



# les cahiers d'acteurs

Novembre 2005

## Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



### CONTRIBUTION DES FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT)

AU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LA LIGNE  
À GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE

FNAUT : 32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris – [contact@fnaut.org](mailto:contact@fnaut.org) – <http://www.fnaut.asso.fr>  
FNAUT Midi-Pyrénées. Alain Berthoumieu (Délégué régional) [aberthoumieu@yahoo.fr](mailto:aberthoumieu@yahoo.fr) – Tél. : 06 87 48 57 03  
ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS DE LA REGION AQUITAINE  
B.P. n°16 33034 Bordeaux cedex – [autra@wanadoo.fr](mailto:autra@wanadoo.fr) – <http://www.autra.info>  
Tél. : 05 56 91 77 86, 05 56 36 17 80 et 06 25 08 87 87

Ce cahier d'acteurs est présenté par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), qui rassemble 150 associations locales et 35 000 membres. À la fois association de consommateurs et association de défense de l'environnement, la FNAUT s'efforce de promouvoir le droit au transport public pour tous, la sécurité des déplacements, un cadre de vie sain et agréable, un aménagement rationnel du territoire, c'est-à-dire un développement durable et responsable.

Les trafics routiers et aériens, stimulés sans cesse par de nouvelles infrastructures, engendrent des coûts écologiques et sociaux insupportables : un rééquilibrage au profit des modes non motorisés, des transports collectifs terrestres, du rail et de la voie d'eau est nécessaire.

**P**ar rapport au reste du pays, le « Grand Sud-ouest » présente un énorme retard en infrastructures ferroviaires. Il a fallu attendre 1980 pour que des trains électriques puissent circuler de Bordeaux à Toulouse. Bordeaux, pourtant plus proche de Paris que Marseille, sera desservie par une Ligne à Grande Vitesse (LGV), au mieux, plus de 15 ans après la cité phocéenne. Malgré de belles promesses, le récent Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire n'apporte que des solutions minimales. Pas de LGV Bordeaux-Dax, pourtant prévue par l'Union Européenne, mais seulement une amélioration du transport de fret. Pas de LGV Toulouse-Narbonne. Deux projets de traversées centrales des Pyrénées, l'indispensable Pau-Zaragoza et le tunnel de base, sont en hibernation prolongée.

La vallée de la Garonne est depuis les romains un axe de passage privilégié. En conséquence, il est normal et même indispensable d'y construire une LGV Bordeaux-Toulouse. Cependant le projet actuel apparaît uniquement comme une radiale Paris-Toulouse, sans son prolongement naturel vers Narbonne, alors que l'axe Grand Sud-ouest permettrait des liaisons rapides et efficaces vers la vallée du Rhône et tout l'Arc Méditerranéen. Le projet actuel ne peut donc être considéré que comme une première phase d'un ensemble comprenant des prolongements vers Nîmes et Perpignan et permettant le bouclage avec les LGV françaises, espagnoles et italiennes.

## 1 / INTÉRÊT DU P

Les parts de marché du rail sur Paris-Toulouse (19 %) et sur Bordeaux-Toulouse (12 %) sont dérisoires, et les relations régionales pourraient être beaucoup plus fréquentées. En réduisant les temps de parcours vers Paris et entre métropoles régionales, la nouvelle ligne permettra un rééquilibrage du rail par rapport à l'avion et offrira une réelle alternative au tout routier. Elle favorisera une Europe mieux équilibrée en développant des courants d'échange bien souvent impossibles aujourd'hui.

Alors que la production de pétrole va inéluctablement décliner dans un avenir proche, la LGV rendra possible le transfert des trafics routiers et aériens vers le train, sobre en énergie et par ailleurs non polluant grâce à la traction électrique. Elle permettra à la France de mieux respecter ses engagements internationaux : l'existence du TGV Méditerranée a déjà permis d'éviter la production de 500 000 tonnes annuelles de gaz carbonique. Un vaste territoire actuellement en déclin – le Sud de la Dordogne, une large partie du Lot-et-Garonne (hors Agen) et le Nord du Gers – bénéficiera des atouts de la nouvelle infrastructure : meilleure desserte des villes moyennes, développement du tourisme.

La LGV libèrera les lignes existantes d'une

## 2 / LE TRACÉ

Le tracé n°1 par l'Entre Deux Mers paraît exclu d'avance et le tracé n°2 est difficile à réaliser. Le tracé n°3, ou son éventuelle adaptation, est à nos yeux de très loin le meilleur, car il prévoit un tronçon commun jusque vers Captieux avec l'indispensable LGV prévue vers Dax-Vitoria. Un tronçon commun à la sortie d'Hourcade simplifiera le grave problème de l'insertion de la nouvelle infrastructure et évitera des coûts importants en cas de construction de deux lignes séparées.

La LGV vers Dax-Vitoria faisant partie des 30 projets prioritaires de l'Union Européenne, on peut espérer obtenir jusqu'à 50% de subventions par l'Europe, du moins pour la section à partir de Dax.

## 3 / LES GARES

part du trafic voyageurs et facilitera ainsi la création de nouvelles relations TER à des heures correspondant aux besoins. Le stationnement de trains TER pour permettre le passage de trains « Grandes Lignes » disparaîtra. À proximité de Bordeaux et de Toulouse, il sera possible de créer un véritable service périurbain à fréquences très élevées, attractif pour les automobilistes donc favorable au cadre de vie.

La pénurie de pétrole et par suite la hausse du coût des carburants routiers vont imposer une nouvelle distribution des trafics entre la route et le rail. Le transfert de trains de voyageurs sur la LGV permettra la création de trains de fret supplémentaires.

Le choix de la création d'une LGV est justifié : l'aménagement des lignes actuelles pour la circulation de rames pendulaires serait d'un coût très élevé, sans rapport avec le gain de temps possible (il existe en moyenne un passage à niveau par km). D'autre part, la circulation de rames à 220 km/h amènerait une perte de capacité de la ligne préjudiciable à un accroissement de ses activités TER et fret. La technique pendulaire, qui a fait ses preuves dans de nombreux pays, n'est pas en cause : elle aurait permis une meilleure desserte des villes situées sur l'itinéraire direct Paris-Toulouse.

En revanche, la LGV Toulouse ne sera pas, ou très peu, soutenue par l'Union Européenne. Dans ce contexte, éviter la construction d'environ 60 km de LGV procure une économie intéressante, d'autant plus que ce choix permet de desservir Mont-de-Marsan au passage\*. En revanche, il sera indispensable de prendre toutes les précautions afin que la nouvelle infrastructure ne perturbe pas l'environnement. Elle devra éviter les zones sensibles.

\* Le passage par Mont-de-Marsan était prévu en 1850 pour les liaisons vers l'Espagne au départ de Bordeaux. La présence de la ligne de Bordeaux à La Teste, permettant d'économiser la construction de 40 km de ligne, a conduit à choisir le tracé par Facture-Biganos.

L'idée maîtresse des concepteurs des LGV était de réduire les temps de parcours et d'atteindre le centre des villes. Bien évidemment les gares TGV de Bordeaux et Toulouse doivent être la gare Saint-Jean et la gare Matabiau actuelles, très bien desservies par les transports en commun. Elles permettront, en outre, une complémentarité indispensable à la fois avec les trains classiques mais aussi avec le réseau TER.

Comme à Lyon Part Dieu, une rénovation complète du quartier de la gare Saint-Jean, qui comporte actuellement trop de friches industrielles, pourra intervenir, coté Belcier notamment. En complément des dessertes SNCF, la gare doit devenir un centre d'échanges avec les transports routiers départementaux.

Les LGV passent généralement au large des villes, ce qui est profitable aux convois sans arrêts. Mais les gares nouvelles hors ville, mal desservies par les transports collectifs, régionaux et urbains, favorisent l'utilisation de la voiture et les encombrements périurbains. De nombreuses places de stationnement y sont nécessaires. Avignon TGV est passée de 920 à 1750 places depuis son ouverture !

Sans liaisons multimodales commodes, le TGV n'assurera pas une mission d'aménagement du territoire mais seulement une polarisation vers les centres urbains les plus importants, favorisant de ce fait la désertification des territoires oubliés.

Desservir par une gare nouvelle une aire urbaine contournée par une LGV ne convient pas : comme l'a montré la SNCF, la proportion des voyageurs habitant l'agglomération et souhaitant venir à la gare à pied ou par transport urbain est toujours prédominante ; et 20% des utilisateurs du TGV au moins sont en correspondance avec un TER. Pour eux tous, une gare nouvelle sur LGV (dont les tarifs d'accès par autobus sont exorbitants) serait donc un handicap très important : une chaîne TGV+Bus+TER ne peut que rebuter la clientèle et occasionner en conséquence une perte d'activité pour les services TER.

Afin de maintenir la cohérence du réseau ferroviaire, les TGV desservant une ville doivent arriver au cœur de celle-ci. Des raccordements ferroviaires en amont et

en aval sont donc à prévoir à Agen (qui pourrait être facilement raccordé en utilisant des installations existantes à moderniser) et à Montauban. De toutes façons, le temps de parcours total jusqu'au centre-ville serait bien supérieur dans le cas d'une gare nouvelle. Même si une gare nouvelle est reliée au réseau classique, comme Valence TGV, l'expérience montre que la plupart des voyageurs vers Valence Ville sont incités, en réalité, à utiliser les autobus !

À Agen, la gare actuelle, qui va faire l'objet de transformations très importantes afin de développer la multimodalité, est particulièrement bien placée pour desservir tout le centre-ville par voie piétonne. Elle pourrait être atteinte par des TGV par l'utilisation à l'Est d'un raccordement branché sur la ligne Agen-Auch et à l'Ouest par une section de la ligne de Port Sainte-Marie à Condom, mais un gain de temps pourrait être apporté par une connexion plus proche d'Agen.

Si l'on veut vraiment que la part de l'automobile dans les transports à moyenne et longue distance diminue, il est indispensable d'offrir au voyageur des déplacements initiaux et terminaux facilités par toutes les techniques multimodales possibles (TER, transport urbain, taxi collectif, transport à la demande, vélos, location de voitures) et la possibilité de profiter des gares existantes et des commerces présents dans leur voisinage. Vouloir favoriser la multimodalité TGV-voiture particulière, comme a tendance à faire la SNCF n'est pas réaliste compte tenu de la toute prochaine crise de l'énergie.

En cas d'incident d'exploitation, l'interconnexion du réseau permettra à la ligne classique d'offrir un itinéraire de secours, qui sera le bienvenu. Il faudrait que la SNCF prenne modèle sur d'autres réseaux étrangers, qui savent mieux intégrer leurs LGV, en y permettant en cas de besoin la circulation d'autres trains que les trains à grande vitesse.

D'autre part, les projets de zones industrielles envisagés autour des gares « bis », présentés à grand renfort de publicité, ont manifestement été des « loupés » mémorables. La ligne à grande vitesse ne peut pas transporter de fret !

# 4 / LES DESSERTES ET LA COMPLÉMENTARITÉ AVEC LE RÉSEAU ACTUEL

Les conditions de dessertes ne sont pas précisées dans le dossier. Une offre suffisante et attrayante doit être prévue. Il est fréquent aujourd'hui que des voyageurs ne trouvent pas de place dans les TGV et ce dans une plage horaire de plus en plus étendue, ce qui les amène à utiliser la voiture ou l'avion, en particulier sur les liaisons Paris-Hendaye.

La SNCF n'utilise pas convenablement les dessertes existantes sur son réseau. Pourquoi ne pas présenter les possibilités de liaisons classiques, le plus souvent directes, par train Corail plutôt que de proposer des relations TGV beaucoup plus longues (et chères) passant par Paris et imposant des changements de gares ? Cette politique fragilise les liaisons classiques ; elle surcharge des TGV dont certaines places pourraient être libérées au profit d'autres voyageurs.

Les horaires des trains ayant pour origine ou terminus Paris ne correspondent absolument pas aux besoins spécifiques des relations régionales (en particulier en début ou fin de journée). Il faut mettre en œuvre la technique des TGV Régionaux (TERGV) capables de rouler au moins à 250 km/h et offrant, sous forme de rames de trois ou quatre voitures, des capacités d'environ 200 places (existants au catalogue ALSTOM). Ce type de train est nettement plus adapté aux dessertes inter-régionales que les rames TGV classiques dont la capacité est surabondante pour des relations interurbaines, rapides et efficaces, sur les LGV. Elles pourraient être utilisées, à des prix attractifs, par des voyageurs réguliers pendulaires. Cette option qui a fait ses preuves en Espagne. L'intégration la plus poussée possible (facilité des correspondances, tarification commune, etc...) doit être recherchée

entre les divers modes de transports ferroviaires et les transports urbains : métro, tramway ou autobus.

Le Lot-et-Garonne compte une forte population du troisième âge dont il faut assurer la mobilité. D'autre part, la raréfaction du pétrole imposera la création d'une chaîne multimodale de transport. La réactivation d'un pôle de correspondances ferroviaires à Agen est donc indispensable, avec réouverture de la ligne vers Villeneuve-sur-Lot. La remise en service de la ligne d'Auch doit compléter le dispositif. Dans ce cas, le temps de parcours d'Auch à Paris serait quasiment divisé par deux par rapport à la situation actuelle.

Comme nous l'avons évoqué, le prolongement vers l'Est de la LGV s'imposera. Compte tenu de l'augmentation à prévoir du nombre des circulations de tous genres, la réalisation du contournement ferroviaire de Bordeaux devra être rapidement mise en œuvre.

## EN CONCLUSION

**La construction de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse est absolument nécessaire. Son coût doit passer au second plan, dans la mesure où la logique du développement durable s'impose à tous \*. L'amortissement des dépenses doit être inter-générationnel, comme cela l'a été pour les premières lignes de chemin de fer.**

**Un rééquilibrage des investissements du routier vers le ferroviaire est indispensable : les derniers documents du CIADT (octobre 2005), avec la présence anachronique de 62 projets routiers, montrent que les pouvoirs publics en sont encore, hélas, bien éloignés.**

\* Lors des premières discussions sur la LGV Bordeaux-Toulouse, et en raison de son intérêt économique, il avait été proposé de recourir à un emprunt pouvant être amorti en 10 ans.

Ce cahier d'acteurs est disponible sur le site [www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org](http://www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org)