

Projet de LGV Bordeaux Toulouse

Pour une synergie des projets d'aménagement du territoire

Contribution au débat public: Mr Latronche « militant de l'intermodalité »

A la demande du Gouvernement, la DATAR a publié en avril 2003 une étude prospective sur les transports intitulée « La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? »

Le rapport préconise des solutions pour une politique des transports ambitieuse dans le but de développer la compétitivité de la France .

Il souligne l'intérêt de prendre en compte simultanément l'ensemble des types de transports, afin d'intégrer une vision à long terme novatrice des clivages habituels .

Cette approche dite « plurimodale » doit permettre de combiner les différents modes de transports de manière « multimodale » (utilisation alternative de plusieurs transports air, rail, route) ou même « intermodale » (utilisation successive de plusieurs services sur un même trajet, par exemple le train puis l'avion) .

La combinaison judicieuse d'implantation sur le territoire des infrastructures de transport détermine la capacité du système à répondre à cette demande .

A partir de la ligne inaugurale Paris Lyon, le réseau ferroviaire de ligne à grande vitesse s'est développé sur un axe prioritaire Nord - Lille - Ile de France - Sud Est - Marseille.

La LGV Atlantique est limitée à la section Paris-Tours-Le Mans et est en attente de prolongement.

La LGV Est symbolise une forte volonté d'aménagement du territoire .

Cet état des lieux met en évidence une grande dissymétrie cartographique d'implantation .

L'opportunité d'extension du réseau est légitimée prioritairement par l'objectif d'Égalité Républicaine du développement du territoire .

Les projets de LGV Sud Europe vers l'Espagne par la Catalogne à partir de la LGV Méditerranée et de LGV Sud Europe Atlantique vers Madrid en prolongement de la LGV Atlantique sont déjà inscrits au schéma directeur des transports européens.

Des conclusions de la DATAR le gouvernement a retenu l'urgence d'inscrire le projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux Toulouse lors du CDIAT du 18 décembre 2003.

Le débat public actuel centré sur cet aménagement porte l'inquiétude spécifique des trois régions du Grand Sud .

L'ampleur des réseaux à construire révèle des priorités régionales divergentes.

La ligne Tours Bordeaux étant un préalable dont la réalisation doit être accélérée pour combler le retard de construction du réseau Atlantique .

L'AQUITAINE région appartenant à l'Arc Atlantique veut favoriser l'axe Européen Poitiers Bordeaux Bayonne.

MIDI PYRENEES et **LANGUEDOC ROUSSILLON** redoutent d'être pour un temps indéterminé le terminus en attente d'un réseau ferroviaire performant et demandent la jonction des LGV à Narbonne sur l'axe Européen commun .



LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE MEDITERRANEE

Jonction des territoires du Sud Ouest Européen : Les lignes à grande vitesse reliant Dax Bordeaux Toulouse Montpellier Perpignan doivent être intégrées dans un seul projet inscrit comme prioritaire au schéma directeur des transports Européens .

Le vaste territoire qui revendique l'extension du réseau à grande vitesse de Montpellier à Bordeaux de Perpignan à Bayonne du Midi à l'Aquitaine appartient selon la terminologie Européenne à un même espace le **SUDOE** : Espagne, Portugal, France régions Aquitaine, Poitou-Charente, Limousin, Auvergne, Midi Pyrénées et Languedoc Roussillon .

La jonction française des axes Atlantique Méditerranée et Ibérique Trans-Pyrénéens, ne doit pas être l'objet d'une compétition régionale mais doit être intégrée dans un seul projet éligible aux subventions d'aménagement de l'Union Européenne .

La LGV Sud Europe Atlantique Méditerranée qui pourrait naître de la synthèse des projets Sud Europe et Sud Europe Atlantique est très comparable par la multiplicité des relations à la LGV RHIN - RHONE .

Elle devrait bénéficier à l'identique de solutions techniques de phasage de construction .

Le projet de jonction des lignes unifié s'intégrerait à une vision interrégionale d'équipements valorisant des territoires du Grand Sud .

Réalisation de gares nouvelles, pôles multimodaux ou intermodaux structurants de régions métropolitaines, équipements d'envergure européenne en synergie à proximité .

A Bordeaux ; nouveau port d'autoroute des mers, contournement autoroutier ouest incluant un viaduc sur la Gironde sur l'axe E5 .

A Toulouse ; contournement autoroutier sud sur l'axe E80, 2ème Aéroport interconnecté .

En «Septimanie» ; Opération de décentralisation et d'aménagement du territoire autour du pôle de la gare TGV Narbonne - Béziers .

La construction de la LGV doit permettre de mener une réflexion approfondie sur l'aménagement des territoires traversés .

Le projet de LGV vient buter sur les deux aires urbaines de Bordeaux et Toulouse.

Aucune solution de traversée n'est envisagée.

La desserte des gares centrales de Bordeaux Saint Jean et Toulouse Matabiau s'impose dans une première phase mais ne pourra être suffisante pour offrir un service fiable à des bassins de population prévus autour de 1,5 millions d'habitants.

La création de gares nouvelles afin de générer de nouveaux pôles de multimodalité ou d'intermodalité pour chacune des deux métropoles d'équilibre doit s'imposer aux aménageurs . Les gares anciennes rénovées pour une meilleure accessibilité aux handicapés, personnes âgées et familles doivent être doublées de gares d'agglomération disposant de services métropolitains comparables à ceux d'un aéroport .

Reste à localiser ces futurs équipements .

A BORDEAUX :

Le choix pertinent du contournement autoroutier Ouest de l'agglomération tourné vers la côte Atlantique incluant un viaduc de franchissement de l'estuaire de la Gironde au confluent de la Garonne et de la Dordogne, permet de désigner un nouvel axe d'aménagement autour du Bec d'Ambés .

Ce constat devrait déclencher la rénovation du port autonome de Bordeaux, les activités pétrochimiques pourraient être modernisées et étendues au Port du Verdon.

La pointe au pied du futur viaduc serait un site touristique majeur avec une escale permanente des bateaux de croisières. Les rives entre le Bec d'Ambés et Bordeaux Bassens pourraient accueillir le terminal Européen d'autoroute des mers à destination des îles Britanniques, du Portugal, de l'Espagne .

En synergie du réaménagement de toute l'aire du Bec d'Ambés, il est logique de situer *une gare nouvelle d'agglomération «Gironde TGV»* près des échangeurs de l'autoroute A10, à la jonction de la LGV reliant Tours, sur l'embranchement de la ligne de Libourne et du futur contournement ferroviaire Est .

Cette implantation permet de réduire le temps de parcours des TGV en provenance de Paris, et crée une nouvelle intermodalité avec le réseau TER qui dessert l'agglomération Bordelaise . Malgré les travaux entrepris de réduction du bouchon ferroviaire, le contournement Est s'impose pour la sécurité et la fiabilité du trafic de transit .

A TOULOUSE :

La DATAR a exprimé ses intentions de voir réaliser **un nouvel aéroport doublé d'une gare d'interconnexion TGV et TER** afin qu'en complément les deux systèmes de transports s'alimentent et se complètent .

Cette opportunité d'aménagement comparable et même plus performante que le site de Lyon St Exupéry, devrait permettre de réaliser un nouveau pôle économique d'agglomération.

Les études et contributions présentées pour le débat public de la LGV, n'ont pas assimilé la donnée de desserte du nouvel aéroport, le sujet n'étant pas encore mature pour être pris en considération au moment de leurs réalisations.

Depuis l'Etat en collaboration avec les collectivités territoriales a présenté au public une première approche du dossier de nouveau aéroport ou 2eme aéroport portant sur 9 sites .

Le site de Fronton et l'aérodrome de Muret Lherm sont de longue date des pôles potentiels de délocalisation des activités de l'aéroport de Blagnac.

Le site de Fronton prédisposé depuis plus de 40 ans est maintenant submergé de cultures AOC. Le site du Lherm ne permet que l'implantation de deux pistes.

Les sept sites nouveaux *parfois très éloignés des foyers économiques de l'agglomération Toulousaine* ont déclenché l'hostilité presque légitime des « *rurbains* » .

Le projet de nouvel aéroport Toulousain victime de son ambition.

L'intermodalité et la multimodalité lie les grands projets d'aménagements .

Le dossier présentait des sites capables d'accueillir un aéroport de 20 millions de passagers par an avec une capacité d'évolution du plan masse (un plan du type Roissy Charles de Gaulle, avec une aérogare centrée entre 2 pistes voire 4 pistes). Les riverains concernés ont mis en évidence l'inutilité d'un tel équipement .

L'ampleur du projet trouvait sa justification dans la *volonté politique de décentralisation* préférant avancer deux projets en région, à Nantes Notre Dame des Landes et à Toulouse, plutôt que de relancer le projet de 3eme aéroport Parisien à vocation intercontinentale .

Les réserves d'extension de trafic à Paris Orly et CDG sont techniquement importantes . Sur le plan humain toute extension de trafic va être de plus en plus difficile à supporter par les habitants .

La solution réside dans le *site de Beauvilliers en région Centre*, repéré depuis longtemps au *Schéma directeur de la région Ile de France* pour prendre le relais des sites Franciliens .

En atténuant les nuisances aéroportuaires sur les agglomérations, ce projet peut être qualifié de respectueux des critères de développement durable.

Implanté dans un territoire de très faible densité humaine, il sera relié par train à l'Ile de France, Chartres et Orléans et surtout sera alimenté en voyageurs par la LGV Atlantique.

Du fait de la convergence des lignes TGV, le site de Beauvilliers est plus pertinent que le site de ND des Landes pour répondre aux besoins de transports aérien de tout les territoires du Grand Ouest et devrait lui être préféré .

Dans le but de compétitivité économique mondiale, l'activité de cet aéroport pourrait être tourné vers les zones émergentes de l'Asie Pacifique, le tourisme de masse qui se profile depuis l'Asie vers l'Europe, l'activité Fret avec des gros porteurs type A380, l'activité charter ...

Ce nouvel équipement serait connecté à *Orly* et à *CDG* spécialisé dans le transport aérien à forte valeur ajoutée avec le «*Hub Air France*» par la *LGV de contournement Sud de Paris* .

Le projet de nouvel aéroport Toulousain et de jonction des réseaux LGV Atlantique Méditerranée dévient alors complémentaire de Beauvilliers, comme *Lyon Saint Exupéry* est complémentaire de *CDG* auquel il est relié par une LGV directe .

Ce scénario conforte la contre expertise commandée par le Conseil Général de la Haute Garonne qui évalue à l'examen des dossiers présentés au public que la projection de trafic la plus réaliste est celle du 2eme aéroport sur le site de *Muret-Lherm* avec un plafond de passager entre 8 et 12 millions par an.

Le projet de nouvel aéroport Toulousain interconnecté à une gare TGV et TER garde toute sa pertinence .

Son plan masse réduit par rapport à l'ambition d'origine peut être du type de Lyon St Exupéry avec 2 pistes autorisant les avions à atterrir et décoller en même temps, ce qui est impossible à Blagnac .

L'étude de 2eme aéroport qui pourrait devenir le nouvel aéroport prévoit un trafic essentiellement d'avions du type Airbus A320 dont les nuisances sont moindres .

L'extension de trafic serait contenu à long terme par la présence de la gare TGV et connecté vers Beauvilliers .

Le foncier disponible pour préserver le développement de l'industrie aéronautique à Toulouse doit être le critère prépondérant du choix d'implantation du projet .

A AGEN et MONTAUBAN :

L'aménagement des villes moyennes doit se différencier des grandes métropoles à partir desquelles elles peuvent se développer en satellite .

Les nouveaux habitants y chercheront plutôt la convivialité et le charme des gares rénovées qui offrent des services urbains pour tous, que la copie de l'environnement des mégapoles .

La rénovation des gares de Lèrida et de Nîmes donne l'exemple de projets de mise aux normes d'accessibilité réussie .

Potentialités du réseau de jonction Atlantique Méditerranée

Les TGV inter métropoles :

Toulouse Matabiau - "Toulouse Clément Ader TGV" - Montpellier - Lyon Part Dieu .
Toulouse Matabiau - "Toulouse Clément Ader TGV" - Montpellier - Marseille St Charles
Bordeaux St Jean - "Toulouse Clément Ader TGV" - Toulouse Matabiau

Les TGV inter citées :

"Toulouse Clément Ader TGV" - Toulouse Matabiau - Carcassonne - "Narbonne Béziers TGV" - Montpellier - Nîmes - Valence TGV - Lyon Part Dieu .

"Toulouse Clément Ader TGV" - Toulouse Matabiau - Carcassonne - "Narbonne Béziers TGV" - Montpellier - Nîmes - Avignon TGV - Aix en Provence TGV - Marseille St Charles .

Les TGV Européens : Exemple sur la base des lignes internationales actuelles de l'axe Atlantique Méditerranée . Lignes transversales qui légitiment la vocation européenne du projet.

Paris - "Gironde TGV" - "Toulouse Clément Ader TGV" - Perpignan - Barcelone - Tarragone - Saragosse ...

Bordeaux St Jean - "Toulouse Clément Ader TGV" - Montpellier - Lyon St Exupéry - Turin - Milan ...

Bilbao - San Sebastian - Bayonne - Bordeaux St Jean - "Toulouse Clément Ader TGV" - Montpellier - Lyon St Exupéry - Genève / Turin - Milan - Rome

Schéma de synthèse d'approche des pôles multimodaux, Gares nouvelles TGV :

à Bordeaux : au nord de l'agglomération à la jonction des réseaux ferrés projetés.

à Toulouse variantes à envisager :

au nord de Blagnac et de la zone aéroportuaire atteint par une LGV sur la rive Gauche de la Garonne, raccordement en direction de Matabiau à Lacourtensour.

sur le site de l'aéroport de Fronton raccordement de la LGV en direction de Matabiau à St Jory .

au Sud sur le site de l'aéroport de Muret-Lherm raccordement de la LGV à la ligne Toulouse Muret Bayonne en direction de Matabiau, ultérieurement contournement Sud .

Schéma de synthèse d'un scénario de projet idéal de jonction des réseaux Atlantique Méditerranée et de la Traversée Centrale des Pyrénées

Les TGV inter aéroports :

Desserte d'évitement possible entre aéroports parisiens intercontinentaux, Paris CDG , futur 3eme aéroport sur le site potentiel de "France-Beauvilliers" et les aéroports européens intermodaux de "Toulouse Clément Ader" Lyon Saint Exupéry et Paris Orly .

Paris - "Orly rail TGV" - "France Beauvilliers TGV" - "Toulouse Clément Ader TGV" - Lyon St Exupéry TGV - Paris CDG TGV -

Convergence par TGV vers les Aéroports

Le TGV conforte son rôle de partenaire de l'avion en irriguant les aéroports à vocation intercontinentale ou de hub régional et européen .

Londres / Bruxelles - Lille Europe - Paris CDG TGV - "Orly rail TGV" - "France Beauvilliers TGV" - "Gironde TGV" - "Toulouse Clément Ader TGV" - Montpellier / Barcelone

Relations Ouest Méditerranée :

La jonction Atlantique Méditerranée facilitera le transfert du trafic entre régions méridionales et Ouest du pays actuellement par le couloir Rhodanien vers la vallée de la Garonne .

Cette approche peut se révéler pertinente pour atteindre par le Sud Ouest le site potentiel du 3eme aéroport Parisien de Beauvilliers dont la gare serait un pôle majeur d'interconnexion entre TGV .

La jonction LGV Atlantique Méditerranée des régions du Grand Sud est complémentaire de la LGV d'interconnexion du Sud Francilien .

Quimper - Nantes - Angers / Brest - Rennes - Le Mans "France Beauvilliers TGV" - Tours - Poitiers - Bordeaux St Jean - "Toulouse Clément Ader TGV" - Montpellier - Nîmes - Avignon TGV - Aix en Provence TGV - Marseille

Nantes - "France Beauvilliers TGV" - "Gironde TGV" - "Toulouse Clément Ader TGV" - Montpellier - Marseille .



Variante de jonction combinant l'option Sud du tracé Bordeaux Agen et un tracé direct Bordeaux Toulouse au Sud de la zone objet du débat public qui pourrait être pris en considération, solution de contournement de Bordeaux à L'Est et de Toulouse au Sud .

Proposition de phases de construction de la LGV de jonction des réseaux Atlantique et Méditerranée .

- L'exposé privilégie la démonstration sur les relations croisées, les gains de temps sur les relations des axes Bordeaux Bayonne Madrid et Montpellier Barcelone sont évidents et déjà pris en considération par les décideurs .

- La déviation ferroviaire mixte Nîmes - Montpellier, la modernisation de la gare de Montpellier St Roch et de Perpignan devraient être réalisées en 2012 .

- Le raccordement international Dax-Bayonne-Espagne n'est pas exposé dans le scénario, celui ci est comparable à la ligne nouvelle mixte en construction Perpignan - Figueras et devrait donc faire l'objet d'un montage juridique et financier similaire .

Date de mise en service escomptée.

Temps de parcours .

Phase préalable : LGV Sud Europe Atlantique

Tours - Bordeaux + branche Limousin

mise en service 2012 - 2015

- Modernisation des Gares de Bordeaux St Jean, Agen, Montauban et Toulouse Matabiau.

Paris Bordeaux St Jean 2h10 (au lieu de 3h)

Paris Toulouse Matabiau via Bordeaux St Jean 4h10 (au lieu de 5 h)

Paris Toulouse Matabiau via Cahors 4h35 (au lieu de 6h)

1ere Phase : LGV Sud Aquitaine (Y Aquitain)

mise en service 2018 - 2020

- construction d'une Gare nouvelle "Gironde TGV"
 - contournement ferroviaire Est de l'agglomération de Bordeaux
 - LGV branche Garonne vers Agen raccordement Agen-Ouest
 - LGV branche Landes vers Dax
 - construction d'une Gare nouvelle "Toulouse Clément Ader TGV"
- liée au 2eme aéroport (appellation générique désignant cet équipement)

Paris - "Gironde TGV" 2h02

Paris - Agen 2h35

Paris - Montauban 3h10

Paris - Toulouse Matabiau 3h35

"Toulouse Clément Ader TGV" 3h55

Bordeaux St Jean - Toulouse Matabiau 1h35

Réduction significative du temps de parcours sur les trajets vers Pau, Lourdes, Tarbes vers Dax, Bayonne et toute la côte Basque .

2eme Phase : LGV Midi (Y Midi)

- Toulouse Sud - Montpellier Ouest + branche Roussillon
- Construction de la Gare nouvelle de " Narbonne-Béziers TGV"

Exploitation de TGV circulaire Atlantique - Méditerranée

Réduction significative du temps de parcours sur les trajets entre grandes métropoles du Sud, Bordeaux Toulouse Montpellier Lyon ou Marseille .

Paris Narbonne-Béziers TGV 3H 30 via Montpellier

Paris Perpignan 4H 05 via Montpellier

Paris Carcassonne 4H 05 via Toulouse Matabiau .

Toulouse Matabiau - Montpellier St Roch 1h10 (au lieu de 2h10)

Toulouse Matabiau - Lyon Part Dieu 2h40 (au lieu de 4h20)

Toulouse Matabiau - Marseille St Charles 2h30 (au lieu de 3h35)

Bordeaux St Jean - Lyon Part Dieu 4h15

Bordeaux St Jean - Marseille St Charles 4h05

LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE MEDITERRANEE

« Le double Y : Y Aquitain + Y Midi = Jonction des deux mers »

3eme phase : LGV Gascogne

- Jonction Aquitaine - "Toulouse Clément Ader TGV"
- Construction d'un arrêt "Gascogne TGV" envisageable .

Paris - Toulouse Clément Ader TGV 2h50 direct
Paris - Toulouse Matabiau via Clément Ader TGV 3h10

Paris Carcassonne 3h40 via Toulouse Matabiau et "Toulouse Clément Ader TGV"

Paris Narbonne-Béziers TGV 3h55 via Toulouse Matabiau et "Toulouse Clément Ader TGV"

Bordeaux St Jean - "Toulouse Clément Ader TGV" 0h55 - Toulouse Matabiau 1h15 .

Bordeaux St Jean - Lyon Part Dieu 3h55 .

Bordeaux St Jean - Marseille St Charles 3h45 .

Exploitation de TGV circulaires Pyrénéens

Paris - Toulouse Clément Ader 2h50 - St Gaudens - Tarbes - Lourdes - Pau ...

4eme phase : Contournement ferroviaire mixte Sud et Est de l'agglomération de Toulouse.

Achèvement du projet LGV Sud Europe Atlantique - Méditerranée

Paris - Toulouse Clément Ader TGV (2h50) - Narbonne-Béziers TGV (3h25) - Perpignan (3h45)

5eme phase : Raccordement à la TCP .

Le raccordement du réseau des lignes Atlantique - Méditerranée à la TCP par une ligne nouvelle mixte permet d'envisager de nouvelles dessertes Européennes trans Pyrénéennes à grande vitesse .

Axe Madrid - Saragosse - Huesca / Valence - Tarragone - Lérída - TCP - Toulouse Clément Ader TGV - France - Europe

TCP / Traversée Centrale des Pyrénées :

Ce projet à long terme soutenu par l'Espagne et l'Union Européenne doit être pris en considération dès à présent pour s'intégrer au mieux au réseau LGV Atlantique Méditerranée projeté .

Parmi la vingtaine de sites potentiels étudiés dans les départements de la Haute Garonne et des Hautes Pyrénées, la relation qui pourrait relier la vallée de la Garonne au Rio Esera est une traversée réellement basse altitude (485m - 570m).

Elle permet la desserte en un Y Sud Pyrénéen de l'Aragon et de la Catalogne à partir de Campo puis Barbastro en Aragon .

Elle rejoindrait les LGV AVE ibérique à Huesca vers Saragosse puis Madrid et à Lérída vers Tarragone puis Barcelone ou Valence .

Au nord des Pyrénées la desserte vers Toulouse vers le réseau LGV Atlantique Méditerranée est sans obstacle majeur le long de l'A64 .

Le tunnel devrait certainement être prolongé le long de la vallée de la Garonne par des tranchées couvertes pour préserver l'environnement de montagne et atteindre le site potentiel d'embarquement inter régional de Comminges TCP .

Ce tracé correspond bien à l'objectif de l'Union Européenne de corridor ferroviaire marchandise Lisbonne - Madrid - Saragosse - TCP - Toulouse - Limoges - Paris .

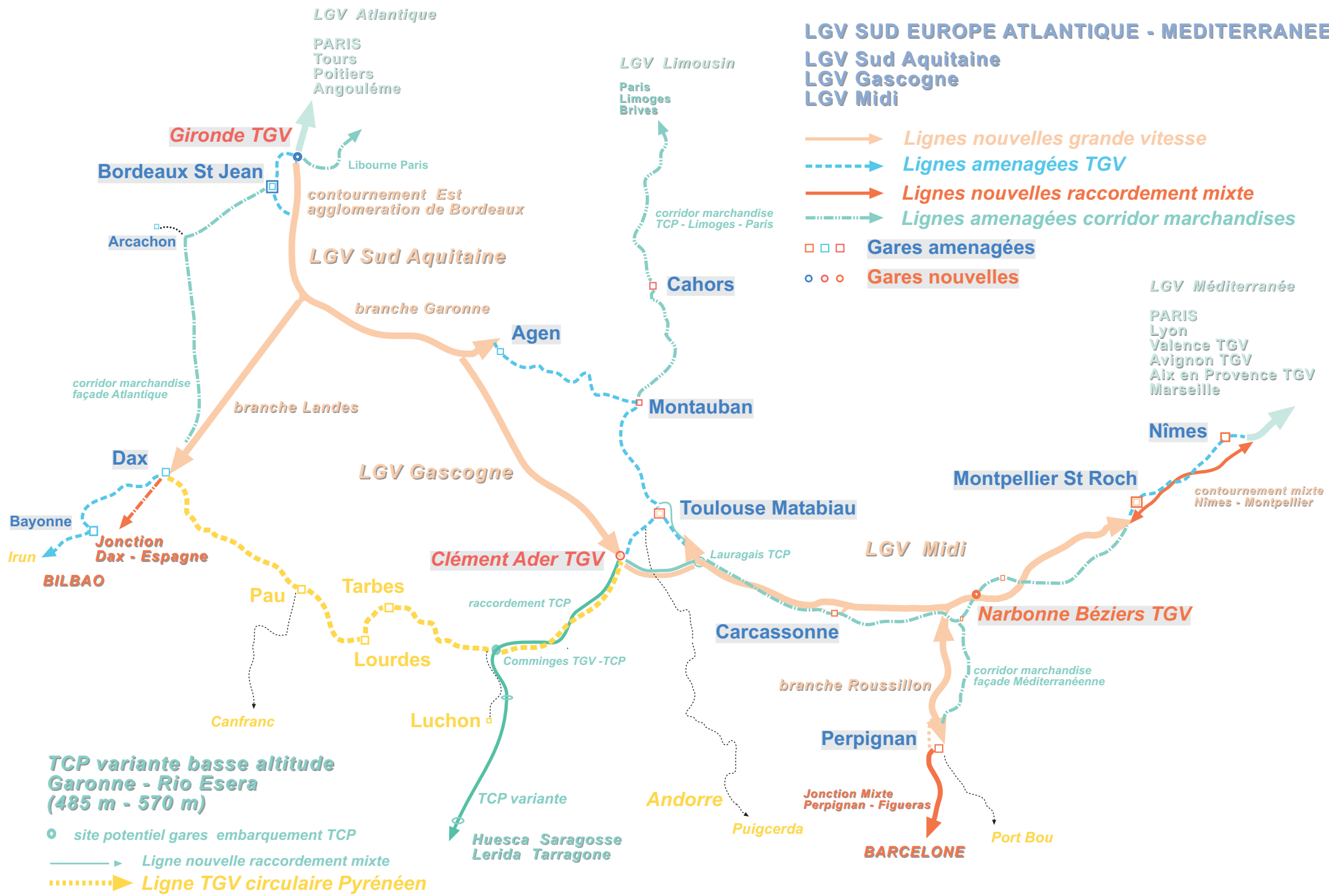
Il convient à sa fonction économique de captage des flux marchandises qui a été évalué pour 1/3 sur le corridor Atlantique et 2/3 sur le corridor Méditerranéen qui risque d'être saturé à moyen terme sur le tronçon Barcelone Figueras .

A cet effet le flux des marchandises pourrait être dirigé soit vers Paris par Limoges soit vers la vallée du Rhône à partir d'un site potentiel d'embarquement TCP à caractère européen dans le Lauragais .

LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE - MEDITERRANEE

LGV Sud Aquitaine
LGV Gascogne
LGV Midi

- Lignes nouvelles grande vitesse
- - - → Lignes aménagées TGV
- Lignes nouvelles raccordement mixte
- · - · - · → Lignes aménagées corridor marchandises
- □ □ Gares aménagées
- ○ ○ Gares nouvelles



TCP variante basse altitude Garonne - Rio Esera (485 m - 570 m)
○ site potentiel gares embarquement TCP
→ Ligne nouvelle raccordement mixte
- · - · - · → Ligne TGV circulaire Pyrénéen