



La Grande Vitesse Ferroviaire (GVF)

Rencontre du 19 mai 2015

Il y a quelques mois Ville Rail et Transport publiait un article d'une dizaine de pages estimant que le TGV avait fait son temps et qu'il fallait opérer un retour vers le futur en passant à un concept de trains à Haut Niveau de service (THNS).

Ensuite La Cour des Comptes dans un rapport stigmatisait la grande vitesse TGV modèle porté au-delà de sa pertinence, moyen de transport devenu paraît-il non rentable desservant de trop nombreuses gares.

Ensuite la Direction de la SNCF répondant aux exigences gouvernementales trouvait aussi que la GVF n'était plus rentable alors que celle ci finance une grande partie du reste des transports géré par la SNCF. D'autre part il suffit de voyager en TGV pour constater qu'ils sont pratiquement toujours pleins et ainsi se poser la question sur la non rentabilité de ce service public.

Enfin, les propos mensongers d'opposants au projet de LNPCA lors des dernières élections départementales, propos destinés à faire peur aux habitants de Provence Alpes Côte d'Azur.

Il est alors apparu à notre association, qui défend le projet de ligne nouvelle à GV en PACA depuis 15 ans, qu'il serait nécessaire de rétablir la vérité et de ne pas jeter le bébé avec l'eau du bain. Nous avons profité de la parution du livre de Michel LEBOEUF sur la grande vitesse et du livre de la Datar sur les effets territoriaux de la grande vitesse, pour organiser une réunion publique sur ce sujet.

La matinée du 19 mai a été consacrée au principe de la grande vitesse ferroviaire avec les buts recherchés et les résultats obtenus.

- Michel LEBOEUF, Président du Groupe Grande Vitesse à l'Union Internationale de Chemins de fer a été impliqué dès son arrivée à la SNCF dans les années 70 dans le dossier du TGV Sud Est. Plongé dans le monde de l'Ingénierie, il a été ainsi amené à connaître la plupart des projets de lignes à grande vitesse dans le monde. Inspiré par son expérience, il a publié en 2014 un livre imposant « Grande Vitesse Ferroviaire » dans lequel il souhaite faire comprendre ce que rouler vite veut dire. A l'aide d'un power point de plus de 70 projections il a expliqué ce qu'est le système ferroviaire, pourquoi il en est arrivé à la GVF et pourquoi cette GVF est toujours d'actualité.
- Inaki BARRON de ANGOILI, Directeur du département voyageurs et grande vitesse à l'UIC, ancien cadre de la RENFE a expliqué les avantages de la GVF pour la



collectivité (capacité transport, respect de l'environnement, sécurité...). Il a également fait le point sur le réseau mondial à grande vitesse et la préparation du congrès mondial sur la GVF qui se tiendra cette année à TOKYO au Japon du 7 au 10 juillet (TOKYO 2015 HIGHSPEED).

- Gilles CARTIER, ancien Directeur de la ligne nouvelle LN5 TGV Méditerranée et ancien Président de INEXIA, a expliqué quelle a été l'évolution des infrastructures ferroviaires (voies, ouvrages d'art, signalisation, caténaires, télécommunications...) permettant aux TGV de rouler vite sans risques accidentogènes tout en diminuant les effets néfastes pour l'Environnement et assurant confort et vitesse pour les déplacements de millions d'usagers.
- Jean GONELLA, Vice Président de la FNAUT PACA, Président de FARE SUD ayant participé à pratiquement toutes les réunions du Débat Public de la LGV PACA a expliqué que la GVF est compatible avec une amélioration des trains au quotidien, reprenant les nombreux exemples qu'il a vécu dans de nombreux pays étrangers.

L'après midi a été consacrée à la GVF appliquée en Provence Alpes Côte d'Azur, la desserte ferroviaire de la Côte ne se faisant actuellement qu'avec une seule ligne datant de 1860, ne peut plus assurer l'ensemble des circulations actuelles et celles prévues dans un proche avenir.

- Jean Michel CHERRIER, Chef de Mission du projet LNPCA a commenté les raisons qui font que pour répondre à la dynamique démographique de la région et aux souhaits de l'Autorité Organisatrice des transports et du public en général, il a été décidé de créer une nouvelle infrastructure plutôt que de doubler la ligne existante, cette nouvelle infrastructure permettant la grande vitesse et en même temps le développement des trains du quotidien.
- Christian PELLICANI, Directeur de la revue Naturellement du Réseau Homme Nature est intervenu sur le fait que l'ensemble des moyens de transports impacte de manière importante l'Environnement et que la construction d'infrastructures de transport ferroviaire y compris la GVF est le seul moyen de développer les moyens de transport dits propres.
- Alain SEGUIN, ancien Directeur du Développement à SNCF Réseau a représenté la SNCF pendant le débat public du projet LNPCA. Il rappelle que la construction d'une ligne nouvelle est un outil d'aménagement du territoire dont il convient d'examiner la pertinence sous l'aspect de ses taux de rentabilité économique et socioéconomiques permettant ainsi aux Collectivités et à l'Etat d'évaluer leur participation.
- Rémi QUINTON, membre du CA de l'Association TGV Développement a expliqué que la construction de cette nouvelle ligne est le seul moyen crédible pour sortir de l'enclavement dans lequel se trouve la Côte d'Azur. L'accessibilité ferroviaire est déterminante pour un territoire. Il rappelle que les priorités retenues sont certes



intéressantes mais ne sont pas suffisantes pour qu'on puisse circuler et respirer normalement en 2030.

Les prestations des intervenants ont été très intéressantes et ont satisfait l'ensemble des participants. Les débats ont aussi permis de répondre aux diverses interrogations que se posaient encore les participants.

L'ensemble des participants a été aussi satisfait d'apprendre que le dossier du TGV du futur figurant dans les 34 programmes de la France Industrielle de Arnaud MONTEBOURG semble être ressorti des cartons.

Lors de cette rencontre il a été remis le numéro 22 la revue de l'Association TGV Développement qui reprenait une grande partie des thèmes abordés mais aussi un CD « Quel avenir pour le rail » contenant le film des « 7 Portes » sur l'avenir du rail, film tourné en 2008 pour le MNLE et que l'Association a revu afin de tenir compte de l'avancement du projet.

« Certains observateurs jugent même que l'aventure de la grande vitesse en France n'est pas encore terminée et que le réseau à grande vitesse pourrait bien continuer à croître mais peut être de façon différente. »

Alain PATOUILLARD

Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

