



les cahiers d'acteurs

Octobre 2005

Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



CONTRIBUTION DE LA

CRCI MIDI-PYRÉNÉES

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

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Midi-Pyrénées. Président : Guy Pécou
5, rue Dieudonné Costes. 31701 Blagnac. Tél. : 05 62 74 20 00 – Fax : 05 62 74 20 20
crci@midi-pyrenees.cci.fr – <http://www.midi-pyrenees.cci.fr>



Guy Pécou
Président de la
CRCI Midi-Pyrénées

Vous allez découvrir ou redécouvrir la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Midi-Pyrénées. Son action pour le développement économique de notre région, son rôle au côté des entreprises.

Au niveau national, la structure consulaire se présente sous la forme d'une pyramide sans hiérarchie : 160 Chambres locales (CCI), 21 Chambres régionales (CRCI), 1 Assemblée des Chambres de Commerce et d'Industrie (ACFCI).

En Midi-Pyrénées, les dix Chambres de Commerce et d'Industrie locales ont une mission de service public. Elles accompagnent l'expansion des entreprises et le développement économique. Chacune est dotée d'un ensemble de services performants, crée et exploite des équipements collectifs d'intérêt général.

La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Midi-Pyrénées est le lieu de concertation et de coordination des Chambres locales et avec elles, peut mener des actions communes spécifiques. Elle est l'interlocutrice des pouvoirs publics et des collectivités régionales.

TOULOUSE – PARIS UNE PRIORITÉ POUR L'ESSOR ÉCONOMIQUE

La CRCI et les CCI de Midi-Pyrénées auxquelles s'associe la CCI du Lot-et-Garonne, ont participé activement au débat public sur la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse. Elles sont évidemment favorables à sa réalisation. Elles en font une priorité tant cette infrastructure ferroviaire est indispensable pour les entreprises de tout un territoire. Cette LGV est une condition du développement économique de Midi-Pyrénées.

La connexion de la région Midi-Pyrénées avec Paris par le TGV est une clé du désenclavement.

La CRCI réaffirme que ce projet est bien le premier maillon d'une LGV Atlantique – Méditerranée et s'inscrit à cet égard dans une perspective européenne.

L'enjeu véritable de la LGV Bordeaux-Toulouse est de réaliser, à terme, la liaison européenne Paris-Atlantique-Méditerranée-Catalogne.

1 / UNE NOUVELLE FERROVIAIRE À INDISPENSABLE

Cette ligne ferroviaire, d'une longueur d'environ 200 km, devra permettre le passage de Trains à Grande Vitesse (environ 320 km/heure) et par conséquent nécessitera la réalisation d'une nouvelle ligne dédiée, la ligne actuelle nécessitant beaucoup trop d'aménagements coûteux.

Le potentiel de population autour de l'axe Bordeaux-Toulouse est essentiel. Concernant la seule région Midi-Pyrénées, elle est la plus vaste de France (45 348 km²) et compte plus de 2,638 millions habitants. Toulouse est la

2 / UN POSITIONNEMENT DES GARES CO

La CRCI Midi-Pyrénées est favorable au scénario D proposé par RFF dans son dossier support qui retient une nouvelle gare à Agen et à Montauban.

Afin de permettre un meilleur équilibre des territoires entre les gares de Saint-Jean à Bordeaux et Matabiau à Toulouse, la CRCI Midi-Pyrénées souhaite le positionnement d'une gare dans l'agglomération d'Agen et la réalisation d'une nouvelle gare à proximité de Montauban. En effet, la gare de Villebourbon à Montauban est saturée et peut difficilement être aménagée en vue de recevoir le TGV. D'autre part, il est indispensable

IS EN 3 HEURES : CONOMIQUE DE MIDI-PYRÉNÉES

LE LIGNE À GRANDE VITESSE LE ET URGENTE

quatrième ville de France. Son agglomération compte 761 000 habitants et celle de Montauban, plus de 56 000 habitants. Malgré cela, on déplore encore qu'aujourd'hui, Toulouse dont l'agglomération accueille plus de 12 000 habitants supplémentaires par an, reste la plus éloignée de Paris en temps de parcours ferroviaire.

La CRCI Midi-Pyrénées persiste donc activement pour que soit reconnue prioritaire la réalisation de cette LGV Bordeaux-Toulouse et que celle-ci soit réalisée dans les plus courts délais.

NEMENT D'HÉRENT

que cette nouvelle gare soit parfaitement connectée aux différents moyens de transport, dont les TER et le réseau de transport urbain de l'agglomération de Montauban.

Enfin, la gare Matabiau devra impérativement connaître des aménagements conséquents, notamment la reconstruction du site de Raynal afin de pouvoir accroître sa capacité d'accueil des passagers de toute la région et des trains supplémentaires. Il est de plus indispensable de prévoir un parking réservé aux passagers du TGV car le site actuel est aujourd'hui saturé et très peu accessible.



3 / ACCROÎTRE LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE : UN BÉNÉFICE POUR NOS ENTREPRISES

Le trajet Toulouse-Paris en un peu plus de 3 heures doit bénéficier à toutes les entreprises de la région.

La LGV et les emplacements des nouvelles gares devraient aussi donner naissance à de nouvelles zones d'activité. Le trajet Toulouse-Paris en un peu plus de 3 heures permet d'impacter directement la création de nouvelles activités. Des projets de

réalisation et d'extension de parcs d'activité et de zones logistiques sont à envisager à proximité du tracé.

Il est nécessaire de prendre en considération dans ce schéma d'aménagement les « nœuds » autoroutiers existants (A 20, A 61, A 62 et RN 88) qui sont des lieux stratégiques d'implantation pour les entreprises.

4/ UNE INTÉGRATION DE CETTE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE DANS UNE VISION ÉLARGIE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Interconnexion avec les transports collectifs

La réalisation d'une nouvelle LGV constitue une opportunité pour renforcer et améliorer le réseau en étoile des TER (Trains Express Régionaux) grâce à l'augmentation des fréquences mises en place par la Région Midi-Pyrénées.

Il est également nécessaire de prévoir une liaison rapide de transport collectif entre la gare Matabiau et l'aéroport de Toulouse-Blagnac et la future plate-forme aéroportuaire. En effet, le tracé prévu pour le futur tramway est connecté à la station de métro des Arènes, traverse la ville de Blagnac, dessert le lycée et la zone Aéroconstellation mais ne dessert pas l'aéroport actuel de Toulouse-Blagnac.

Il est donc nécessaire d'envisager, dès à présent, l'ensemble des tracés et des moyens nécessaires à l'interconnexion des transports collectifs : TGV, TER, tramway, métro, aéroport actuel et futur.

Interconnexion avec le réseau routier et autoroutier

Ce nouveau tronçon doit tenir compte des complémentarités avec les infrastructures routières et notamment autoroutières. Par exemple, Montauban, nœud logistique de plus en plus important (carrefour de deux autoroutes A 62 et A 20), pourrait devenir un carrefour ferroviaire pour la future Traversée Centrale des Pyrénées reliant Saragosse (et sa plate-forme logistique Piazza) à notre région. De même, il est nécessaire de tenir compte du futur grand contournement routier de Toulouse afin de permettre des connexions cohérentes. Enfin, l'aménagement de la RN 21 en 2 x 2 voies entre Auch et Agen permettrait de désenclaver les entreprises du Nord du Gers, grâce à une liaison routière rapide vers la future gare LGV d'Agen.

Interconnexion avec la future plate-forme aéroportuaire internationale

Il convient d'envisager cette LGV dans un ensemble plus large d'aménagement du territoire, en prenant en compte l'intermodalité avec la future plate-forme aéroportuaire internationale.

Il serait dommageable d'occulter ce point, essentiel pour les acteurs économiques. Ils attendent des réponses concrètes et rapides à leurs besoins d'équipements collectifs, notamment en matière de transports ferroviaires et aériens, qui constituent un des principaux facteurs du développement territorial.

En conclusion, la CRCI Midi-Pyrénées souligne l'importance et l'urgence de réaliser cette infrastructure, en raison de l'enclavement dont pâtit notre région mais aussi le Sud européen.

L'afflux de clientèle entre Toulouse et Bordeaux laisse augurer une rentabilité du projet dès lors que les connexions ferroviaires, routières et aéroportuaires auront été bien pensées, que la localisation des gares prendra en considération les exigences de la clientèle et que les fréquences et les arrêts des trains auront été optimisés.

EN CONCLUSION, LA CRCI MIDI-PYRÉNÉES :

- Souhaite que soit reconnue prioritaire la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse.
- Demande qu'elle soit réalisée dans les meilleurs délais, au plus tard en 2016.
- Affirme que la LGV Bordeaux-Toulouse s'inscrit dans une ambition plus large de liaison Atlantique-Méditerranée. Le projet Toulouse-Narbonne doit être envisagé dès aujourd'hui.
- Demande la création d'une nouvelle gare au sud de Montauban, à proximité des Autoroutes A 20 et A 62 et des Nationales N 20 et N 113 (scénario D), et soutient la création d'une gare à Agen.
- Souhaite la restructuration de la gare Matabiau-Raynal pour accroître le potentiel d'accueil de voyageurs et de trains supplémentaires, notamment par la construction de quais et de parkings supplémentaires.

Cette LGV Bordeaux-Toulouse devra permettre une meilleure attractivité des territoires de Midi-Pyrénées afin d'y accentuer un développement économique performant.

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