

**AVIS DU CONSEIL REGIONAL D'AQUITAINE SUR LE PROJET DE
LIGNE FERROVIAIRE NOUVELLE A GRANDE VITESSE ENTRE
BORDEAUX ET TOULOUSE**

CONSEIL RÉGIONAL D'AQUITAINE
SEANCE PLÉNIÈRE DU 24 OCTOBRE 2005

PROJET DE DELIBERATION DU CONSEIL REGIONAL D'AQUITAINE

SÉANCE PLÉNIÈRE DU 24 OCTOBRE 2005

Direction Générale :

Vice-Président :

Directeur ou Chef de Service :

N° Délibération : 2005.2227 (P)

Référence interne : 29867

OBJET : AVIS DU CONSEIL REGIONAL D'AQUITAINE SUR LE PROJET DE LIGNE FERROVIAIRE NOUVELLE A GRANDE VITESSE ENTRE BORDEAUX ET TOULOUSE

LE CONSEIL REGIONAL,

en son assemblée plénière du 24 octobre 2005

Vu le Code Général des Collectivités territoriales modifié,

Vu la Commission IV « infrastructures-Transports » du 6 octobre sur le débat public sur la ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse,

Vu le rapport annexé,

Considérant :

Les enjeux du projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse pour l'Aquitaine,

La nécessité du développement d'un corridor ferroviaire atlantique performant à moyen terme,

Sur proposition de Monsieur le Président du Conseil Régional d'Aquitaine,
et après en avoir délibéré,

DECIDE

D'ADOPTER l'avis exposé dans le rapport ci-annexé,

DE LE TRANSMETTRE à la Commission Particulière du Débat Public.

DECISION DE L'ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE :

Le Président du Conseil Régional,

Alain ROUSSET

PREAMBULE

La LGV Sud Europe Atlantique, qui sera réalisée d'ici dix ans, va permettre de désaturer le corridor ferroviaire au nord de Bordeaux.

La Région Aquitaine, consciente de la saturation qui menace ses axes de transports et de la nécessité de favoriser le report modal vers le ferroviaire, soutient activement la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux. Prolongeant la LGV Atlantique qui relie Tours à Paris, la LGV Sud Europe Atlantique va réduire d'une heure le temps de parcours entre Bordeaux et Paris, entraînant une augmentation considérable du nombre de voyageurs entre l'Aquitaine et la moitié nord de la France. La mise en service de la première phase, entre Angoulême et Bordeaux, est prévue pour 2013. Avec un gain de temps de 25 minutes, elle permet de gagner 1,65 millions de voyageurs supplémentaires par an. La mise en service de la deuxième phase, entre Tours et Angoulême, sera encore plus spectaculaire, puisqu'elle induira avec 25 minutes de gain de temps supplémentaire une augmentation de près de 2,9 millions du nombre de voyageurs. La LGV Sud Europe Atlantique va donc permettre d'améliorer les déplacements entre l'Aquitaine et le nord de la France, voire le nord de l'Europe grâce à l'intégration dans un réseau européen de la grande vitesse qui se sera structuré d'ici 2016. Elle aura également un impact fort sur les déplacements entre la région Midi-Pyrénées et la région Ile-de-France, puisque près de la moitié des nouvelles dessertes concernent des aller-retours Paris – Toulouse qui bénéficient également de cette réduction d'une heure du temps de parcours.

Cette nouvelle infrastructure va également permettre de doubler la ligne existante qui verra sa capacité augmenter. Celle-ci pourra alors être utilisée pour renforcer les services du Ter et développer le transport de marchandise longue distance, notamment un nouveau service d'autoroute ferroviaire qui doit transporter des camions entiers qui seront « enlevés » à la route. La LGV Sud Europe Atlantique va donc permettre d'offrir une réelle alternative à la route sur le corridor Atlantique au nord de l'Aquitaine. La commission d'enquête publique sur la 1^{ère} phase a rendu un avis positif et une déclaration d'utilité publique devrait logiquement être prise mi-2006 au plus tard. RFF mène actuellement la concertation sur la deuxième phase qui est au stade des études d'avant-projet sommaire.

Le financement du projet, évalué à 4,5 milliards d'euros (*valeur 2004*), fait l'objet de discussions au sein d'un comité de projet, auquel participe la Région Aquitaine. Les résultats du comité sont attendus pour la fin de l'année. La Région Aquitaine a proposé un plan de financement innovant, compatible avec les moyens des collectivités locales.

La mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique ne résoudra qu'une partie des problèmes de transport du corridor Atlantique, car la ligne Bordeaux – Hendaye est elle aussi menacée par une saturation prochaine et nécessite des aménagements à court et moyen terme.

La saturation au sud de Bordeaux rend d'autant plus urgente l'étude du prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique vers l'Espagne

Dès octobre 2000, une étude d'un million d'euros sur l'amélioration des services ferroviaires entre Bordeaux et Hendaye a été inscrite dans le contrat de plan Etat – Région Aquitaine 2000-2006, en vue d'estimer et planifier les aménagements nécessaires pour le trafic voyageur et fret. Déjà, il est difficile d'obtenir des sillons pour le Ter aux heures de pointe, ce qui empêche en particulier la Région de développer son offre entre Bordeaux – Arcachon, alors qu'il y a une demande forte de transport sur cet axe. Malgré les demandes répétées de la Région Aquitaine, les études n'ont été commencées qu'en janvier 2004, alors qu'une convention de financement était négociée depuis début 2002.

Lorsque le tronçon Tours – Bordeaux de la LGV Sud Europe Atlantique sera mise en service, le corridor Atlantique disposera de 2x2 voies ferroviaires au nord de Bordeaux jusqu'au sud de Paris:

- 2 voies dédiées à la grande vitesse réservées aux voyageurs grande distance
- 2 voies dédiées au Ter et au fret, qui seront aussi empruntées par les TGV desservant les villes non raccordées à la LGV (*par exemple pour assurer la desserte de Libourne*)

Par ailleurs, l'opération de suppression du bouchon de Bordeaux, qui sera terminée en 2012, va permettre d'avoir 4 voies entre la bifurcation de la LGV à Ambarès et l'entrée nord de la gare St Jean.

L'axe Bordeaux – Hendaye, par contraste avec le futur axe Bordeaux – Paris, ne disposera que de deux voies qui ne sont pas très performantes. Non seulement en terme de temps de parcours, puisque la vitesse maximale autorisée est de 160 km/h, et qu'elle descend à 100 km/h entre Bayonne et Hendaye, mais aussi en terme de capacité. En effet, les nombreuses bifurcations présentes entre Bordeaux et Lamothe, ainsi qu'à la sortie sud de Bayonne, et les problèmes de signalisation entraînent un problème sérieux de capacité. Les premiers résultats de l'étude d'amélioration indiquent que des travaux sont à entreprendre à court terme sur l'axe, d'un montant de 115 M d'euros, afin d'augmenter la capacité. Ces travaux, qui doivent absolument être réalisés avant 2013, ne suffiront même pas à satisfaire la demande projetée, qui inclut une augmentation forte du Ter et du fret international, avec notamment la mise en service d'une autoroute ferroviaire. La mise en place de cette autoroute ferroviaire est rendue nécessaire par la saturation de l'A63 dont le trafic poids-lourds augmente de près de 10% par an. Même avec ces travaux, il ne sera pas possible de satisfaire toutes les demandes aux heures de pointe. L'axe serait même de nouveau fortement saturé au delà de 2016, une fois réalisé au nord la LGV entre Tours et Bordeaux, et au sud l'Y basque et son raccordement à Madrid¹.

Ce problème de saturation, qui est crucial pour le devenir du report modal souhaité par la Région Aquitaine, va nécessiter à moyen terme d'autres aménagements beaucoup plus lourds qui vont faire l'objet d'un grand débat public, décidé par le CIADT² du 18 décembre 2003. Ce sera l'occasion de déterminer quel sera l'aménagement complet de la partie française de ce grand projet européen sur l'Atlantique, inscrit comme l'un des 30 projets d'aménagements prioritaires du RTE-T³.

Plusieurs scénarios sont encore à l'étude. Certains comportent un aménagement qui pourrait avoir un tronçon commun au projet de LGV Bordeaux – Toulouse sur un linéaire d'environ 50 km. Ce dernier projet fait actuellement l'objet d'un débat public.

Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse actuellement soumis au débat public

Le CIADT du 18 décembre 2003 a également décidé d'inscrire la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux – Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme et a demandé l'organisation d'un débat public dès 2005 sur la desserte multimodale par modes rapides de Toulouse. Ce projet de ligne nouvelle est issu de l'étude inter-régionale sur l'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux – Toulouse – Narbonne elle aussi inscrite au contrat de plan Etat – Région Aquitaine 2000-2006, ainsi qu'à ceux des Régions Midi-

¹ 119 trains entre Bordeaux et Lamothe en 2003, environ 300 prévus en 2020

² Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire

³ Réseau Trans-Européen de Transport

Pyrénées et Languedoc-Roussillon. Cette étude d'opportunité a été conduite par RFF entre 2001 et 2003. Ses conclusions, qui prônent la réalisation d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, ont été validées par le Comité de pilotage présidé par le Préfet de la Région Midi-Pyrénées en janvier 2004. La solution pendulaire, qui avait été étudiée, permet de gagner au mieux 12 minutes et nécessite des aménagements importants (*de l'ordre de 780 millions d'euros*) pour relever la vitesse maximale de 160 km/h à 220 km/h. Elle a été écartée par le Comité de pilotage.

Le contenu du dossier de LGV Bordeaux-Toulouse présenté par RFF

Ce projet de ligne à grande vitesse a été basé sur les principes suivants par le comité de pilotage:

- Bordeaux et Toulouse sont desservies par leurs gares centrales
- un gain d'une heure entre Bordeaux et Toulouse
- la desserte d'Agen et de Montauban
- l'amélioration de la capacité de la ligne actuelle pour le Ter et le fret

Il est considéré comme la première étape du projet d'amélioration de l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

Longue d'environ 200 km, la ligne nouvelle proposée sera apte à être parcourue à 350 km/h et permettra d'effectuer le parcours Bordeaux – Toulouse en 56 minutes (*contre deux heures aujourd'hui*) avec des nouvelles rames TGV circulant à 320 km/h, ce qui mettra Toulouse à 3h07 de la capitale au lieu de 4h06 (*à cette horizon la LGV Sud Europe Atlantique aura été mise en service*). Ce gain de temps, que seule permet la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse, a été le critère déterminant dans le choix de cet aménagement par le Comité de pilotage en janvier 2004. Ce gain d'une heure permet d'augmenter considérablement le nombre de passagers. En effet, le nombre total de passagers, qui avoisinera les 7,25 millions à l'horizon de la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique, sera augmenté de 2,9 millions grâce à cette nouvelle infrastructure.

Trois corridors entre Bordeaux et Agen

Les bilans socio-économiques présentés par RFF (*TRIE entre 5 et 5,1 % à comparer à 4% selon les nouvelles préconisations de l'Etat*) sont fondés sur un coût d'investissement qui varie de 2,9 à 3 milliards d'euros. Ce coût est basé sur le choix d'un passage de la ligne au sud de la vallée de la Garonne dans la forêt des Landes, qui passerait aux environs de Captieux puis irait vers l'est à l'horizontale vers Agen. Ce corridor reviendrait, selon RFF, à 500 millions d'euros moins cher que les deux autres (l'un au nord de la vallée de la Garonne en passant par Marmande et l'autre suivant le long de la vallée). La différence de coût provient essentiellement du faible relief, du moindre coût foncier et de la faible densité d'habitations. RFF a clairement indiqué dans son rapport que ce corridor lui paraissait plus souhaitable pour deux raisons : moindre sensibilité environnementale et économie de 500 millions d'euros sur le coût de construction. Le choix de l'un des deux autres corridors aurait pour effet de dégrader sensiblement le TRIE.

Les points que soulève le dossier

Limiter l'impact environnemental sur les territoires traversés

La LGV Bordeaux – Toulouse, comme tout projet majeur d'infrastructure, va avoir un effet perturbateur sur l'environnement traversé. Si son emprise est moins consommatrice d'espace qu'une autoroute, son impact visuel et sonore n'en est pas moins prégnant. La Région se doit de veiller à ce que ce projet limite les impacts en Aquitaine sur les milieux naturels ainsi que sur le cadre de vie des riverains, et que des mesures soient prises pour limiter les risques (inondation, incendie). Enfin, le projet doit préserver les activités économiques, agricoles et touristiques.

Les trois corridors identifiés par RFF entre Bordeaux et Agen présentent des difficultés d'insertion environnementale fortes. Le premier, au nord de la vallée de la Garonne, passe dans des zones très habitées ainsi que dans des zones agricoles, dans un relief très vallonné. Le second, qui suit la vallée, traverse aussi des zones habitées, mais également des zones de production agricole et des vignobles AOC très réputés comme le Sauternais. Le troisième, au sud, traverse la forêt des Landes, la plus grande d'Europe, qui recèle des milieux naturels et qui doit pouvoir rester exploitable. Pour l'instant, l'étude environnementale effectuée par RFF a identifié des grands enjeux environnementaux, mais des études complémentaires doivent être entreprises pour évaluer plus précisément les impacts et les mesures à prendre, dont certaines ont déjà été expérimentées sur de précédents projets.

La Région Aquitaine, qui assoie son développement notamment sur les activités agricoles, viticoles et sylvicoles, ainsi que sur le tourisme, basé sur sa réputation d'espace préservé, sera donc très vigilante sur l'insertion d'une telle infrastructure sur son territoire. Il conviendra, notamment, dans la poursuite des études, de rechercher les jumelages possibles avec les infrastructures existantes ou à venir pour limiter au maximum l'effet de coupure généré par ce type d'infrastructure.

Un projet qui ne résulte pas d'un problème de saturation.

Ce projet va *de facto* doubler le nombre de voies ferrées entre Bordeaux et Toulouse. Ce doublement n'est pas rendu nécessaire par la saturation de l'infrastructure existante, puisque cet axe a 30% de moins de trains en circulation que sur l'axe Bordeaux – Hendaye⁴, et seulement un tiers du nombre de circulations au nord de Bordeaux. Le seul point vraiment saturé se situe à l'entrée de Toulouse. Ce projet de LGV, contrairement à celui de la LGV Sud Europe Atlantique, apporte peu sur le plan du développement du Ter. Quant au fret, son faible tonnage n'est pas du à un problème d'infrastructure, mais bien de positionnement, car cet axe n'est pas situé sur un grand corridor de marchandises.

Un financement qui sera problématique

Dans le CIADT du 18 décembre 2003, le gouvernement a défini une liste très importante de grands projets d'infrastructures nationales. La création de l'AFITF⁵ le 26 novembre 2004 accompagnait ce grand plan d'aménagement national. L'agence devait financer ces projets avec les redevances issues des péages d'autoroutes. La privatisation des autoroutes, décidée en juillet 2005, va priver l'agence de cette source de financement qui permettait pourtant de prévoir l'avenir et de remplir ses objectifs. Les actuelles difficultés de financement des projets les plus avancés conduisent l'Etat à demander aux collectivités locales de financer à parts égales les participations publiques, y compris sur les grands projets d'infrastructures ferroviaires. Compte-tenu de la part importante de subventions publiques attendue sur le projet de LGV Bordeaux – Toulouse, il faudra que l'Etat trouve, le moment venu, le moyen de mobiliser d'importantes ressources financières.

La procédure du débat public

Le projet de LGV Bordeaux – Toulouse fait l'objet d'un débat public, selon les termes de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. La CNDP⁶ a donc été saisie en juillet 2004, sur la base d'un dossier constitué par RFF qui exposait le projet, et a décidé en septembre 2004 de la tenue d'un débat. Elle a nommé M. Demange président de la CPDP⁷ en décembre 2004. Cette commission comporte au total six membres. Son rôle est d'organiser et de mener le débat. A l'issue de ce dernier, le Président de la CPDP élabore un compte-rendu du déroulement du débat qu'il adresse à la CNDP. Le Président de la CNDP en dresse le bilan. Ces deux documents doivent être publiés dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat. Dans un délai maximal de trois mois, le maître d'ouvrage (RFF) doit décider des principes et des conditions de la poursuite du projet, qu'il proposera au Gouvernement.

Le débat public, qui doit en théorie durer 4 mois, se déroule sur deux périodes :

- 8 juin - 15 juillet
- 1^{er} septembre - 18 novembre

RFF attend des réponses aux trois questions suivantes.

1. le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux – Toulouse est-il opportun ?
2. Si oui, quelles sont les solutions fonctionnelles à privilégier ?
3. Quels sont les enjeux territoriaux et environnementaux de ces solutions ?

⁴ il circule aujourd'hui 80 trains par jour dans les deux sens entre Bordeaux et Langon, et 70 entre Langon et Montauban

⁵ Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France

⁶ Commission Nationale du Débat Public

⁷ Commission Particulière du Débat Public

AVIS

La Région Aquitaine ne peut qu'être favorable à tout projet de transport qui favorise son développement tout en contribuant au report modal vers le ferroviaire. Le projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, en permettant à la capitale régionale de Midi Pyrénées d'être reliée à Paris en 3h, contribue en premier lieu au développement de l'agglomération toulousaine, de part l'augmentation significative du nombre de voyageurs de et vers la capitale. Il devrait également bénéficier au territoire aquitain, grâce au rapprochement des deux capitales régionales dont le temps de trajet sera ramené à une heure, et au gain de plus de 22 minutes entre Bordeaux et Agen.

TOUTEFOIS,

Considérant l'importance des enjeux environnementaux des territoires traversés mais aussi la nécessité de préserver les activités agricoles viticoles sylvicoles ainsi que les espaces naturels existants, **le Conseil Régional d'Aquitaine demande dès aujourd'hui à RFF d'étudier le jumelage du tracé de la LGV avec les corridors existants ou à venir afin de réduire au maximum l'impact humain et sur l'environnement**

EN OUTRE,

La progression exponentielle du trafic poids lourds en transit sur l'axe Nord Sud Atlantique rend indispensable le rééquilibrage du trafic routier vers le mode ferroviaire et maritime afin d'éviter la congestion totale des grands axes routiers à l'horizon 2020.

Or les problèmes de saturation de l'axe ferroviaire Atlantique nécessitent à moyen terme, dès la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux prévue en 2016, son prolongement vers la frontière espagnole.

Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse contribue au report modal du trafic voyageurs sur le fer mais apporte peu en matière de transport marchandises. En regard, le projet de LGV Sud Europe Atlantique de Bordeaux jusqu'à la frontière espagnole répond quant à lui à un besoin urgent et vital pour l'Aquitaine de report du trafic voyageurs et surtout marchandises depuis la route sur le rail. A ce titre, ce projet est largement soutenu par la Commission européenne qui l'a classé comme prioritaire.

Aussi, le Conseil Régional d'Aquitaine, ne peut que déplorer la décision du gouvernement lors du CIADT de décembre 2003 de donner la priorité, avec un débat en 2005, à la LGV Bordeaux Toulouse, alors que celui de la prolongation vers l'Espagne de la LGV Sud Europe Atlantique sera décalé de plus d'un an. Il ne peut que s'interroger sur les critères qui ont guidé son choix et il les conteste.

De plus, le projet de prolongation de la LGV Sud Europe Atlantique de Bordeaux jusqu'à l'Espagne comporte différentes variantes, dont certaines pourraient comporter une partie commune au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse, liant *de facto* ces deux projets qui ne peuvent donc pas être étudiés séparément. C'est pourquoi **il n'est pas possible aujourd'hui pour le Conseil Régional d'Aquitaine d'émettre un avis et de s'engager sur le projet de LGV Bordeaux - Toulouse**, compte-tenu du décalage des calendriers des deux débats publics.

Par ailleurs, si, à terme, la pénurie de fonds publics demeure pour la réalisation des grands projets d'infrastructures, comme il est à craindre depuis la perte de recettes pérennes importantes pour l'AFITF, des choix devront impérativement être faits, car il ne sera pas possible d'envisager de façon simultanée une mobilisation financière sur ces deux projets.

EN CONCLUSION , le Conseil Régional d'Aquitaine

→ Fait sien l'avis du CESR

→ Réaffirme, conformément aux décisions de l'Union européenne, la priorité absolue du projet de LGV Sud Europe Atlantique au Sud de Bordeaux jusqu'à la frontière espagnole,

→ Demande qu'aucune décision concernant le projet de LGV Bordeaux-Toulouse ne soit prise avant l'issue du débat public sur la LGV SEA Bordeaux-Hendaye,

→ Demande que le débat public sur la LGV Bordeaux-Hendaye soit programmé de telle manière que les conclusions soient connues avant la fin de l'été 2006.