



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question écrite n° 8248

Texte de la question

M. Jean-Luc Moudenc rappelle à M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, que la création de la ligne à grande vitesse Tours-Toulouse-Narbonne via Bordeaux est d'une impérieuse nécessité tant pour le Sud-Ouest que pour l'économie du pays tout entier. En effet, alors que cette ligne devait être achevée par le tronçon Bordeaux-Toulouse en 2020, le ministre délégué et son collègue ministre délégué au budget ont tous deux fait des déclarations selon lesquelles tous les projets de ligne à grande vitesse devraient être revus pour juger de leur pertinence. Le 2 octobre 2012, le ministre délégué a rencontré des présidents d'exécutifs locaux de Midi-Pyrénées. Il leur aurait déclaré voir « un certain nombre d'atouts » à ce projet de LGV. Toutefois, cette ligne comporte beaucoup plus que de simples « atouts » : elle est vitale pour l'économie du grand Sud-Ouest. Elle rapprocherait la 4ème ville de France de Paris, concurrençant l'avion, à l'heure où les transports propres doivent être privilégiés. De même, la grande agglomération toulousaine connaîtra d'ici 30 ans une fantastique progression de sa population (+ 500 000 habitants selon l'INSEE), ce qui rend nécessaire des infrastructures lourdes de transport à la hauteur de cette explosion démographique. Enfin, cette ligne serait connectée au réseau de train à grande vitesse espagnol et reliée à l'ensemble de l'Europe centrale et du Nord de l'Italie via Montpellier, offrant de fantastiques perspectives de croissance et d'échanges pour le Grand Sud. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui indiquer quels sont les « atouts » qu'il a relevés au sujet de cette LGV et lui rappelle l'impérieuse nécessité de confirmer ce projet pour le faire aboutir dans les délais initialement prévus.

Texte de la réponse

L'axe ferroviaire à grande vitesse Tours-Toulouse-Narbonne via Bordeaux fait l'objet de différentes procédures, selon les tronçons concernés, connaissant des niveaux d'avancement divers. Le contrat de concession du tronçon Tours-Bordeaux a été signé en juin 2011, donnant lieu au démarrage des travaux en cours dans la perspective d'une mise en service en 2017. Les études relatives au tronçon Bordeaux-Toulouse, dont le débat public s'est déroulé en 2005, sont mutualisées avec celles de la ligne Bordeaux-Espagne au sein du grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO), pour lequel la décision ministérielle du 30 mars 2012 a retenu un tracé de référence sur la quasi-totalité du linéaire. Les procédures préalables au lancement de l'enquête publique se poursuivent actuellement. Enfin, les pré-études fonctionnelles de la liaison Toulouse-Narbonne, ont pour leur part été achevées au dernier trimestre de 2012. Ces opérations font également l'objet d'un examen par la Commission « Mobilité 21 » chargée de hiérarchiser et de mettre en perspective les nombreux projets d'infrastructure figurant dans le projet de schéma national des infrastructures de transports (SNIT). En effet, le SNIT présenté à l'automne 2011 par le précédent Gouvernement comporte un montant évalué à 245 milliards d'euros d'opérations et projets divers - dont 88 milliards à la charge de l'Etat et 56 milliards d'euros à la charge des collectivités territoriales - à réaliser sur 25 ans. Or, ce projet de schéma ne dit rien ni sur les priorités, ni sur les solutions de financement nécessaires à sa réalisation. Il est donc apparu nécessaire d'établir un diagnostic global sur la pertinence et la faisabilité du projet de SNIT, au vu de la situation actuelle et des perspectives de

nos finances publiques, mais également de la priorité que le Gouvernement entend donner aux transports du quotidien, à la réduction de la fracture territoriale et à la rénovation des réseaux existants. La Commission « Mobilité 21 » a retenu le principe d'une évaluation multicritères, selon quatre axes : - la contribution aux grands objectifs de la politique des transports, comme servir la compétitivité économique nationale, réduire les inégalités territoriales ou améliorer la mobilité de proximité ; - la performance écologique ; - la performance sociétale, par exemple en termes d'aménagement du territoire, de réduction de nuisances générées par les transports, etc ; - la performance socio-économique. Les projets de LGV Bordeaux-Toulouse et la ligne nouvelle Toulouse-Narbonne, comme l'ensemble des projets inscrits dans le SNIT, seront donc évalués sur la base de ces critères. Les conclusions de cette Commission sont attendues d'ici fin juin 2013.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Luc Moudenc](#)

Circonscription : Haute-Garonne (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8248

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 octobre 2012](#), page 5896

Réponse publiée au JO le : [9 avril 2013](#), page 3963