La priorité doit changer. Il s'agit de concentrer les moyens humains et financiers sur les lignes les plus empruntées, sur les transports du quotidien. »

(Au siège SNCF, 15/07/2015)

# Nicolas Hulot

A propos des LGV :

« Le plus urgent pour les transports des Français, ce sont les TER, le RER, le métro. »

(Inauguration LGV Tours-Bordeaux, 01/07/2017)

« Ce n'est pas franchement la priorité. Si on avait les moyens, volontiers. Moi je découvre qu'on n'a pas les moyens. Le réseau ferré perd un milliard d'euros chaque année. Ou on dissimule et on creuse la dette et ça va être de pire en pire ou on décide des priorités. »

(France Info, 30/08/2017)



Mais ils ont disparu du paysage gouvernemental...



# AUJOURD'HUI

C'est **Guillaume Pepy**, PDG de la SNCF, qui, dans un entretien sur RMC, explique qu'il y a peu de chances d'assister à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse.

« **De mon vivant, j'en doute** » répond-il ajoutant qu'il assume la décision de renvoyer « **aux calendes grecques** » les éventuels chantiers de nouvelles LGV dont le GPSO.



# AUJOURD'HUI

C'est **Elisabeth Born**, ministre des transports qui reste évasive :

« C'est important de ne pas tabler uniquement sur les nouvelles infrastructures. Il y a des besoins sur les réseaux existants et il n'y a rien de plus mauvais que d'oublier l'entretien, la rénovation des réseaux. Forcément, la priorité, c'est de maintenir nos réseaux en l'état et de s'assurer que leur performance reste satisfaisante. » (20/06/2017)



# AUJOURD'HUI

C'est **Emmanuel Macron** qui n'est pas plus précis :

« L'argent doit prioritairement aller à l'entretien et à la modernisation, l'ajustement se fera donc forcément sur les grands projets »

(Inauguration LGV Paris-Rennes, 01/07/2017)



# NOS SOURCES

Rapport Bianco

Rapport Auxiette

Rapport Mobilité 21

Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures

Rapport de la Cour des comptes de 2014 : Le TGV, un modèle porté au-delà de sa pertinence

Rapport parlementaire d'information de 2016

Compte rendu des séances du Sénat : auditions et votes

Rapport de l'enquête publique du GPSO

Etude FNAUT : Les perdants du TGV

Etude Université Paris Dauphine sur l'attractivité des villes

Marie Delaplace : « TGV, développement local et taille des villes »

Etude association des élus Villes de France

Interview Yves Crozet dans Usine Nouvelle

Débat public de 2006

Conseil scientifique de l'observatoire des trafics à la frontière franco-espagnole

Lettres d'information GPSO

Carte des péages de SNCF Réseau

Livres : Les rails de la déraison ; Les Grandes Voraces

Etudes du CADE

Déclaration des élus dans les médias

Presse locale, régionale et nationale