



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Atlantique

Question orale n° 1700

Texte de la question

M. Pierre Brana attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'important retard pris par l'Aquitaine en matière d'investissements, aussi bien dans le domaine routier que ferroviaire, et tout particulièrement s'agissant de la réalisation du TGV Sud-Europe-Atlantique. Ce retard devrait conduire à moyen terme à une congestion totale de ces grands axes de transport, analyse confortée par le Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, qui annonce la création d'un goulet d'étranglement à cette échéance dans les Pyrénées si rien n'est fait pour assurer sa perméabilité. Une politique des transports en faveur du transfert des voyageurs et de marchandises vers d'autres modes que la route s'impose donc. Depuis plusieurs années, l'ensemble des collectivités et des acteurs économiques du Sud-Ouest attendent avec une impatience grandissante la réalisation du TGV Sud-Europe-Atlantique Tours-Bordeaux-Dax-Hendaye, et en première urgence celle du tronçon Tours-Bordeaux. Sa réalisation permettrait de gagner non seulement cinquante minutes, mais aussi de libérer des sillons indispensables face à l'afflux toujours croissant du trafic marchandises sur cet axe transeuropéen reliant l'Europe du Nord et de l'Est à l'Espagne et au Portugal par la façade atlantique, alors que, du côté espagnol, la décision a été prise de démarrer une ligne nouvelle frontière franco-espagnole-Vitoria jusqu'à Madrid. Cette nouvelle ligne permettrait aussi d'anticiper la congestion prévisible du trafic marchandises sur l'axe nord-sud Atlantique en créant une alternative à l'axe rhodanien, en voie de saturation. Il rappelle à cet égard les atouts majeurs de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique : le plus haut niveau de rentabilité socio-économique parmi les projets ferroviaires français actuels, alliés à une haute rentabilité de l'investissement pour les entreprises ferroviaires (RFF et SNCF), le fort engagement des collectivités dans le cadre du contrat de plan Etat-région - soit 1 240 MF pour la résorption du goulet d'étranglement ferroviaire de Bordeaux -, ainsi que la réaffirmation de la nécessaire programmation de la suppression du bouchon de Bayonne-Mousserolles. Enfin, la section train à grande vitesse Tours-Bordeaux, si elle était réalisée à brève échéance, contribuerait au désengorgement des liaisons aériennes entre les grands aéroports parisiens et celui de Bordeaux-Mérignac. En conséquence, il lui demande d'intensifier la politique de report modal inscrite dans les schémas de services collectifs de transport, de donner une capacité d'investissement suffisante à Réseau ferré de France afin de lancer au plus vite les études pour le TGV Tours-Bordeaux, pour une mise en service en 2010, et de prendre en compte une solution véritable jusqu'à Hendaye. Il le remercie de lui indiquer les intentions du Gouvernement en faveur de ces infrastructures vitales pour le sud-ouest de la France et indispensables à l'expansion des régions nord-ouest de l'Espagne et du Portugal, qui comptent énormément sur ce TGV Sud-Europe-Atlantique.

Texte de la réponse

RÉALISATION DU TRONÇON TOURS-HENDAYE DU TGV ATLANTIQUE

M. le président. M. Pierre Brana a présenté une question, n° 1700, ainsi rédigée :

« M. Pierre Brana attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur

l'important retard pris par l'Aquitaine en matière d'investissements, aussi bien dans le domaine routier que ferroviaire, et tout particulièrement s'agissant de la réalisation du TGV Sud-Europe-Atlantique. Ce retard devrait conduire à moyen terme à une congestion totale de ces grands axes de transport, analyse confortée par le Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, qui annonce la création d'un goulet d'étranglement à cette échéance dans les Pyrénées si rien n'est fait pour assurer sa perméabilité. Une politique des transports en faveur du transfert des voyageurs et de marchandises vers d'autres modes que la route s'impose donc. Depuis plusieurs années, l'ensemble des collectivités et des acteurs économiques du Sud-Ouest attendent avec une impatience grandissante la réalisation du TGV Sud-Europe-Atlantique Tours-Bordeaux-Dax-Hendaye, et en première urgence celle du tronçon Tours-Bordeaux. Sa réalisation permettrait de gagner non seulement cinquante minutes, mais aussi de libérer des sillons indispensables face à l'afflux toujours croissant du trafic marchandises sur cet axe transeuropéen reliant l'Europe du Nord et de l'Est à l'Espagne et au Portugal par la façade atlantique, alors que, du côté espagnol, la décision a été prise de démarrer une ligne nouvelle frontière franco-espagnole-Vitoria jusqu'à Madrid. Cette nouvelle ligne permettrait aussi d'anticiper la congestion prévisible du trafic marchandises sur l'axe nord-sud Atlantique en créant une alternative à l'axe rhodanien, en voie de saturation. Il rappelle à cet égard les atouts majeurs de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique : le plus haut niveau de rentabilité socio-économique parmi les projets ferroviaires français actuels, alliés à une haute rentabilité de l'investissement pour les entreprises ferroviaires (RFF et SNCF), le fort engagement des collectivités dans le cadre du contrat de plan Etat-région - soit 1 240 MF pour la résorption du goulet d'étranglement ferroviaire de Bordeaux -, ainsi que la réaffirmation de la nécessaire programmation de la suppression du bouchon de Bayonne-Mousserolles. Enfin, la section train à grande vitesse Tours-Bordeaux, si elle était réalisée à brève échéance, contribuerait au désengorgement des liaisons aériennes entre les grands aéroports parisiens et celui de Bordeaux-Mérignac. En conséquence, il lui demande d'intensifier la politique de report modal inscrite dans les schémas de services collectifs de transport, de donner une capacité d'investissement suffisante à Réseau ferré de France afin de lancer au plus vite les études pour le TGV Tours-Bordeaux, pour une mise en service en 2010, et de prendre en compte une solution véritable jusqu'à Hendaye. Il le remercie de lui indiquer les intentions du Gouvernement en faveur de ces infrastructures vitales pour le sud-ouest de la France et indispensables à l'expansion des régions nord-ouest de l'Espagne et du Portugal, qui comptent énormément sur ce TGV Sud-Europe-Atlantique. »

La parole est à M. Pierre Brana, pour exposer sa question.

M. Pierre Brana. L'ensemble des collectivités et des acteurs économiques du Sud-Ouest attendent avec impatience la réalisation du TGV Sud-Europe-Atlantique jusqu'à Hendaye, en particulier celle du tronçon Tours-Bordeaux où il serait possible de gagner cinquante minutes. Ce nouveau TGV libérerait des sillons rendus indispensables par l'afflux toujours croissant du trafic marchandises sur l'axe transeuropéen reliant l'Europe du Nord à l'Espagne et au Portugal. Du côté espagnol, la décision a déjà été prise de démarrer une nouvelle ligne, de la frontière franco-espagnole jusqu'à Madrid en passant pas Vitoria. L'Aquitaine, sauf à être le maillon faible de cet axe, ne peut rester à l'écart des courants d'échanges européens.

Le TGV Sud-Europe-Atlantique dispose d'atouts : un très haut niveau de rentabilité socio-économique, un haut niveau de rentabilité de l'investissement pour les entreprises ferroviaires et l'importance de l'engagement financier des collectivités, dans le cadre du contrat de plan Etat-région.

La réalisation de ce TGV offrirait une alternative à l'axe rhodanien en voie de saturation et, surtout,

permettrait d'alléger de manière significative la liaison aérienne Bordeaux-Paris. Toute l'Aquitaine est mobilisée pour que les études soient rapidement lancées sur le tronçon Tours-Bordeaux, en vue d'une mise en service en 2010 et d'un prolongement jusqu'à Hendaye.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer les intentions du Gouvernement en faveur de ces infrastructures vitales pour le sud-ouest de la France, et indispensables à l'expansion des régions nord-ouest de l'Espagne et du Portugal ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Monsieur le député, le Gouvernement porte un grand intérêt à l'amélioration des liaisons ferroviaires avec l'Espagne. Les schémas de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises traduisent, de fait, la volonté du Gouvernement de créer les conditions d'un rééquilibrage des trafics de la route vers le rail. Le TGV sud européen, reliant Paris à Madrid par la façade méditerranéenne et par la façade atlantique, a est un projet d'infrastructure, de transports reconnu aujourd'hui comme prioritaire, non seulement par la région aquitaine, mais également par la France et l'Union européenne. Il permettra d'améliorer les performances au bénéfice des voyageurs, mais aussi de libérer des sillons pour le trafic de fret et répondre à l'essor des trafics régionaux.

La réalisation, par étapes, de la liaison à grande vitesse Tours-Bordeaux et la préparation de la réalisation de son prolongement vers l'Espagne figurent parmi les principales mesures retenues par les schémas de services de transports. J'ai eu l'occasion de m'en entretenir récemment avec M. Alain Rousset, président du conseil régional d'Aquitaine. C'est ainsi que les études sur la liaison à grande vitesse Sud Europe Atlantique - nouvelle appellation du projet, qui souligne sa dimension européenne - se poursuivent de Tours à Bordeaux et en direction de l'Espagne.

A l'issue des études préliminaires, fin 1999, j'ai lancé les études d'avant-projet sommaire de la section Angoulême - Bordeaux. Elles devraient être terminées pour la mi-2003, pour une réalisation du projet à l'horizon 2010.

Sur la section Tours - Angoulême, je suis aujourd'hui en mesure d'approuver les études préliminaires et je suis favorable à l'engagement des études d'avant-projet sommaire sur cette section, en partenariat avec les collectivités territoriales concernées.

La question des transports transpyrénéens, que j'ai évoquée lors de chacune des rencontres avec mon homologue espagnol, est fondamentale. Elle a d'ailleurs été au centre de nos échanges des mois de juillet et d'octobre derniers à Toulouse et à Perpignan. Ces échanges ont permis de retenir le principe d'une nouvelle traversée ferroviaire pyrénéenne pour le fret et le ferroulage et de créer un groupe de travail chargé de réfléchir aux solutions, aux modalités de connexion des réseaux français et espagnols et aux échéances de réalisation de cette nouvelle traversée. Nous avons également demandé son inscription au réseau trans-européen de transports.

Les améliorations de capacité que j'ai évoquées, les études relatives à la réouverture de la ligne Pau - Canfranc et, surtout, la réalisation à l'échéance du contrat de plan des aménagements liés à la résorption du « bouchon ferroviaire » de Bordeaux sont parmi les priorités du Gouvernement, qui souhaite développer les relations ferroviaires reliant l'Europe du nord à la péninsule Ibérique, par la constitution d'un grand corridor atlantique pour les voyageurs et les marchandises, qui participera à l'aménagement du territoire et soulagera le corridor rhodanien.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Brana](#)

Circonscription : Gironde (5^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1700

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 4 février 2002, page 492

Réponse publiée le : 6 février 2002, page 1700

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 4 février 2002