

Mobilité dans le Sud-Ouest : faire rouler plus de trains passe par une nouvelle infrastructure ferroviaire

Alors que l'Europe accélère sur la grande vitesse ferroviaire avec un nouveau plan pour relier toutes les capitales d'ici à 2040 et au regard des débats encore vifs sur le sujet, la région Nouvelle-Aquitaine a confié à Federico Antoniazzi, expert reconnu des systèmes de transports ferroviaires, la mise à jour et la synthèse d'un rapport sur les options de développement ferroviaire dans le Sud-Ouest. Remis au Président de région, Alain Rousset, ce mardi 6 janvier, les conclusions confirment que la rénovation du réseau existant ne suffit pas. Seule la création d'une véritable infrastructure à grande vitesse comme la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO), avec le doublement des voies, peut faire rouler plus de trains et répondre aux enjeux de mobilité, de transition environnementale et d'aménagement équilibré du territoire.



Remise du rapport par Federico Antoniazzi (Directeur du Mastère spécialisé Systèmes des transports ferroviaires et urbains à l'École nationale des ponts et chaussées) à Alain Rousset, président de la région Nouvelle-Aquitaine le 6 janvier 2025

La rénovation du réseau existant ne suffit pas à augmenter les trains du quotidien

Les scénarios d'aménagement des lignes existantes, dont la ligne de Bordeaux à Sète, les suppressions de passages à niveau et les « shunts » (itinéraires alternatifs ou de contournement des agglomérations existantes), ne permettraient ni des gains de temps significatifs ni une capacité suffisante pour absorber la hausse des mobilités. Ces aménagements impliqueraient des investissements lourds, des impacts environnementaux importants et ne présenteraient pas la rentabilité socio-économique d'une ligne nouvelle.

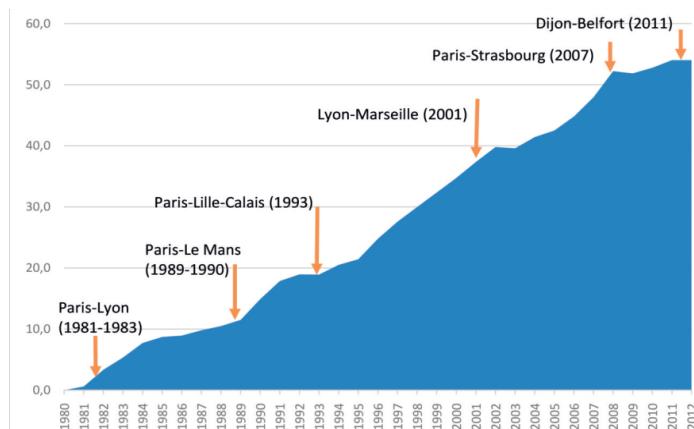
Les aménagements au nord de Toulouse (AFNT) et au sud de Bordeaux (AFSB) sont la première brique de la LNSO et des Services express régionaux métropolitains (SERM, dits RER métropolitain) pour permettre des cadencements réguliers avec une fréquence élevée, depuis et vers Langon et Montauban. Le doublement des voies est essentiel pour faire rouler plus de TER sur des lignes saturées ou en passe de l'être au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse.

Federico Antoniazzi, Directeur du Mastère spécialisé Systèmes des transports ferroviaires et urbains, École nationale des ponts et chaussées : « Lorsque TER, trains de fret et trains à grande vitesse doivent partager une seule voie, tout le trafic se trouve contraint de ralentir. L'absence de possibilité de dépassement crée un goulot d'étranglement qui finit par provoquer une éviction des TER ou du fret ferroviaire, puisqu'il devient impossible d'en faire circuler davantage sans dégrader la régularité. La construction d'une nouvelle ligne est LA condition pour sortir du bouchon ferroviaire : en séparant les circulations rapides des circulations régionales, on libère la capacité nécessaire pour augmenter l'offre. »

L'extension du réseau à grande vitesse, moteur historique de la demande

Avec 65 milliards de voyageurs-km en 2023, le réseau à grande vitesse français demeure le premier d'Europe et atteint des niveaux de remplissage parmi les plus élevés, signe d'une demande aujourd'hui contrainte par une offre saturée.

La dynamique du rail en France repose historiquement sur l'extension du réseau à grande vitesse, moteur essentiel de la croissance de la demande : le développement du réseau à grande vitesse a entraîné la croissance de la demande ces dernières décennies (à partir de la mise en service de Paris-Lyon en 1981).



Évolution du trafic à grande vitesse en voyageurs-km en fonction de l'extension du réseau (source Antoniazzi F., 2014)

La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest s'inscrit dans cette dynamique : elle constitue la prochaine étape pour répondre à l'augmentation des mobilités entre Paris, Bordeaux, Toulouse et les villes intermédiaires, en libérant des capacités sur le réseau existant et en améliorant la rapidité et la régularité des liaisons à grande vitesse dans le Sud-Ouest.

Federico Antoniazzi, Directeur du Mastère spécialisé Systèmes des transports ferroviaires et urbains, École nationale des ponts et chaussées : « La LNSO est un chantier stratégique afin d'augmenter la part modale du transport ferroviaire et réduire l'empreinte carbone du secteur des transports - responsable d'environ ¼ des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale et européenne. Seul un développement ambitieux de l'offre à grande vitesse, comme l'ont montré les évolutions passées, permettra de soutenir la croissance continue de la demande de mobilité et d'augmenter significativement le trafic ferroviaire. À ce titre, la liaison Bordeaux – Toulouse - Dax constitue un maillon essentiel à double titre. Premièrement, dans une démarche européenne, pour connecter directement les grandes métropoles européennes entre elles. Deuxièmement, pour assurer des interconnexions directes entre les grands pôles urbains français, – favorise le report modale des marchandises et les transports du quotidien. »

La LNSO structure les mobilités à l'échelle régionale, nationale et européenne

La LNSO s'inscrit pleinement dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et complète l'axe Sud-Europe Atlantique. Elle va faciliter les liaisons Paris-Bordeaux-Toulouse-Hendaye et améliorer les connexions vers l'Espagne, tout en renforçant la desserte des villes intermédiaires telles qu'Agen, Montauban ou Mont-de-Marsan. Cette ligne nouvelle assure également une interopérabilité conforme aux normes européennes (permettant aux trains de circuler d'un réseau à l'autre grâce à des systèmes techniques compatibles entre pays) et ouvre la voie à une offre ferroviaire plus performante et plus compétitive.

Le constat est sans appel : seule la réalisation de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest permet d'offrir une réponse efficace et ambitieuse aux défis de mobilité du Sud-Ouest. Ce projet place la région sur une trajectoire de long terme, renforce son attractivité et contribue pleinement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports.

A propos de la SGPSO

La Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO), établissement public local, gère la participation de 25 collectivités territoriales au financement de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) et possède des compétences en matière de suivi des coûts et des délais, de coordination des acteurs et d'ingénierie territoriale. La Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO) est un chantier d'infrastructure ferroviaire d'envergure entre Bordeaux, Toulouse et Dax, vers l'Espagne.

A propos du Mastère spécialisé en transports ferroviaires urbains de l'ENPC

L'essor important du secteur ferroviaire a poussé constructeurs et opérateurs à se tourner vers de grandes Écoles (École nationale des ponts et chaussées - INSA Hauts-de-France - UTC) afin de créer une formation de haut niveau destinée aux ingénieurs, chefs de projets ou cadres travaillant ou appelés à travailler dans le secteur des transports ferroviaires ou urbains.

Fort de ses 16 ans d'expérience et de plus de 450 alumni, le Mastère Spécialisé STFU, continue de répondre aux besoins du secteur avec son approche Système unique et son cercle de partenaires.

Largement ouverte sur l'international par son contenu et son recrutement, cette formation fait appel à parts égales à des enseignements académiques et à des enseignements dispensés par des professionnels de haut niveau. Il délivre un diplôme de Mastère Spécialisé® accrédité par la Conférence des Grandes Écoles.

La formation est inscrite au Registre National des Certifications professionnelles (RNCP) pour le titre "Expert International en Systèmes de Transports Ferroviaires et Urbains" Niveau 7.

Contacts presse :

SGPSO - Géraldine Colliot Soler - geraldine.colliot-soler@sgpsudouest.fr - 06 71 77 39 17

Agence Coriolink - Océane Vilminot – oceane.vilminot@coriolink.com - 07 84 90 83 16

Emmanuelle Louvet - emmanuelle.louvet@coriolink.com - 06 25 96 02 34