

Société | La fréquentation des TGV du Sud-Ouest en pleine accélération



Mise en service le 2 juillet 2017 après de longues périodes de concertations et de doutes, la ligne à grande vitesse permettant de relier Bordeaux et Paris en seulement 2h04 a rencontré un franc succès de fréquentation. Un an après, ce sont 18 millions de voyageurs qui ont emprunté cette ligne et ce, malgré la grève historique des cheminots du dernier trimestre. Une fréquentation qui a profité à la ville de Bordeaux, mais aussi à la région et aux réseaux TER de Nouvelle-Aquitaine. L'occasion pour Gwendoline Cazenave, directrice TGV Atlantique, Philippe Bru, directeur régional de la SNCF et Alain Rousset, président du Conseil régional, de se féliciter devant la presse de cette première année à succès.

Un succès populaire de fréquentation

Depuis l'inauguration de la nouvelle ligne à grande vitesse Bordeaux – Île de France, le trafic sur cet axe a bondi de 70% en un an, soit près de six millions de voyages en plus. Avec 35 000 places et 33 allers-retours proposés chaque jour, la ligne est devenue la 3^e la plus fréquentée de France par les abonnés TGV Max (abonnement 16-27 ans pour voyager de manière illimitée). « *Cela montre que cette ligne profite à tous, notamment aux jeunes qui ont pu bénéficier pour la moitié d'entre eux de cette offre TGV Max* » affirme Gwendoline Cazenave, directrice du TGV Atlantique. L'offre « Ouigo » a elle aussi contribué à rendre cette ligne accessible, avec des tarifs plus abordables, mais avec un temps de trajet un peu plus long. Selon la directrice TGV Atlantique, « *60% des clients à bord des Ouigo n'auraient pas pris le train sans cette offre* ». Une manière de populariser un peu plus cette ligne à grande vitesse.

Si cette ligne profite aux jeunes, elle a aussi profité aux clients professionnels. Ils sont deux fois plus nombreux qu'avant. Un nombre de voyageurs professionnels qui ne devrait pas décroître sur les années à venir, avec l'installation dans la région de nouvelles entreprises profitant du temps de voyage réduit à 2h04 entre Bordeaux et la capitale. « *Il est désormais possible de faire l'aller-retour dans la demi-journée* » rappelle Mme Cazenave. La nouvelle rame « Océane » en ligne depuis le 11 décembre dernier, devrait désormais couvrir tous les trajets d'ici décembre 2018. Cette rame moderne disposant du Wifi à bord et un wagon plus confortable a déjà conquis de nombreux voyageurs sur le réseau (81% de satisfaction globale et 2,2 millions d'utilisateurs wifi).

Une ligne bénéfique pour la région

Sur l'ensemble du Sud-Ouest, c'est une augmentation de 27% du trafic (hors impact grève) avec l'Île de France. Cette augmentation a bénéficié au réseau TER, avec 30% de croissance sur l'ensemble et 13% de hausse de trafic en correspondance avec la LGV. Avec l'aménagement de cette ligne à grande vitesse, il a fallu réadapter tout le réseau TER de la région en fonction des nouveaux horaires Bordeaux-Paris. Selon Philippe Bru, directeur régional de la SNCF Nouvelle-Aquitaine : « 25% des clients TER voyagent en correspondance avec le TGV. Nous avons réduit le temps de correspondance à 12 minutes maximum sur le réseau ». Certaines lignes comme Bordeaux-Angoulême ont profité d'une hausse de 31% du trafic. Une hausse de 29% pour Bordeaux-Saintes, 21% pour Bordeaux-Hendaye et 18% pour Bordeaux-Limoges, renforçant la mobilité au sein de la région. Autre exemple, le Pays Basque a bénéficié d'une hausse spectaculaire de 44% du trafic en provenance d'autres territoires (TGV et Ouigo). Un bond en avant qui devrait largement favoriser le tourisme d'une région déjà portée par ce secteur. « On avait besoin de ce succès, à la fois quantitatif mais aussi qualitatif. Il permet de justifier nos projets, malgré les critiques, et de s'orienter vers le sud : vers Toulouse, Dax, ou Hendaye » a déclaré Alain Rousset, le président de la Région.

« Cette ligne n'est pas déficitaire »

Bien au-delà des prédictions initiales, ces chiffres de fréquentation prouvent que la LGV Paris-Bordeaux a rencontré un certain succès auprès de la population. Répondant à certaines critiques sur les doutes de rentabilité de la ligne, Alain Rousset a lui-même affirmé que « le succès de fréquentation fait que cette ligne n'est pas déficitaire ». Des propos confirmés par Gwendoline Cazenave, qui n'a toutefois donné aucun chiffre économique sur la situation : « Le temps des bilans interviendra en temps voulu ».

Si les ambitions du président du Conseil régional restent tournées vers la réalisation d'autres projets de ligne à grande vitesse vers le sud (il doit rencontrer la ministre des Transports dans la semaine), les opposants à la LGV n'ont pas abandonné leur combat malgré l'ouverture de la ligne Bordeaux-Paris. L'épineux dossier de la liaison Bordeaux-Toulouse, intégré au GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest) traîne en longueur et devrait avoir quelques années de retard... En effet, le tribunal administratif de Toulouse a annulé le 19 juin dernier une déclaration d'unité publique (DUP) concernant des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (destinés à préparer la LGV Bordeaux-Toulouse), un an après l'annulation par le tribunal administratif de Bordeaux d'aménagements du même type autour de la métropole. La décision finale reviendra à l'Etat. Une décision attendue au plus vite, cet été.



Nicolas Laplume

Crédit Photo : Nicolas Laplume
Publié sur aqui.fr le 12/07/2018

[Url de cet article](#)