

# **LGV** • **Bordeaux** • **Toulouse** •

*Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse*

Réponses apportées par le  
maître d'ouvrage au cours  
des réunions de synthèse

Débat  
Public  
2005

## Pourquoi ne pas utiliser les couloirs existants (autoroute, fer) ?

Les futures études de tracé de l'infrastructure prendront en compte tous les éléments qui pourront avoir une incidence sur son implantation.

La présence d'une infrastructure existante, de type autoroute ou voie ferrée est bien entendu au nombre de ces éléments. Les études ne doivent également pas négliger les autres infrastructures en projet.

La présente réponse évoque en premier lieu le cas d'une infrastructure de type autoroute. Dans cette hypothèse, l'étude de tracé de la LGV peut effectivement rechercher à l'associer au maximum à l'infrastructure déjà présente, notamment pour bénéficier de certains effets positifs du « jumelage » des deux infrastructures :

- Le bruit émis par l'une des infrastructures ne s'additionne pas arithmétiquement à celui émis par l'autre, ce qui crée les conditions d'une meilleure maîtrise de cette problématique pour les deux infrastructures,
- Les études pour rétablissement de communications réalisées pour la première infrastructure ont conduit à la réalisation d'ouvrages qui seront reproduits pour la nouvelle, ...

Ce jumelage suppose cependant, les deux infrastructures étant voisines, qu'elles auront les mêmes grandes caractéristiques géométriques (rayon des courbes, valeur des pentes essentiellement). Une ligne à grande vitesse ferroviaire se caractérise cependant par des normes en la matière qui sont très spécifiques, par exemple, les courbes sont de rayon d'au moins 7 000 mètres et les pentes ne doivent pas excéder la valeur de 25 pour mille (2,5%).

Il est possible, selon les caractéristiques de la géographie locale, que l'infrastructure autoroutière en place ne présente pas de telles caractéristiques et, en ces endroits, la ligne à grande vitesse ferroviaire devra s'en écarter afin de présenter les caractéristiques qui autorisent la circulation des TGV à leur vitesse maximale.

Dans cette hypothèse où les deux infrastructures s'éloignent l'une de l'autre, pour se rejoindre plus loin, il y a le risque de créer les conditions d'un enclavement d'une portion de territoire qui se retrouve ainsi enfermée entre les deux.

On voit ainsi que le jumelage d'une LGV avec une infrastructure existante présente des aspects positifs mais peut également être source d'un certain nombre de difficultés.

Les études de tracé de la LGV prendront bien évidemment en compte l'existence, ou les projets, d'infrastructures autoroutières pour rechercher les possibilités de jumelage dès lors que celui-ci présentera un intérêt.

En second lieu, l'hypothèse de l'utilisation du couloir de la ligne ferroviaire existante revient à un jumelage de la future LGV à la ligne actuelle et pose, comme il l'a été évoqué pour l'autoroute, la question de ses caractéristiques géométriques. Celles-ci sont aujourd'hui considérées, même en faisant l'objet d'une amélioration, comme insuffisantes pour permettre de relever significativement les performances des offres des services ferroviaires, et de répondre aux demandes futures.

En outre, la ligne existante traverse des milieux urbanisés où l'élargissement des emprises, pour la réalisation d'une LGV jumelée, est inimaginable et poserait des contraintes environnementales qu'il ne serait pas possible d'atténuer ou de compenser.

Le jumelage ne pourrait donc porter, dans cette seconde hypothèse, que sur de très faibles tronçons du parcours entre Bordeaux et Toulouse.

## Pourquoi ne pas avoir retenu le pendulaire ?

Une option d'amélioration de l'infrastructure existante, avec utilisation de TGV pendulaires, a été étudiée dans le cadre du projet Bordeaux-Toulouse. Elle ne figure pas au nombre des scénarios privilégiés par le maître d'ouvrage, en raison des résultats auxquels elle conduit et qui se situent à un niveau très nettement inférieur à ceux qu'offrent les options de ligne à grande vitesse.

Les grandes caractéristiques liées à cette option résident :

Dans un aménagement de l'infrastructure existante pour autoriser, sur certaines sections, le relèvement de la vitesse de circulation des trains. Cet aménagement fait appel, principalement, à la suppression de passages à niveau, avec des relèvements de la vitesse limite jusqu'à 180 et 220 km/h. Le gain de temps de parcours autorisé par cet aménagement est de 6 minutes pour la relation de Bordeaux à Toulouse.

Dans l'utilisation de TGV pendulaires qui, en raison du maintien d'un bon niveau de confort pour les voyageurs grâce à l'inclinaison des voitures vers l'intérieur des courbes, peuvent les franchir à vitesse plus élevée que les autres trains, le gain de temps de parcours est de 6 minutes pour la relation de Bordeaux à Toulouse, qui s'additionne au gain de temps permis par l'aménagement de l'infrastructure.

Le constat que l'on peut faire à l'étude de cette hypothèse, c'est que le gain de temps à attendre de l'utilisation de trains pendulaires est très modeste. Cette situation trouve explication dans les éléments suivants :

L'efficacité de la technique de pendulation est forte sur les lignes de profil difficile (présence de courbes de moins de 1 000 mètres de rayon) où la vitesse limite est de l'ordre de 100 km/h. Ce n'est pas le cas de la ligne existante Bordeaux-Toulouse.

De plus, on accepte, en France, de franchir les courbes à une vitesse supérieure à celle adoptée dans les pays voisins, ce qui conduit à ce que le bénéfice de la pendulation y soit moins important, d'environ 1/3.

Enfin, dans l'exercice de comparaison entre les scénarios d'aménagement de la ligne classique avec utilisation de TGV pendulaires et les scénarios de LGV, un élément de différenciation est celui de la capacité qu'offre chacune des deux hypothèses. L'option d'utilisation de trains pendulaires sur la ligne classique aménagée présente un inconvénient lourd en terme de capacité, qui est celui de faire circuler sur la même infrastructure des trains dont l'écart de vitesse sera très important, alors que dans l'hypothèse de la LGV, on dispose de deux lignes et on peut dédier l'actuelle à la circulation de trains de vitesses peu différentes.

Pour rappel, la différence des résultats du scénario « pendulaire » et du meilleur scénario de LGV est la suivante :

- **Pendulaire** : Coût 780 M€ (hors modification du matériel roulant) - Gain de 12' et de 500 000 voyageurs soit 65 M€/minute gagnée et 1 560 €/voyageur gagné.
- **LGV** : Coût 2 836 M€ - Gain de 56' et de 3 000 000 de voyageurs soit 50,6 M€/minute gagnée et 945 €/voyageur gagné.

Cette technique est cependant utilisée dans des pays voisins qui l'ont adoptée, selon les cas, soit pour des raisons de confort des voyageurs, soit pour des gains de temps de

parcours. Les éléments chiffrés ci-après dressent un état des lieux très général de cette situation.

- Le pendulaire chez nos voisins :
  - L'Italie - la Suisse - l'Allemagne (une centaine de rames au total)
  - La Tchéquie (7 rames)
  - La Finlande (10 rames)
  - Le Portugal (10 rames)
  - L'Espagne (10 rames)
  - La Grande-Bretagne (53 rames)
  - La Norvège

- Le pendulaire chez nos voisins :

Relations	Distance	Temps de parcours	Gain	Vitesse Moyenne
Milan-Rome	632	3 H 55	13%	161
Rome-Naples	214	1 H 40	10%	128
Rome-Venise	573	4 H 25	5%	130
Rome-Ancône	297	3 H 00	25%	99
Milan-Zurich	307	3 H 01	10%	102
Brig-Genève	206	1 H 35	9%	130
Transit Tchèque	486	3 H 53	12%	125
helsinki-Turku	194	1 H 50	8%	106
Oslo-Bergen	485	6 H 24	10%	76

Pour rappel, la solution d'aménagement de la ligne actuelle entre Bordeaux et Toulouse, avec la circulation de TGV pendulaires, conduit aux résultats suivants :

B-T	244	1 H 43	6%	142
-----	-----	--------	----	-----

Et celle de la réalisation d'une LGV, aux résultats suivants :

LGV		0 H 59		248
-----	--	--------	--	-----

## Quelle priorité entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Irun ?

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a précisé les choix du gouvernement en matière, notamment, de développement des infrastructures ferroviaires. En ce qui concerne les deux projets cités, le CIADT a évoqué très précisément la procédure de débat public à laquelle ils devraient être soumis, en 2005 pour Bordeaux-Toulouse et en 2006 pour Bordeaux-Irun.

Les projets soumis à débat public doivent en effet avoir fait l'objet d'études « pré fonctionnelles » qui en définissent les grandes caractéristiques de façon à apporter au public, lors du débat, les informations suffisantes pour qu'il puisse se prononcer en connaissance de cause à leur sujet.

Les études en question ont été réalisées en 2002/2003 pour Bordeaux-Toulouse, et en 2004/2005 pour Bordeaux-Irun.

RFF ne détermine pas d'ordre de priorité pour les nombreux projets de LGV qu'il a en cours d'étude et il se met en capacité de pouvoir les conduire à bien, y compris lorsque leur avancement se fait, pour certains d'entre eux, en parallèle.

## Si la poursuite du projet est engagée, quelle prise en compte des aspects environnementaux ?

S'il y a poursuite du projet, les aspects environnementaux seront pris en compte à chaque stade des études.

La volonté de RFF est de construire le projet en concertation avec les acteurs concernés, dans une grande transparence. Les aspects environnementaux sont nombreux et variés mais surtout, ils sont tous régis par des lois ou règlements qui s'imposent à RFF et qui fixent les prescriptions à respecter par le maître d'ouvrage.

Au stade des pré-études fonctionnelles réalisées jusqu'à présent, RFF a établi un inventaire des sensibilités environnementales présentes sur l'aire concernée par le projet. A défaut d'avoir étudié des hypothèses de tracés, il n'est pas possible de définir précisément les lieux où la rencontre de l'infrastructure nouvelle et d'une aire de sensibilité environnementale va créer un impact, c'est-à-dire entraîner un risque de nuisance.

Bien entendu, RFF va dans les études du projet rechercher un tracé qui évite les zones sensibles et les impacts qui en résultent. A cet effet, RFF s'organisera pour acquérir une connaissance des territoires et de leur activités, tant économique que sociale et environnementale, qui s'affinera au fur et à mesure que les études de tracé se préciseront.

Mais un tracé sans impact n'est cependant pas envisageable et, si la démarche adoptée visera en premier lieu à minimiser le niveau des impacts que va créer l'infrastructure, elle se poursuivra par la recherche d'atténuation de ces impacts, voire par leur compensation si nécessaire.

RFF attend notamment de la concertation qu'il entend mettre en place pour la conduite de ce projet qu'elle lui permette de valider, avec chacun des acteurs concernés par telle ou telle thématique environnementale, le diagnostic de chaque situation créant un impact environnemental, et l'élaboration des solutions permettant d'y remédier.

Il est enfin à noter que RFF est soumis à une obligation de résultat en matière de respect de l'environnement, résultat qui est vérifié lors d'un bilan réalisé à l'issue de la mise en service de l'infrastructure.

**Si la poursuite du projet est engagée, quelle concertation est prévue par le maître d'ouvrage jusqu'à la DUP ?**

La concertation au sujet du projet de LGV Bordeaux-Toulouse ne va pas s'achever le 25 novembre 2005 pour ne reprendre qu'à l'occasion de l'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique, qui n'interviendrait que quelques années plus tard.

Le débat public sur un projet initie une période forte d'information et de discussion et fait qu'il n'est ni possible ni envisageable que les échanges entre le maître d'ouvrage et le public s'arrêtent avec lui. RFF s'inscrit dans une démarche qui respecte la participation du public tout au long de l'élaboration d'un projet (au-delà du débat public jusqu'à la déclaration d'utilité publique, et à la mise en service).

L'expérience que RFF accumule avec les projets de LGV en cours d'étude (LGV Sud Europe Atlantique, LGV Bretagne Pays de Loire, LGV Rhin Rhône, LGV de contournement de Nîmes et de Montpellier, ...) le conforte dans son souhait de construire le projet en concertation avec les acteurs, dans la transparence. Nous ne saurions concevoir de telles infrastructures sans échanger et travailler avec les acteurs concernés par un projet. Cette association est indispensable pour optimiser les tracés d'une ligne nouvelle, en minimisant ses impacts sur le territoire.

La poursuite de la concertation pour le projet Bordeaux-Toulouse sera traduite dans les modalités que RFF fixera pour la poursuite du projet, en fixant les grandes étapes de cette poursuite, en élaborant le calendrier pour ces étapes et en proposant un dispositif de concertation.

Cette concertation répondra à quelques grands principes :

- RFF travaillera en partenariat avec les co-financeurs au sein de réunions régulières des comités techniques et des comités de pilotages.
- Elle permettra d'élaborer le projet dans le cadre d'un dialogue entre RFF, les collectivités et les acteurs des territoires (mise en place de groupes de travail pour aborder les problématiques de l'environnement, de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, ...). Les groupes de travail réuniraient : des services des collectivités, de l'Etat, des représentants du monde économique, d'associations agréées, des universitaires, ...
- Elle mettra en œuvre les moyens permettant une information et une consultation du public qui, en relation avec les différentes parties concernées, pourrait prendre, à titre d'exemples, la forme d'un journal d'information du projet, d'un site Internet, de réunions publiques et d'expositions organisées par RFF de sa propre initiative ou sur demande du préfet, de rencontres individuelles ou collectives avec les agents de RFF en charge de la conduite du projet.

Mais RFF souhaite que cette concertation soit conduite sous l'égide d'un « garant ». Dans la mesure où la Commission nationale du débat public (Cndp) a la mission de veiller au respect de la participation du public tout au long de l'élaboration d'un grand projet, RFF souhaite qu'elle puisse assurer le suivi du dispositif de concertation qui serait proposé et mis en place.



## Gare actuelle ou gare nouvelle ? Avantages et inconvénients, les conditions de bon fonctionnement ?

Les études conduites par RFF ont analysé les diverses solutions de desserte des agglomérations d'Agen et de Montauban par, respectivement, leurs gares actuelles ou par des gares nouvelles implantées sur la LGV.

Les résultats de ces points particuliers d'étude n'ont pas apporté à RFF d'enseignements qui lui permettent de proposer une solution plutôt qu'une autre. En effet les écarts entre l'une et l'autre, en termes de temps de parcours, de coût global du projet, ou de gain de voyageurs sont peu contrastés.

Un autre volet des études pilotées par RFF a porté sur l'aspect de l'impact d'une LGV sur les territoires traversés, et sur les aires urbaines d'Agen et de Montauban. L'enseignement que l'on peut en tirer, dans le cas de ces deux agglomérations, c'est que le choix à opérer entre gare centre et gare nouvelle relève au premier chef d'un parti d'aménagement de l'agglomération. Il est bien entendu que les décisions appartiennent alors aux autorités ayant compétence en la matière.

L'attractivité que représente une gare tient à son accessibilité, c'est-à-dire à la facilité qu'ont les trains pour la desservir, et les voyageurs pour s'y rendre.

La gare doit donc être un lieu d'intermodalité de l'agglomération, là où les voyageurs auront le maximum de facilité d'accès depuis le lieu d'origine de leur voyage et quel que soit le mode de transport qu'ils utilisent pour s'y rendre (trajet à pied, en voiture individuelle ou taxi, en train, en transports en communs comme le bus ou le métro, ...).

Ceci suppose que la gare soit bien positionnée dans sa zone de chalandise, qu'elle soit desservie par l'ensemble des modes de transport collectifs de l'agglomération, et qu'elle offre toute facilité d'accès aux voyageurs qui y accèdent par un moyen de transport individuel.

Néanmoins il reste comme élément de premier plan à prendre en considération que le choix de la desserte d'une agglomération, à l'occasion de la création d'une LGV, par sa gare actuelle, ou par une gare nouvelle, dès lors que les prévisions de trafic ne les différencient pas nettement l'une de l'autre, doit répondre à des considérations d'aménagement de l'agglomération et de maîtrise du développement urbain.

**Quelle irrigation du territoire régional ? Peut-on assurer la réouverture de certaines lignes (exemple Auch-Agen, Agen-Villeneuve) ?**

Les études de la LGV Bordeaux-Toulouse ont mis en évidence l'intérêt que peut présenter la création d'une ligne nouvelle pour permettre à la ligne classique de retrouver de la capacité. Cela permet d'y développer, notamment, les services de TER, et d'offrir au transport de fret ferroviaire les conditions favorables à son développement.

L'irrigation du territoire régional pourra se faire, d'une part, sur l'axe existant Bordeaux Toulouse, grâce au développement que les Conseils Régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées envisagent pour les services de TER effectués sous leur autorité et qui, s'appuyant sur les agglomérations desservies par la LGV (Bordeaux, Agen, Montauban, Toulouse), assureront l'irrigation du territoire régional.

Pour le reste du territoire, des lignes existent qui, comme celles citées d'Agen à Auch et d'Agen à Villeneuve, ne sont ouvertes qu'au trafic de fret mais pas à celui des voyageurs. Les territoires considérés ne sont pas cependant ignorés des services de transport en commun puisqu'ils bénéficient d'une desserte par des cars départementaux (sous l'autorité des Conseils Généraux) ou de services TER assurés par car (sous l'autorité des Conseils Régionaux).

La réouverture au trafic de voyageurs des lignes ferroviaires citées est une question qui relèvera d'une initiative des Conseils Régionaux, dans le cadre d'une analyse qui devra intégrer les éléments pris en compte pour la poursuite de la conduite du projet de LGV (notamment le choix entre les options de gare centre ou de gare nouvelle, et les caractéristiques que celles-ci offriront en terme d'intermodalité pour le ferroviaire même : liaisons entre les TGV et les TER). Cette analyse devra déterminer, sur la base de critères que définiront ces autorités, s'il y a avantage à réactiver la desserte ferroviaire de ces zones.

## Combien de TGV par jour et combien d'arrêts ?

C'est bien entendu, au final, l'exploitant ou les exploitants des services ferroviaires de TGV sur la nouvelle ligne qui définiront, le moment venu, le schéma précis des dessertes.

La physionomie des dessertes sera néanmoins inspirée de celle qui existe aujourd'hui, et qui correspond à trois grandes catégories de flux, rappelées ci-après.

- Un flux radial d'échange avec Paris qui se traduit, pour la desserte des 4 agglomérations concernées par le projet Bordeaux-Toulouse, par 6 allers-retours quotidiens dont 2 directs de Bordeaux à Toulouse, les 4 autres marquant l'arrêt à Agen et à Montauban.
- Un flux « de jonction », reliant Lille à Toulouse à raison d'1 aller-retour quotidien qui dessert Bordeaux, Agen et Montauban.
- Un flux dit « Grand-sud » reliant Bordeaux à la Méditerranée assuré par 2 allers-retours quotidiens en trains corail ou TEOZ, dont l'un marque les arrêts d'Agen et de Montauban.

Cette desserte sera renforcée dans un premier temps à l'occasion de la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique, avec une augmentation du nombre de liaisons radiales, puis dans un second temps, avec celle de la mise en service de la LGV Bordeaux-Toulouse qui entraînera aussi un accroissement de l'offre « Grand-sud ».

Ainsi, les hypothèses retenues dans les études pilotées par RFF retiennent-elles une trame théorique de desserte qui est la suivante :

- Une desserte radiale de 6 allers-retours par jour entre Paris et Toulouse, dont 4 pourraient être directs de Paris à Toulouse, sans arrêt à Bordeaux et 2 avec arrêt à Bordeaux seulement.

Une desserte radiale marquant les arrêts d'Agen et de Montauban, pour 7 allers-retours quotidiens (y compris les dessertes « de jonction »).

- Une desserte « Grand sud » à raison de 4 allers-retours quotidiens pour lesquels il a été pris pour hypothèse de différencier la desserte d'Agen et de Montauban selon qu'elle serait assurée par gare nouvelle ou par gare centre.

Le passage prévu de 4 millions de voyageurs actuellement sur la section de ligne de Bordeaux à Toulouse, pour les voyages à longue distance, à plus de 10 millions à l'horizon de la mise en service du projet, s'accompagne bien évidemment d'une évolution de l'offre, dans le sens d'une meilleure desserte (plus de trains, et de trains plus rapides) dont les éléments repris ci-dessus donnent l'illustration d'une hypothèse.

## Si le projet se poursuit, quand connaîtra-t-on l'emprise exacte et le tracé définitif ?

Les études réalisées pour présenter le projet de LGV Bordeaux-Toulouse au débat public sont des pré-études fonctionnelles qui ont permis de dégager les grandes fonctions que pourrait assurer cette infrastructure, selon diverses hypothèses (traduites en scénarios), et d'en tirer des enseignements en matière de coût et de gain de trafic, essentiellement.

Ces études n'ont pas eu pour objet d'étudier des hypothèses de tracés, et elles ont été effectuées sur une aire géographique large d'une cinquantaine de kilomètres. La Commission nationale du débat public (Cndp) a demandé à RFF de restreindre cette aire géographique pour ne retenir que les zones de ce territoire susceptibles d'être concernées par l'implantation du projet.

RFF a ainsi défini des options de passage qui sont des bandes d'une dizaine de kilomètres de large situées dans des zones où pourraient être étudiées ultérieurement des hypothèses de tracés.

La question est donc de savoir comment les études vont permettre d'affiner ces hypothèses de façon à arrêter un tracé définitif. Il est important de noter, à ce stade, qu'au final, l'emprise de la ligne ferroviaire va représenter en moyenne une bande d'environ 70 mètres de large. Il y a donc une incertitude à lever sur une très grande partie de ce qui est représenté aujourd'hui comme zones susceptibles d'accueillir ce tracé.

Tout d'abord, le débat public lui-même pourrait être source de simplification de cette problématique, si à l'issue de celui-ci il était possible de disposer d'éléments permettant de considérer qu'il n'est pas nécessaire de poursuivre les études sur une, voire deux des options de passage proposées entre Bordeaux et Agen.

Ensuite, en cas de poursuite du projet, les études vont restreindre, dans une première étape, le champ géographique de chaque hypothèse à une (ou plusieurs) bande (fuseau) d'une largeur de 1 kilomètre. C'est-à-dire que dans chacune des options de passage subsistantes pourra être envisagée l'inscription d'un ou plusieurs fuseaux parmi lesquels il en sera choisi un à soumettre à une seconde phase d'études qui permettra d'en réduire la largeur à 500 mètres.

C'est cette hypothèse de tracé inscrite dans cette bande de 500 mètres de large qui sera ensuite soumise à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). Une fois la déclaration d'utilité publique prononcée, viendra le temps des études d'avant-projet détaillé et de la maîtrise foncière nécessaire à la réalisation du projet, avec les enquêtes parcellaires destinées à définir très précisément les surfaces nécessaires au projet et que RFF devra acquérir.

RFF précise à ce sujet qu'il a le souhait (atteint en ce qui concerne le projet de LGV Est européenne en cours de réalisation) d'opérer un maximum des acquisitions foncières à l'amiable, le recours à l'expropriation étant l'exception (de l'ordre de 2%).

On voit donc que la connaissance du tracé s'affine avec le temps au fur et à mesure du déroulement du projet (de 6 à 8 ans selon les procédures en vigueur, pour arriver jusqu'à la DUP). Il est important toutefois de noter que RFF définira les modalités de la concertation qu'il mettra en place pour une conduite du projet en toute transparence,

et qui permettra une information du public, ainsi que la participation des acteurs concernés à l'élaboration du projet, tout au long de son déroulement.

Le dialogue né de cette concertation offrira aux collectivités, notamment, les meilleures conditions pour gérer au mieux les projets d'aménagement et de développement de leur territoire pendant la phase d'étude du projet.

## POLT : où en est-on ?

POLT désigne le projet d'aménagement de la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, associé à la circulation de TGV pendulaires, dans la perspective d'améliorer les services ferroviaires sur cet axe.

Considérés en deux tronçons, les aménagements de la ligne et l'utilisation de TGV pendulaires auraient autorisé les gains de temps suivants :

Paris-Limoges, près de 14 minutes  
Paris-Toulouse, 33 minutes.

La ligne présente, en terme de profils (et donc de capacité à autoriser des vitesses élevées), trois sections bien distinctes : de Paris à Châteauroux un profil facile, de Châteauroux jusqu'au sud de Cahors un profil difficile, puis retour à un profil facile du sud de Cahors jusqu'à Toulouse. Cette configuration explique que c'est sur la section de Châteauroux jusqu'au sud de Cahors que les aménagements de la ligne procurent le gain de temps de parcours le plus important (22 minutes).

Le coût de ce projet (hors suppression des passages à niveau routiers de l'Indre, prévue dans un autre cadre pour un montant d'environ 55 M€) est estimé à 66,7 M€ pour les seuls aménagements de l'infrastructure. Il autorise un temps de parcours sur la relation Paris-Toulouse, pour des trains marquant l'arrêt à Limoges, Brive et Cahors, de 5 heures 20.

Les pouvoirs publics ont souhaité réaliser en 2002 une expertise des projets d'infrastructures. Une mission d'audit a été confiée au Conseil Général des Ponts et Chaussées et à l'Inspection Générale des Finances.

Cette mission, sur base du taux de rentabilité socio économique très faible dégagé par le projet, a recommandé d'en reconsidérer l'utilité dans son ensemble.

Le projet POLT, en raison du temps de parcours qu'il autorise sur la relation Paris-Toulouse, ne se compare pas au projet de LGV Bordeaux-Toulouse qui permettra d'assurer cette liaison en 3 h 07.

C'est un projet qui intéresse néanmoins la Région Midi-Pyrénées (qui a participé au financement des études) parce qu'il trouve articulation, à Brive, avec la ligne Brive-Rodez qui dessert le secteur nord-est de la Région, et pour laquelle, dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région, le Conseil Régional participe au financement d'une amélioration de l'infrastructure, destinée à gagner (avec le gain permis par l'adoption de nouveaux matériels régionaux) 15' de temps de parcours entre Brive et Rodez, qui seraient venus s'ajouter au temps gagné entre Paris et Brive par le projet POLT.

Cela étant, avec l'abandon du projet POLT, RFF ne renonce pas au très important programme de maintenance qu'il a engagé sur cet axe et qui, avec une prévision de dépenses sur ses fonds propres de 260 M€ environ sur la période 2004-2007, représente l'effort le plus important qu'il ait réalisé en la matière sur une ligne du réseau ferré national.

La SNCF a mis en place, sur l'axe POLT, des trains TEOZ dans la perspective d'amélioration du service rendu à ses clients, et une hypothèse de mise en circulation d'un TGV origine ou destination Brive (en direction de Paris et de Lille) est en cours de

discussion, cette utilisation de TGV présente l'avantage de permettre un accès direct à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

## Le prolongement de la LGV entre Toulouse et Narbonne est-il étudié ?

Les décisions du gouvernement actées par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, ont établi la carte des infrastructures pour le long terme.

Un prolongement de la LGV Bordeaux-Toulouse vers Narbonne n'y figure pas. Le Comité de Pilotage (COPIL) des études d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne a pris comme décision, en conclusion de celles-ci le 23 janvier 2004, de retenir comme projet, en première étape d'un aménagement complet de l'axe, la réalisation d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

RFF a, dans ce contexte, proposé au COPIL mentionné ci-dessus de mener une concertation sur le tronçon de Toulouse à Narbonne, à l'issue du débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse. C'est-à-dire qu'il est envisagé, une fois la décision de poursuivre le projet Bordeaux-Toulouse prise (si elle doit l'être), et que les grandes caractéristiques de ce projet seront définies, de se réunir avec les acteurs concernés par la section de ligne de Toulouse à Narbonne.

L'objectif de cette concertation serait d'établir une vision commune de ce que la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse peut avoir comme influence sur le tronçon Toulouse-Narbonne, et d'élaborer un programme d'investigations ou d'études propres à dégager des actions qu'il sera nécessaire de conduire pour permettre à l'axe complet de Bordeaux à Narbonne de répondre aux objectifs qui lui sont assignés.

Le contexte global vient toutefois d'évoluer avec les décisions du Ministre des Transports de lancer les pré-études fonctionnelles sur la section Montpellier-Perpignan. Ces études devraient démarrer au début du printemps ; elles intégreront la problématique des flux en provenance ou à destination de Midi-Pyrénées ; le dialogue avec les partenaires sera également élargi à la liaison Toulouse/Narbonne.

Cette concertation Toulouse-Narbonne devrait être conduite à la fin du premier semestre de 2006, en liaison désormais avec les réflexions à conduire sur l'axe languedocien : il est en effet évident que la problématique liée au tronçon Toulouse-Narbonne, qui a la vocation d'achever la liaison transversale reliant l'Atlantique à la Méditerranée, ne peut être dissociée de celle de l'arc méditerranéen.



## **Existe-t-il une proposition alternative à l'implantation de la gare TGV à Matabiau ?**

Le débat public a été l'occasion d'entendre s'exprimer quelques avis en faveur d'une nouvelle gare de desserte de l'agglomération toulousaine, avis qui situaient cette nouvelle gare en des endroits différents, parfois éloignés de l'agglomération. Les études de RFF n'ont pas pris en compte d'hypothèse de desserte de Toulouse par une gare autre que celle de Matabiau.

La gare Matabiau, proche du centre ville, a été choisie comme gare de desserte de l'agglomération toulousaine, car elle est aujourd'hui un véritable lieu d'intermodalité, avec des connexions ferroviaires TGV-TER en gare même, avec la présence d'une station du métro sur le site et celle d'une importante gare routière. La gare Matabiau est de plus dotée d'un parking et d'une dépose minute.

Sur le plan ferroviaire, les études ont validé la capacité qu'aura le complexe ferroviaire de Matabiau à accueillir l'ensemble des circulations TGV, Corail, TER et fret prévues à l'horizon de la mise en service du projet.

Il est un point particulier cependant sur lequel se concentre l'attention des partenaires concernés. Il s'agit des conditions dans lesquelles la clientèle qui accède à la gare depuis l'agglomération, voire depuis l'extérieur de l'agglomération, pourra continuer à le faire dans de bonnes conditions, dans plus d'une dizaine d'années, alors que la physionomie de l'agglomération aura évolué, et que la fréquentation de la gare aura doublé.

Ces partenaires (L'Etat, le Conseil Régional, le Conseil Général, La Ville de Toulouse, la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse, la CCI de Toulouse, Tisseo SMTC, RFF et la SNCF) ont donc décidé de lancer, sous le pilotage de la Ville de Toulouse, une étude prospective sur le thème des déplacements et de l'aménagement urbain, concernant le développement du futur pôle multimodal.

Ainsi, les acteurs s'attachent, dès à présent, à préparer l'avenir et à faire en sorte que le site de Matabiau soit adapté à son rôle de future gare TGV.

## Est-il envisagé un éventuel contournement ferroviaire de Toulouse ?

Les études concernant l'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne ont abordé la question d'un contournement ferroviaire de Toulouse.

Des études ultérieures, conduites pour le site de la gare Matabiau (Matabiau Phase II), concluent qu'à l'horizon de la mise en service du projet il ne se posera pas de problème de capacité au nœud ferroviaire de Matabiau qui rendrait indispensable un tel équipement.

De ce fait, les études complémentaires qui ont été conduites sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse dans la perspective du débat public n'ont pas pris en compte l'hypothèse d'un contournement ferroviaire de Toulouse.

Néanmoins, RFF a fait la proposition, lors du Comité de Pilotage de janvier 2004, de se concerter avec les acteurs concernés sur ce thème du contournement ferroviaire de Toulouse, à l'issue du débat public Bordeaux-Toulouse, c'est-à-dire dès lors que seront connues les suites à donner à ce projet de LGV et que seront définies les modalités de sa poursuite (dans l'hypothèse bien sûr d'une décision favorable à cette poursuite).

Cette concertation aura pour but de dégager une vision partagée de la problématique du nœud ferroviaire de Matabiau à la lumière de la décision de réaliser la LGV Bordeaux-Toulouse, et d'élaborer un programme d'investigations ou d'études propres à dégager des actions qu'il sera nécessaire de conduire pour permettre d'identifier le besoin d'un contournement ferroviaire de Toulouse et de définir les grandes fonctions qu'il devrait assurer.