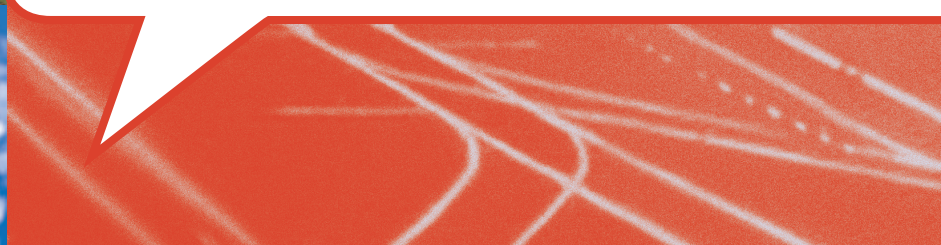


## Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



## CONTRIBUTION DE EUROSUD-TRANSPORT

AU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LA LIGNE  
À GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE

Association Eurosud-Transport 4, rue Godolin. 31 000 TOULOUSE

Tél : 05 34 41 18 39 Fax : 05 34 41 17 81

contact@eurosud-transport.fr www.eurosud-transport.asso.fr



Jean-Louis Chauzy  
Président

Créée en 1991 pour promouvoir et accélérer le raccordement de Midi-Pyrénées au réseau transeuropéen de trains à grande vitesse, l'Association Eurosud-Transport a progressivement élargi le champ de ses réflexions et de ses actions pour y intégrer l'ensemble des besoins de transport du Sud-Ouest européen. Dans cette démarche, elle contribue à se faire le relais de la volonté croissante des régions, villes et métropoles du sud de l'Europe, pour l'amélioration de leurs communications, qu'elles considèrent comme l'un des outils indispensables à la cohésion de cet espace, à son développement économique et à son raccordement au reste de l'Europe. Ainsi, Eurosud-Transport a pour objectif de doter les régions du Sud-Ouest européen d'un système de transport intermodal performant pour les voyageurs et les marchandises et respectueux de l'environnement, selon un aménagement équilibré du territoire, avec pour priorité immédiate la connexion de leurs réseaux ferroviaires. Aujourd'hui, la mise en œuvre des grands projets d'infrastructures de transport nécessite la mobilisation de tous les acteurs concernés : élus, collectivités locales et territoriales, chambres consulaires, entreprises et citoyens. En travaillant à favoriser la réflexion, à relayer et à diffuser l'information, à mettre en relation les différents acteurs, Eurosud-Transport s'emploie donc à mobiliser et à fédérer les énergies pour mieux influencer les décisions qui concernent l'avenir et le développement du Sud-Ouest européen.

Parmi les nombreux projets nécessaires au désenclavement ferroviaire de ces régions, Eurosud-Transport s'est fixé deux priorités de réalisation :

- TGV Grand Sud en 2016 : Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne,
- Nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées en 2025 : ligne nouvelle dédiée prioritairement au fret sur un axe Saragosse - Toulouse, dont un tunnel de base sous les Pyrénées.

L'association travaille également au suivi de deux autres projets de LGV : la ligne nouvelle Montpellier-Barcelone et la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique.

# POUR UN DÉVELOPPEMENT COHÉREN

**L**es régions du Sud-Ouest de l'Europe en France, en Espagne et au Portugal, souffrent d'un important déficit en matière d'infrastructures ferroviaires performantes qui contraste cruellement avec leur dynamisme économique, démographique, touristique et culturel. Si elle perdure, cette situation de déséquilibre par rapport aux autres modes de transport risque de compromettre le développement durable de cet espace dont certaines infrastructures sont obsolètes ou d'ores et déjà saturées, ainsi que son intégration au sein de l'Union Européenne. La LGV Bordeaux/Toulouse et son prolongement vers Narbonne constituent l'un des tronçons prioritaires du futur réseau à grande vitesse qui doit irriguer ces régions du Sud-Ouest européen.

## 1 / UNE LIGNE NOUVELLE INDISPENSABLE POUR TOULOUSE ET LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES

### Le dynamisme de Toulouse et Midi-Pyrénées

Ces cinq dernières années, l'accroissement démographique de la région Midi-Pyrénées a été le deuxième plus fort de France, après le Languedoc-Roussillon (avec un accroissement de sa population de 1,05%). Toulouse est la cinquième agglomération française, et c'est la dernière grande ville de France à ne pas disposer de liaison ferroviaire performante avec Paris. Dans le contexte actuel de concurrence entre les territoires, la desserte par TGV est devenue indispensable à la compétitivité de cette aire urbaine qui gagne plus de 12 000 nouveaux habitants par an.

### Privilégier le train dans un souci de développement durable

D'autre part, la grande majorité des besoins de mobilité de la population de Toulouse et de Midi-Pyrénées est assurée par les modes aériens et routiers, la part du train restant marginale. Dans une perspective de développement durable, il est indispensable de rétablir cet équilibre en faveur du train, mode le plus doux pour l'environnement et le moins consommateur d'espace et d'énergie.

En utilisant la voie existante entre Bordeaux et Toulouse, les temps de parcours ne seraient pas suffisamment significatifs pour permettre d'être concurrentiel face au mode aérien. Pourtant, dans un souci environnemental, il paraît important de stabiliser les liaisons aériennes Toulouse-Paris.

Dans ce sens, et aussi parce que les lignes existantes seront libérées pour le fret, la LGV Bordeaux-Toulouse constitue un premier maillon d'un système de transport plus durable et qui correspond aussi aux volontés de la Commission européenne et du protocole de Kyoto.

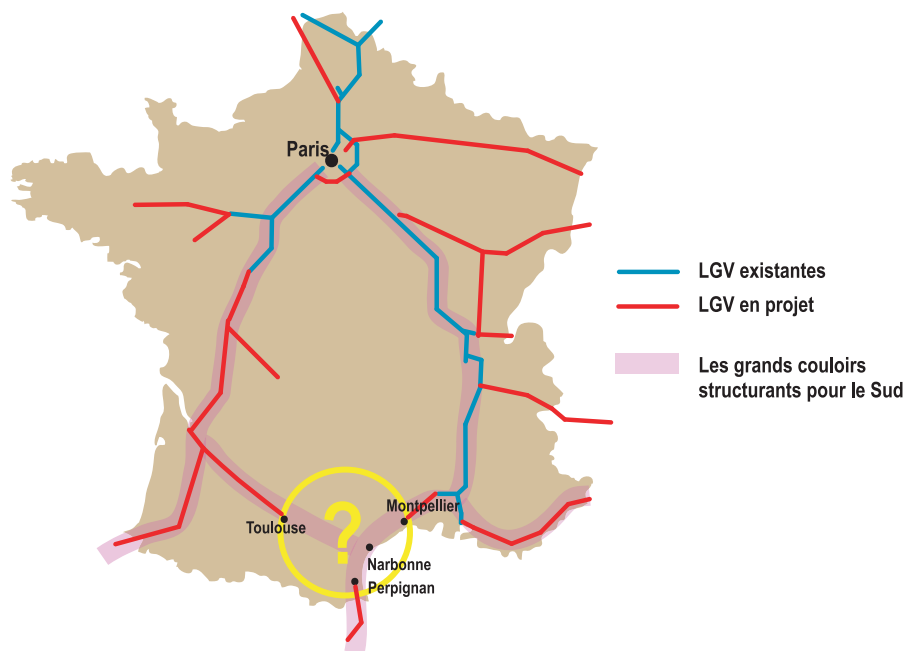
### Une rentabilité démontrée mais un financement problématique

Si l'on totalise la population urbaine de l'ensemble de l'axe (Bordeaux, Toulouse et les villes moyennes de la vallée de la Garonne), on atteint 2,3 millions d'habitants.

Selon ses projections, la SNCF prévoit 3 millions de voyageurs par an en 2020 sur Paris-Toulouse (sur la base de 3 % de progression par an entre 2005 et 2020). Ces données, ainsi que le taux de rentabilité interne économique du projet qui intègre notamment les préoccupations liées au développement durable, révèlent que la LGV Bordeaux-Toulouse est un « investissement justifié pour la collectivité quelque soit le scénario retenu ». Ce taux est même supérieur à celui d'autres projets de TGV parfois plus avancés. On peut penser que la prolongation de l'axe vers la Méditerranée ne pourra que le renforcer. Malheureusement, les perspectives de financement de la LGV Bordeaux/Toulouse et plus largement celles du réseau ferroviaire français ne sont pas clairement établies. L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France (AFITF) créée en janvier 2005 devait financer grâce aux redevances et dividendes des sociétés d'autoroutes un ambitieux programme d'infrastructures jusqu'en 2025, dont 7,5 milliards d'euros d'ici 2012. Aujourd'hui le Gouvernement est revenu sur sa décision et annonce la privatisation des sociétés autoroutières dans l'année qui vient privant ainsi l'AFITF de sa principale source de financement.

Sans financement adéquat et dans un contexte de concurrence avec plus de 10 projets de lignes ferroviaires nouvel-

# T DE L'ESPACE SUD-OUEST EUROPÉEN



les en cours ou programmées dans les régions du Nord et de l'Est, les LGV du sud de la France ont peu de chance d'être réalisées à un horizon raisonnable. Eurosud-Transport souhaite donc que cette question soit abordée dans le cadre du débat sur la LGV Bordeaux-Toulouse et que l'Etat s'engage rapidement et de façon précise sur le mode de financement de l'AFITF à moyen et long terme.

## 2/ RELIER L'ATLANTIQUE À LA MÉDITERRANÉE

En complément de la liaison Toulouse-Paris, la LGV Bordeaux-Toulouse revêt une dimension interrégionale et internationale, en ce qu'il constitue l'un des maillons-clés d'un ensemble plus vaste, reliant deux façades maritimes espagnoles et françaises, l'arc atlantique et l'arc méditerranéen et mettant en contact deux radiales ferroviaires à

grande vitesse à vocation européenne : les LGV Sud Europe Atlantique et LGV Montpellier-Barcelone.

Dès 1991, le schéma directeur des LGV prévoyait une ligne Bordeaux/Toulouse/Narbonne. Historiquement, l'axe Garonne-Aude, entre les Pyrénées et le Massif Central constitue la transversale la plus fréquentée du pays depuis l'Antiquité. Progressivement, on y a construit une voie romaine, des routes, le Canal du Midi, une voie de chemin de fer et une autoroute. Il n'y manque plus qu'une LGV.

En terme d'aménagement du territoire, on sortirait ainsi pour la première fois de la logique française « radiale » qui dure depuis des décennies : la LGV Bordeaux/Toulouse/Narbonne amorcerait une superposition judicieuse de flux radiaux et transversaux.

Cependant, alors que plusieurs « nouveaux projets » de TGV ont été entérinés lors du CIADT de décembre 2003 (Amiens/Calais, Poitiers/Limoges, etc...), rien n'a été décidé sur le prolongement de la LGV entre Toulouse et Narbonne pas plus qu'entre Montpel-

lier et Perpignan. Ainsi, alors qu'en 2009, date de mise en service de Barcelone/Perpignan, 2500 km de lignes nouvelles auront été construites de Séville à Amsterdam, les trains circuleront à vitesse réduite entre Montpellier et Perpignan, au milieu des trains de fret et des TER !

Ces « oublis » ou ces choix, ajoutés à la rareté des investissements dans le domaine ferroviaire pénalisent fortement la cohérence d'ensemble du projet de LGV Bordeaux/Toulouse/Narbonne et obèrent sa réalisation complète à moyen terme ainsi que sa rentabilité.

## 3/ UNE NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT COMPLÉMENTAIRE ET STRUCTURANTE POUR LE SUD-OUEST EUROPÉEN

Concernant la LGV Bordeaux-Toulouse, Eurosud-Transport se positionne en faveur d'une offre de transport alliant dessertes rapides « intercity » et aménagement du territoire, pour permettre :

- une alternative et une complémentarité modales crédibles et pertinentes entre Toulouse et Paris avec un temps de parcours d'environ 3h et une desserte conséquente (au moins 15 allers-retours quotidiens)
- des liaisons en moins de 3h vers 5 capitales régionales depuis Toulouse quand Toulouse-Narbonne sera réalisé, afin d'améliorer les relations transversales : Barcelone (2h), Bordeaux (1h), Montpellier (1h), Marseille (2h30),

Lyon (3h), avec leurs prolongements vers l'Espagne et l'Italie.

— des liaisons à Grande Vitesse empruntant partiellement la LGV (comme il en existe dans le nord) et desservant les villes de Marmande, Agen, Moissac, Montauban, afin de conforter l'armature urbaine de la vallée de la Garonne. Plus tard, Castelnau-dary, Carcassonne, Narbonne et Perpignan devront compléter ces liaisons.

— une amélioration de la capacité de la ligne existante pour offrir des sillons supplémentaires de qualité au trafic fret, en particulier dans la perspective à long terme de l'évacuation vers le Nord des trains issus d'une nouvelle traversée des Pyrénées.

— le positionnement de Toulouse comme un hub ferroviaire pertinent pour le Sud-Ouest (Bordeaux/Toulouse/Narbonne, Paris/Orléans/Limoges/Toulouse, Liaison vers les Pyrénées).

— un captage plus efficace de la clientèle potentielle pour le transport aérien international (moyens et long courrier) vers Toulouse.

## 4/ LE TGV DANS LA VILLE

L'exemple de Lille montre qu'il est parfaitement concevable de localiser la gare TGV au cœur de l'agglomération. Dans ce cas, l'implantation du TGV a permis une vaste opération de restructuration urbaine qui a porté ses fruits, le quartier de Lille-Europe.

Cette localisation centrale permet également la meilleure interconnexion entre les TGV, les trains régionaux et les transports collectifs urbains. Il serait souhaitable que l'arrivée du TGV à Toulouse, grande métropole du Sud-Ouest soit traitée de façon similaire pour en maximiser les retombées.

Par contre, l'absence de précision concernant la poursuite du projet vers Narbonne et la Méditerranée, renvoyée à une concertation à venir, est là encore pénalisante. En effet l'insertion

urbaine de la LGV ainsi que les modalités de la traversée de l'agglomération toulousaine par cette infrastructure devraient être posées dès aujourd'hui.

Compte-tenu de la localisation géographique des villes intermédiaires et de l'obligation de gain de temps, le maître d'ouvrage de la LGV Bordeaux/Toulouse envisage que soient réalisées des gares nouvelles à Agen et à Montauban.

Eurosud Transport est favorable à un arrêt TGV à Agen, ainsi qu'à Montauban, pour des raisons d'aménagement

des territoires, de diffusion de l'effet TGV au plus grand nombre et d'augmentation des zones de chalandises, sans pouvoir préjuger de l'implantation des gares qui relèvent directement des acteurs locaux. Cette question doit être abordée en étroite coordination avec les projets de développement locaux (projets urbains, routiers, plates-formes multimodales...) et en concertation avec les élus et les populations.

## LES RECOMMANDATIONS D'EUROSUD-TRANSPORT

La LGV Bordeaux-Toulouse représente d'abord un enjeu fort en terme d'accessibilité et d'aménagement du territoire pour une région géographiquement enclavée et en pleine croissance économique et démographique. Concernant ce projet, les recommandations stratégiques d'Eurosud-Transport sont les suivantes :

1. Absolue priorité à la nouvelle infrastructure ferroviaire à grande vitesse et à grande capacité sur la totalité de l'axe Atlantique-Méditerranée. La concertation générale sur Toulouse/Narbonne doit être lancée dans la foulée du débat public.
2. Pénétration du TGV jusqu'à la gare Matabiau à Toulouse pour favoriser la restructuration urbaine de ses abords et privilégier l'interconnexion et l'intermodalité et arrêts à Montauban et à Agen.
3. Faire de ces trois arrêts de véritables nœuds d'interconnexion pour favoriser la diffusion de l'effet TGV à tout le territoire régional.
4. Offre de transport structurante pour le Sud-Ouest : trains directs Paris-Toulouse, pour un temps de parcours de 3h, liaisons de type « intercity » entre Bordeaux et Toulouse, liaisons rapides vers les capitales régionales environnantes y compris vers la Méditerranée, desserte des villes intermédiaires pour améliorer l'accessibilité et la compétitivité des territoires du Sud-Ouest.
5. Poursuivre la démarche d'information et de participation du public, au-delà du débat public, afin d'anticiper les possibles conflits, et travailler à la concertation interrégionale avec les financeurs et à la coordination avec les autres projets ferroviaires structurants pour le Sud-Ouest européen. À ce titre, Eurosud-Transport souhaite se positionner comme l'un des acteurs régionaux pouvant se faire le relais de l'information et animer des réflexions notamment sur le financement des infrastructures.

Pour plus d'informations, consulter le site internet d'Eurosud-Transport : [www.eurosud-transport.asso.fr](http://www.eurosud-transport.asso.fr)

Ce cahier d'acteurs est disponible sur le site [www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org](http://www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org)