

Paris le 2 avril 2015

Communiqué

LGV Bordeaux-Toulouse/Dax : la FNAUT s'étonne des conclusions défavorables de la commission d'enquête publique

La commission a repris sans esprit critique les idées anti-TGV à la mode, sans vision à long terme sur la démographie et l'économie des régions desservies (selon l'INSEE, la population de Toulouse dépassera celle de Lyon en 2020) et les enjeux énergétique, climatique et européen.

Des avantages écologiques sous-estimés

Paris-Toulouse est le marché aérien intérieur le plus important (3 millions de passagers par an). La mise en service de la LGV Bordeaux-Toulouse limitera les nuisances subies par les riverains des aéroports de Paris et Toulouse, et évitera la construction d'un deuxième aéroport près de Toulouse.

Selon la commission, le bilan carbone de la LGV Bordeaux-Toulouse sera « modestement positif ». C'est ignorer que les émissions de carbone lors de sa construction seront compensées en moins de 10 ans grâce aux reports massifs de trafic aérien et routier sur le TGV, et que la LGV est construite pour des siècles.

Des erreurs manifestes

Contrairement aux affirmations de la commission, le TGV, qui transporte plus de 100 millions de voyageurs par an, n'attire pas qu'une clientèle aisée : les « petits prix » proposés par la SNCF sont souvent compétitifs avec les tarifs de l'avion low cost, de l'autocar et du covoiturage.

La rentabilité d'une LGV dépend crucialement des conditions de concurrence entre le rail et les autres modes de transport. Ces conditions, aujourd'hui défavorables au rail, peuvent être corrigées. Les LGV Bordeaux-Toulouse/Dax contribueront par ailleurs à la rentabilité de la LGV Tours-Bordeaux.

Une fois la LGV Tours-Bordeaux en service (2017), la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) ne sera plus compétitive, en temps de parcours, avec la liaison TGV Paris-Toulouse. Sa modernisation devra être poursuivie pour mieux desservir les villes moyennes intermédiaires, mais ses performances ne lui permettront pas de capter du trafic aérien ou autoroutier Paris-Toulouse.

Une alternative illusoire

Sauf à reconstruire la ligne existante Bordeaux-Toulouse, on ne peut y porter la vitesse à 200 km/h, à des coûts raisonnables, que sur deux tronçons rectilignes de 20 km et déjà parcourables à 160 km/h. Le gain de temps serait marginal. Faire de l'aménagement de cette ligne une alternative à la LGV est donc utopique. Quant à la LGV Captieux-Dax, complétée ensuite par une branche sud Dax-Espagne éligible à un financement européen, elle peut seule offrir des liaisons rapides entre Bordeaux ou Toulouse et l'Espagne.

La FNAUT demande donc à l'Etat d'assurer rapidement un financement public simultané des LGV et de la modernisation des lignes existantes, en mettant en place une véritable fiscalité écologique (une mesure facilitée aujourd'hui par la chute brutale du prix du pétrole) : une hausse du coût d'usage du TGV serait ainsi évitée et la fréquentation des nouvelles LGV serait maximisée.

Contacts presse :

- Jean Sivardière, président de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31
- Jean-François Troin, vice-président, tél. 06 89 29 12 71