

# Plein cadre

## Décryptage

# De Lyon à Bordeaux, le train sifflera dix fois

Abandonnée par la SNCF en 2014, cette liaison ferroviaire emblématique voit le bout du tunnel. Profitant de l'ouverture à la concurrence, une coopérative veut la remettre sur les rails dès 2022



En 2014, des cheminots en colère avaient salué le dernier Turbotrain passant par Périgueux. PHOTO ARCHIVES ARNAUD LOTH/« SO »

Sylvain Cottin  
s.cottin@sudouest

Cette fois au moins les vaches pourront regarder passer les trains sans risquer un torticolis. Qu'elles soient blondes en Aquitaine, limousines ou bien charolaises, c'est un spectacle de presque sept heures qui devrait leur être à nouveau offert en 2022. Abandonnée sur une voie de garage par la SNCF voilà déjà six ans, la ligne Bordeaux-Lyon est ainsi sur le point d'être ressuscitée sur l'autel de l'ouverture à la concurrence des trains commerciaux (1).

### À travers sept départements

Validée au cœur de l'été par l'Autorité de régulation des transports (ART), voilà désormais la candidature de Railcoop lancée à toute vapeur. Basée à Cambes, au cœur du Lot, cette société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) promet déjà un train-train triplement quotidien (dont un nocturne) entre la capitale girondine et celle des Gaules. Point de record de vitesse à l'horizon des sept départements traversés – son dessein étant justement à l'opposé du « tout TGV » – mais une indolente



ruée vers l'Est. Plutôt que de véritables sauts de puces ferroviaires, c'est pourtant chaussé de bottes de sept lieues que le futur convoi contournera cette fois le Massif central par son versant nord, le moins hostile au rail. Oublié donc le « Ventadour », cet itinéraire bis escaladant autrefois les rudes collines de Corrèze et du Puy-de-Dôme. Jusqu'à son terminus, le train sifflera dix fois à travers les campagnes périgourdines, creusoises et auvergnates (lire encadré).

À tous ceux, souvent trop urbains pour être honnêtes, que la carte et le territoire de ce chemin

de fer tracé voilà plus d'un siècle et demi par le duc de Morny (2) laisse dubitatifs, Railcoop répond par une étude de marché aux prévisions aussi sonnantes que débouchantes. En l'occurrence, un potentiel de 690 000 usagers annuels, dont 85 % seraient chipés à la route, 6 % au transport aérien et le reste au ferroviaire conventionnel. L'éloge d'une certaine lenteur conjuguée à l'éternelle quête du désenclavement transversal qui ne convainc pas encore les plus sceptiques, a fortiori quand l'avion low-cost met une heure à peine pour avaler le même trajet, la voiture quatre de plus, et que

même un Bordeaux-Lyon en TGV restera plus rapide via sa correspondance parisienne.

À ceci près que la moitié des voyageurs rêvés par Railcoop le serait en cabotage d'une bourgade à l'autre, sans forcément pérégriner in extenso sur la ligne. Avant de se mourir en 2014, celle opérée par la SNCF ne comptait d'ailleurs que 10 % de passagers jusqu'à son terminus. En guise d'exemple porteur, rappelons aussi qu'un seul train quotidien fait aujourd'hui la navette entre l'agglomération de Montluçon (60 000 habitants) et celle de Limoges (208 000), quand l'interminable combinaison TER-autocar lanterne jusqu'à 4 h 27 pour parcourir les 150 km les séparant.

### 38 euros le billet

Autre atout possiblement substantiel, le prix d'appel déjà promis à 38 euros pour un Bordeaux-Lyon. Aligné sur celui d'un covoiturage, il pourrait aussi concurrencer les norias d'autocars low-cost au confort plus sommaire. Côté matériel, que les nostalgiques justement se consolent : si le Bordeaux-Lyon devait renaître de son glorieux passé, ce ne sera pas par la grâce de l'emblématique Turbotrain orange, mais bien

### ON FAIT UNE PAUSE

Citons, par ordre d'apparition, les gares où doit s'arrêter le futur Bordeaux-Lyon. Un voyage que l'on pourrait alors envisager à la sauce transsibérienne, en six jours ou plus d'errance gastronomico-culturelle. D'abord à Libourne avec le musée de la chapelle du Carmel, puis à Périgueux (au Vesunna, le site archéologique dessiné par Jean Nouvel) et sur le quai de la gare de Limoges-Bénédictins, classée Monument historique. Offrez-vous plus loin une halte rafraîchissante à la brasserie artisanale de Saint-Sulpice-Laurière (837 habitants en Haute-Vienne), une visite au parc aux loups des monts de Guéret (Creuse), à Montluçon celle du Musée des musiques populaires que Polnareff avait inauguré lui-même. Stoppez alors à Gannat – faute de mieux la ville natale de Sandrine Bonnaire –, visitez Saint-Germain-des-Fossés et ses deux boucheries-charcuteries. Rendez-vous enfin à Roanne, où la table triplement étoilée des frères Troisgros saura vous faire oublier les 6 h 47 passées au wagon-bar.

à bord de six rames Régiolis fabriquées par Alstom et louées ensuite à la coopérative par un tiers étranger.

### Déjà 2 000 actionnaires

Alors que Railcoop fait de sa candidature un « idéal » mêlant citoyens, cheminots, entreprises et élus, c'est d'abord de gros sous dont il est pour l'heure question. Forte de quelque 2 000 sociétaires ayant acheté 100 euros leur(s) part(s) du gâteau, la coopérative aurait déjà plus de 600 000 euros en poche pour acheter sa licence, quand le ministère des Transports fixe le ticket d'entrée à 1,5 million d'ici à la fin de l'année. « Nous sommes d'autant plus optimistes que de nombreuses collectivités sont intéressées tout au long de cette ligne », jure Anne-Sophie Lahaye, sa chargée de communication. « Le fait que les municipalités de Lyon et Bordeaux viennent de basculer dans le camp écologiste est également une bonne base pour les négociations en cours... »

« Un potentiel de 690 000 usagers, pour la plupart chipés à la route »

Pariant sur sa réussite, Railcoop envisage déjà de tripler sa mise avec une ligne Toulouse-Rennes (via Limoges et Poitiers), puis enfin Thionville-Lyon (en passant par Metz et Nancy). Selon son directeur général, la moitié du réseau ferré national existant – soit 17 000 km – serait aujourd'hui orpheline du moindre train.

(1) Effective à la fin de l'année.

(2) 639 km mis en service entre 1861 et 1871.