



# Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux

*Votre meilleur allié pour entreprendre*

Bordeaux, le 21 OCT. 2005

Le Président

Monsieur Henri DEMANGE  
Président de la Commission particulière  
du débat public LGV Bordeaux-Toulouse  
7, rue Sébastopol

31000 TOULOUSE

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la position de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, dans le cadre du débat public du projet de Ligne ferroviaire à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, afin que cette expression soit recueillie avant la clôture du débat.

Dans cette contribution, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux rappelle en effet que pour elle, le projet prioritaire pour l'économie de la Région Aquitaine est la LGV Bordeaux-Espagne. Elle regrette que les deux débats publics prévus pour la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne ne se déroulent pas simultanément. Dans ce cadre, il est difficile pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux de prendre une position pour le débat actuel et demande qu'une étude conjointe et simultanée des deux grands projets LGV soit menée avant tout débat public.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Laurent COURBU

PJ

## **DEBAT PUBLIC PROJET LGV BORDEAUX-TOULOUSE**

### **Position de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux**

#### **Le nécessaire développement des infrastructures de transport en Aquitaine : les priorités soutenues par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux**

Dans toutes les régions françaises et européennes, les infrastructures de transport sont considérées comme des vecteurs essentiels du développement économique grâce au développement des échanges qu'elles induisent et sur le plan interne, elles sont essentielles pour réussir l'équilibre de l'aménagement du territoire.

La région Aquitaine connaît un retard dans le développement de ses infrastructures, autant en terme de liaison avec le reste de l'Europe qu'en terme de liaison intra et interrégionale.

Dès 2002, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, dans l'exercice de sa mission de porte-parole des besoins et des attentes des entreprises, a mis en place des actions de lobbying pour sensibiliser le monde politique à l'urgence de rattraper ce retard :

- Assises des Chambres de Commerce et d'Industrie d'Aquitaine en 2002 à Bayonne,
- Rédaction d'un livre blanc "les infrastructures de communication",
- Organisation d'un colloque en 2003 sur les projets d'infrastructures prioritaires pour Bordeaux et sa région.

Pour rappel, les projets d'infrastructure jugés prioritaires pour Bordeaux et sa région sont au nombre de cinq :

- ◆ **La ligne à grande vitesse Bordeaux Tours** qui en faisant gagner 50 minutes entre Bordeaux et Paris améliorera et renforcera la densité et la qualité des liaisons avec la capitale, permettra, en libérant la ligne actuelle, le doublement des services de TER et le triplement du fret ferroviaire.
- ◆ **La ligne à grande vitesse Bordeaux Espagne** sera partie intégrante d'un grand axe qui reliera par la façade atlantique les régions du nord de l'Europe aux régions de la Péninsule ibérique. Elle libérera des sillons sur la ligne actuelle et, en favorisant le report modal, participera à la limitation de la croissance du trafic routier.
- ◆ **La mise à 2 x 3 voies de l'intégralité de la rocade bordelaise et le contournement de l'agglomération bordelaise** sont deux autres priorités pour l'agglomération de Bordeaux qui est en voie d'asphyxie et dont les sites économiques et les grandes plates-formes d'échanges deviennent inaccessibles.



- ◆ **La mise à 2 x 3 voies aux normes autoroutières de l'A63 entre Bordeaux et Biarritz** permettra de garantir la capacité du réseau à absorber un trafic de transit en progression constante et assurera la continuité autoroutière du nord au sud de l'Aquitaine.
- ◆ **La réalisation de l'autoroute A65 entre Langon et Pau** qui constituera un élément important de structuration du territoire aquitain et renforcera les infrastructures existant entre Bordeaux et l'Espagne.

### **La position des Chambres de Commerce et d'Industrie d'Aquitaine**

Depuis début 2002, les Chambres de Commerce et d'Industrie d'Aquitaine ont publiquement pris position pour la réalisation d'une ligne TGV reliant Bordeaux, Dax et Bayonne et sa connexion avec l'Y" basque Vitoria-San Sebastian-Bilbao. 230 pétitions signées par des chefs d'entreprises ont été rassemblées en janvier 2002.

Depuis, les Chambres de Commerce et d'Industrie d'Aquitaine, et en particulier la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, ont continué à soutenir l'idée de la nécessité de cette ligne dont la réalisation entre en concurrence, en terme de financements, avec d'autres projets de LGV.

En effet la région Aquitaine est résolument positionnée sur la façade atlantique dans une logique Nord-Sud. Les relations avec Paris sont primordiales mais celles vers le sud le sont également ; Bilbao avec son énorme potentiel économique n'est qu'à 350 km de Bordeaux.

Or, dans un contexte où le centre de gravité de l'Europe se déplace de plus en plus vers l'Est, ce positionnement atlantique fait craindre un risque de marginalisation. Ce risque rend encore plus nécessaire le développement des infrastructures de communication le long de la façade atlantique afin de permettre à l'Aquitaine de renforcer son rôle de plaque tournante des flux économiques de l'Europe du Nord et vers la Péninsule Ibérique.

L'amélioration des infrastructures de communication est la priorité majeure de la région qui connaît déjà des problèmes de saturation au niveau du trafic urbain, et plus encore au niveau du trafic de transit Nord-Sud fer et autoroutier.

8 000 poids lourds circulent en effet quotidiennement sur l'axe Bayonne-Bordeaux. Sur 4 de ces poids lourds, 2 ne s'arrêtent pas en France et 3 ne s'arrêtent pas en Aquitaine. Le trafic PL sur cet axe serait de 16 000 par jour à l'horizon 2015-2020.

### **La LGV Bordeaux Toulouse**

L'objectif de la création d'une liaison ferroviaire en voie nouvelle est de mettre Toulouse à une heure de Bordeaux (2 h 30 actuellement) et après la mise en service de la LGV SEA Tours Bordeaux, à 3 heures de Paris (5 heures actuellement).

L'impact principal de ce gain de temps est à l'évidence les répercussions sur les liens économiques qui unissent les deux capitales régionales. Cela devrait renforcer les synergies et les complémentarités notamment dans le domaine de l'aéronautique.

La LGV Bordeaux Toulouse permettra également d'améliorer la desserte des villes secondaires et de celle d'Agen et de Montauban en particulier.

Le développement du fret et des liaisons TER sur la voie actuelle est aussi à prendre en compte. Même si à l'horizon des 15 prochaines années, la capacité TER entre Bordeaux et Toulouse semble suffisante et si le transport de fret concerne plus la partie sud de la ligne entre Toulouse et Narbonne, nous devons déjà penser à un avenir plus lointain et privilégier le développement durable pour le transport des marchandises et le transport des 600 000 habitants qui habitent entre Bordeaux et Toulouse.

Bordeaux peut tirer profit de la LGV Bordeaux Toulouse et cela d'autant plus que le projet sera mené parallèlement avec celui du prolongement de la LGV SEA vers l'Espagne qui, nous le rappelons, est soutenu par la Commission européenne puisqu'il est inscrit dans le réseau trans-européen des transports, et soutenu par le Conseil Régional pour qui l'aménagement du corridor atlantique est la priorité des priorités.

Il faut s'attacher maintenant à trouver le meilleur tracé qui permettra de répondre aux objectifs de développement économique, de rentabilité et cela dans une enveloppe financière acceptable et qui ne mette pas en péril la réalisation du corridor atlantique. A ce titre, l'option « Sud de la Garonne » pour la LGV Bordeaux-Toulouse est la solution que préconise la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, car elle permet d'imaginer un tronçon commun avec la LGV Bordeaux-Espagne.

En conclusion, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux rappelle que pour elle le projet prioritaire pour l'économie de la Région Aquitaine est la LGV Bordeaux-Espagne. Elle regrette que les deux débats publics prévus pour la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne ne se déroulent pas simultanément. Dans ce cadre, il est difficile pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux de prendre une position pour le débat actuel et demande qu'une étude conjointe et simultanée des deux grands projets LGV soit menée avant tout débat public.