



les cahiers d'acteurs

Octobre 2005

Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



CONTRIBUTION DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES

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

Conseil Economique et Social de la Région Midi-Pyrénées. 18, allées Frédéric Mistral.
31077 Toulouse cedex 4. Tél. : 05 62 26 94 94 – Fax : 05 61 55 51 10
cesr@cesr-midi-pyrenees.fr – www.cesr-midi-pyrenees.fr



Jean-Louis Chauzy
Président du CESR
Midi-Pyrénées

La connexion des Liaisons à Grande Vitesse pour le Sud-ouest européen

Le Conseil Économique et Social de la Région Midi-Pyrénées plaide depuis plus de quinze ans, pour la réalisation d'une Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne, qui, insérant Midi-Pyrénées dans le réseau national et européen des LGV, concourt à l'attractivité et à l'ouverture du territoire régional tant vers la façade atlantique et Paris que vers la Méditerranée et l'Espagne ou le sillon rhodanien. Après les études menées dans le cadre de l'actuel Contrat de Plan État-Région et les décisions du CIADT du 18 décembre 2003, cette attente trouve aujourd'hui un début de réponse avec la mise en débat public du projet de Ligne ferroviaire à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse tel qu'élaboré par Réseau Ferré de France (RFF).

Le Conseil Économique et Social de la Région Midi-Pyrénées a décidé d'y contribuer activement, notamment par l'intermédiaire du présent avis qui après avoir exposé les raisons pour lesquelles la réalisation d'une Ligne ferroviaire à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse est indispensable et urgente, précise les conditions d'un projet optimal en termes de desserte du territoire, de développement de l'intermodalité des transports, de cohérence et de qualité du service ferroviaire, y compris en matière de fret, et de préservation de l'environnement. Midi-Pyrénées doit entrer dans l'ère de la modernité ferroviaire.

INSÉRER MIDI-PYRENEES DA EUROPEEN DES LIGNES FERR

1 / UNE LIGNE NOUVELLE INDISPENSABLE ET URGENTE

Le projet aujourd'hui soumis au débat public par RFF « consiste en la création d'une ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse (LGV) destinée aux voyageurs, d'une longueur de 200 km environ et à double voie, entre le sud de Bordeaux et le nord de Toulouse. La vitesse des trains sur cette ligne serait de 320 km/h, moyennant la mise en service d'un matériel roulant de nouvelle génération. Les villes de Bordeaux et de Toulouse seraient desservies par leurs gares actuelles, respectivement Saint-Jean et Matabiau. Concernant d'éventuelles dessertes intermédiaires, différentes modalités sont étudiées : soit le raccordement de la LGV à certaines gares, soit la création de gares nouvelles situées sur la LGV. »

À l'appui de ce projet, RFF met en avant :
– les besoins croissants de transport de voyageurs et de marchandises liés au dynamisme démographique et économique remarquable du sud-ouest français, et en premier lieu des métropoles de Bordeaux et Toulouse.
– l'incapacité de la ligne de chemin de fer actuelle entre Bordeaux et Toulouse à apporter, même après aménagement, une réponse ferroviaire satisfaisante aux besoins de transport identifiés sur cet axe qu'il s'agisse de déplacements professionnels ou bien de transport de marchandises.

Le CESR souscrit sans réserve à ce constat et soutient donc résolument le projet qui en résulte d'une Ligne nouvelle à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Considéré de Midi-Pyrénées, ce projet apparaît de fait d'autant plus indispensable que cette région reste la seule de France métropolitaine dont la totalité du territoire soit à plus de 3 heures de trajet ferroviaire de Paris, c'est à dire hors du domaine de compétitivité du rail pour les liaisons de longue distance, et que Toulouse, la 4^e ville de France, dont l'agglomération accueille aujourd'hui plus de 12 000 habitants supplémentaires par an, est, et de loin, la capitale régionale la plus

éloignée de Paris en temps de parcours ferroviaire.
Certes, tous les voyages au départ ou à destination de Midi-Pyrénées ne passent pas par Paris, et c'est sans doute heureux. Il n'empêche, compte tenu des fonctions concentrées en Ile de France et de la domination sans partage du mode aérien pour les relations rapides entre Toulouse et Paris, il s'agit là pour Midi-Pyrénées d'un désavantage certain qui pèse, notamment sous l'angle trop négligé du coût des transports rapides à longue distance, sur l'ensemble de la population et des activités régionales, de même que sur tous ceux qui ont à faire dans la Région. Grâce à l'offre de service supplémentaire qu'elle autorisera, la création d'une LGV Bordeaux-Toulouse en prolongement de la LGV Sud-Europe-Atlantique entre Tours et Bordeaux permettra de mettre fin à cette situation dommageable.
Pour Midi-Pyrénées, l'intérêt de la Ligne nouvelle à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse ne se résume cependant pas uniquement au nécessaire complément ferroviaire d'une offre multimodale rapide en direction de Paris. Ce projet a en effet d'autres vertus dont la première est sans doute de concourir à un rééquilibrage des modes de transport au profit du ferroviaire. Au delà de son propre apport sur longue distance et de la relative stabilisation du transport aérien qu'il peut entraîner, il favorisera de fait, sur l'axe Bordeaux-Toulouse, le développement des trains régionaux de voyageurs voulu par la Région de même que l'indispensable amélioration de l'offre fret, en libérant des capacités sur la ligne classique qui tend à la saturation notamment sur la section Toulouse-Montauban.
Compte tenu des avantages du rail en matière de pollution et de nuisances, et de consommation énergétique, il s'inscrit, ce faisant, dans une démarche de développement durable dont le récent et spectaculaire renchérissement des produits pétroliers montre bien le caractère incontournable.

2 / UN PROJET C NÉANMOINS

Pour autant, l'intérêt du projet de ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse est avant tout d'insérer la région dans le réseau national et européen des Lignes ferroviaires à Grande Vitesse et de conforter son attractivité et sa compétitivité en élargissant le champ de ses échanges de proximité. À cet égard, Paris sera à 3 heures de Toulouse et il est indubitable que la réduction à 1 heure du temps de parcours entre Toulouse et Bordeaux facilitera les synergies entre les 2 villes et plus largement entre Midi-Pyrénées et Aquitaine. Mais Midi-Pyrénées se retrouvera en quelque sorte en situation d'hémiplégie, incapable de commercer dans les mêmes conditions avec la Méditerranée et la péninsule ibérique pourtant proches.
Alors même que Midi-Pyrénées s'engage dans le développement de ses coopérations au sein de l'Eurorégion Pyrénées-

3 / DES SOLUTION FONCTIONNE

Quoi qu'il en soit, la section Bordeaux-Toulouse doit faire dès à présent l'objet de choix sur deux points importants : la desserte des territoires traversés et le tracé de la ligne nouvelle.
En matière de desserte du territoire, le parti retenu est celui d'une liaison entre les gares centrales de Bordeaux et de Toulouse, et de deux arrêts intermédiaires permettant la desserte d'Agen et de Montauban soit par leurs gares centrales, soit par des gares nouvelles. Le CESR en partage l'économie générale.
En ce qui concerne Toulouse, le CESR considère en effet que la gare Matabiau, au centre d'un réseau de correspondances multimodales avec les transports urbains et les transports régionaux offre les meilleures possibilités d'accès à la grande vitesse ferroviaire pour une grande partie de la population régionale et que son

NS LE RÉSEAU NATIONAL ET OVIAIRES À GRANDE VITESSE

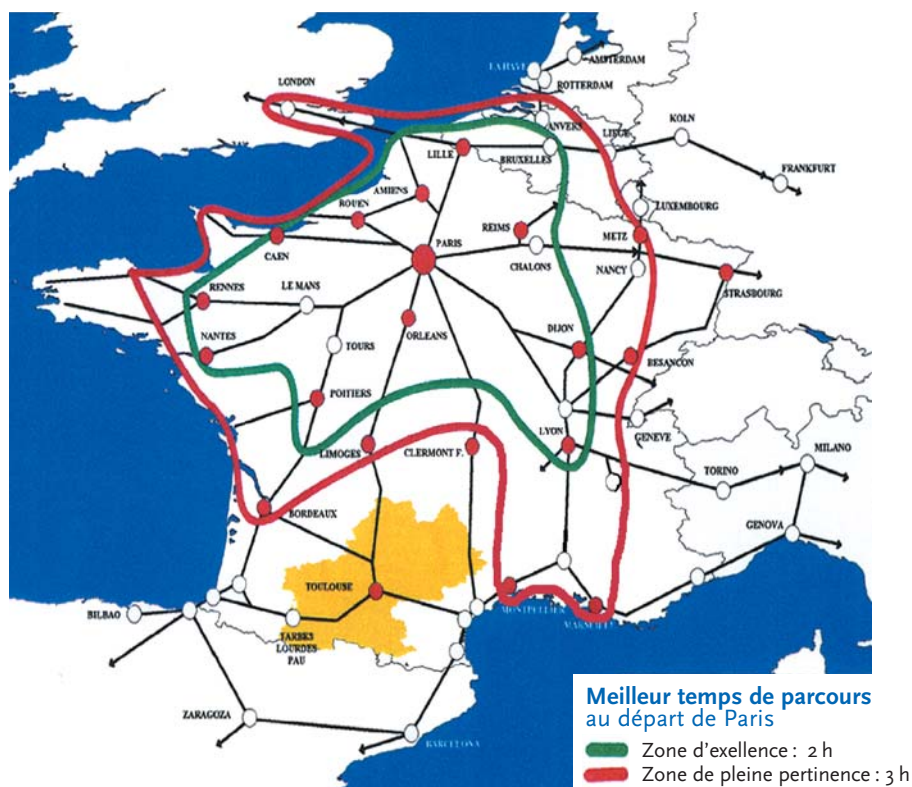
QUI RESTE S À PROLONGER

Méditerranée et notamment avec la Catalogne, cette perspective à un horizon de l'ordre d'une quinzaine d'années ne paraît pas tenable. C'est pourquoi le CESR considère que la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse doit s'inscrire dans une ambition plus large de liaison Atlantique-Méditerranée de Bordeaux à Narbonne via Toulouse et prévoir dès maintenant la réalisation simultanée d'un prolongement Toulouse-Narbonne de nature à boucler la véritable interconnexion « sud » du réseau ferroviaire français à Grande Vitesse. Le CESR de Midi-Pyrénées souligne en outre qu'une telle liaison à Grande Vitesse Atlantique-Méditerranée permettrait indirectement de valoriser l'axe fret Miramas-Bordeaux et de favoriser, au profit du ferroviaire, un rééquilibrage modal du transport de marchandises croissant entre la Catalogne et Midi-Pyrénées.

NS ILLES RÉALISTES

choix doit donc être confirmé. Pour être parfaitement pertinent ce choix devra néanmoins donner lieu à des aménagements d'accompagnement tant dans le domaine ferroviaire que dans le traitement de l'urbanisme alentour. Pour la desserte de Montauban, plusieurs scénarios sont proposés au débat. Parmi ceux-ci, le CESR privilégie le scénario d'une desserte de l'agglomération montalbanaise par une gare nouvelle, qui lui paraît le seul à répondre à l'ensemble des enjeux à relever. Ce choix s'explique notamment par le fait que la gare actuelle de Villebourbon se trouve déqualifiée par sa situation en zone inondable. Néanmoins, pour que l'effet TGV puisse toucher le plus grand nombre, il reste impératif que la nouvelle gare à réaliser soit parfaitement connectée aux transports ferroviaires régionaux. Le CESR

La grande vitesse ferroviaire en 2005



propose donc qu'elle soit établie en un point de tangence entre la ligne classique et la ligne nouvelle, permettant ainsi des correspondances de quai à quai entre les liaisons TER et TGV. Pour être parfaitement adaptée une telle solution devra toutefois être inscrite dans un projet d'urbanisme à grande échelle, prévoyant en particulier la desserte de la gare nouvelle par les transports urbains de l'agglomération montalbanaise. S'agissant du tracé de la ligne nouvelle, la question se résume pour l'heure au choix de l'option à retenir aux alentours de Bordeaux. Compte tenu de sa méconnaissance des lieux et des contraintes à intégrer, le CESR de Midi-Pyrénées ne s'estime pas en mesure de prendre parti sur les 3 hypothèses présentées. Etant entendu qu'en tout cas le tracé à retenir devra être conçu pour limiter autant que

faire se peut ses impacts négatifs aux plans économique, social et environnemental, le CESR de Midi-Pyrénées indique toutefois, dans un souci de bon usage des finances publiques, sa préférence de principe pour la solution la moins coûteuse.

Entre Agen et Toulouse, le CESR de Midi-Pyrénées souhaite par ailleurs que soit privilégié un tracé au plus près de celui de l'A 62 conçu de manière à préserver les milieux naturels remarquables que constituent :

- l'ensemble du corridor garonnais,
- les coteaux secs de part et d'autre de la vallée,
- la forêt de Montech.

4/ DE NÉCESSAIRES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La pleine valorisation du projet de Ligne nouvelle à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse au profit d'un aménagement et d'un développement durable de Midi-Pyrénées suppose par ailleurs qu'il soit accompagné d'un certain nombre d'aménagements complémentaires qui en accroîtront le bénéfice.

Ainsi, la perspective de l'arrivée du TGV doit être l'occasion d'aménager la plateforme ferroviaire toulousaine dans une optique de long terme, ce qui passe en particulier par :

- le développement des capacités de la gare Matabiau avec :
 - la restructuration du site ferroviaire Matabiau-Raynal afin d'en accroître le potentiel en matière de circulation des trains et d'accueil (quais supplémentaires...),
 - le transfert de la totalité de l'établissement de maintenance sur le site de Raynal afin d'in améliorer les performances et assurer le suivi des TGV,
 - l'amélioration des accès urbains à la gare dans le cadre d'un projet urbain soucieux de faciliter l'intermodalité des déplacements et de ne pas galvauder les emprises foncières dont dispose actuellement les activités ferroviaires,
- la création d'une desserte ferroviaire entre les deux principaux pôles d'échanges régionaux que sont la gare Matabiau et l'aéroport de Matabiau,
- la réalisation d'un contournement ferroviaire de Toulouse pour détourner de Matabiau les trains qui n'ont rien à y faire, accroître les capacités de transit ferroviaire, notamment en matière de transport de marchandises, au droit de l'agglomération toulousaine et améliorer les relations inter banlieues par transport collectif;

• l'aménagement, sur le site de Niel-S'-Agne, d'une gare dédiée aux échanges entre les transports collectifs de l'agglomération toulousaine (ligne B du métro, bus...) et les transports régionaux desservant le Sud et le Sud-ouest de Midi-Pyrénées, également de nature à décharger la gare Matabiau de trafics qui n'ont plus lieu de s'y rendre.

Pour diffuser l'effet TGV à l'ensemble de Midi-Pyrénées, il est par ailleurs essentiel que cette arrivée soit accompagnée, si ce n'est précédée, d'un vaste programme de réhabilitation des infrastructures ferroviaires régionales à même d'amener le réseau midi-pyrénéen, aujourd'hui particulièrement vétuste, à un niveau de qualité compatible avec les standards de la grande vitesse.

Cette régénération est d'autant plus urgente que l'audit sur l'état du réseau ferré national commandité par RFF et la SNCF estime, dans son rapport du 7 septembre 2005, que si la situation actuelle devait perdurer la quasi-totalité du réseau TER de Midi-Pyrénées ne pourrait plus être normalement exploitée dès le 20/11/2015.

Enfin, l'étendue géographique de la Région fait que les départements du Lot et de l'Aveyron, trop éloignés de la ligne nouvelle, ne bénéficieront pas de cet effet TGV. Le CESR considère que le projet « POLT », porté par les Régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées, garde toute sa pertinence et qu'il doit être mené à son terme.

EN DÉFINITIVE

Le CESR de Midi-Pyrénées souligne que le projet de Ligne ferroviaire nouvelle à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse répond tout à la fois :

- à la demande croissante de transports de toute nature liée au dynamisme économique et démographique du Sud-ouest et singulièrement de Midi-Pyrénées,
- au relatif enclavement ferroviaire de Midi-Pyrénées et à l'insertion de la 4^e ville de France, Toulouse, dans le réseau national et européen des lignes à grande vitesse,
- au développement d'une offre multimodale rapide plus complète et au nécessaire rééquilibrage entre les différents modes de transport dans un souci de développement durable et d'efficacité énergétique,
- aux besoins de développement du TER et du fret ferroviaire.

À différents égards, la réalisation de ce projet lui apparaît donc non seulement indispensable mais urgente.

Le CESR considère cependant que le projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse doit s'inscrire dans une ambition plus large de liaison Atlantique-Méditerranée de Bordeaux à Narbonne via Toulouse et prévoir dès maintenant la réalisation simultanée d'un prolongement Toulouse-Narbonne.

Cela étant, rien n'est encore définitivement acquis et le CESR insiste avant tout pour que l'ensemble des partenaires régionaux restent fortement mobilisés pour faire reconnaître le caractère prioritaire de cette véritable interconnexion « Sud » du réseau national des Lignes ferroviaires à Grande Vitesse et obtenir sa réalisation complète pour 2016.

Ce cahier d'acteurs est disponible sur le site www.debatpublic-igvbordeaux-toulouse.org