

les cahiers d'acteurs

Novembre 2005

Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



CONTRIBUTION DU

TARN

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

Conseil général du Tarn, Compagnies Consulaires du Tarn (CCI d'Albi et de Castres-Mazamet, Chambre d'Agriculture, Chambre des Métiers), Association des Maires du Tarn.

Les acteurs économiques et politiques du Tarn pour la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse

Territoire en constante mutation, le département du Tarn – sans doute serait-il plus approprié de parler « d'espace tarnais » – occupe une position hautement stratégique dans le « Grand Sud-ouest ». Il s'agit en effet d'une zone de liaison incontournable entre la métropole toulousaine, le Massif Central et la Méditerranée.

Paradoxalement, cette aire essentielle est demeurée durant de nombreuses années à l'écart de la modernisation des voies de communication, tant routières que ferroviaires. Elle constitue pourtant un lieu de croissance démographique continue (en particulier suivant l'axe Toulouse-Albi) et riche de potentialités industrielles, de recherche et de formation.

À ce titre, le Tarn est partenaire au sein de deux pôles de compétitivité (bio-cancer-santé et aéronautique-espace-systèmes embarqués, AESE) dont un de rang mondial (AESE).

Aussi les acteurs politiques et économiques (Conseil général, Association des Maires, Compagnies Consulaires) rassemblés depuis plusieurs décennies autour du thème majeur du désenclavement sont-ils déterminés à défendre une opportunité régionale que l'évolution des territoires et la densification des tissus urbains rendront quasi-impossible à réaliser dans dix ou vingt ans, et qui paraîtrait alors comme une occasion manquée.

Ils militent pour une réflexion portant non seulement sur une ligne Bordeaux-Toulouse, mais également pour une ouverture indispensable vers la Méditerranée, une modernisation de la liaison Toulouse-Saint-Sulpice (ligne à voie unique la plus chargée d'Europe) poursuivie vers les villes d'Albi et Castres et le département de l'Aveyron, ainsi que pour la création d'une gare LCV dans l'ouest du Tarn.

Les missions des collectivités territoriales et des compagnies consulaires consistent entre autres à :

- favoriser le cadre de vie pour maintenir la population et attirer de nouveaux habitants ;
- créer les conditions pour promouvoir la qualité de vie des citoyens, faciliter les moyens de communications et l'ouverture sur le monde...
- accompagner les entreprises tout au long de leurs parcours en créant les conditions favorables à leur développement et à la création d'emplois.

Ces grands objectifs de développement local sont indissociables d'un aménagement du territoire volontariste et pertinent.

Les Compagnies consulaires et collectivités locales du Tarn s'associent pour prendre part à la réflexion concernant la LGV Bordeaux-Toulouse en abordant ces deux questions :

- 1 Le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse est-il opportun ?
- 2 Si oui, quel tracé ?
Quelle implantation pour la gare en région toulousaine ?

Les Compagnies Consulaires, porte-parole des entreprises, les collectivités locales dont le Conseil général, en charge de l'aménagement des territoires du Tarn, ont pris une position commune et concertée sur le projet et déclarent que :

- le « Grand Sud-ouest » constitue une entité véritable et reconnue, qui possède une identité propre et ne saurait être dissociée entre Bordeaux et le reste de la région ;
- une liaison transversale Bordeaux-Toulouse-Narbonne ouvrirait une perspective de jonction vers Marseille, Barcelone, et la Catalogne, dont le dynamisme économique n'est pas à démontrer ;
- ce n'est qu'au niveau régional le plus vaste que peuvent être évaluées les capacités de recherche et de développement : université Champollion ; réseau des écoles des mines ; étroite coopération entre les universités de Bordeaux, Toulouse et Montpellier ; complémentarité des pôles médicaux ;
- le « Grand Sud-ouest », c'est-à-dire Bordeaux, Toulouse, les départements d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, le réseau métropolitain Toulouse-Albi-Castres-Mazamet-Rodez compose un ensemble industriel qui a permis entre autre l'émergence des pôles de compétitivité bio-cancer-santé et AESE (avec la mise en œuvre de l'itinéraire grand gabarit et le lancement de l'Airbus A 380).

ENSEMBLE POUR DU SUD-OUEST

1 / POURQUOI UNE LGV BORDEAUX- TOULOUSE ?

Plus que des priorités, des **évidences** :

1 Répondre au **rayonnement économique**, à l'**accroissement démographique**, à l'**existence de vastes aires urbaines** où se concentre l'emploi, générant une densification des échanges domicile-travail sur des distances de plus en plus importantes ;

2 Désenclaver le Territoire :
– pour le réseau routier, entre Paris et l'Espagne, le trafic poids lourds se partage entre les itinéraires Paris-Bordeaux ou la vallée du Rhône et laisse donc le Massif Central à son isolement ;
– pour le réseau ferré, le fret suit l'axe Paris-Bordeaux-Espagne ou deux voies : Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Lyon-Marseille qui se rejoignent à Perpignan vers l'Espagne : dans ce cas, le Massif Central demeure isolé. En outre, il existe un défaut de rentabilisation de la ligne Toulouse-Bordeaux.

3 Les trajets Toulouse-Bordeaux et Toulouse-Paris s'effectuent à près de 75% par l'air et la route, ce qui illustre bien le ressenti d'une **insuffisance de choix** au niveau des usagers ;

4 Assurer une part croissante des déplacements des voyageurs par le **ferroutage**. Une LGV permettrait de libérer le reste du réseau : en premier lieu, dans les dessertes régionales, et aussi à longue distance (aujourd'hui, à peine 2% des échanges avec la péninsule ibérique s'effectuent par fer, contre 46% par route)...

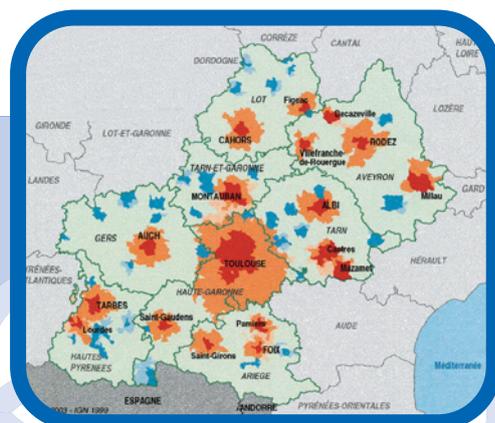
5 Participer au développement de l'axe transversal « **Grand Sud Atlantique Méditerranée** ».

Il s'agit donc d'un choix crucial en termes d'aménagement du territoire et de prospective économique.

UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRE ET COHÉRENT EST GRACE A LA LGV BORDEAUX-TOULOUSE



Espaces urbains et ruraux en 1999



Notre proposition de Gare LGV

2 / UNE LGV OUI, MAIS OÙ ?

- évidemment, entre Paris, Bordeaux et la Région toulousaine ;
- les vallées fluviales entre Montauban et Toulouse offrent plusieurs voies possibles sans obstacle physique majeur ;
- l'impact des contraintes et des nuisances auprès de la population demeure limité ;
- la desserte par l'est toulousain garantit un accès facilité et une clientèle mieux desservie pour des bassins de vie essen-

tiels de Midi-Pyrénées, dans le Tarn, l'Aveyron, et le sud Lot ; ainsi que, pour notre département, vers les bassins d'emploi de l'Albigeois et du Castrais ;

- il convient en outre de tenir compte du phénomène d'urbanisation (voire de « rurbanisation ») induit par l'extension de la banlieue toulousaine : de ce fait, les choix qui seront effectués aujourd'hui seront vraisemblablement à l'avenir irréversibles...

3 / QUELLE GARE POUR LE TGV

La gare LGV doit présenter les atouts suivants :

- 1 Créer un nœud de correspondance avec les différents moyens de communication** routiers, autoroutiers, aéroportuaires... et nécessite que les meilleures conditions d'échanges intermodaux soient assurées en permanence.
- 2 Être un pôle de rayonnement régional** et jouer un rôle de soutien au développement économique local.
- 3 La gare LGV doit être facilement accessible** car la LGV est synonyme de **rapidité et de facilité d'accès**.

4 / UNE GARE DANS L'OUEST TARNAIS ?

Une réalité incontournable : l'engorgement du centre-ville de Toulouse ne permettra pas d'aménager une gare TGV d'accès facile dans l'agglomération. Certaines études envisagent déjà un grand contournement de Toulouse par une rocade extérieure à 15 ou 20 km de la ville.

La modernisation programmée de la ligne Toulouse-Saint-Sulpice facilitera la jonction avec la gare Toulouse-Matabiau de même, la réalisation d'un second échangeur sur l'ouest de Saint-Sulpice avec accès direct à l'A68 permettrait au Tarn de proposer son territoire et ce site pour une future gare ; la poursuite de l'amélioration de la ligne vers l'Aveyron, c'est un bassin de population de près de 500 000 habitants qui peut être desservi, soit 20% de la population de Midi-Pyrénées.

5 / POURQUOI ?

Pour un développement équilibré du territoire et un aménagement cohérent, les acteurs économiques du Tarn proposent l'ouest du Tarn comme implantation appropriée de la gare LGV de la région toulousaine en raison :

- d'une proximité immédiate de l'agglomération toulousaine,
- d'une facilité et une rapidité d'accès et de stationnement. Le raccordement aux gares toulousaines actuelles créerait des problèmes de dimensionnement et de capacité d'accueil,
- d'un aménagement moins contraignant que le centre urbain de Toulouse et des disponibilités foncières importantes,
- d'une connexion rapide aux différents réseaux de communication: autoroutier (Axe Toulouse-Lyon et Clermont-Ferrand-Paris) et ferroviaire, aéroportuaire,
- des dessertes facilitées vers Toulouse, Montauban, le Tarn et au-delà l'Aveyron et le sud de la Région,
- de l'importance industrielle des départements du Tarn et de l'Aveyron,
- de la nécessité de désenclavement du Tarn,
- d'une réelle opportunité de renforcer et d'améliorer le réseau Train Express Régional,
- du dynamisme de l'Ouest Tarnais en termes d'implantation d'entreprises et de croissance démographique,
- des disponibilités foncières de l'ouest tarnais pour accueillir d'éventuelles nouvelles zones d'Activités qui pourraient être induites par l'arrivée d'une gare TGV (Rabastinois, Gaillacois, Graulhet, Saint-Sulpice...).

Une gare située à l'extérieur du centre urbain de Toulouse dans la première ou deuxième couronne garantirait un rayonnement plus profitable au territoire et un accès rapide aux autres moyens de communication.

EN CONCLUSION

Parce que ce projet conditionne le développement économique du nord-est de la Région Midi-pyrénées, les acteurs économiques du Tarn soutiennent le développement de la Liaison à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse et la construction d'une nouvelle gare TGV à l'est de Toulouse



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