

# La ligne LGV. Bordeaux à 1 heure de Toulouse transports



A quand un train qui roule à grande vitesse jusqu'au cœur de Toulouse ?./ Photo DDM, Jean-Michel Mazet

Le bouclage du financement de ce dossier de 7,2 milliards d'euros pour la simple phase Tours-Bordeaux, auquel il faudra rajouter 4,5 milliards en direction de Toulouse et 5,5 milliards vers l'Espagne, peine à s'effectuer. C'est aussi la première fois que les collectivités locales sont amenées à mettre autant la main à la poche !

Les présidents de Midi-Pyrénées Martin Malvy et d'Aquitaine Alain Rousset insistent donc sur la nécessité absolue et l'urgence de poursuivre cette LGV au-delà de Bordeaux !

«Il ne manque qu'un chouia à caler » disait Jean-Louis Borloo en arrivant à Bordeaux. Cela nécessitera tout de même qu'il se rende dans quelques jours à Toulouse, pour apporter les garanties demandées par Martin Malvy, sur la même longueur d'onde qu'Alain Rousset. «Bordeaux à une heure de Toulouse, c'est une garantie de l'avenir pour le bassin aéronautique des deux villes. C'est aussi un hub pour nos deux aéroports » souligne ce dernier.

## **UNE ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE**

Le ministre de l'écologie, en charge des Transports, a de plus officialisé les fuseaux des 1000 mètres à l'intérieur desquels la LGV sera construite entre Bordeaux et Toulouse et Bordeaux et l'Espagne. Les modifications apportées par le ministère par rapport à la version précédente sont infimes. Il y aura juste une étude complémentaire d'une variante de tracé entre Saint-Jory et Toulouse, celle qui se rapproche de l'autoroute.

A Agen, une étude de comparaison entre le projet de gare nouvelle et l'utilisation de la gare actuelle sera complétée. Enfin, vers l'Espagne, une seule variante concerne la commune de Préchac (Gironde).

Avant cette réunion, Jean-Louis Borloo a inauguré la mise en service de la première tranche des travaux destinés à «faire sauter le bouchon ferroviaire de Bordeaux » : les quatre voies nouvelles du nouveau pont sur la Garonne et leur raccordement à la Gare Saint-Jean, à l'issue de cinq ans de travaux. «C'était une étape indispensable, grâce à laquelle on va pouvoir doubler la circulation des trains, et sans laquelle la LGV n'aurait servi à rien. C'est fait. Bravo, c'est formidable » s'est réjoui le ministre.

Il a aussi participé à la signature de la convention qui lance l'Opération d'Intérêt National Bordeaux-Euratlantique, avec ses 2,5 millions de m<sup>3</sup> de logements, commerce et bureaux construits autour de la gare de Bordeaux, en lien avec l'arrivée de la LGV en 2016.

**Pierre Sauvey**

---



## Le chiffre : 4,5

Le ministre de l'écologie, en charge des Transports, Jean-Louis Borloo, est venu hier à Bordeaux donner un coup d'élan au projet de Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux et ses prolongements vers Toulouse et l'Espagne, en présidant la réunion du comité de pilotage de ce projet pharaonique.

milliards d'euros> C'est le coût du prolongement de la LGV de Bordeaux jusqu'à Toulouse. Il faudra rajouter 5 milliards pour atteindre l'Espagne.

**« Tout ce que nous voulons, c'est que ce projet se réalise le plus vite possible. »** Martin Malvy, président de la Région Midi-Pyrénées.

## interview : Jean-Louis Borloo, ministre de l'Écologie, de l'Énergie et du Développement durable et de la Mer « Il faut un projet global »

Où en est précisément le dossier de LGV Tours-Bordeaux-Toulouse après cette réunion de Bordeaux ?

Nous avons arrêté le fuseau de tracé de 1 000 mètres sur la partie au sud de Bordeaux, c'est-à-dire sur Bordeaux-Espagne et sur Bordeaux-Toulouse. Il y a deux points très particuliers où il reste des hypothèses à étudier, mais on avance enfin. Sur le financement, à deux ajustements près, on s'est mis d'accord sur le processus de financement et j'espère qu'on va pouvoir signer la convention définitive avec le concessionnaire d'ici Noël. On a signé il y a quelques mois pour la Bretagne et l'Est, pour Montpellier-Nîmes il y a quelques semaines, et maintenant ça va être Paris-Bordeaux-Toulouse-Méditerranée et Paris-Bordeaux-Espagne.

Martin Malvy demande d'aller vite. Êtes-vous prêt à donner les garanties qu'il demande ?

Il faut aller vite ! Si on n'accélère pas, les 7 milliards à trouver sur le marché obligataire seront difficiles à trouver. Il faut comprendre qu'un simple Paris-Bordeaux n'a pas de sens. C'est un projet global avec un tronc commun et ses deux branches, l'une vers Toulouse et la Méditerranée, l'autre vers l'Espagne. C'est vital pour le pays. Donc, nous allons nous retrouver dans quelques jours à Toulouse, avec Martin Malvy pour finaliser les micro-ajustements qui restent.

Que pensez-vous des fortes oppositions qui se sont manifestées ?

Il faut regarder au cas par cas. Mais pour l'essentiel, on ne peut pas demander moins de camions, plus de transfert modal, plus de fer, plus de TGV et ne pas avancer. Il faut prendre nos responsabilités. Franchement, ça va changer complètement la donne ! C'est un enjeu absolument considérable, un des chantiers les plus vitaux en Europe.

**Recueilli par Pierre Sauvey**

---

### Quel avenir pour Matabiau ?

Les longs museaux fuselés des TGV ? La gare Matabiau les connaît depuis bien longtemps, puisque ces trains entrent dans la gare toulousaine depuis déjà une vingtaine d'années.

Mais bien entendu, ils y rentrent à petite vitesse.

La question est de savoir si cette gare sera en capacité d'accueillir le TGV en 2 020. Des débats ont eu lieu pour savoir s'il faudrait bâtir une deuxième gare à l'extérieur de Toulouse ou bien si l'on allait utiliser une partie des infrastructures de la gare Raynal, toute proche, pour accueillir la grande vitesse. En principe, on restera sur Matabiau. En juin dernier, le directeur délégué aux TGV-Téoz de la région Midi-Pyrénées, Sébastien Vincent, rappelait que la gare accueille actuellement neuf millions de voyageurs par an, et qu'en 2020, il est prévu qu'elle en absorbe quinze millions !

Une vaste réflexion est lancée entre la SNCF, Réseau Ferré de France, propriétaire des lignes, la préfecture et les collectivités locales sur l'avenir du site. Car compte tenu de ces prévisions, le redimensionnement de la gare va ressembler à un doublement. Cela concernera à la fois les infrastructures mais aussi les services (parking, loueurs de voitures, accueil, etc.)

Une vingtaine d'études sont en cours pour un coût total de 4 millions d'euros. Toutes les pistes sont étudiées : ouverture de la gare sur l'arrière, vers l'extérieur de la ville, déplacement possible de la direction générale (actuellement derrière la gare en face de la médiathèque).

Les études portent aussi sur les connexions avec les autres réseaux : métro, bus, tram, voire tram-train le long du Canal du Midi.

---

## Malvy demande des garanties

Martin Malvy paraissait satisfait à l'issue de la réunion d'hier. Ses conditions pour la participation de la Région au financement de la LGV Tours-Bordeaux, préalable à la liaison Bordeaux-Toulouse, ont apparemment été entendues par le ministre.

« Ce que nous voulons, c'est que ce projet se réalise le plus vite possible. Cela fait des années que l'on se bat pour ça ! Et ce que nous voulons, c'est que quand la LGV Tours-Bordeaux sera achevée, les travaux de Bordeaux-Toulouse soient déjà engagés. Ce que nous demandons au ministre, c'est une garantie sur une partie du financement engagée par Midi-Pyrénées et les collectivités locales de la Région avant le début des travaux. Il y a un certain nombre de clauses qu'il s'est engagé à rédiger mais il s'est aussi engagé à venir à Toulouse pour les signer. »

### JEAN-MICHEL BAYLET : « LA VIGILANCE DEMEURE »

De son côté, Jean-Michel Baylet, président du conseil général de Tarn-et-Garonne estime que « le tronçon est conforme à ce qui était annoncé, à l'exception de l'entrée au sud du Tarn-et-Garonne pour lequel il y a une commande d'études complémentaires susceptibles d'avoir encore des conséquences dans ce secteur. Je suis particulièrement satisfait de constater que la démarche auprès de Jean-Louis

Borloo, avec la députée Sylvia Pinel, ait porté ses fruits. Nous avons demandé que les contraintes concernant Auvillar, le Hameau de Bénis à Castelsarrasin, le passage dans la zone Montbeton/Lacourt-Saint-Pierre et Pompignan soient inscrites noir sur blanc. C'est le cas, bien pris en compte. Reste que le combat continue et la vigilance demeure de rigueur pour la défense des biens et la tranquillité des personnes. Toutefois, en écoutant le ministre du Budget annoncer le gel des dotations pour les collectivités pour une durée de 3 ans, je me demande comment va-t-on financer cette ligne à grande vitesse ! »

---

## Finalisation la semaine prochaine à Toulouse

« On se revoit la semaine prochaine à Toulouse ! » Même si la date n'a pas été précisément fixée, Jean-Louis Borloo a clairement annoncé le tempo de la négociation en serrant la main de Martin Malvy, à l'issue de la réunion bordelaise.

Le symbole est là : c'est bien à Toulouse dans quelques jours et non à Bordeaux, hier, que l'accord de financement de la LGV Sud-Europe Atlantique devrait être finalisé.

« Il reste quelques points à ajuster pour confirmer notre participation. A partir du moment où la desserte de Toulouse est conditionnée à Tours-Bordeaux, j'ai toujours dit oui à notre participation à ce financement. Mais il faut que nous ayons la confirmation et l'engagement que les travaux démarreront bien en direction de Toulouse en 2016 et pas en 2017» a précisé Martin Malvy pendant la réunion.

« Il ne manque que quelques micro-ajustements. Je n'ai plus aucun doute que l'on va boucler le financement dans quelques jours. On se reverra pour ça à Toulouse », a répondu Jean-Louis Borloo. Le ministre a confirmé que Tours-Bordeaux-Toulouse et Tours-Bordeaux-Espagne sont bien un seul projet : Le Grand Projet du Sud-Ouest.

Confirmation donc dans quelques jours dans la Ville rose. Il n'y a plus qu'à préciser le jour et l'heure !