

# Montauban Bressols La gare, le rêve fou

Qui dit LGV  
dit gare  
excentrée  
au nom de la  
vitesse.

**SNCF réseaux (ex-RFF) a proposé le dessin placé en couverture pour expliquer la gare de Bressols (page 168 de son volume 4.10).**

### **Observons les chemins d'accès aux deux entrées : RD77 et RD 39.**

Mais pourquoi deux entrées ?

Une gare LGV est surtout faite pour les trains qui ne s'arrêtent pas, donc le quai n'est pas au bord de la voie principale mais au bord d'une dérivation. Ainsi le train qui ne s'arrête pas ralentit beaucoup moins et gagner quelques minutes.

Pour cette gare, le chantier LGV considère qu'il n'a que 10 hectares à prendre en charge sur 100 (d'autres disent 150). L'immense parking comme les chemins d'accès sont donc à la charge des collectivités

locales. Un parking qui sera payant mais au bénéfice de qui ?

Il n'est pas étonnant de constater que tous les Conseils généraux sauf deux ont décidé de ne pas payer la LGV vu les dépenses inhérentes leur incombant, si elle se faisait !

Ces chemins d'accès sont-ils suffisants ? L'hypothétique LGV et les aménagements sont supposés apporter un fort trafic mais pour ne pas affoler les collectivités, les promoteurs du projet décrètent que les accès actuels sont suffisants !

### **Le Conseil départemental a donc pris cette décision :**

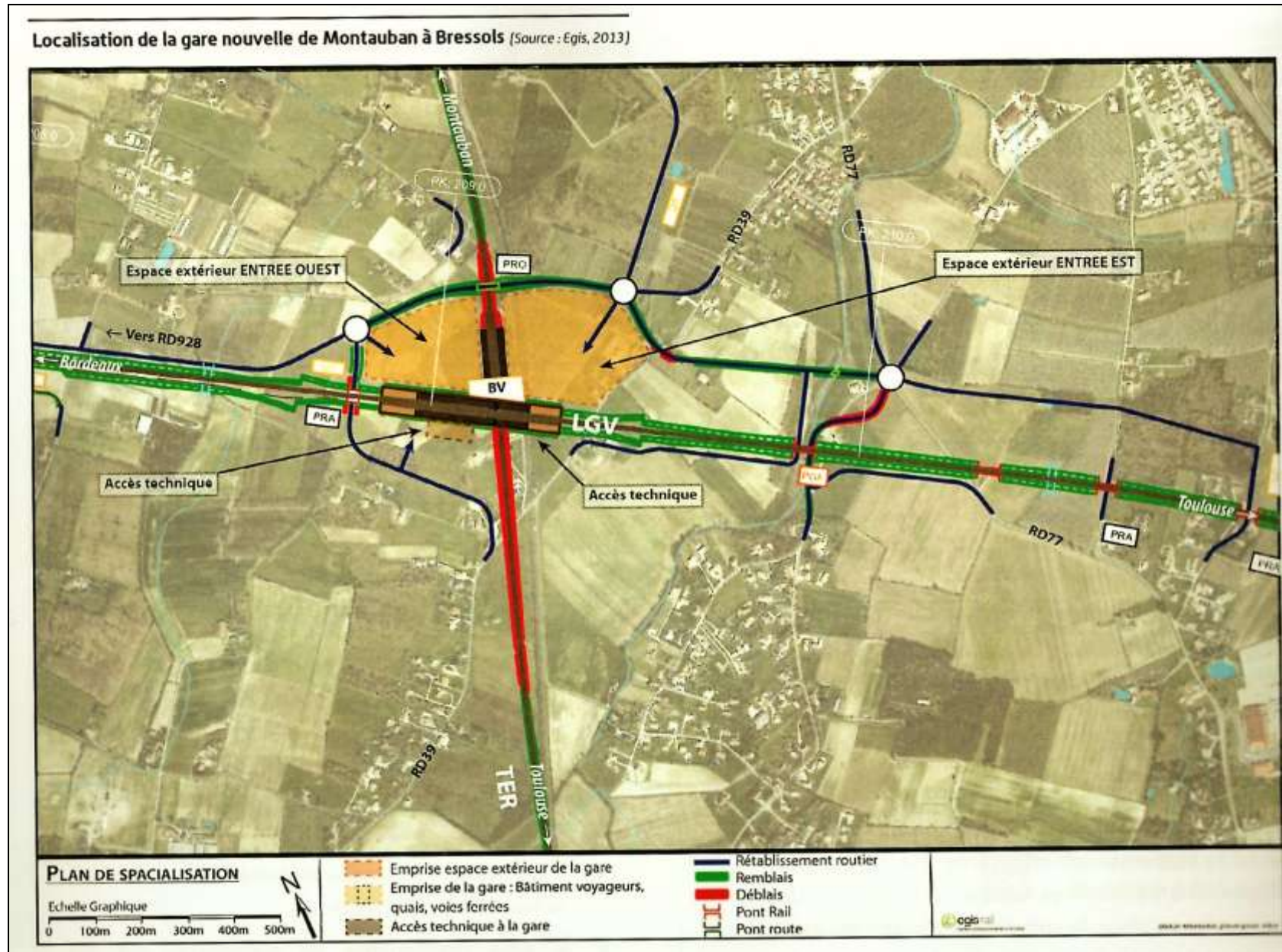
"A l'heure actuelle, les collectivités sont en désaccord avec la SNCF sur les conditions de dessertes de l'équipement. En effet, le maître d'ouvrage de la LGV considère que le réseau de voirie existant pourra accueillir les flux futurs générés par

la nouvelle gare, notamment les RD39 et RD77 situées à proximité immédiate de la gare et pourtant respectivement larges de moins de 5 m et de 6 m. Il est aujourd'hui considéré que 2100 véhicules jours se rendront à la gare, notamment via ces axes. Du fait de ce désaccord, une expertise indépendante a été confiée à un organisme d'État interministériel (CEREMA) afin qu'il analyse la répartition des flux et les aménagements à réaliser sur le secteur."

(rapport d'octobre 2015)

**Sans cabinet d'expert nous disons que RFF a marginalisé un problème grave afin de mieux faire passer un pilule pourtant déjà dure à avaler (voir plus loin).**

## Le tableau d'ensemble



Rappelons qu'il y aura **deux gares**. La gare LGV sur la nouvelle ligne et la gare TER sur l'actuelle voie ferrée.

La gare LGV doit se situer au-dessus de la gare TER d'où en vert les remblais pour permettre à la LGV d'enjamber la ligne actuelle.

Pour "faciliter" la lecture cette présentation de RFF est inversée par rapport à la précédente ! On repère la RD 77 et la RD 39.

## Le Grand Montauban indique<sup>1</sup>

« Montauban ne sera plus qu'à 2h40 de Paris et à 15 minutes de Toulouse. Un véritable nouveau souffle que la Communauté d'Agglomération doit à sa future gare TGV. Cette nouvelle infrastructure ouvre des perspectives nationales et internationales pour le Grand Montauban à savoir : fin de l'enclavement ferroviaire, perspectives économiques en termes de travaux publics et d'emploi, dynamisme et attractivité renforcée autour de la construction d'un nouveau quartier de gare à Bressols et développement de la zone économique de Grand Sud Logistique. »

D'où la création d'une ZAD (Zone d'Aménagement Différé).

**Un mensonge :** Montauban se trouve au carrefour ferroviaire de Bordeaux-Marseille et Toulouse-Paris ce qui ne sera plus le cas à Bressols.

**Et pas en 2 h 40 mais au mieux en 3 h 10 (donnée RFF) comme Toulouse ! Toulouse Paris en 3h 10 c'est pour le train direct qui ne s'arrête nulle part !**

## L'étude du CEREMA

Après la demande du Conseil départemental le CEREMA indique sur son site :

*« Conclusion de l'étude<sup>2</sup> Les résultats de l'étude montrent qu'à l'horizon 2025 les aménagements prévus par RFF sont en capacité d'absorber en heure de pointe les trafics induits par l'arrivée de la future gare LGV-TER. Ces aménagements seront également en capacité d'absorber les trafics générés par le projet urbain autour de la future gare en 2025. Cependant, les résultats mettent en évidence une baisse des trafics sur les voiries au sud de la gare, ces baisses de trafics correspondant à des reports d'itinéraires d'une partie des habitants de Bressols qui préféreront à l'avenir passer par l'échangeur n°66 et l'A20 pour se déplacer vers le Sud. Le modèle met également en évidence la saturation probable du giratoire desservant la zone d'Albasud. Cette saturation*

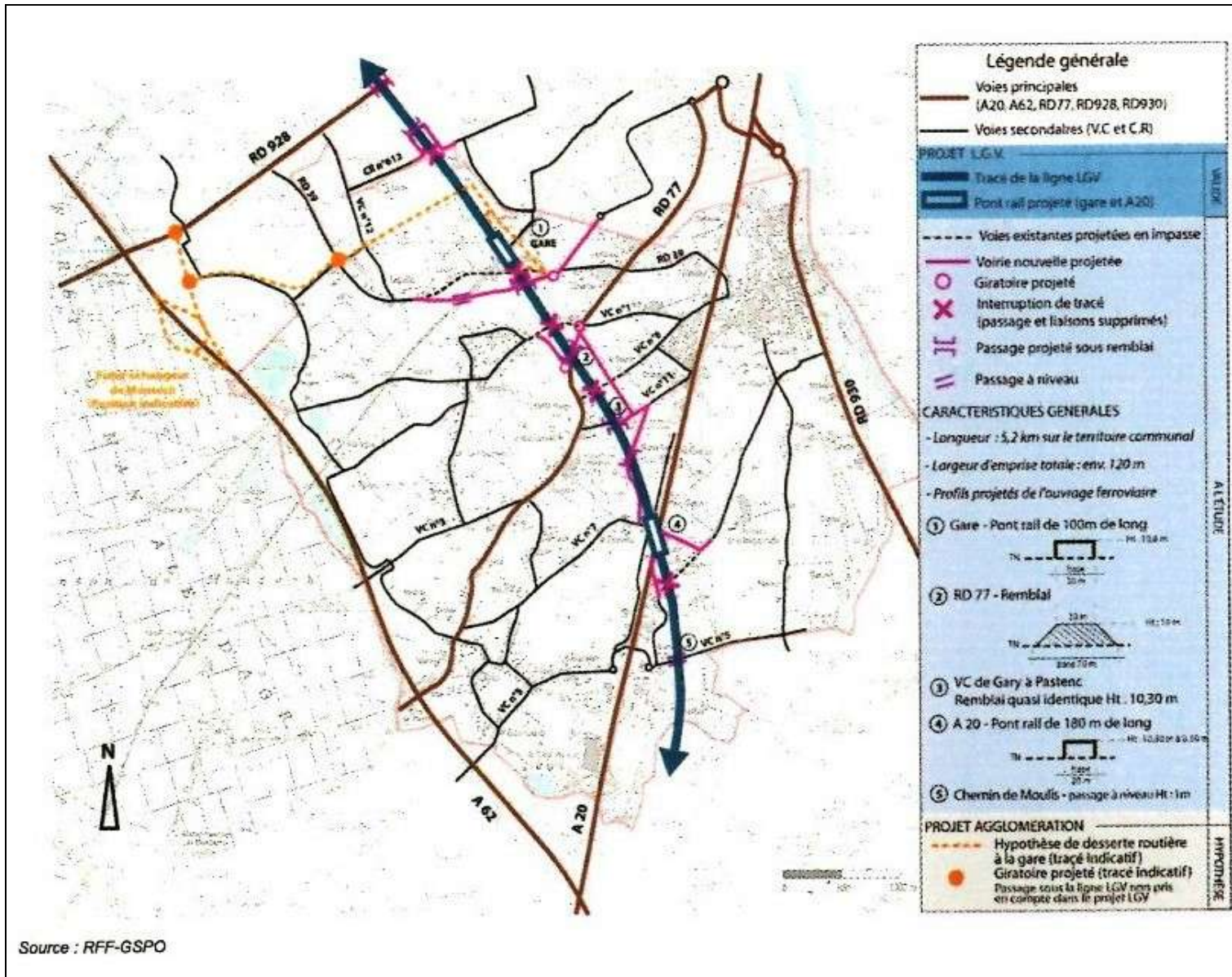
*n'est pas directement due à l'arrivée de la gare LGV/TER ni au projet urbain puisqu'elle s'observe en situation de référence. Ce résultat montre qu'il devrait être nécessaire d'envisager le réaménagement de ce giratoire. »*

Nous allons voir que cette étude malgré ses mérites ne dit rien de sérieux sur «les aménagements prévus par RFF ». En effet n'est pas pris en compte, car l'étude concerne Montauban les études réalisées pour la mairie de Bressols.

Il est dit que les routes RD 77 et RD 39 suffisent sauf que l'implantation de la gare suppose des modifications considérables du tracé de ces deux routes, qui équivalent à la création de deux routes avec trois ronds-points et ce simple fait mériterait qu'on en mesure le coût, coût qui n'intéresse pas la SNCF car il concerne un secteur qui est hors de ses compétences. Mais allons voir les documents de la mairie de Bressols pour comprendre.

<sup>1</sup> [http://grandmontauban.com/les\\_grands\\_projets/](http://grandmontauban.com/les_grands_projets/)

<sup>2</sup> [http://www.sud-ouest.cerema.fr/IMG/pdf/20150408\\_Fiche\\_reference\\_Montauban\\_validee.pdf](http://www.sud-ouest.cerema.fr/IMG/pdf/20150408_Fiche_reference_Montauban_validee.pdf)



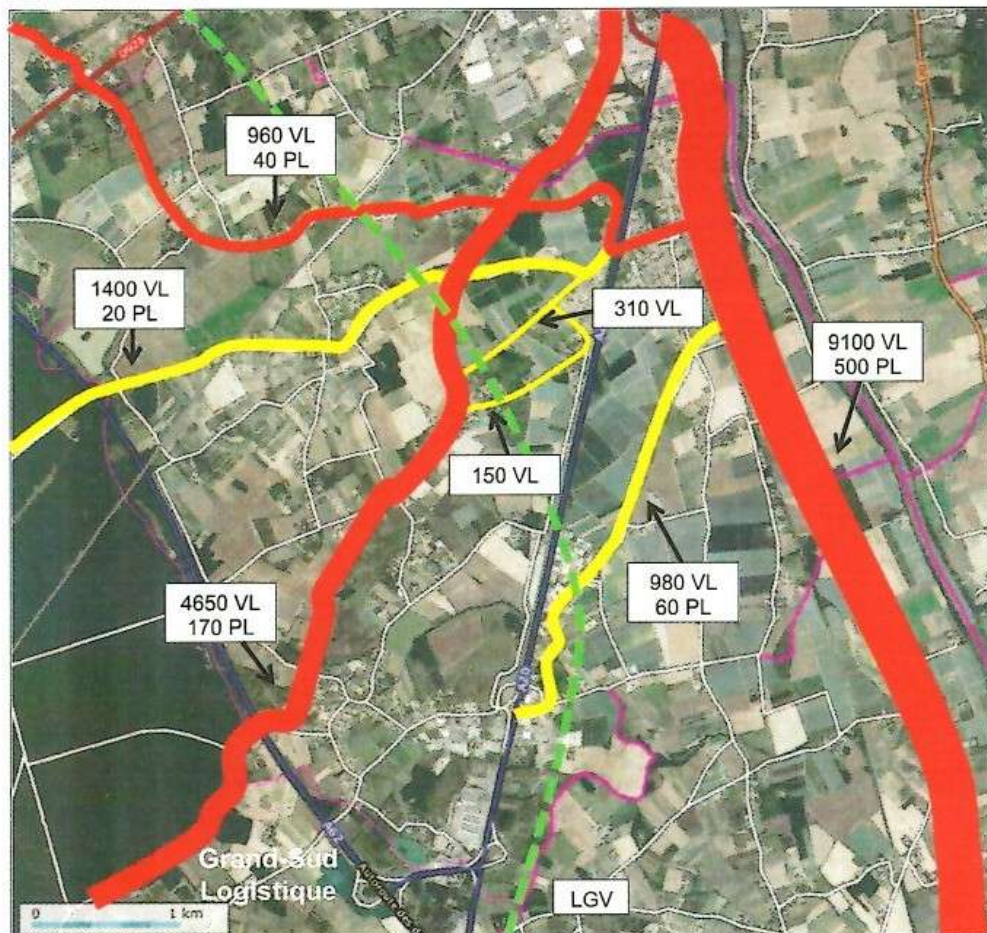
Sur cette carte venant pourtant de RFF on voit bien les nombreuses voies nouvelles projetées en violet. **Et surtout en pointillé orange**, en haut à gauche, celle qui doit aller à l'hypothétique échangeur de Montech.

Avec les franchissements au nombre de six, si les promesses sont tenues, on peut aisément imaginer une fracture colossale. Rappelons qu'un échangeur d'autoroute c'est déjà 20 millions d'euros !

Avec cette autre question : quel sera réellement le trafic, le trafic jouant sur la qualité des routes ?

Pour Figueres-Perpignan il a été surévalué de 75% !

Flux de circulation des véhicules légers et de poids-lourds sur les principales voies de circulation coupées par la LGV.



Source : GéoPortail – Comptage 2010 du Conseil Général 82 – Données 2010 Mairie de Bressols

Les axes impactés par la LGV ont une importance assez forte, notamment la RD77, la route de Montech (VC n°1) et la RD39. Ces axes comptabilisent au total plus de 7500 véhicules (de tous types) par jour. Ces flux de circulation, notamment les poids lourds, devraient augmenter avec la création de la zone Grand-Sud Logistique à Montbartier, le développement urbain des communes de Bressols et Montbartier. La modification de ces axes devra donc se faire avec la plus grande attention.

## Etude de la mairie de Bressols : le trafic

La RD 39 est notée : 960 VL et 40 PL soit un total de 1000 passages par jour (mais dans un seul sens). Avec la nouvelle situation il est question d'un nombre de 1150. La RD 77 est noté 4820 passages, avec une augmentation faible jusqu'à 5040.

La RD 39 pourrait être allégée par la bretelle d'auto-route si on en croit l'hypothèse décrite dans la carte précédente, hypothèse non prise en compte par le CEREMA puisque l'étude portait sur les déplacements à Montauban.

Les autres voiries seraient mises à mal comme le chemin de Cauty ou la RD8 et la RD 115.

A suivre la conclusion évoquée page 2 par le CEREMA il serait déjà judicieux de régler d'abord les problèmes actuels (le giratoire d'Albasud), avant d'en créer d'autres.

Indépendamment de la gare LGV il serait facile de préparer dès à présent un accès rapide de Montech au péage actuel de l'autoroute à Bressols. Montech est plus prêt de ce péage que Montauban, mais par des routes pour le moment trop peu aménagées. Attendre l'hypothétique 2024 nous semble une aberration.

## Les nuisances reconnues par RFF



Document RFF volume 4.10 p. 215

### **Montauban : Aix-en-Provence**

Telle est la référence que Brigitte Barèges a repris à RFF !

Aix en Provence 30 arrêts de TGV par jour quand pour Montauban on est à deux fois moins. Le nombre de places de parking n'est pas donné mais voici pour Avignon : 60 TGV passent par jour par la gare TGV alors que 4 autres passent en gare centrale avec un parking de 4600 places ! Sans comparaison !

### **Agen-Brax/Montauban-Bressols**

Dans la notice explicative de l'EUP on apprend pour la superficie de la gare : Bressols 4 à 5 hectares / Brax 5 à 6 hectares.

Parking voitures 1100 places à Bressols et 1900 à Brax. Parking 2 roues 280 à Bressols et 400 places à Brax.

Un document de la CCI TetG avait indiqué une emprise de 2,5 hectares.

Le document de l'EUP dans le volume 4 de la série F indique 3,5 hectares.

Dans le document notice explicative on est à 4-5 hectares.

A Bressols André Bayle pour RFF avait parlé de 7-8 hectares et son prédécesseur M. Castan avait parlé de 10 hectares.

Il s'agit là seulement de la gare stricto-sensu. Pour le total, un document de la mairie de Bressols indique 45 hectares mais il est arrivé que ce nombre aille jusqu'à 150 hectares aux yeux de la mairie de Montauban.

### **Montauban en Toulouse-Nord**

Vanter les mérites de Bressols en usant des problèmes de la gare Matabiau ! C'est pour faire oublier que Toulouse lance une vaste opération de rénovation autour de la gare avec un projet de 450 hectares. Les moyens financiers de Toulouse, sont bien supérieurs à ceux du Tarn et Garonne. Et à Toulouse il sera possible de prendre tous les trains ! A Bressols combien vont s'arrêter ? Treize

### **Montauban Auch, Albi, Cahors**

Autre rêve, faire de Bressols le cœur d'une zone touchant des villes comme Albi et Auch reliées à

Toulouse par rail et autoroute gratuite ! Quand à passer par Montauban pour permettre aux cadurciens d'aller Paris ...

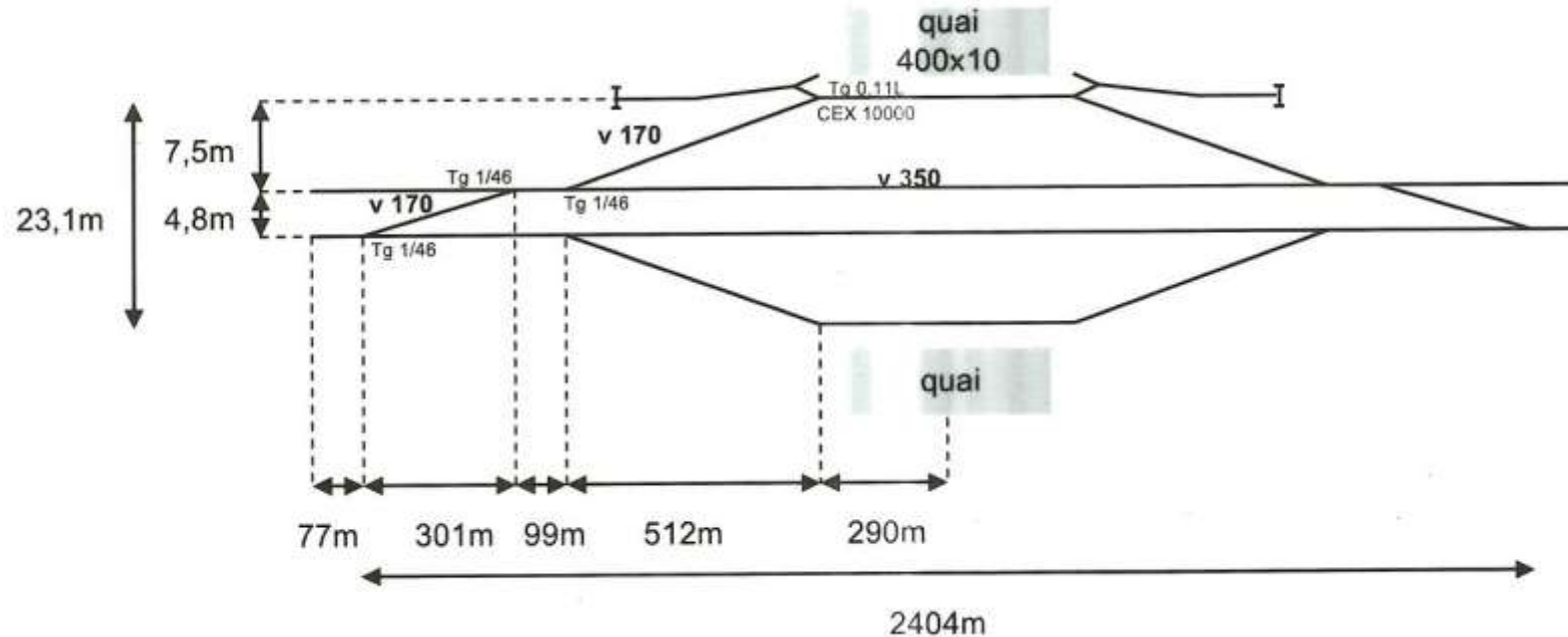
Toujours du rêve à vendre !

### **Coût de l'opération**

Il y a la part relevant des gares elles-mêmes et la part relevant des aménagements. En 2009 RFF indique : "Une nouvelle gare sur ligne existante pour assurer le transfert des passagers depuis ou vers les trains grandes lignes ou TER. Compte tenu de la projection du PRT2 (Plan Régional des Transports) avec un arrêt supplémentaire dans cette nouvelle gare, une gare de desserte au passage des trains TER est suffisante pour assurer des liaisons entre gare nouvelle et gare de Montauban-Ville-Bourbon. Le montant indicatif de ces aménagements est estimé à ce stade des études entre 130 et 150 M€." La part de la gare elle-même est estimée à 50 millions d'euros. On peut doubler les données !



Figure 22 - Plan de voies proposé pour la gare TGV



**Une gare sur LGV, au nom des impératifs de la vitesse, ne ressemble en rien à une gare ordinaire**, car elle est conçue en pensant surtout aux trains qui ne s'arrêtent pas. Il y a donc les deux voies centrales où les trains vont pouvoir ralentir le moins possible, et pour les trains qui s'arrêtent les voies de dérivation avec les quais. On entend parfois ce propos : "Mais en Allemagne les trains "grande vitesse" arrivent en centre ville". Car là bas la grande vitesse ce n'est pas 360 km/h mais plutôt 220-250 km/h ! Il existe plusieurs impératifs techniques dont un qui n'apparaît pas ici : la déclivité ne peut excéder 5 ‰. Donc sur la distance de plus de deux kilomètres on aura à Bressols, la gare en hauteur (d'où l'idée du maire de faire baisser la voie existante de 5 m, principe obtenu puis oublié !), ce qui suppose une longue pente dans un sens et dans l'autre pour atteindre lentement cette hauteur.

**Donc il faut savoir combien de trains vont passer et combien vont s'arrêter !**





## **Non, comme l'indique la pancarte, les dés ne sont jetés.**

L'association Alternative LGV Midi-Pyrénées continue son combat pour arrêter ce projet.

Page précédente la photo d'une réunion tenue à Bressols par RFF où nous nous étions faits largement entendre et où nous avons distribué notre avis. Ci-contre une action devant la préfecture d'Agen avec une de nos affiches.

Avec d'autres nous avons obtenu un avis défavorable des commissaires enquêteurs.

En juin 2015, malgré ça, la déclaration d'utilité publique a été signée par le gouvernement (les préfets de Haute-Garonne et Gironde ont signé pour les aménagements à Toulouse et Bordeaux) aussi nous participons avec douze autres associations à un recours que nous espérons gagner avec votre soutien.

Nous avons obtenu le soutien de Guillaume Pépy (avec qui nous ne sommes pas d'accord quand il fait l'éloge des bus) à tel point qu'en bonne démocratie, M. Moudenc déclare : "Il aurait dû se taire" ! Tout le monde sait à présent que la décision est politique. Il faut profiter des élections actuelles pour se faire entendre.



**Vinci choisi par RFF pour la LGV Tours-Bordeaux**

**Aujourd'hui, on entend partout : le PPP avec Vinci pour Tours-Bordeaux est une erreur. Ce n'est pas d'aujourd'hui que nous le disons !!!**

Cette gare ne pose pas que des problèmes de voirie comme le montre la carte des nuisances de RFF. Les points rouges entourés de noir sont les bâtiments à exproprier. Rien qu'autour de la gare on en compte une vingtaine. En fait c'est 5,7% de la surface de la commune qui est prise par la LGV avec 48 bâtiments sur l'emprise (page 108).

Les dégâts sur la circulation de l'eau sont manifestes et reconnus par RFF (voir page 212).

Tant de débats, de nuisances, pour un projet dont l'enquête d'utilité publique a démontré avec une tonne d'arguments qu'il ne fallait pas le faire.

Le gouvernement est passé outre sous prétexte d'une enquête bâclée qui aurait répondu aux objections formulées. Pourquoi cette enquête n'était-elle pas dans le débat public ?

Il est encore temps de faire prendre conscience aux uns et aux autres (surtout la classe politique) de la folie de ce projet.

L'association Alternative LGV Midi-Pyrénées  
Tel 05 63 95 95 30 voir blog : les grandes vanités