CCIT
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE TOULOUSE

Le Président

RG/JMV/CA

RESEAU FERRE DE FRANCE
Projet de Ligne à Grande Vitesse
Bordeaux-Toulouse
Monsieur Jean-Jacques FAUCHER
Chef de projet « Débat Public »
18, rue Lafayette
31000 TOULOUSE

Toulouse le 17 mars 2005

Objet : Projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse

Monsieur,

Vous avez bien voulu associer la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse aux travaux concernant l'organisation du prochain débat public sur le projet de création d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse et je vous en remercie.

Tous les modes de transport produisent des effets sur la répartition des populations et des activités mais aussi sur la croissance urbaine.

La connexion de Toulouse, grande métropole française, à Paris, à l'horizon 2015, par le train à grande vitesse nous paraît être un atout majeur de développement et de désenclavement de Toulouse et de sa région.

De plus, la liaison Toulouse-Bordeaux doit être le 1er maillon de la transversale Bordeaux-Toulouse-Narbonne rapprochant l'Atlantique de la Méditerranée.

J'ai examiné avec beaucoup d'intérêt le dossier support qui sera présenté lors du débat public.

La réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse en desservant les villes d'Agen et de Montauban nous paraît répondre au mieux à des objectifs prioritaires d'aménagement du territoire : développement des relations entre les deux Métropoles du Sud-Ouest, désenclavement ferroviaire de Midi-Pyrénées vers Paris et les villes de l'ouest, meilleure irrigation des territoires traversés, nouvelles opportunités offertes au fret régional (sur les lignes existantes)…

mmission particulière du débat public
de Vitesse Bordeaux-Toulouse
que de Sébastopol - 31000 Tou

Cependant, nous souhaitons attirer votre attention sur certains points qui nous paraissent déterminants et qui devraient être abordés dans le dossier soumis à consultation publique :

- **Interconnexion des réseaux de transport ferroviaire :**

  Pour répondre aux besoins et aux logiques d'utilisation des voyageurs, une synergie doit s'opérer autour du TGV par une connexion efficiente et optimale entre le réseau TER et TGV notamment par une augmentation du nombre de trains et de leurs cadences de liaison permettant le rabattement des déplacements ferroviaires régionaux sur la grande vitesse.

- **Complémentarité et Intermodalité** :

  Dans un souci de complémentarité et d'intermodalité, la desserte de l'aéroport de Toulouse Blagnac doit faire l'objet d'une étude spécifique destinée à proposer une liaison performante entre la gare TGV et l'aéroport.

  Cette nécessité, liée à un indispensable besoin d'intermodalité air/fer, est d'autant plus vraie quand on élargit la problématique aux besoins de déplacements inhérents au fonctionnement quotidien d'une zone d'emploi comme Aéroconstellation et l'aéroport, sur le site de Blagnac.

  C'est d'ailleurs dans cet esprit que j'ai récemment écrit à Monsieur le Préfet pour relancer la desserte de l'aéroport par un transport en commun efficace.

- **la 2ème plate forme aéroportuaire en région Toulousaine** :

  Dans un premier temps, il est essentiel de bien expliquer dans le dossier soumis au débat public, que le TGV ne vient en aucun cas pallier à la saturation de l'aéroport et qu'il est absolument nécessaire de continuer la réflexion engagée sur la 2ème plate forme.

  En effet, la saturation de Blagnac sera déterminée non pas par le nombre de passagers transportés et donc liée à l'impact du TGV sur le trafic passagers à destination de Paris mais par le nombre de mouvements d'avions. Par conséquent, même si en situation de complémentarité/concurrence, le TGV peut venir limiter transitoirement la capacité vers Paris sans affecter la fréquence qui est le point fort de tout mode de transport, le développement de l'aéroport se poursuivra et se traduira par l'ouverture de nouvelles liaisons avec des villes européennes non reliées par la grande vitesse et donc des mouvements supplémentaires.

  En second lieu, il est important que le projet de LGV et les différentes études sur les tracés possibles se fassent au sein d'une réflexion globale intégrant l'aérien et la route au regard des réserves foncières à préserver pour la mise en œuvre de la 2ème plate-forme.

- **l'Aire Urbaine** :

  Il nous paraît essentiel d'ouvrir le débat public en tenant compte des éléments de prospective développés au sein de l'Aire Urbaine pour la mise en œuvre des futurs Schémas de Cohérence Territoriale, mais également du projet de Grand Contournement Routier de l'Agglomération Toulousaine ainsi que du Plan de Déplacements Urbains dont l'objectif est de maîtriser les déplacements dans le périmètre des transports urbains.

- **La restructuration de la gare Matabiau**

  Le projet est-il suffisant pour recevoir un train à grande vitesse, ne faut-il pas profiter du débat public pour aborder les problèmes actuels d'accès et de stationnement à la gare et envisager les meilleures solutions possibles pour accueillir des voyageurs venant par tous types de transport ?

Je pense en effet que si le débat devait laisser ces questions en suspens, elles risqueraient de se poser avec encore plus d'acuité dans les étapes à venir et de fragiliser l'avancée de ce grand projet d'équipement.

Dans le même ordre d'idée, je souhaiterais que la concertation générale qui a été décidée sur la partie Toulouse-Narbonne, soit menée de façon concomitante au débat public de la LGV Bordeaux-Toulouse. La poursuite du projet vers la Méditerranée représente des enjeux de développement très importants pour notre région tant sur le plan du fret que des voyageurs, en particulier dans la perspective de mise en service de la liaison Perpignan-Figueras en février 2009.

Espérant avoir contribué à la réflexion,

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Claude TERRAZZONI