

Communiqué de presse

le 5 novembre 2010

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest

Aujourd'hui, les études du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest entrent dans une étape décisive : la recherche du meilleur tracé possible à l'intérieur du fuseau de 1 000 mètres, approuvé le 27 septembre 2010 par le ministre. RFF propose pour cela aujourd'hui des hypothèses de tracés. Le tracé définitif, suite aux études et à la concertation menées par RFF, et retenu par le Comité de pilotage des études, sera soumis à l'approbation du ministre fin 2011.

Certains doutent encore de l'intérêt, de la pertinence ou de la faisabilité de ce projet de LGV inscrit dans la liste des projets à réaliser d'ici 2020 à l'issue du Grenelle de l'environnement. Pourtant il s'agit d'un projet utile, qui cherchera à respecter au mieux l'environnement naturel et humain et qui représente un bon investissement pour l'avenir de notre région.

Afin que l'ensemble de la population puisse disposer d'une information précise et juste sur ce grand projet, RFF tient à préciser certains éléments

■ Pourquoi avoir choisi la réalisation d'une ligne nouvelle plutôt que d'aménager la ligne existante entre Bordeaux et Toulouse ?

Pour répondre à la nécessité reconnue par tous d'améliorer les services ferroviaires entre Bordeaux et Toulouse, la comparaison entre l'aménagement de la ligne existante et la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) a été faite lors de la préparation du débat public qui s'est tenu en 2005.

▪ L'aménagement de la ligne actuelle, c'est quoi ?

L'aménagement de la ligne actuelle consisterait à relever la vitesse en redressant les courbes là où c'est possible et à supprimer la plupart des passages à niveaux, condition indispensable pour faire circuler un nombre important de trains en toute sécurité.

Ces aménagements sont possibles entre Bordeaux et Toulouse :

- sur trois sections de quelques 40 kilomètres au total pouvant alors être parcourues à 220 km/h,
- sur d'autres sections pouvant alors être circulées à 180 km/h,
- de nombreuses sections, en particulier dans la traversée des agglomérations, restant limitées à 160 voire 90 km/h.

Néanmoins, cette hypothèse d'aménagement de la ligne existante conduit à :

- une vitesse moyenne insuffisante pour assurer la compétitivité de la ligne Bordeaux-Toulouse (gain de 10 mn seulement),
- des difficultés de faire cohabiter des trains ayant des vitesses, des fonctions et des schémas de dessertes très différents,
- l'impossibilité d'augmenter suffisamment le nombre de « sillons » pour permettre de répondre aux hausses de trafic à la fois des TER, des TGV et du fret,
- des nuisances sonores amplifiées dans la traversée des agglomérations.

- Des gains de temps significatifs possibles uniquement avec la LGV

L'aménagement de la ligne existante ne permettrait qu'un **gain de temps minime** (environ 10 mn entre Bordeaux et Toulouse) et ne permettrait pas ainsi aux trains de concurrencer l'avion pour les liaisons vers Paris alors que la question de la réalisation d'un deuxième aéroport à Toulouse s'est posée.

	Situation de référence avec la LGV Tours Bordeaux	Aménagement Ligne actuelle	LGV Bordeaux Toulouse	Gain de temps dans le cas de l'aménagement de la ligne existante	Gain de temps dans le cas de la LGV Bordeaux -Toulouse
Paris - Toulouse	4h05	3h55	3h04	10 mn	61 mn
Paris - Agen	3h17	3h10	2h51	7 mn	26 mn

Seule la construction d'une LGV permet des gains de temps attractifs pour développer le trafic et assurer un report modal significatif de la route ou de l'aérien vers le mode ferroviaire plus respectueux de l'environnement.

- Le coût

Le coût de l'aménagement de la ligne actuelle aujourd'hui est estimé à **1,2 milliards d'euros**.

Le coût de la construction de la ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse est estimé à **4,3 milliards d'euros**.

Le coût moyen au km est du même ordre de grandeur pour la LGV Bordeaux-Toulouse que pour la LGV Tours-Bordeaux, soit environ 20 millions d'euros par kilomètre.

- Des trafics voyageurs bien supérieurs avec la LGV

La réalisation de la LGV grâce au gain de temps qu'elle permet, génère un trafic voyageurs bien supérieur à celui que générerait l'aménagement de la ligne existante :

Augmentation du trafic voyageurs avec la LGV	Augmentation du trafic voyageurs avec l'aménagement ligne existante
2,9 millions de voyageurs / an	0,5 millions de voyageurs / an

Ce constat a conduit RFF, suite au débat public de 2005, à retenir la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, qui desservirait également les agglomérations intermédiaires d'Agen et de Montauban, seule solution permettant de répondre à la demande d'augmentation des trafics et à des gains de temps significatifs.

■ Ce que la LGV Bordeaux-Toulouse va permettre.

- Des temps de parcours sur la LGV particulièrement attractifs.

	Situation actuelle*	Avec la LGV Bordeaux Toulouse
Paris – Bordeaux – Toulouse	4h14	3h14
Bordeaux – Toulouse	1h55	0h59
Paris – Bordeaux - Montauban	3h54	3h10
Paris – Bordeaux - Agen	3h17	2h51

*Ces temps de parcours incluent la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux

- Une réponse aux enjeux de transport et d'aménagement du territoire.

Les besoins régionaux

- Assurer une **desserte ferroviaire performante, rapide et fréquente** des bassins de vie, d'emploi et d'activités de la vallée de la Garonne permettant de répondre à la forte croissance démographique en Midi-Pyrénées comme en Aquitaine
- Favoriser un **aménagement équilibré** des territoires et participer à leur **désenclavement ferroviaire**.

Les besoins nationaux et internationaux

- Répondre à l'**augmentation des déplacements** (voyageurs et fret) liée au développement démographique et économique du sud-ouest
- Réduire les temps de parcours pour **concurrencer l'aérien** (Paris-Toulouse) et reporter ce trafic sur un **mode économe** et moins polluant
- Développer les liaisons sur l'**axe Sud-Sud** (Bordeaux-Toulouse-Narbonne) entre la façade atlantique et méditerranéenne.

La construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse est la seule solution permettant d'accroître la compétitivité régionale et nationale du transport ferroviaire vis-à-vis de la route et de l'aérien. Elle a ainsi une meilleure efficacité économique et environnementale (limitation des émissions de gaz à effet de serre) que l'aménagement de la ligne existante et permet de répondre aux évolutions même à long terme des trafics ferroviaires entre Bordeaux et Toulouse (TER + fret sur la ligne actuelle, TGV sur la ligne nouvelle).

Contacts Presse

En Aquitaine : Aurélia PAILLOT - 05 56 93 53 29 – 06 70 26 98 24 - aurelia.paillot@rff.fr
En Midi-Pyrénées : Sylvie DHAMELINCOURT – 05 34 44 17 99 - 07.86.25.97.84 - sylvie.dhamelincourt@rff.fr