



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

TGV

Question orale n° 328

Texte de la question

M. Gérard Bapt attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur l'audit réalisé par un groupe d'experts de six inspecteurs des finances et de dix ingénieurs des ponts et chaussées et qui ignore totalement la liaison TGV entre Paris et Toulouse, dimension essentielle dans les études qui devraient compléter les grandes infrastructures des transports, notamment aéroportuaires et routières, sur l'agglomération toulousaine et la région Midi-Pyrénées. Cette étude ne traite pas des équipements aéroportuaires mais note néanmoins une indication vers le développement privilégié des sites aéroportuaires régionaux existants, de préférence à la création de nouveaux aéroports, notamment internationaux. En conséquence, il lui demande, pour compléter sa précédente question écrite, concernant une éventuelle et nuisible localisation d'un site aéroportuaire nouveau dans le nord-est toulousain de prendre en considération le retard de la région Midi-Pyrénées et de l'agglomération toulousaine en matière d'infrastructure des transports, notamment ferroviaire, Toulouse étant la dernière des métropoles françaises et européennes à ne pas être concernée par une liaison TGV.

Texte de la réponse

<!EPR-Q> PERSPECTIVES DE LA LIAISON TGV PARIS-TOULOUSE

M. le président. La parole est à M. Gérard Bapt, pour exposer sa question, n° 328, relative aux perspectives de la liaison TGV Paris-Toulouse.

M. Gérard Bapt. Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, je souhaite vous interroger sur un sujet que vous connaissez bien désormais, surtout après votre récent déplacement à Toulouse et à Montauban : la liaison TGV Paris-Toulouse. Mais les événements vont vite en ce qui concerne les infrastructures de transport dans la région Midi-Pyrénées ; ainsi ma question initiale souffre-t-elle désormais d'un double décalage. Le hasard veut que je la pose le jour où se tient le débat sur les infrastructures. Je souhaite simplement indiquer le souhait du consensus des élus

pyrénéens pour que Toulouse soit enfin reliée au grand réseau TGV sur une ligne Paris-Bordeaux-Toulouse-Narbonne. Par ailleurs, les impératifs du désenclavement - Massif central, nord de la région Midi-Pyrénées - poussent à ce que soit rapidement envisagée la liaison pendulaire Paris-Limoges-Toulouse.

Cela dit, la question de l'aéroport semble liée fortement à cette liaison TGV. Une étude d'ADP-Ingénierie a, en effet, mis le feu aux poudres et déclenché une grande inquiétude chez les habitants de Haute-Garonne, du Tarn-et-Garonne et du Tarn. Cet audit semblait totalement ignorer l'impact de la réalisation d'une ligne TGV sur Toulouse et indiquait la nécessité de construire un énorme aéroport international - avec une perspective de vingt millions de passagers - dans une aire située à proximité et parfois carrément dans l'agglomération toulousaine. A cet égard, les choses ont évolué récemment puisque M. le préfet vient de confirmer par écrit les propos rassurants que vous aviez tenus à Montauban d'écarter de l'étude et désormais de retirer les deux sites situés en pleine AOC du Frontonnais, Fronton et Vacquiers.

Je souhaite, sur cette base, aller un peu plus loin concernant trois autres sites affectant le pays nord, nord-est toulousain, celui que nous appelons « Tarn-Girou-Frontonnais », Rabastens situé dans l'AOC de Gaillac, et les deux sites du Tarn-et-Garonne, Monbéqui et Verdun-sur-Garonne, concernés aussi, même si ce n'est qu'à la marge, par l'AOC du Fronton.

D'une manière plus générale, je souhaite vous interroger sur les échéanciers et le calendrier. A l'évidence, deux éléments apparaissent fondamentaux dans l'immédiat : d'une part, que soit engagé un calendrier sur la réalisation d'un TGV et, d'autre part, que soient mises en place des mesures efficaces pour lutter contre les nuisances aériennes sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac, qui sont incontestables. Il serait possible notamment d'interdire tout de suite les vols de nuit - pensons à des aéroports qui menacent aujourd'hui de fermer, comme celui de Tarbes. Une telle décision rassurerait immédiatement des dizaines de milliers de Toulousains.

Voilà pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, aujourd'hui, bien que cela concerne le débat général des infrastructures sur lequel mon ami Pierre Forgues interviendra en ce qui concerne la dimension régionale, je souhaite vous interroger très précisément sur le calendrier du TGV et l'abandon de huit sites concernés. Après en avoir décidé, sur les liaisons ferroviaires et routières, je pense qu'il faudra se pencher sur la question de l'opportunité d'un nouvel aéroport, mais seulement après que sera réglé l'essentiel, c'est-à-dire la liaison de Toulouse au niveau du grand réseau TGV national et européen.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur Bapt, votre question est d'une grande actualité, puisqu'elle intervient après les manifestations qui ont eu lieu dimanche, dans le Tarn-et-Garonne, et avant le débat sur les infrastructures de transport, qui se déroulera, ici, cet après-midi et ce soir, et le 3 juin au Sénat.

Votre question concerne la desserte d'une des plus grandes villes et agglomération françaises, l'agglomération toulousaine. Sur le plan aéroportuaire, on voit bien que le développement de l'aéroport de Blagnac se heurte à deux difficultés. La première, que vous avez rappelée à juste titre, est d'ordre environnementale, comme toutes les grandes plates-formes situées à proximité d'une agglomération et que l'agglomération enveloppe de plus en plus. La deuxième est relative au caractère particulier de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, puisque, au trafic commercial, s'ajoute celui lié à la fabrication et aux essais en vol des Airbus. Et avec l'A 380, qui est une bonne nouvelle pour Toulouse, le trafic va encore s'accroître. Nous avons donc bien conscience qu'à terme il faudra un nouvel aéroport pour desservir Toulouse.

De vous à moi, je ne crois pas beaucoup à la possibilité évoquée par le président de la région Midi-Pyrénées, M. Martin Malvy - et je le lui ai dit - de construire une plate-forme à mi-chemin entre Toulouse et Bordeaux. Les plates-formes à mi-chemin entre deux villes sont à la fois trop loin de chacune et j'y vois donc plus d'inconvénients que d'avantages. Mais comme l'hypothèse a été soulevée, pourquoi ne pas l'étudier ?

Cela dit, s'agissant de la mission que vous avez citée et qu'a rappelée le préfet de région ces jours-ci, il est deux choses que nous ne ferons pas. Premièrement, à aucun moment - et je l'avais indiqué en votre présence à Toulouse et à Montauban -, il ne sera question de construire un aéroport sur un vignoble - on n'est pas obligé d'être complètement idiot quand on fait de l'aménagement du territoire. Deuxièmement, il n'est pas question d'aller contre l'avis des populations et des élus. Dès lors, les mêmes règles que celles appliquées à Fronton et à Vacquiers et que j'ai indiquées à Montauban prévaudront aussi pour les autres endroits que vous avez cités, du moins ceux qui soulèvent des difficultés.

Comme le dossier aéroportuaire ne sera pas réglé demain matin, il faut aller vite sur le reste, d'où l'intérêt du débat de cet après-midi et cette nuit sur la desserte de Toulouse par TGV.

Je lisais ce matin une interview de M. Malvy dans *La Tribune* dans laquelle il reprochait au Gouvernement, de manière courtoise naturellement, de ne pas avoir avancé. Il faut savoir que, lorsque ce gouvernement a pris ses fonctions voici un an, il y avait beaucoup de projets vers Bordeaux mais il n'y avait rien, pas le moindre début d'une étude sur Toulouse.

L'intérêt d'aller vers Toulouse est évident. Il se rattache d'ailleurs au projet, cher à votre région, qu'il existe un jour une traversée pyrénéenne. Se pose la question du POLT - l'axe Paris-Orléans-Lyon-Toulouse - qui nous a réservé une mauvaise surprise - Gilles de Robien qui nous rejoint l'évoquera certainement cet après-midi -, puisque le prix des rames pendulaires, donné par la SNCF, a doublé depuis la signature de la convention POLT. En effet, la montée du Massif central rend nécessaire de disposer de rames de TGV Atlantique, plutôt que de TGV Méditerranée, ce qui double le coût. Il faudra examiner ensemble la problématique du POLT, sachant que Toulouse est plus intéressée par la desserte TGV, tandis que Cahors, Brives et plus au nord, Châteauroux, Vierzon et Limoges le sont davantage par le POLT qui relie toutes ces villes au réseau TGV. Voilà un des aspects du débat que nous ouvrirons cet après-midi avec Gilles de Robien.

M. le président. La parole est à M. Gérard Bapt.

M. Gérard Bapt. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat. Vous êtes aussi un élu de terrain et la qualité de votre réponse concernant les sites envisagés dans le grand nord, nord-est toulousain, qui lève de nombreuses inquiétudes, en témoigne.

Cela dit, vous avez cité le président Malvy. J'avoue ne pas avoir encore lu *La Tribune* de ce matin, mais je connais bien ses arguments, notamment qu'un engagement avait été pris par le gouvernement précédent, en 2001, que la continuité de l'Etat doit jouer en la matière et que la région Midi-Pyrénées avait inscrit dès 2001 dans son budget des crédits d'études en vue d'engager une nouvelle phase.

Je souhaite donc qu'après ce débat, que vous avez indiqué devoir se prolonger au Sénat, un calendrier précis soit mis en place, et que prévale l'intérêt général, notamment pour assurer le rééquilibrage de l'Europe du Nord par rapport à l'Europe du Sud, et remédier à l'encombrement par les poids lourds qui fait à nouveau des Pyrénées, comme elles le furent jadis, une véritable barrière !

Données clés

- Auteur : [M. Gérard Bapt](#)
- Circonscription : Haute-Garonne (2^e circonscription) - Socialiste
- Type de question : Question orale
- Numéro de la question : 328
- Rubrique : Transports ferroviaires
- Ministère interrogé : équipement, transports et logement
- Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(e)s

- Question publiée le : 19 mai 2003, page 3729
- Réponse publiée le : 21 mai 2003, page 3792
- La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 19 mai 2003