

## Politique | RFF répond au rapport d'Alternative LGV sur la ligne Bordeaux-Toulouse



**Le rapport du cabinet d'étude Claraco sur la Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse, présenté aux habitants du Tarn-et-Garonne ainsi qu'aux élus, a attisé encore un peu plus les tensions autour de ce grand projet de LGV. Un projet, dont l'utilité est contestée en ces temps de crise. Commandé par l'association « Alternative LGV », le document suggère l'aménagement de la ligne existante et dénonce le coût et le temps de parcours de la future ligne LGV. Christian Maudet, chef de mission du Grand projet ferroviaire à Réseau Ferré de France, a répondu mardi 28 février et parle d'un « ensemble de contre-vérités et d'inexactitudes ».**

Selon l'étude du cabinet Claraco, pour 2,8 milliards d'euros, la modernisation des voies existantes permettrait de faire rouler des TGV à 220 km/h entre Bordeaux et Toulouse, pour un gain de temps de 37 minutes. « GPSO propose un gain d'1 h pour un investissement de 5,7 milliards d'euros, et non 7,8 milliards d'euros », a répondu Christian Maudet, qui a répondu point par point. Mais le chef de projet affirme surtout que cette contre-étude ne prend pas en compte l'ensemble des coûts induits par tous les aménagements nécessaires à une rénovation de l'existant. « Supprimer la centaine de passages à niveaux sur les 250 km de lignes, reviendrait à environ 600 millions d'euros, pas 60. Pour rouler à 220, il faudrait modifier les courbes de l'actuel tracé. Alternative n'en prend en compte que deux, alors qu'il en faudrait au moins six. » RFF a aussi souligné qu'en termes de « temps de réalisation, de nuisances sonores et d'impact sur l'environnement, une modernisation serait pire qu'une création. » Sur la question du gain de temps, « n'oublions pas l'objectif de GPSO : être compétitif sur l'ensemble de la ligne entre Toulouse et Paris, pour prendre des parts de marché à l'aérien. A plus de trois heures sur ce parcours, nous ne le sommes pas », a-t-il rappelé.

### Menaces sur le financement de la LGV Bordeaux-Toulouse

Pourtant, les élus ont accordé un certain crédit à ce rapport commandé par Alternative LGV. D'ailleurs, les départements du Lot-et-Garonne et du Gers menacent même de ne pas mettre un centime dans GPSO (lire ci-contre). « Cela nous préoccupe de voir que des grands élus ne font pas vraiment de différence entre un argumentaire un peu militant, et une étude technique travaillée depuis dix ans et qui a fait l'objet de diverses validations », s'est inquiété Christian Maudet. Les travaux de GPSO doivent débuter avant fin 2017. Le coût total d'investissement pour les deux branches est estimé à 12 milliards d'euros. Ce point presse de RFF était capital. Le chantier pourrait être remis en cause et la période électorale

trouble encore davantage le "jeu" politique. Le ministère de l'Ecologie, dont le Premier ministre François Fillon est désormais directement en charge, doit valider d'ici fin mars le tracé définitif des LGV Bordeaux. Même Christian Maudet reconnaît : "on n'est à l'abri de rien".

Nicolas César

*Crédit photo : Alain Stoll*



Nicolas César

*Crédit Photo : Alain Stoll*  
*Publié sur [aqui.fr](http://aqui.fr) le 01/03/2012*  
*[Url de cet article](#)*