



# les cahiers d'acteurs

Octobre 2005

## Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



### CONTRIBUTION DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL RÉGIONAL D'AQUITAINE

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

Président : Monsieur Jean-François Gargou. CESR d'Aquitaine. 14, rue François-de-Sourdis.  
33077 BORDEAUX Cedex. Tél. 05 57 57 80 80. Fax. 05 56 99 21 67. [com@cesr-aquitaine.fr](mailto:com@cesr-aquitaine.fr)

## *Le CESR : la représentation structurée de la société civile régionale*

Le Conseil Economique et Social et le Conseil Régional constituent la RÉGION, collectivité territoriale de plein exercice depuis 1986.

Le Conseil Economique et Social Régional d'Aquitaine compte 113 membres, désignés pour 6 ans.

## *Toutes les forces vives de l'Aquitaine y sont représentées.*

Le CESR a un rôle consultatif fondamental, confirmé et élargi par les lois successives de décentralisation. Il émet des avis et réalise des études en application des lois de 1982 et 1986. Il est l'expression des acteurs économiques et sociaux régionaux réunis dans une même assemblée. Sa diversité est une richesse pour la démocratie.

**L**e CESR d'Aquitaine a reçu le 11 juillet 2005, devant ses trois commissions réunies, la Commission particulière du débat public constituée suite à la décision du CIADT en date du 18 décembre 2003 relative au projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Il a pris connaissance, à cette occasion, du dossier du maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France.

**Si les représentants socioprofessionnels aquitains ont apprécié les informations qui leur ont été directement fournies, ils tiennent cependant à exprimer, en préambule, le malaise qu'ils ressentent aujourd'hui à se saisir, isolément, de ce dossier.**



Le CESR d'Aquitaine.

Certes, s'agissant d'un projet ferroviaire, le Conseil Economique et Social Régional d'Aquitaine apprécie la perspective offerte d'un report modal du trafic de la route vers le rail qu'il n'a cessé d'appeler de ses vœux, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Dans les conditions actuelles, la promotion du transport ferroviaire, dans un souci réaffirmé de développement durable, paraît le mieux à même de concilier dans l'intérêt des aquitains enjeux économiques, sociaux et préservation de l'environnement. C'est pourquoi le CESR d'Aquitaine n'a pas hésité, de façon réitérée\*, à se prononcer pour une politique délibérée de « discrimination positive » en faveur du mode ferroviaire (et conjointement du maritime), volonté encore renforcée aujourd'hui par la prise de conscience accélérée des conséquences de l'effet de serre et du renchérissement spectaculaire des produits pétroliers.

Toutefois, dans un souci de réalisme, face aux contraintes en tout premier lieu financières qu'il faudra surmonter, le CESR d'Aquitaine s'est déjà prononcé sur un **ordre de hiérarchisation** des projets intéressant la région.

C'est ainsi qu'après l'achèvement de la LGV Bordeaux-Paris qui reste toujours à réaliser sur deux phases prévues en continuité : Bordeaux-Angoulême (actuellement au stade de l'enquête publique) puis Angoulême-Tours (au stade des études d'APS), la priorité devrait être donnée au prolongement vers le sud (jusqu'à la connexion avec l'Y Basque et le réseau ibérique) de la ligne Sud-Europe-Atlantique (SEA), la relation vers Toulouse et la Méditerranée ne se positionnant qu'en deuxième rang.

Dans une vision européenne en effet, le tout premier enjeu est de rééquilibrer les capacités de transit et d'activité vers la façade atlantique, d'où l'inscription dans la liste des projets prioritaires de l'Union européenne de la ligne Dax-Vitoria. Il faut rappeler, une nouvelle fois, cette vérité géographique première, déformée par certaines cartes trop centrées sur l'Hexagone : les 4/5<sup>e</sup> de la péninsule ibérique sont à l'ouest du méridien passant par Londres, Bordeaux et Valence.

\*Avis sur la Convention relative au financement des études à Angoulême-Bordeaux (15/06/05), avis sur le rapport d'orientation Nord-Sud en Aquitaine (07/04/05), avis sur la convention de la SEA entre Bordeaux et la frontière espagnole (31/01/05), avis de développement de l'Aquitaine et de l'aménagement du territoire sommaire concernant la section Angoulême Nord-Bordeaux d'avis pour la consultation sur le résultat des études d'avant-projet à grande vitesse Sud Europe Atlantique (06/12/01)...

La progression exponentielle du trafic poids-lourds sur le corridor atlantique en est l'expression la plus manifeste : de là les espoirs mis sur un report modal en faveur de la mer et du rail pour éviter le « mur de camion » qui sature les voies de transit de l'Aquitaine et des régions connexes. D'autre part, dans une approche plus strictement régionale, l'unité même de l'Aquitaine requiert une amélioration significative des liaisons entre le nord et le sud de la région, sous peine de connaître une véritable désarticulation entre les deux foyers principaux de peuplement et d'activité de son territoire.

Le CESR d'Aquitaine comprend mal que le débat public ait été engagé dès 2004 pour la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, en 2005 pour Bordeaux-Toulouse alors qu'il faudra attendre 2006 pour étudier le prolongement vers l'Espagne de la LGV Sud Europe Atlantique, bien que ces trois projets aient été retenus par le même CIADT du 18 décembre 2003. Une comparaison à partir de critères prenant en compte, au-delà d'une approche strictement financière, les impératifs de report modal pour les voyageurs et plus encore pour les marchandises, ainsi que l'aménagement du territoire européen, aurait dû permettre une évaluation de l'intérêt relatif de chacun des projets.

Ceci est d'autant plus regrettable que les deux derniers sont potentiellement liés ce qui implique, au minimum, une réponse conjointe.

Cela dit, le CESR d'Aquitaine a estimé devoir répondre au moins aux deux questions abordées dans le dossier du maître d'ouvrage : « Une LGV Bordeaux-Toulouse : pourquoi ? Et quel projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse » ? Interrogation plus resserrée que celle formulée par le Président de la Commission particulière du débat public :

- Le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse est-il opportun ?
- Si oui quelles sont les solutions fonctionnelles à privilégier ?
- Quels sont les enjeux territoriaux et environnementaux de ces solutions ?

lancer en 2005 préalablement aux études APR sur le tronçon  
tion pour l'aménagement des grands axes de transports  
financement du débat public sur le prolongement de la LGV  
et rapport sur les infrastructures de transport au service du  
re (17/11/03), avis sur le résultat des études d'avant projet  
e la ligne grande vitesse Sud Europe Atlantique (13/12/02),  
jet sommaire de la section Angoulême-Bordeaux de la ligne

## 1 / UNE LGV BORDEAUX-TOULOUSE : POURQUOI ?

Contrairement aux perspectives offertes par le prolongement de la LGV-SEA, la construction d'une voie nouvelle entre Bordeaux et Toulouse ne présente qu'un intérêt limité pour l'acheminement du fret en dépit des capacités libérées.

Le fret en transit venant de Catalogne suivra en effet la voie méditerranéenne pour rejoindre le corridor rhodanien. Quant aux flux originaires du Midi-toulousain, ils continueront d'emprunter vers le nord la ligne POLT, ainsi que le mentionne le dossier du maître d'ouvrage. Ce n'est qu'à très long terme – hypothèse évoquée dans le rapport du CESR d'Aquitaine sur les infrastructures de transport – dans l'éventualité du percement d'une traversée « centrale » des Pyrénées, prolongée par une nouvelle ligne dédiée au fret lourd jusqu'à Agen, que la remontée des marchandises vers Bordeaux retrouverait de l'importance.

C'est donc pour le **trafic voyageurs** que l'opportunité d'une ligne nouvelle apparaît. Cela est évident concernant le bassin de population de Toulouse et sa relation avec la capitale, à partir du moment où le projet de liaison pendulaire empruntant la ligne POLT est abandonnée au profit d'une liaison TGV par Bordeaux... Ce qui ramène au parti originel du TGV « Aquitaine » : Paris-Bordeaux-Toulouse. Dans cette perspective la réalisation préalable des tronçons Bordeaux-Angoulême et Angoulême-Tours est essentielle, ce qui devrait conduire à une participation de la région Midi-Pyrénées et des grandes agglomérations concernées (Toulouse, Montauban) aux montages financiers afférents aux côtés des autres collectivités territoriales d'Aquitaine et de Poitou-Charentes.

D'un point de vue strictement aquitain, l'intérêt est du même ordre pour Agen, le Lot-et-Garonne et toute la zone environnante, le gain pour les usagers étant double : accès aux services TGV d'une part et facilitation des liaisons TER sur la ligne actuelle dans la vallée de la Garonne d'autre part.

Plus largement, une relation en une heure entre les gares centrales de Bordeaux et de Toulouse, elles-mêmes désormais connectées à un réseau urbain de transport en site propre (tramway/méto), facilitera les synergies entre les deux villes à l'échelle du grand sud-ouest, à l'image du pôle de compétitivité tout récemment constitué entre les deux régions.

Enfin, dans une perspective à plus long terme, le prolongement de la LGV Bordeaux-Toulouse jusqu'à Narbonne assurera l'interconnexion entre les façades atlantique et méditerranéenne, ainsi que le bouclage du réseau ferroviaire français entre le sud-ouest et le sud-est, raccourcissant significativement les temps de parcours des aquitains vers Barcelone, Marseille-Nice, Lyon et les Alpes...

Les opportunités sont donc avérées, ce qui conduit le CESR d'Aquitaine à souhaiter la réalisation – dès que possible – de ce projet, mais en seconde priorité par rapport au prolongement vers l'Espagne de la LGV-SEA.

## 2 / QUEL PROJET DE LGV ENTRE BORDEAUX ET TOULOUSE ?

Sur les solutions fonctionnelles en débat le rapport du maître d'ouvrage aborde deux questions :

– Tout d'abord, celle de la **desserte des gares intermédiaires**. Le parti retenu de deux arrêts possibles à Agen et Montauban apparaît logique compte tenu de la démographie des zones traversées. Le CESR d'Aquitaine a bien noté que, dans tous les cas de figures, la ligne nouvelle à grande vitesse contournera – par le sud – les deux agglomérations concernées. Reste en discussion la solution de desserte locale : par la gare existante ou par la construction d'une gare nouvelle.

Il considère qu'il s'agit là, pour l'essentiel, d'un choix d'urbanisme qui concerne avant tout les collectivités locales directement impliquées. Il insiste toutefois pour que la solution finalement retenue permette d'assurer au mieux les relations multimodales avec le réseau TER, les services d'autocar et d'autobus desservant les zones rurales et urbaines environnantes, tout en permettant des conditions d'accès et de parking facilitées pour les voitures particulières.

– Est abordée ensuite la **question du tracé de la ligne nouvelle** avec trois options envisagées entre Bordeaux et l'ouest d'Agen, une seule ensuite.

Le parti nord apparaît d'emblée irréaliste compte-tenu de l'accumulation des contraintes de relief, d'urbanisation et de vocations productives, comme le souligne le rapport, et paraît donc ici mentionné « pour ordre ».

Le parti central, collant au plus près des infrastructures déjà existantes, apparaît le moins traumatisant si l'on s'en tient à la seule problématique de la liaison Bordeaux-Toulouse, avec toutefois un passage très difficile avant Langon dans le Sauternais.

Le parti sud qui génère une coupure supplémentaire dans la forêt landaise, y compris sur le territoire du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, ne trouve de logique que s'il emprunte une partie du parcours **préalablement** retenu pour le prolongement vers l'Espagne de la LGV-SEA. C'est par-là que les deux dossiers sont inévitablement liés, les choix du second conditionnant les options du premier ! Une réponse correctement argumentée n'est donc pas possible aujourd'hui sur ce point.

En tout état de cause, le CESR d'Aquitaine insiste pour qu'une attention toute particulière soit apportée dans le choix du tracé et ses modalités de traitement (traitement paysager, préservation des espaces naturels remarquables, limitation des nuisances, prévention des risques...) en réponse aux craintes exprimées.

### EN CONCLUSION

Le CESR d'Aquitaine réitère sa demande de voir étudiés, en simultanéité, les deux grands dossiers de LGV concernant l'Aquitaine. Si, sur un horizon de mise en service de l'ordre de vingt ans, les impératifs environnementaux, les conditions économiques (compétitivité du rail) et budgétaires (capacités de financement public) permettent de réaliser conjointement les deux projets, le CESR d'Aquitaine s'en réjouira. Mais si, compte-tenu des montants à engager (3 milliards d'euros pour la seule ligne Bordeaux-Toulouse, d'après le rapport, dans la meilleure hypothèse), il faut arrêter un ordre de réalisation, il apparaît fondamental de soutenir prioritairement, à l'instar de l'Union européenne, la construction d'infrastructures de transport incluant le fret à côté du trafic voyageur, ce qui privilégie d'évidence la ligne Bordeaux-Dax-Vitoria-Madrid et appelle une mobilisation sans faille sur ce dossier des décideurs politiques en Aquitaine.

Adopté à l'unanimité par le Bureau du CESR.

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