



# les cahiers d'acteurs

Novembre 2005

## Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse

CONTRIBUTION DE L'



# ARPE

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

Agence Régionale Pour l'Environnement Midi-Pyrénées. 14, rue de Tivoli. 31068 Toulouse Cedex  
Tél. : 05 34 31 97 00 – Fax : 05 34 31 18 42 – arpe@arpe-mip.com – <http://www.arpe-mip.com>

“



Françoise  
Dedieu-Casties  
Présidente  
de l'ARPE

## *Pour le respect d'un développement durable en Midi-Pyrénées*

Association loi 1901, l'Agence Régionale Pour l'Environnement de Midi-Pyrénées réunit 95 représentants institutionnels, associatifs et/ou socioprofessionnels répartis sur tout le territoire régional.

Opérateur du Conseil régional Midi-Pyrénées, son objectif est de préserver l'environnement et de contribuer à la mise en place d'un mode de développement durable.

Par des actions de sensibilisation et d'animation (expositions, conférences/débats, rencontres techniques, publications), l'ARPE s'adresse aux porteurs de projets, aux scolaires et au grand public.

Son équipe intervient techniquement dans des domaines particulièrement variés : promotion du management environnemental, application territoriale du développement durable, maîtrise de l'énergie et promotion des énergies renouvelables, protection et gestion des espaces naturels, utilisation rationnelle de l'eau, promotion des transports propres, éducation à l'environnement, emploi/formation et solidarité, prévention et gestion des déchets ménagers et industriels.

# UN CONSTAT PRÉOCCUPANT

## 1/ UN ACCROISSEMENT DE LA POPULATION DANS LE GRAND SUD-OUEST

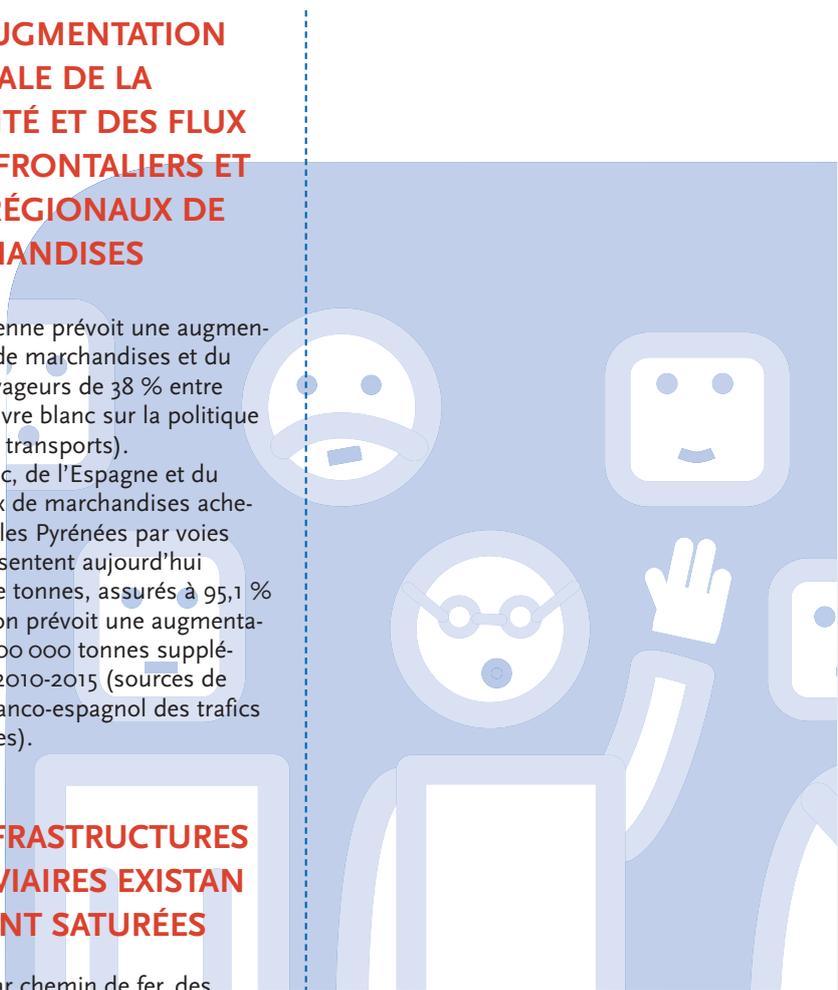
Les agglomérations bordelaise et toulousaine prévoient respectivement une croissance de population de plus de 0,7 % et de plus de 1,5 % par an d'ici 2030. Dans le contexte actuel, les besoins de mobilité risquent donc encore de s'accroître. Les voies ferrées semblent déjà saturées autour de ces deux métropoles pour les TER acheminant quotidiennement les salariés vers leurs lieux de travail. Cependant, sur les voies ferrées où cela a été possible, par exemple la liaison périurbaine Toulouse-Auch, les nouveaux cadencements sont un réel succès.

## 2/ UNE AUGMENTATION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ ET DES FLUX TRANSFRONTALIERS ET INTERRÉGIONAUX DE MARCHANDISES

L'Union Européenne prévoit une augmentation du trafic de marchandises et du transport de voyageurs de 38 % entre 2001 et 2010 (Livre blanc sur la politique européenne des transports). Venant du Maroc, de l'Espagne et du Portugal, les flux de marchandises acheminés à travers les Pyrénées par voies terrestres, représentent aujourd'hui 105,3 millions de tonnes, assurés à 95,1 % par la route, et on prévoit une augmentation d'environ 100 000 tonnes supplémentaires d'ici 2010-2015 (sources de l'observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées).

## 3/ LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EXISTANTES SONT SATURÉES

Les échanges par chemin de fer, des régions du sud-ouest, Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, sont freinés par la saturation du réseau ferré qui répond actuellement à 3 usages, qui se font concurrence : grande ligne, TER et liaisons interurbaines et fret.



# COMMENT PEUT-ON SATISFAIRE DES BESOINS DE MOBILITÉ NOUVEAUX AVEC DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES SATURÉES ?

## EN COROLLAIRE, POUVONS-NOUS SÉRIEUSEMENT ENVISAGER, POUR L'AVENIR, DE GÉRER CES BESOINS DE MOBILITÉ ET CES FLUX DE MARCHANDISES UNIQUEMENT AU MOYEN DE LA ROUTE ?

### POUR L'ARPE, LES ENJEUX DE CE PROJET SONT FONDAMENTAUX EN MATIÈRE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

#### 1/ LA LUTTE CONTRE L'EFFET DE SERRE

Des engagements internationaux ont été pris par l'Union Européenne ; ils ont été ratifiés par la France.

Dans un premier temps, l'objectif est de maintenir les émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2010 au même niveau que celles de 1990. Pour cela, nous devons diminuer de 10 % nos émissions actuelles.

En régionalisant cet objectif en Midi-Pyrénées, c'est 2,5 millions de tonnes d'équivalent CO<sup>2</sup> qui doivent être évitées.

Dans un deuxième temps, il faudra, d'ici 2045, diviser par quatre nos émissions de gaz à effet de serre (GES).

Le transport routier est le secteur le plus inquiétant dans ce domaine, puisque indépendamment des progrès technologiques effectués dans la motorisation des véhicules, on constate une augmentation continue des émissions des GES du secteur, due à l'accroissement du nombre et de la longueur des déplacements.

En effet, il y a 30 ans on parcourait en moyenne 17 km par jour en voiture, on en parcourt aujourd'hui 35 en moyenne (source DG-TREN).

Ce qui explique, pour partie, que la part des transports routiers ait augmenté en France de 26,4 % à 27,3 % du total des émissions de GES entre 1999 et 2003. Sources CITEPA.

#### 2/ LA DIMINUTION DE NOS BESOINS ÉNERGÉTIQUES ET DE NOTRE DÉPENDANCE À UNE ÉNERGIE NON RENOUVELABLE

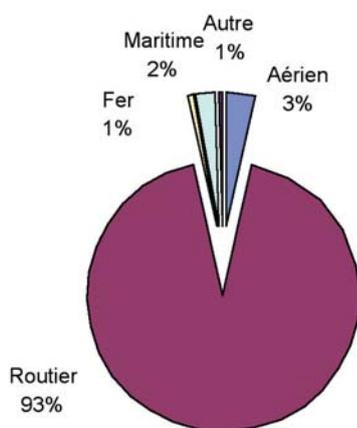
Selon l'Union Européenne, si rien n'est fait d'ici 2030, 70 % de nos besoins en énergie seront importés. Nul n'ignore les

tensions de ce secteur, ni les difficultés d'approvisionnement existantes, assorties d'une augmentation prévisible des coûts à moyen terme.

En terme d'efficacité énergétique, le rail est le moyen de transport le moins consommateur d'énergie, comparé à la route et à l'avion.

Selon l'agence de la maîtrise de l'énergie (ADEME), à distance donnée, il requiert 4,4 fois moins d'énergie qu'une automobile et 9,5 fois moins que l'avion.

Pour un même déplacement, la pollution atmosphérique locale émise est 30 fois plus importante avec une voiture qu'avec un train.



#### Répartition des émissions de GES liées aux modes de transport

(chiffres 2003 – France – d'après le CITEPA).

#### Rappel :

Les transports représentaient 27% des émissions nationales de gaz à effet de serre en 2003 avec 149 MteqCO<sub>2</sub> (d'après le CITEPA).

### 3/ PLUS DE SÛRETÉ POUR LES PERSONNES

Le taux de sécurité du transport ferroviaire est incomparable. Selon l'observatoire national interministériel de sécurité routière, il est 35 fois plus sûr que le transport routier.

Ainsi en France, selon les chiffres 2004 de la Prévention Routière, chaque année, plus de 5 000 personnes trouvent la mort, et près de 3 000 personnes restent gravement handicapées après un accident de la route.

### 4/ POUR PLUS D'ÉQUITÉ, PRÉSERVER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE EN GÉNÉRAL ET FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ DE CERTAINS EN PARTICULIER

La construction d'une LGV permettra de délester la ligne actuelle, qui pourra ainsi être plus et mieux utilisée pour le fret, les TER et les liaisons interurbaines.

Entre Bordeaux et Toulouse, les temps de parcours entre le rail et la route sont comparables, à cause de cette concurrence d'usage de l'infrastructure ferroviaire.

Les gares intermédiaires prévues à Agen et Montauban, vont permettre de desservir et désenclaver des territoires jusqu'alors éloignés des liaisons nationales : Moissac, Valence d'Agen et Castelsarrasin, Albi et Castres-Mazamet, Pamiers et Foix, Auch.

## EN CONCLUSION

L'ARPE préconise un rééquilibrage au profit du rail, des liaisons inter régions et nationales vers Paris, ou internationales vers la Catalogne.

A ce stade du débat, le tracé du projet n'est pas définitif. Bien entendu, il ne pourra être arrêté, qu'avec la prise en compte des impacts paysagers et sonores, et pourquoi pas la mise en place d'un chantier à haute qualité environnemental (HQE).

Le débat public marque bien la volonté des collectivités locales de s'impliquer, et surtout leur volonté de transparence. Ce sont elles qui financent la moitié des coûts de ce débat, qui est le meilleur moyen pour le grand public d'exprimer son opinion – cela s'appelle de la concertation. Cela permet d'enrichir le projet, de dépasser une préparation uniquement technique, de tenir compte des craintes, des espoirs et des souhaits des populations concernées au premier chef, d'améliorer ce projet qui nous apparaît très utile pour la qualité de l'environnement en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, synonyme de changements voire de bouleversements climatiques.

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