

## Un pas de plus dans la bonne direction.

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures a remis son rapport ce 1<sup>er</sup> février. Retenant 3 scénarios selon le montant des investissements sur 20 ans (à 48 milliards, à 60 milliards ou à 80 milliards) il semble nettement opter pour le scénario n°2.

La priorité est donnée aux nœuds ferroviaires puis à des tronçons de lignes nouvelles à grande vitesse. Ainsi, considérant le GPSO, projet qui nous concerne, la priorité sera dévolue aux aménagements en sorties de Bordeaux et Toulouse. La ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse est à nouveau considérée comme prioritaire mais sa construction repoussée dans le temps. La ligne Bordeaux-Dax "ne semble pas envisageable avant un horizon lointain".

Le CADE considère que ce rapport s'inscrit dans la continuité des nombreux rapports officiels qui prônent l'abandon des LGV désormais trop coûteuses et non rentables.

## Un pas de plus seulement:

Si le projet Bordeaux-Dax et encore plus son prolongement Dax-Hendaye semble bien compromis, le CADE considère que la décision finale n'est pas encore effective et qu'il faut rester vigilants. En effet, le tronç commun à Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax dans la zone de Langon lie étroitement les deux projets (et c'est sans doute la raison pour laquelle le tronçon Agen-Bordeaux est différé). En conséquence, le CADE continue à réclamer l'abandon de l'intégralité du GPSO.

Certes les opposants au GPSO continuent de mener au score, avec un net avantage, mais la partie n'est pas encore gagnée et les recours bientôt plaidés tant en appel au tribunal administratif qu'au Conseil d'Etat constitueront une nouvelle phase de notre combat.

Enfin, juste pour juger de la pertinence de certains de nos arguments, nous avons extrait du rapport deux passages significatifs:

« Selon les secteurs, SNCF Réseau considère aujourd'hui qu'une augmentation de 20% à 40% de la capacité des infrastructures les plus chargées peut être atteinte sans investissement d'infrastructure par une amélioration de l'exploitation et singulièrement par le déploiement du système européen de contrôle des trains (ETCS, ou *European Train Control System*) lui-même une composante du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS ou *European Rail Traffic Management System*) qui permet de remplacer la signalisation fixe au sol par des systèmes plus souples d'information et de régulation en cabine

Qui a dit cela le premier? Le CADE. Et qui disait le contraire? RFF aujourd'hui SNCF Réseau.

« classique, il est possible d'obtenir quasiment les mêmes bénéfices qu'une ligne nouvelle à un coût bien moindre. Dans les faits, l'infrastructure nouvelle ici ne serait justifiable que par la saturation de la ligne existante, notamment pour répondre aux besoins du fret, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui

Qui a dit cela le premier? Le CADE et dès 1992.