

# **LA LIAISON FERROVIAIRE TOULOUSE-NARBONNE DANS LE CONTEXTE DE LA LGV BORDEAUX-TOULOUSE ET LA PREPARATION DU DEBAT PUBLIC**

## **I - Historique :**

### **Etude BTN financée au contrat de plan 2000-2006 :**

Dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Régions 2000 – 2006, l'Etat, les Régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, Réseau Ferré de France et la SNCF ont signé en décembre 2001 une convention de financement des études d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne (BTN).

La participation de la Région Languedoc-Roussillon à cette étude préliminaire montre l'importance que celle-ci porte à la configuration d'un réseau ferroviaire interrégional performant et interconnecté au réseau européen à grande vitesse avec le projet de ligne nouvelle Montpellier-Narbonne-Perpignan-Barcelone.

Des cinq scénarios présentés et validés au comité de pilotage du 23 janvier 2004, seul le barreau Toulouse-Bordeaux a été inscrit sur la carte des infrastructures nouvelles à grande vitesse à long terme du CIAT du 18 décembre 2003.

Le compte-rendu de ce comité de pilotage de janvier 2004 faisait figurer, dans ses conclusions, les décisions suivantes concernant la liaison Toulouse-Narbonne :

- « \* La validation des résultats de l'étude d'opportunité d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe BTN,
- \* Mandat donné à RFF pour engager et piloter les études d'approfondissement dans la continuité des études précédentes,
- \* La poursuite de l'étude sur Bordeaux – Toulouse – Narbonne :
- \* Le consensus sur la nécessité de réaliser une LGV B-T-N (1ère étape : LGV Bordeaux – Toulouse)
- \* Concertation menée par RFF sur Toulouse – Narbonne et sur le contournement de Toulouse. »

Les aménagements futurs de capacité et de vitesse de la liaison Toulouse-Narbonne et du nœud ou contournement ferroviaire de Toulouse ont été laissés à l'appréciation d'une instance de concertation dont la première réunion devrait se tenir après le débat public de liaison à grande vitesse Bordeaux – Toulouse, première étape d'une liaison ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne dont l'horizon n'est pas défini.

## **Débat Public Bordeaux-Toulouse**

La Région Languedoc Roussillon en participant financièrement à l'élaboration de la phase du débat public qui porte uniquement sur la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse montre son engagement conjoint avec les Régions Midi-Pyrénées et Catalogne d'inscrire la liaison Toulouse-Narbonne dans le réseau européen des lignes à grande vitesse.

### **II - Les conséquences du CIADT du 18 décembre 2003 en Languedoc Roussillon**

Le CIADT du 18/12/03, contrairement au précédent engagement, a décidé de ne pas inscrire la ligne nouvelle à grande vitesse Montpellier-Perpignan sur la carte des infrastructures nouvelles à grande vitesse prioritaires. Ce tronçon de ligne devient donc le « chaînon manquant » du réseau à grande vitesse franco-espagnol puisque la section internationale Perpignan-Barcelone doit être terminée fin 2008 et le contournement de Nîmes et Montpellier en 2012.

Dans ce contexte, la Région Languedoc Roussillon s'est engagée à participer financièrement à la ligne nouvelle mixte du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, si et seulement si, l'Etat s'engageait sur une réalisation rapide de la liaison nouvelle Montpellier-Perpignan, engagement tenu devant M.Christian De Fenoyl, chargé par le ministre d'établir le montage financier de cette ligne nouvelle.

En effet, compte tenu de la saturation et de la configuration du réseau ferroviaire à l'horizon des ouvertures des lignes nouvelles mixtes Nîmes-Montpellier, et Perpignan-Barcelone, sa politique de développement des TER (et même le seul maintien de la situation actuelle) ne pourrait être mise en œuvre, non seulement sur l'axe Montpellier-Perpignan, mais aussi sur l'axe Narbonne-Toulouse (en particulier sur son extrémité Ouest entre Carcassonne et Toulouse).

### **III – La nécessité d'une liaison ferroviaire performante entre Narbonne et Toulouse dans le cadre des liaisons interrégionales et européennes**

Cette liaison ferroviaire Montpellier-Toulouse (ou Grand Sud avec Marseille et Bordeaux) montre aujourd'hui des déficiences structurelles qui ne lui permettent plus d'être concurrentielle ou attractive face à la route, et ne contribue plus à un développement cohérent des territoires traversés, enjeux pourtant réaffirmés dans les études conduites pour l'amélioration des services ferroviaires à l'horizon 2020, préludes au débat public actuel de la ligne nouvelle Toulouse-Bordeaux.

Sans attendre la réalisation éventuelle d'une ligne nouvelle entre Narbonne et Toulouse à très long terme, les améliorations de capacité, notamment entre Carcassonne – Villefranche de Lauragais et Toulouse, et du Nœud Toulousain, ne peuvent attendre l'horizon 2020.

Aussi, est-il nécessaire, au sein de l'instance de concertation (dont la création a été décidée au comité de pilotage BTN du 23 janvier 2004), de définir dans les meilleurs délais et de réaliser les aménagements de capacité pour développer les services régionaux et interrégionaux compatibles avec une liaison future à grande vitesse intégrée au réseau européen à grande vitesse.

C'est également dans ce cadre que doivent être définies les évolutions du réseau ferroviaire de l'étoile de Narbonne, carrefour des liaisons atlantiques et méditerranéennes.