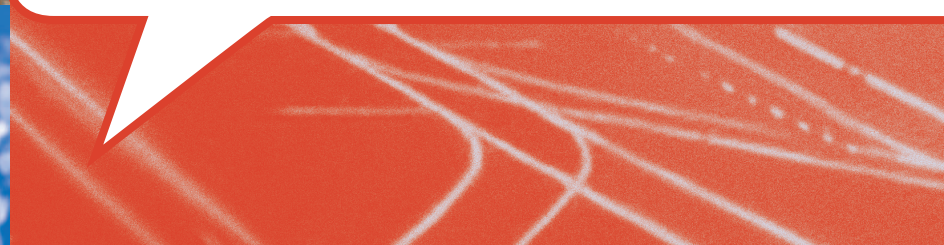


les cahiers d'acteurs

Septembre 2005

Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DE
LOT-ET-GARONNE

CONTRIBUTION DE LA CCI DE LOT-ET-GARONNE

AU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LA LIGNE
À GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE

Chambre de Commerce et d'Industrie de Lot-et-Garonne. Président : Jean-Alain Mariotti.
52, cours Gambetta 47007 Agen Cedex. Tél. : 05 53 77 10 00

“ **La CCI soutient la Ligne à Grande Vitesse
Bordeaux-Toulouse, facteur de dynamisme
économique et humain pour le Lot-et-Garonne** ”

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lot-et-Garonne, établissement public, représente les 11 500 entreprises industrielles, commerciales et de services du Lot-et-Garonne.

Animée par 150 chefs d'entreprises élus par leurs pairs, la CCI se situe au confluent du secteur public et du secteur privé. Sa mission est double : accompagner l'entreprise tout au long de son parcours et veiller à ce qu'elle bénéficie de conditions favorables à son développement.

Le développement économique local étant indissociable d'un aménagement du territoire volontariste et pertinent.

« PRIORITÉ À L'AXE ATLANTIQUE/MÉDITERRANÉE »

ENSEMBLES POUR LA LGV

Le débat public portant sur le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux/Toulouse doit permettre à tous, institutions et grand public, de s'informer et de s'exprimer sur ce dossier si important pour l'avenir du département.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lot-et-Garonne soutient l'adoption d'une posture offensive pour accélérer l'avancement du projet et le mener à son terme dans les meilleures conditions.

C'est pourquoi la CCI souhaite que s'engage un large débat privilégiant l'intérêt général avec pour seul but de donner à la moyenne Garonne des atouts pour améliorer sa compétitivité et son attractivité.

Un consensus nécessaire

Afin d'accélérer ce processus, le projet doit faire l'objet d'un vaste consensus des acteurs locaux, au premier rang desquels figurent les collectivités territoriales.

La CCI souhaite qu'à l'issue du débat public le Ministre des Transports autorise dans les meilleurs délais Réseau ferré de France, maître d'ouvrage du projet, à engager les études préliminaires, puis les études d'Avant Projet Sommaire et enfin celles d'Avant Projet Détaillé permettant le début du processus de construction de la LGV. Pour ce faire, les collectivités locales, et en premier lieu les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, doivent se mobiliser pour ce projet majeur d'aménagement du territoire. Une démarche commune et active de l'ensemble des collectivités partenaires du projet serait un élément essentiel dans la négociation avec l'État pour une réalisation en 2016, soit quatre ans plus tôt que le délai initialement prévu. La CCI soutient ce nouveau délai qui permettrait d'inscrire directement la LGV Bordeaux/Toulouse dans le prolongement de la ligne Tours/Bordeaux. Une forte mobilisation est d'autant plus importante que rien n'est acquis dans ce dossier. La LGV Bordeaux/Toulouse est, en effet, en concurrence ouverte avec d'autres projets ferroviaires de même nature dont le Lyon/Turin et le Marseille/Nice. Les populations concernées devront donc démontrer toute leur volonté de voir un train à grande vitesse relier Bordeaux à Toulouse.

La Chambre de Commerce et d'Industrie a d'ores et déjà pris position sur le projet, et l'a exprimée dans une motion adoptée lors de son Assemblée Générale le 13 juin 2005. Voici, développés ci-dessous, les trois points de cette motion.

T / POURQUOI UNE LGV BORDEAUX/ TOULOUSE ?

La CCI de Lot-et-Garonne souhaite que soit reconnue prioritaire la réalisation de la LGV Bordeaux/Toulouse et que celle-ci soit réalisée dans les meilleurs délais.

La LGV Sud Europe Atlantique qui relie Paris à Bordeaux et son prolongement sur l'axe Bordeaux/Toulouse répond :

- à la croissance continue des déplacements humains soit 6 % par an, et des marchandises : + 4 % par an, et ce depuis 30 ans.
- à la croissance démographique et au dynamisme économique du sud-ouest.

Cette nouvelle liaison ferroviaire doit :

- constituer le premier tronçon de l'axe **Grand Sud** entre l'Atlantique et la Méditerranée.
- intégrer le territoire de la vallée de la Garonne et en particulier les villes moyennes, dans le réseau à grande vitesse national et européen.
- assurer une croissance significative de la liaison Toulouse/Bordeaux/Paris en 3 heures.

V BORDEAUX/TOULOUSE

- développer les relations entre les 2 métropoles régionales Bordeaux et Toulouse par Agen en 1 heure.
- favoriser une irrigation la plus complète possible des territoires de la vallée de la Garonne.
- permettre l'accroissement nécessaire des transports ferroviaires régionaux (TER) en libérant la ligne actuelle.
- favoriser le développement de la capacité de fret par une utilisation plus facile de la ligne actuelle.

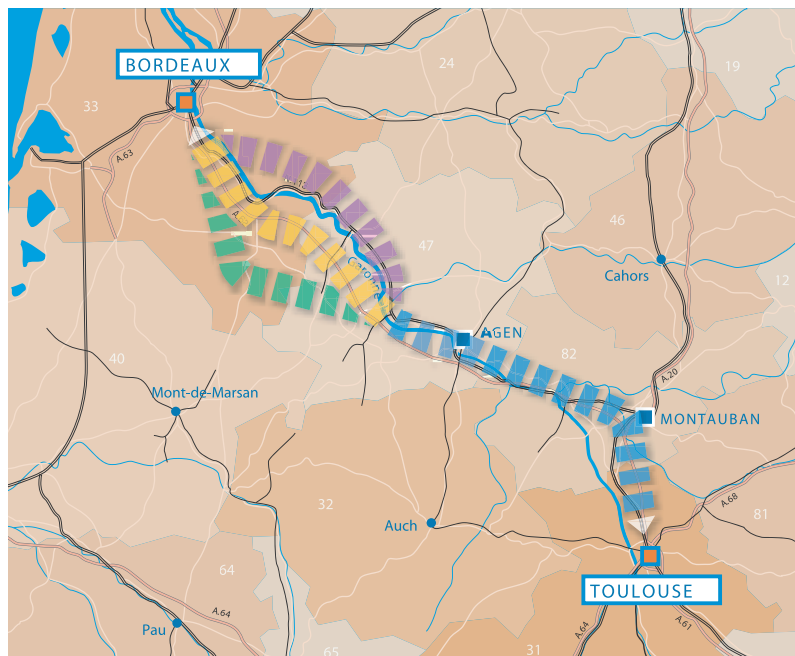
Avec cet aménagement Agen ne serait plus qu'à 2h51 de Paris et à moins d'1 heure des métropoles bordelaises et toulousaines. Une opportunité que ne peuvent ignorer les lot-et-garonnais et les habitants de la Moyenne Garonne en général...

2/ UNE LGV, OUI ! MAIS QUELLE LGV : CHOIX DU TRACÉ, DE LA GARE...

La CCI souhaite que le tracé retenu soit l'option sud qui présenterait, au sud de l'agglomération bordelaise jusqu'à Captieux, une partie commune avec le projet LGV sud Europe Atlantique, rejoindrait l'agglomération agenaise et poursuivrait vers Toulouse.

Les 3 avantages de l'option sud :

- une partie commune au sud de Bordeaux avec le projet de LGV Bordeaux/Espagne
- un coût moins élevé
- un aménagement moins contraignant pour l'environnement.



- Option Nord de la Garonne
- Option Sud de la Garonne
- Option Centrale
- Option Agen - Montauban - Toulouse

Développer l'attractivité de la moyenne Garonne...

La CCI soutient l'option sud avec la desserte d'Agen par une gare nouvelle. Une solution qui favorise l'ensemble de la moyenne Garonne :

- elle dessert, en effet, les territoires et villes moyennes :
 - du nord du Lot-et-Garonne dont Villeneuve-sur-Lot et le sud du Bergeracois.
 - de l'est de la Gironde et du confluent du Lot et de la Garonne.
 - de l'est, avec Valence d'Agen, Moissac et Castelsarrasin.
 - et du sud, Auch et le nord du Gers.
- elle offre la possibilité de développer les grands axes de communication et d'en faire le lieu de connexion des liaisons ferroviaires et routières (A 62/RN 21).

...et des axes de communications routiers

La Ligne à Grande Vitesse doit permettre l'accès au plus grand nombre, tout en limitant ses arrêts afin de ne pas handicaper la performance de la ligne. Son passage par l'agglomération agenaise permet l'implantation d'une gare à mi-chemin entre Bordeaux et Toulouse et son utilisation par le plus grand nombre d'habitants de la moyenne Garonne. Le trafic actuel vers l'Île-de-France est de 480 000 voyageurs par an. Il devrait atteindre au minimum 600 000 voyageurs grâce à la nouvelle LGV.

Développer les TER et le fret

De plus, il faut tenir compte des retombées directes que la nouvelle LGV peut induire sur les autres modes de transport. La création d'une nouvelle Ligne à Grande Vitesse accroît la capacité de la ligne existante sous réserve qu'elle soit améliorée. Elle permet de proposer une

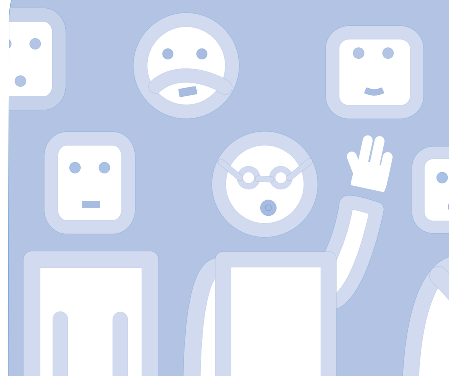
offre plus grande de TER, en particulier sur la ligne Agen/Marmande/Langon/Bordeaux où l'on peut prévoir une liaison par heure comme sur Agen/Montauban/Toulouse.

La capacité de la ligne actuelle permet également d'**envisager une croissance forte du fret ferroviaire** afin de limiter la croissance du fret routier et de permettre une meilleure fluidité du trafic vers les grandes gares de triage.

Le choix du tracé, de la station octroyée aux lot-et-garonnais sont des questions cruciales pour que la LGV Bordeaux/Toulouse bénéficie pleinement au département.

Le Lot-et-Garonne doit à sa situation géographique d'être un espace propice aux projets répondant à un niveau de cohérence inter-régionale. Avec la LGV c'est la vocation inter-modale du département qui serait renforcée. Et par effet de synergie la LGV doit **permettre au Lot-et-Garonne de bénéficier de la multiplication des projets de coopération inter-régionale**. À une autre échelle, la LGV est une chance formidable pour le Lot-et-Garonne de développer son intégration dans un axe de communication national portant en lui le potentiel pour s'inscrire et compter dans la structuration future de l'espace européen.

La LGV est, en outre, **une chance offerte au département de moderniser son image et de se rendre plus attractif**. Or peut-on négliger un tel atout à l'heure où les territoires se livrent une véritable concurrence en terme d'attractivité ?



3/ POURQUOI UNE GARE NOUVELLE À AGEN ?

La CCI demande la création d'une gare TGV dans l'agglomération agenaise sur la rive gauche de la Garonne, à proximité de l'échangeur RN 21 et A 62 et proche de l'aéroport.

Le choix d'une gare nouvelle pour la moyenne Garonne est dicté par :

- **la facilité d'accès et de parking** d'une gare nouvelle et sa capacité d'attraction de ligne plus importante (+ 30 000 voyageurs par an).
- **le coût de 2/3 inférieur** (50 millions d'euros contre 150 millions d'euros) à l'aménagement de la gare actuelle.
- **le coût des aménagements urbains**, le faible impact sur le commerce de centre-ville, les problèmes de stationnement et les nuisances environnementales générées.

La création d'une gare nouvelle sur la rive gauche de la Garonne, à proximité de l'Agropole et de l'aéroport, aurait un impact plus important sur le **développement économique du département**.

De plus, cette nouvelle gare sur le tracé direct Bordeaux/Toulouse **permettra d'exiger l'arrêt d'un plus grand nombre de TGV dans la liaison vers Paris**, alors que le seul raccordement à la gare centrale d'Agen limitera cette possibilité.

EN CONCLUSION

Parce que ce projet détermine le développement économique futur du Lot-et-Garonne, la CCI souhaite stimuler la participation au débat public qui s'instaure et y faire entendre la position des entreprises du département.

Ce cahier d'acteurs est disponible sur le site www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org