

**Bernard LAPORTE**  
**Conseiller Municipal**  
**82370 VILLEBRUMIER, Tarn et Garonne**  
à

**Monsieur le Président de**  
**la Commission Particulière du débat Public**  
**Projet de Ligne Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse**

Monsieur le Président,

Je souhaite apporter ma contribution au débat sur le projet. Tout d'abord nous espérons que ce projet se réalisera au plus tôt. Les liaisons ferroviaires longues distances et grande vitesse auront bientôt un intérêt accru suscité par le renchérissement des carburants et des déplacements routiers. **Il faut surtout souligner la nécessité de desservir la ville de Montauban.** Son bassin de vie compte aujourd'hui 80.000 habitants ; dans vingt ans ce chiffre dépassera 110.000. En plus de la population de Montauban, sa gare verra converger pour prendre le TGV, des voyageurs venant du nord (Cahors, Caussade, ...), ou des villes et bourgs de la vallée de la Garonne.

La future Ligne Grande Vitesse (LGV) et la desserte de Montauban, appellent néanmoins diverses observations :

**1- Sur le tracé de la nouvelle ligne :**

Il est opportun de profiter autant que possible du **tracé de l'autoroute A62** en élargissant son emprise, et de loger les voies de la LGV dans un couloir adjacent, avec comme résultat :

- Une économie sur les acquisitions, consommation d'espaces, et travaux. En revanche ceci rend plus complexe les échangeurs routiers. Mais au global cela réduirait les coûts.
- Le regroupement des nuisances sonores et visuelles sur un tracé unique.
- Un moindre morcellement du territoire traversé. En effet, la future LGV peut constituer une barrière ininterrompue et infranchissable qui cloisonne fortement les espaces ouverts agricoles ou forestiers ainsi que les territoires urbanisés. De telles barrières sont un facteur de réduction des libertés au sens large (obstacle aux déplacements des personnes et des animaux, occultation visuelle de paysages, obstacle aux aménagements urbains ou ruraux).

**2- La desserte de Montauban**

Nombreux élus de Montauban et la CCI se prononcent pour la création d'une nouvelle gare qui se situerait au niveau du raccordement de la LGV avec le couloir ferré existant menant à Toulouse (près de Montbartier). Est-ce le meilleur choix ?

**2-1-** Certains décideurs envisagent en effet de créer à cet endroit une vaste **zone d'activité**, orientée logistique, avec comme atout la proximité de l'accès aux autoroutes A20 et A62., et du réseau ferré.

Ceci appelle les commentaires suivants :

- Certains voient une synergie entre ce nouveau pôle et le trafic TGV. Les activités logistiques n'ont en fait rien en commun avec le TGV ; les uns gèrent du fret, l'autre des voyageurs. Il y a même une certaine incompatibilité. Par ailleurs, les entreprises logistiques emploient peu de salariés et contribueront donc très peu au trafic TGV. Il est en outre peu vraisemblable que des trains de marchandise 'grande vitesse' circulent avant très longtemps sur les LGV.
- Il reste aussi à démontrer qu'un nouveau pôle logistique soit aujourd'hui utile, sinon opportun, sachant que le déclin du transport routier est annoncé pour la prochaine décennie lorsque le prix du carburant sera devenu prohibitif. Les chiffres actuels de croissance du trafic routier sont illusoire, l'inversion de tendance est imminente. Il serait regrettable que des investissements considérables soient faits sans discernement, au seul profit des transporteurs routiers et de la grande distribution, alors que ces mêmes ressources pourraient utilement financer d'autres activités, plus porteuses d'avenir et créatrices de richesses locales.

## **2-2- Une deuxième gare au sud de Montauban** aurait de multiples inconvénients :

- Les voyageurs venant de Cahors et Brive, ou de Castelsarrasin-Moissac, et souhaitant prendre le TGV, feront un premier arrêt à la gare actuelle de Montauban, puis une étape complémentaire de 12 à 15 km pour rejoindre la nouvelle gare (soit par rail, soit par route) ; ce sera plus complexe, et susceptible de décourager certains utilisateurs
- Une majorité de voyageurs de l'agglomération de Montauban verront s'allonger les distances domicile-gare, et donc la durée du voyage.
- La construction d'une nouvelle gare spécifique LGV au sud de Montauban alourdira sensiblement le coût global du projet ; une partie de ces surcoûts sera très probablement supportée par les collectivités du bassin de Montauban.
- La nouvelle gare aura une emprise de 20 à 40 hectares prélevée elle aussi sur des espaces ouverts, avec destruction de terres agricoles ou de boisements, sans compter l'urbanisation qui s'y développera.

**2-3- La meilleure solution** à mon sens serait de faire un embranchement LGV vers le réseau ferré existant après Castelsarrasin, voire de faire un couloir additionnel de voies TGV, et **d'aménager la gare actuelle de Montauban** pour une desserte régulière d'une partie des TGV Bordeaux-Toulouse dans les deux sens.

La gare actuelle doit être réaménagée. Le trafic marchandise est à déporter dans un secteur logistique moderne à créer, ce qui libérera des espaces. Il faut aussi rendre la gare accessible des deux côtés (gare traversante) pour améliorer les accès et l'aménagement urbain. Ce sera l'occasion d'anticiper la desserte TGV par des réserves pour des voies et quais additionnels et minimiser les coûts ultérieurs d'adaptation.

D'une façon plus générale, pour des raisons économiques et humaines, il est plus judicieux de favoriser la modernisation et la concentration des activités à Montauban même, plutôt que de voir se créer une extension urbaine autour d'une nouvelle gare déportée (économie de voies nouvelles et de déplacements urbains, meilleure rentabilité des transports collectifs, moindre consommation d'espaces). Nous avons le devoir pour l'avenir d'éviter les choix qui encouragent plus ou moins les déplacements individuels et le 'tout automobile'. Il n'est pas souhaitable de

voir s'urbaniser d'une façon plus ou moins anarchique et diffuse les espaces encore libres qui séparent Toulouse et Montauban, sauf à planifier très précisément tous ces aménagements et à commencer par mailler le territoire de transports publics efficaces.

### 3- Relations TGV-Aéroport.

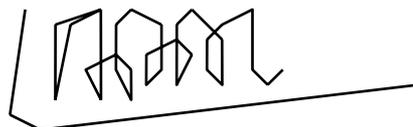
Il faut que le projet de LGV tienne compte des hypothèses d'implantation d'un nouvel aéroport en région Toulousaine. Il est très probable que **le nouvel aéroport verra le jour en même temps que l'entrée en service de la LGV**. En effet, si le trafic aérien de Toulouse progresse au rythme moyen de 3% par an (hypothèse prudente), l'aéroport de Blagnac sera saturé en 2020.

La mise en service du TGV Toulouse-Paris aura deux effets qui pourraient se compenser au niveau du trafic aérien :

- d'une part, une partie de la clientèle prendra le train au lieu de l'avion pour aller à Paris
- d'autre part le TGV peut devenir un moyen d'accès rapide aux lignes aériennes (depuis Bordeaux, et plus tard depuis Montpellier) pour les destinations lointaines. Toulouse devient en effet une plateforme majeure pour les liaisons aériennes internationales (croissance actuelle très forte vers l'Europe et la Méditerranée, et dans quelques années apparition de lignes transatlantiques régulières depuis Toulouse)

Pour faire jouer à plein cette complémentarité, au bénéfice des utilisateurs et des deux modes de transport, **il faudra que la LGV desserve le futur aéroport**. Si un tel aéroport se situait au sud de Montauban, par exemple vers Monbéqui ou Montbartier, cela donnerait alors une véritable justification à la construction d'une gare TGV à cet endroit.

Merci d'avoir prêté attention à mes réflexions.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of stylized, overlapping loops and lines, positioned above a horizontal line that serves as a baseline for the signature.