

□

Dans ce cadre, la **question de la desserte de Toulouse par la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)** a également été régulièrement évoquée.

De ce point de vue, on peut rappeler que le CIADT de décembre 2003 privilégiait la desserte Paris-Toulouse par la LGV Atlantique, en service jusqu'à Tours depuis 1989, puis par la LGV Tours-Bordeaux, présentant « *des prolongements naturels vers l'Espagne et Toulouse* ». Ce choix s'inscrit dans une logique de desserte à grande vitesse en branches, visant à créer des ramifications au-delà de Tours-Bordeaux, avec l'objectif dès cette époque de doter le Sud-Ouest d'une liaison de qualité comparable à l'axe Paris-Lyon-Marseille. Cette option a été confirmée par la loi de programmation du 3 août 2009.

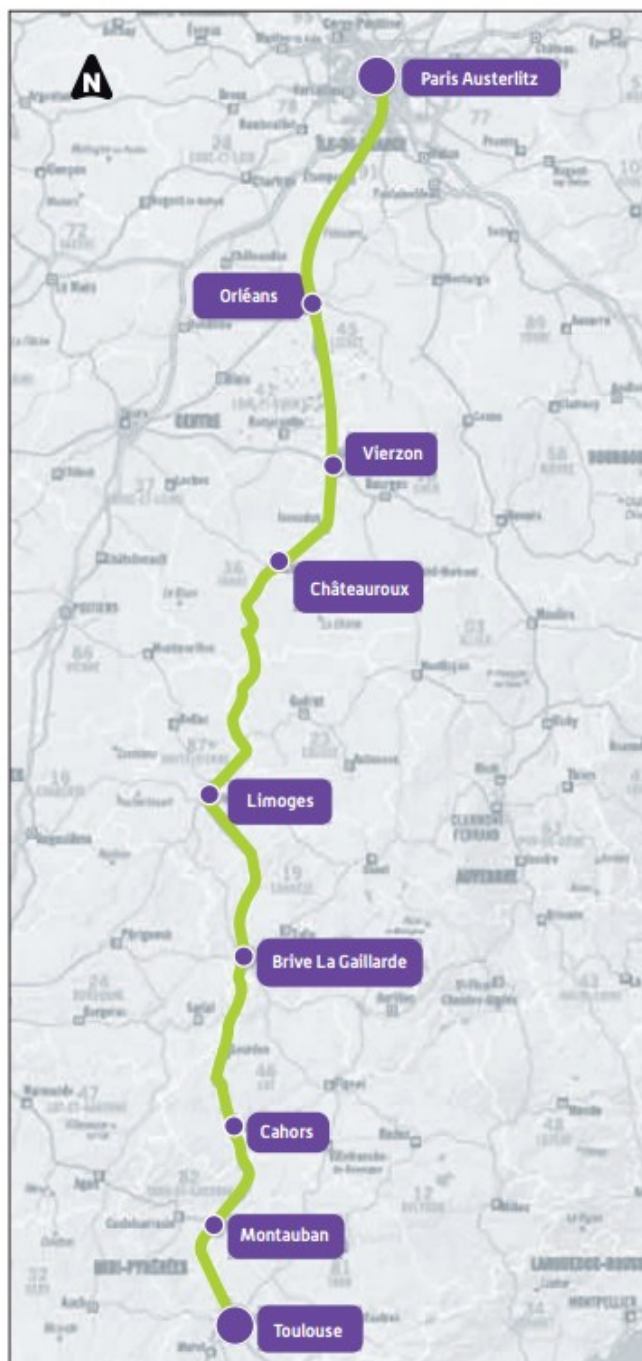
La ligne POLT s'inscrit dans une perspective différente, tout en constituant toujours un axe structurant du réseau ferroviaire national (transport de voyageurs et fret à vocation nationale et régionale) avec des programmes importants de renouvellement : 460 M€ entre 2004 et 2016), et un effort qu'il est prévu de doubler sur la période 2016-2026 à un milliard d'euros.

Les circulations sont des trains Intercités (trains d'équilibre du territoire conventionnés par l'État, pour lesquels le renouvellement du matériel roulant est prévu en plusieurs tranches), des TER et des trains de fret, avec des vitesses de circulation pour les trains de voyageurs allant de 110 km/h à 200 km/h (avec par exemple des trains de nuit sur Paris-Toulouse en 7 h 50).

Les situations sont différentes le long de cet axe du point de vue des déplacements, selon les secteurs :

- au nord, les villes desservies (Châteauroux, Vierzon, Orléans) sont orientées vers le bassin parisien grâce à une bonne accessibilité ferroviaire (fréquence, cadencement, positionnement horaire) ;
- pour le Centre-Ouest, le projet de LGV Poitiers-Limoges répond aux enjeux d'aménagement de ce territoire ;
- plus au Sud, à partir du Lot, le rabattement vers la ligne Bordeaux-Toulouse est plus attractif.

La ligne existante Paris-Orléans-Limoges-Toulouse



Résumé :

On voit bien que de Vierzon à Orléans la fonction Intercité reste pertinente et au-delà pour le centre jusqu'à Brive La Gaillarde la perspective rabattement sur Poitiers Limoges est privilégiée. Ensuite pour le Lot et Tarn et Garonne :– Souillac, Gourdon, Cahors, Caussade et Montauban Villebourbon le rabattement vers Bressols et Bordeaux – Toulouse est également privilégié. Pour les études socio-économique de cette LGV, RFF a obligatoirement fait des projections chiffrées de ce rabattement. La finesse est de parler d'intercité, qui sont à la fois des TER que des TET.

RFF et SNCF entretiennent la confusion à propos des intercités qui sont soit des TER sous responsabilité de l'AOT Région soit des TET sous responsabilité de l'AOT État (DREAL).

Extrait de la loi de programmation du 3 août 2009 :

Article 12 : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020949548&categorieLien=id>

III. — La poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse aura pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Ile-de-France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes.

Le transport ferroviaire régional, élément structurant pour les déplacements interrégionaux, interurbains et périurbains, contribuera à diffuser l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire. Parallèlement, la qualité de la desserte des agglomérations qui resteraient à l'écart du réseau à grande vitesse sera améliorée en termes de vitesse, de fiabilité et de confort. A cette fin, pourront notamment être prévus des aménagements portant sur les infrastructures existantes, ainsi que la construction de compléments d'infrastructures nouvelles, en particulier, à la traversée des aires urbaines saturées. La desserte de la Normandie sera améliorée dans ce cadre. Le cas échéant, il pourra être recouru à des contrats de service public financés par un système de péréquation.

L'Etat contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020.

Ce programme de lignes à grande vitesse pourra porter sur les projets suivants dans la mesure de leur état d'avancement :

— la ligne Sud-Europe—Atlantique, constituée d'un tronçon central Tours—Bordeaux et des trois branches Bordeaux—Toulouse, Bordeaux—Hendaye et Poitiers—Limoges ;

— la ligne Bretagne—Pays de la Loire ;

— l'arc méditerranéen, avec le contournement de Nîmes et de Montpellier, la ligne Montpellier—Perpignan et la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

— la desserte de l'est de la France, avec l'achèvement de la ligne Paris—Strasbourg et des trois branches de la ligne Rhin—Rhône ;

— l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France ;

— les accès français au tunnel international de la liaison ferroviaire Lyon—Turin, qui fait l'objet d'un traité franco-italien.

Il fera l'objet d'une concertation avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, à engager avant fin 2009. **cette concertation portera sur les priorités, les alternatives à la grande vitesse, les tracés et les clefs de financement des projets.** Elle tiendra notamment compte de leurs impacts sur l'environnement, en particulier sur la biodiversité et sur les espaces agricoles et naturels, et des priorités établies au niveau européen dans le cadre des réseaux transeuropéens.

Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera en outre défini, **incluant la ligne Paris—Orléans—Clermont-Ferrand—Lyon**, dont les études sont déjà engagées en vue d'un débat public. Dans ce cadre, seront mises à l'étude la ligne Paris—Amiens—Calais et la ligne Toulouse—Narbonne, reliant les réseaux LGV Sud-Est et Sud-Ouest, ainsi qu'un barreau Est-Ouest et un barreau améliorant la desserte du Béarn et de la Bigorre.

Si certains projets figurant dans la liste des premiers 2 000 kilomètres prennent du retard par rapport à l'échéance de 2020, et dès lors qu'un projet figurant dans la liste des 2 500 kilomètres supplémentaires est prêt, ce dernier pourra être avancé à l'horizon 2020 et les travaux correspondants engagés.

les clefs de financement des projets : en préambule de la réunion de Toulouse le président des commissaires enquêteurs a pourtant rappelé que cet élément – qui paye ? ne faisait pas partie de la concertation. Finalement à la dernière réunion publique à Bressols cette question a été abordée (elle n'a plus été considérée comme hors sujet).