



S'ENGAGER POUR CHACUN
AGIR POUR TOUS

Union Départementale CFDT d'Indre et Loire

« La Camusière » 18 rue de l'oiselet 37550 Saint Avertin

Tél : 02 47 36 58 58 Fax : 02 47 36 58 51

Email : indre-loire@centre.cfdt .fr

Tours le 28 octobre
2016

M Philippe BRIAND
Président de Tours(Plus)

M Frédéric AUGIS
Vice-Président transports
60, Avenue Marcel
DASSAULT
37206 - TOURS - Cedex
3

M Serge BABARY
Maire de TOURS
Conseiller
communautaire

Monsieur,

Lors de la réunion du Conseil Communautaire du lundi 17 octobre 2016, votre assemblée à entre autre débattu des projets à l'étude concernant la desserte entre les gare (et villes de Tours et de St-Pierre des Corps.

Le projet transmis par la CFDT auquel nous avons joints notre courrier du 16 octobre a bien entendu était analysé. A la suite de la discussion, il semble selon la presse, qu'une

étude indépendante soit conduite à la demande de l'agglo, c'est à notre avis une sage décision, que nous souhaitons de nos vœux.

Afin d'enrichir et d'approfondir votre réflexion, nous vous joignons un tableau qui reprend différents investissements dans le domaine ferroviaire qui démontrent que les chiffres avancés par la SNCF pour la réhabilitation d'une (seule) voie entre Tours et St-Pierre ne repose sur aucun fondement sérieux si on les compare aux infrastructures TGV (24 millions du Km pour la LGV Atlantique) ou aux réhabilitations d'autres lignes, les coûts au km sont de loin inférieur à ceux avancés par la SNCF qui serait dans ce dossier d'environ 40 millions d'€ du km. Je vous rappelle que la gare de Tours est située par rapport à Paris-Austerlitz au Point Kilométrique PK.235,760, celle de St-Pierre au PK.233,020, soit 2,740 kilomètres.

Par la présente, nous vous confirmons que nous restons à l'entière disposition de l'agglo pour toutes rencontres et/ou suites utiles.

Monsieur le Président, Messieurs les Conseillers, au nom de l'UD - CFDT 37, nous vous présentons notre haute considération.

Notre projet en ligne sur notre blog

Blog.navette-tours-saintpierre.fr

Ou sur notre page Facebook : Cfdt-Crte navettes Tours st Pierre

Pour l'UD - CFDT et son
Guy SIONNEAU-

CRTE -CFDT
Claude GAROU

Pour le Pilotage du Projet **Daniel BERNARD**

*CRTE-CFDT (comité Régional des Transports et de l'Environnement) CFDT

Ce Comité regroupe l'ensemble des syndicats des transports et de l'Environnement (routiers, cheminots, urbains, autocars, aérien, autoroutes, etc...).

Pièce jointe : tableau d'analyse de différents investissements ferroviaires avec leurs couts au Km.



SENGAGER POUR CHACUN
AGIR POUR TOUS

LIGNE A GRANDE VITESSE (LGV):

En matière ferroviaire, l'UIC (Union internationale des Chemins de Fer) considère que la grande vitesse commence à 250 Km/h.

Les lignes parcourables à ces vitesses doivent obéir à des contraintes particulières:

- Rayons des courbes supérieurs à 4000 m.
- Absence de passages à niveau.
- Clôture le long de l'emprise ferroviaire et équipements de détections de chutes au niveau des ponts.
- Voie et Ballast adaptées à la grande vitesse.
- La caténaire doit être adaptée pour permettre le captage du courant à grande vitesse.
- Signalisation embarquée.
- Aiguilles franchissables à 220 km/h en voie déviée.

Prix de revient:

La construction d'une ligne LGV dans un environnement "normal" revient à peu près à 10 millions d'Euro par kilomètre. La facture peut être multipliée par 4 si le tracé nécessite de nombreux ouvrages d'arts comme c'est le cas sur la LGV Med. A titre de comparaison, un kilomètre d'autoroute à 2x2 voies en rase campagne revient à 5 millions d'Euro...mais la LGV peut transporter 3 fois plus de voyageurs alors que son emprise est équivalente à celle d'une route ordinaire.


- Le cout de construction des LGV dépend comme beaucoup d'autres investissements de son tracé et de la configuration du terrain. Il comprend en outre l'acquisition du foncier et des expropriations, l'ensemble des travaux de génie civil, la construction des ponts, viaduc et/ou tunnels, voirie et réseaux, aménagements des accès routiers et autoroutiers

concernés, création des tranchées, pose du ballast, des rails, des aiguillages, des poteaux caténares et de la caténares, l'installation des sous-stations, les interconnexions avec les autres réseaux ferroviaires, la protection des installations grillage sur la totalité du parcours, la signalisation européenne, l'aménagement des gares, etc...

La bande nécessaire à la construction d'une LGV est d'une largeur de 40 mètres minimum.



Lignes concernées	Distance entre les points A et B	Montant des travaux en millions d'€	Cout au Km D'infrastructure En millions d'€	divers
Mulhouse - Thann	22 kms	82	3,72 m€	12 rames siemens pour 53 m€
Nantes - Châteaubriant	64 kms (voie unique avec des portions double-voie)	200	3,125 m€	Voie électrifiée 115 000 traverses, 140 kms de rail, 140 600 t de ballast. 24 citadis dualis pour 96 m€
Lyon - GO lyonnais	55 kms (double voie)	295	5,36	24 rames citadis dualis pour 102 m€
Chartres - Voves	25 kms (voie unique)	72	2,88	36 kms de rail, 30 000 traverses, vitesse 100 kms/h
Orléans - Châteauneuf	27 kms	100 (estimation 2008)	4,16	100 kms/h Voie électrifiée
Oléron St Maris- Bedou	24 kms	102	4,25	Vitesse 80 kms /h. 31 ponts, 7 tunnels et 4 kms de murs de soutient
Guingamp - Paimpol	36 kms	27,6	0,766	72 kms de rail, 61 000 traverses
Nantes - St Gilles croix de vie	80 kms	108	1,35	Vitesse 140 kms/h

<ul style="list-style-type: none"> LGV - Bretagne Le Mans - Rennes 	182 kms (double voie grande vitesse)	3,4 milliards €	18,7 millions Km	Vitesse com 320 kms/h, apte 350
<ul style="list-style-type: none"> LGV Atlantique Tours - Bordeaux 	302 kms (double voie grande vitesse)	7,2 milliards €	23,84 millions €	Vitesse 320 kms/h, apte 350. 13 000 poteaux caténaux, 1,1 millions de tonnes de traverses béton
<ul style="list-style-type: none"> LGV Est Première phase 	406 kms (double voie grande vitesse)	5,5 milliards d'€ (cout 2007).	18 m€	Vitesse 320 kms/h, apte 350. 338 ouvrages d'arts,
<ul style="list-style-type: none"> LGV Est Prolongement deuxième phase 	106 kms (double voie grande vitesse)	2 milliards d'€	50 m€	Idem première phase
Tours - St-Pierre des Corps Projet CFDT 	2,7 kms Point Kilométrique depuis paris Austerlitz. St-Pierre - PK 233,020 au Tours - PK 235,760	Estimation CFDT 12 à 15 millions d'€	Entre 4,4 m€ et 5,5 m€	Nécessité d'élargissement du pont place Jolivet (estimation CFDT - base SETRA* 5.000 € HT du m2), franchissement sous l'autoroute et au-dessus du tunnel, remblai entre pont Jolivet et l'autoroute, puis aménagement de la plateforme du canal à la gare de St-Pierre, accès à la gare de St-Pierre. Il convient de préciser qu'il faut environ 1700 traverses au KM, soit dans le cas présent avec la voie d'évitement environ 5.000 traverses.
Tours - St-Pierre des Corps Projet SNCF	4 kms ?	Estimation SNCF 100 millions d'€	Entre 25 m€ et 37 m€ si 2,7 kms	?

- Etude SETRA publiée en 2008, chiffre de 2006