



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique des transports

Question orale n° 1181

## Texte de la question

M. Henri Nayrou appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les grands axes de communication de Midi-Pyrénées et de l'Ariège qui passent, comme partout ailleurs, par la route, le rail et l'air. Au sujet du TGV, l'annonce récente de la priorité donnée au secteur Bordeaux-Côte basque a provoqué l'irritation et l'incompréhension chez les élus et acteurs économiques de l'inter-région entre océan et Méditerranée. Ils ne comprennent pas ce qui légitime que le projet d'un axe transversal aussi déterminant pour l'organisation des flux en France soit reporté par le Gouvernement. D'autant que l'accélération de la mise en service de la ligne TGV Paris-Toulouse en trois heures par Bordeaux se justifie à deux niveaux : les axes est-ouest sont les grands oubliés des schémas des transports collectifs et la ligne Bordeaux-Narbonne par Toulouse correspond à un besoin évident ; il importe de doter Midi-Pyrénées d'une alternative TGV au trafic aérien. Aussi peut-on s'interroger également sur l'éventualité d'un nouvel aéroport autour de Toulouse, les deux projets étant étroitement liés. Si tel était le cas, des questions précises se posent : concernant le TGV, sera-t-il possible à l'avenir de relier Paris à Toulouse en trois heures par le rail ? Si oui, il lui demande de lui préciser le calendrier estimatif des études, des travaux et de la mise en service ; à propos du nouvel aéroport autour de Toulouse, le Gouvernement est-il oui ou non favorable au principe d'une nouvelle plate-forme ? Si oui, à quelle échéance le lancement d'études sérieuses est-il envisagé et sur quelles sites porteraient-elles ? Il lui demande donc si le Gouvernement est prêt à financer en Midi-Pyrénées des projets aussi considérables que le TGV et un nouvel aéroport et à quelles échéances.

## Texte de la réponse

### POLITIQUE DES TRANSPORTS EN REGION MIDI-PYRENEES

**M. le président. La parole est à M. Henri Nayrou, pour exposer sa question, n° 1181, relative à la politique des transports en région Midi-Pyrénées.**

**M. Henri Nayrou. Ma question, qui s'adressait à M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, concerne les grands axes de communication de Midi-Pyrénées et de l'Ariège, qui passent, comme partout ailleurs, par la route, le rail et l'air.**

**Au sujet du train à grande vitesse, l'annonce récente d'autres priorités dans le grand sud-ouest a provoqué l'irritation et l'incompréhension chez les élus et acteurs économiques de l'inter-région entre Océan et Méditerranée. Ils ne comprennent pas - et moi non plus - pourquoi la réalisation d'un axe transversal aussi déterminant pour l'organisation des flux en France pourrait être reportée aux calendes grecques.**

**L'accélération de la mise en service de la ligne TGV Paris-Toulouse en trois heures par Bordeaux se justifie à deux niveaux : d'abord, les axes est-ouest sont les grands oubliés des schémas des transports collectifs et la ligne Bordeaux-Narbonne par Toulouse correspond à un besoin évident ; il importe, ensuite, de doter Midi-Pyrénées d'une alternative TGV au trafic aérien.**

**Voilà qui me conduit au deuxième volet de ma question qui porte sur l'éventualité d'un nouvel aéroport**

autour de Toulouse, celui de Blagnac pouvant être abandonné non pour cause de saturation du trafic mais pour cause de nuisances. Des projets sont défendus ou combattus par divers *lobbies*. Ce n'est ni le lieu ni le temps de les commenter ici, surtout tant que le Gouvernement ne nous aura pas transmis les informations qu'il détient à ce sujet.

J'aimerais donc obtenir des réponses précises à mes questions précises.

Concernant le TGV, sera-t-il possible, entre 2015 et 2020, de relier Paris à Toulouse en trois heures par le rail ? Si oui, quel est le calendrier prévisionnel des études, des travaux et de la mise en service ?

À propos du nouvel aéroport, le Gouvernement est-il, oui ou non, favorable au principe d'une nouvelle plate-forme dans la région toulousaine ? Si oui, à quelle échéance le lancement d'études sérieuses - pour l'instant, elles ne le sont guère - est-il envisagé et sur quels sites porteraient-elles ?

Le Gouvernement est-il prêt à financer, à l'horizon 2020 2030, en Midi-Pyrénées des projets aussi considérables que le TGV et un nouvel aéroport ?

Mes questions sont nombreuses : deux concernent le TGV, trois l'aéroport, et la dernière traite des deux sujets. Mais les enjeux sont considérables et j'espère, monsieur le secrétaire d'État aux transports et à la mer, que vous ne vous contenterez pas de noyer le poisson...

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.

M. François Goulard, *secrétaire d'État aux transports et à la mer*. Monsieur le député, vous souhaitez obtenir des précisions sur les investissements très importants relatifs au projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, et sur l'aéroport de Toulouse.

Le comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire du 18 décembre 2003 a décidé d'inscrire une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse sur la carte des infrastructures de transport à long terme. Ce projet de 204 kilomètres doit réduire de cinquante minutes le temps de trajet entre les deux villes et ramener à trois heures dix le trajet entre Paris et Toulouse, après l'achèvement de la ligne à grande vitesse entre Paris et Bordeaux.

Tous les élus de la région ont souhaité que le projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse fasse l'objet d'un débat public avant l'été, conformément aux possibilités du calendrier technique. La commission nationale du débat public l'a décidé lors de sa réunion du 2 mars dernier. La procédure est donc engagée. La commission, qui est maintenant en possession du dossier, doit arrêter ces jours-ci les modalités précises du débat public, et en particulier le calendrier envisageable. Sous réserve de sa décision, le débat pourrait commencer début juin et s'achever en octobre, après une suspension estivale.

Gilles de Robien et moi-même vous confirmons que nous avons bien retenu l'horizon 2015 pour la réalisation de cette ligne nouvelle. Si les conclusions du débat public à venir sont favorables et si la mobilisation des collectivités territoriales perdure, le lancement des études de tracé, qui doivent durer trois ans, en vue de constituer le dossier d'enquête publique - prévue en 2009 - pourrait être envisagé pour la fin 2005 dans le cadre d'un aménagement des procédures. Il s'agit d'un calendrier possible et réalisable qui sera engagé afin de voir cette infrastructure, fondamentale pour Toulouse, réalisée à l'horizon 2015, conformément aux engagements que je viens de rappeler. Dans cette perspective, nous demandons à Réseau ferré de France de préparer une convention de financement et un cahier des charges de ces études. Cette convention pourrait être signée avant la fin de cette année, après approbation par le conseil d'administration de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, moyennant une participation de 50 % des collectivités locales concernées - selon la règle retenue pour d'autres projets comparables. Je pense, monsieur Nayrou, que ces précisions sont de nature à calmer vos inquiétudes.

Pour ce qui est de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, sa situation à proximité de zones fortement urbanisées a conduit l'État, le conseil régional Midi-Pyrénées, le conseil général de la Haute-Garonne et la communauté d'agglomération du Grand Toulouse à engager, dès 1998, une réflexion approfondie sur le devenir de la desserte aéroportuaire de la région et sur l'opportunité d'aménager une nouvelle plate-forme. Les études préliminaires conduites à cette occasion ont été rendues publiques en janvier 2003. Depuis, d'autres ont été réalisées ou sont en cours, à l'initiative des collectivités ou de l'État. Aucune de celles déjà achevées ne remet en cause le diagnostic de saturation à long terme de Toulouse-Blagnac. La réflexion sur ce dossier mérite de se poursuivre. L'État vient donc de lancer une nouvelle étude de prévisions du trafic aérien à long terme pour la région Midi-Pyrénées qui doit tenir compte, d'une part,

de l'évolution récente du transport aérien et, d'autre part - cela nous renvoie au dossier précédent - des impacts liés à la mise en place du TGV jusqu'à Toulouse. On sait en effet que le TGV a un impact fort sur la fréquentation des aéroports dans les villes qu'il dessert. Grâce à cette nouvelle étude, un débat plus éclairé devrait reprendre entre les différents partenaires.

En tout état de cause, aucune décision sur l'opportunité de construire une nouvelle infrastructure aéroportuaire ne sera prise sans un consensus avec les collectivités territoriales concernées.

M. le président. La parole est à M. Henri Nayrou.

M. Henri Nayrou. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de vos précisions concernant le TGV : 2015 semble être une bonne perspective pour la région Midi-Pyrénées.

Quant à la seconde plate-forme aéroportuaire, je prends acte que rien ne sera décidé sans prendre en compte l'impact évident d'une nouvelle ligne TGV entre Paris et Toulouse, comme cela a été le cas pour Marseille.

## Données clés

**Auteur :** [M. Henri Nayrou](#)

**Circonscription :** Ariège (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1181

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** équipement

**Ministère attributaire :** équipement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 5 avril 2005, page 3375

**Réponse publiée le :** 6 avril 2005, page 2635

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 5 avril 2005