

À L'ATTENTION DE LA « COMMISSION MOBILITÉ 21 »

BORDEAUX-TOULOUSE

La LGV Bordeaux-Toulouse fait partie du GPSO (Grand Projet du Sud Ouest Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Espagne). Le projet est au stade de la définition du tracé, juste avant la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Cette phase très active devrait permettre de fixer à très brève échéance le tracé qui sera soumis à l'enquête publique, puis à l'approbation ministérielle, pour une mise en service en 2022 selon le calendrier suivant :

- 2013 : définition du tracé définitif – Lancement de l'Enquête Publique
- 2014 : Déclaration d'Utilité Publique
- 2017 : Lancement des travaux
- 2022 : Mise en service

BORDEAUX-ESPAGNE

Deuxième barreau du GPSO, ce projet comprend 57 km de tronc commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse. Les deux liaisons doivent entrer concomitamment en phase d'enquête publique en 2013 et suivre le même calendrier de réalisation. Ce projet revêt des enjeux de grande vitesse voyageurs à dimension européenne mais doit également répondre à un enjeu fort de report modal du fret de la route vers le rail. En 2010, ce sont 3 millions de poids lourds qui ont franchi la frontière par Biriato. C'est pourquoi de Dax à la frontière espagnole la ligne sera mixte.

TOULOUSE-NARBONNE

La liaison Toulouse-Narbonne (LTN) est un projet dont les études pré-fonctionnelles ont été achevées en mars 2012 mais dont le débat public, première étape déterminante vers sa réalisation n'a pas encore eu lieu. L'un des enjeux actuels est de veiller à ce que ce projet ne soit pas retardé et que le débat public soit lancé comme prévu en 2013. On observe en effet pour tous les projets de LGV en France une période de 15 ans au mieux entre le débat public et la mise en service... ce qui nous porte en 2028.

Ces trois projets revêtent à la fois une dimension interrégionale et internationale, car ils constituent l'un des maillons-clés d'un ensemble plus vaste, reliant deux façades maritimes, l'arc atlantique et l'arc méditerranéen et mettant en contact deux grandes radiales ferroviaires à vocation européenne.

POUR UNE MOBILITÉ DURABLE :

Entre 1999 et 2008, l'accroissement démographique de la région Midi-Pyrénées a été l'un des plus élevés de France, avec une croissance annuelle de 1,2 % par an.

Toulouse est la cinquième aire urbaine française (avec un rythme de croissance de près de 2% par an), et la dernière grande ville de France à ne pas disposer de liaison ferroviaire performante avec Paris. La grande majorité des besoins de mobilité de la population de Toulouse et de Midi-Pyrénées, est assurée par les modes aériens et routiers, la part du train restant marginale. Dans une perspective de développement durable, il est indispensable de rétablir cet équilibre en faveur du train, mode le plus doux pour l'environnement et le moins consommateur d'espace et d'énergie.

Dans le contexte actuel de concurrence entre les territoires, la desserte par TGV est devenue indispensable à l'attractivité et à la compétitivité de Midi-Pyrénées et de sa capitale qui gagne plus de 16 000 nouveaux habitants par an. Toulouse, son agglomération et sa région ont besoin de se rapprocher des grandes métropoles françaises que sont Lyon, Marseille, Bordeaux, Montpellier, et de multiplier les échanges avec elles.

UNE NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT STRUCTURANTE ET COMPLÉMENTAIRE :

Le projet Bordeaux-Espagne, la LGV Bordeaux-Toulouse et son prolongement vers Narbonne offriront :

→ Une alternative et une complémentarité modale crédible et pertinente entre Toulouse et Paris avec un temps de parcours d'environ 3h, contre 5h aujourd'hui, permis par la réalisation de la LGV Tours-Bordeaux d'ici 2017.

→ Des relations transversales en moins de 3h vers 5 capitales régionales depuis Toulouse : Bordeaux (1h05) - Montpellier (1h) - Marseille (2h30) - Lyon (3h).

→ La connexion au nouveau réseau à grande vitesse espagnol qui compte 2 200 km de lignes nouvelles et qui continue de s'agrandir avec l'Y Basque. En janvier 2013, la jonction entre nos deux pays a été finalisée, permettant une liaison Barcelone-Perpignan en 50 mn.

→ Une ligne nouvelle mixte et une amélioration de la capacité des lignes existantes pour offrir des sillons supplémentaires de qualité au trafic TER en plein développement et au fret, en particulier dans la perspective de la connexion aux ports du Sud Ouest européen. Le port de Barcelone est d'ores et déjà implanté à Eurocentre (zone logistique située au Nord de l'agglomération toulousaine) à travers le terminal maritime de Toulouse.

→ Un drainage plus efficace du potentiel aérien international (moyens et longs courriers) vers Toulouse lié à la nouvelle connexion gare-aéroport.

À PROPOS D'EUROSUD TRANSPORT

Centre de ressources et d'actions, Eurosud Transport est une association loi 1901 créée en 1992. Comme un « agitateur d'avenir », Eurosud Transport met en œuvre des actions au service des collectivités et des entreprises en faveur des grands projets de transport du Sud-Ouest européen.

Eurosud Transport, positionnée au cœur du lobbying franco-espagnol appuie ses missions et son expertise sur l'animation d'un réseau européen et national de coopérations.



Mon avenir, c'est toi qui décides.

LGV | BORDEAUX TOULOUSE NARBONNE

LE SUD-OUEST SE MOBILISE



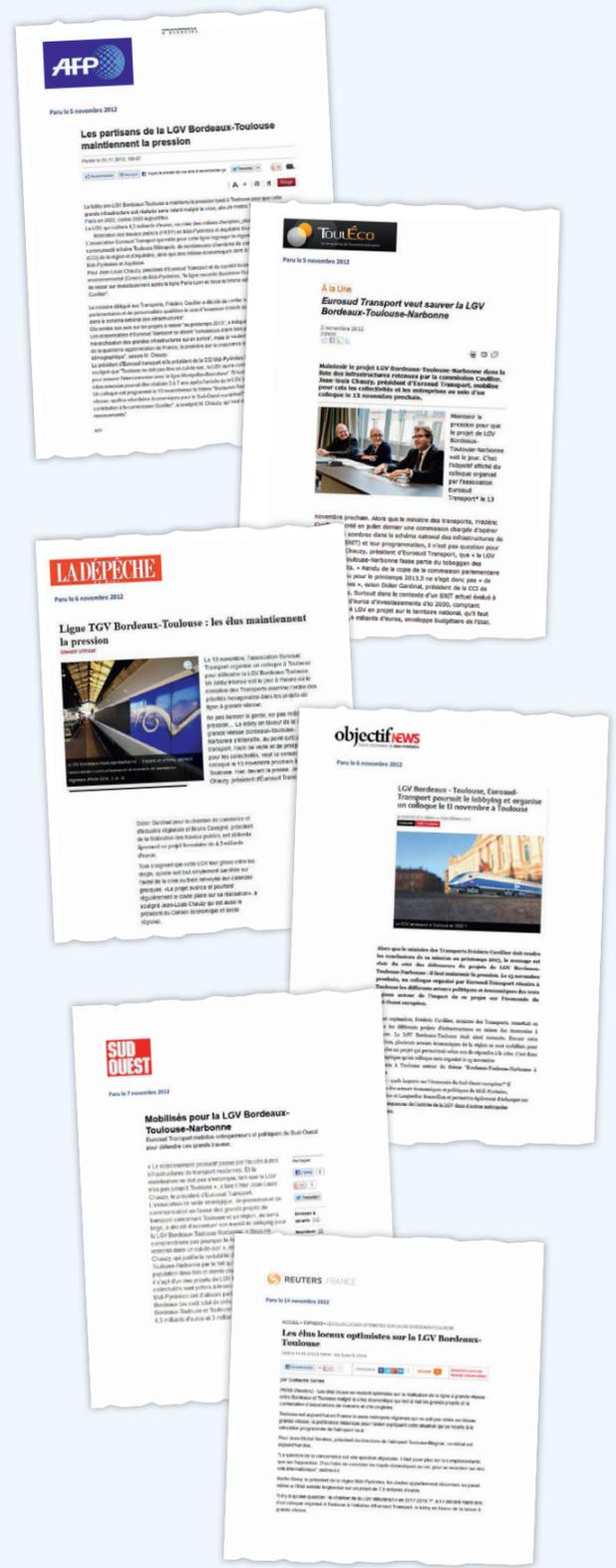
Eurosud Transport agit avec le soutien de :



AÉROPORT TOULOUSE BLAGNAC • AGENIA SARL • ARCADIS • ARCI • BARBA BTP SARL • BARDE SUD OUEST • BENEZECH • BETEM INGENIERIE • BOUYGUES CONSTRUCTION • BOUYGUES TP REGION FRANCE • CARIF OREF MIDI-PYRENEES • CARSAT MIDI PYRENEES • CCI BORDEAUX • CCI D'AQUITAINE • CCI DE PAU • CCI DU GERS • CCI DU TARN • CCI MIDI-PYRENEES • CCI TARBES ET HAUTES-PYRENEES • CCIT DE LOT-ET-GARONNE • CDC INFRASTRUCTURES • CESE NATIONAL • CESER DE MIDI-PYRENEES • CESER DU LANGUEDOC-ROUSSILLON • CFA BTP • CFA MP • CHAMBRE D'AGRICULTURE HAUTE-GARONNE • CHAMBRE DE METIERS HAUTE-GARONNE • CHAMBRE REGIONALE DE METIERS DE MIDI-PYRENEES • CHRYSO SAS • CLUB REUSSIR BLAGNAC • COLAS • COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SICOVAL TOULOUSE SUD-EST • COMMUNAUTE URBAINE TOULOUSE METROPOLE • COMMUNAUTE URBAINE TOULOUSE METROPOLE • CONSEIL DE DEVELOPPEMENT TOULOUSE • CONSEIL GENERAL DE L'AUDE • CONSEIL GENERAL DE LA GIRONDE • CONSEIL GENERAL DU GERS • CONSEIL GENERAL DU TARN-ET-GARONNE • CONSEIL REGIONAL MIDI-PYRENEES • CONSTRUCTYS • COSEA • COUSIN PRADERE • DEMATHIEU ET BARD • EGIS • EIFFAGE CONSTRUCTION • EIFFAGE RAIL EXPRESS • EIFFAGE TRAVAUX PUBLICS • ENTREPRISE MALET • EPA BORDEAUX EURATLANTIQUE • EUROMIP-PME • EUROPOLIA SPLA TOULOUSE METROPOLE • EUROVIA • EXEDRA MIDI-PYRENEES • FNTF • FONDASOL • FRTP AQUITAINE • FRTP MIDI-PYRENEES • GIESPER • GROUPE CASINO • GROUPE FAUCHE • GTM SUD OUEST TP GC • GUINTOLI • JLR CONSEIL • LISEA • MEDEF • POLE EMPLOI MIDI-PYRENEES • PROMOLOGIS • RAIL CONCEPT • RAS INTERIM • REGION LIMOUSIN • REGION MIDI-PYRENEES - RESEAU FERRE DE FRANCE • SAEM EURAILLILLE • SCREG SUD OUEST • SECTEUR DE L'HOTELLERIE • SIEMENS S.A.S. • SNCF • SOBECA • SOCAMIL • SOGEA MIDI-PYRENEES HYDRAULIQUE • SOGEFIMA • SPIE BATIGNOLLES SUD OUEST • SYNDICAT MIXTE GRAND SUD LOGISTIQUE • SYNERPAC CONSEIL • VILLE DE LIMOGES • VINCI CONSTRUCTION TERRASSEMENT

REVUE DE PRESSE

(extraits d'articles consacrés au colloque)



LES INTERVENANTS



- Jean-Pierre Duport**, Préfet honoraire, ancien président de RFF
- Patrick Vandevorde**, Directeur Général Délégué, CDC Infrastructure
- Pierre Messulam**, Directeur de la Stratégie, de l'Innovation, de la Recherche et de la Régulation, SNCF
- Alain Cuccaroni**, Directeur des opérations LGV Est Européenne, RFF
- Loïc Dorbec**, Directeur opérationnel d'Eiffage Rail Express (ERE) – projet BPL (Le Mans-Rennes)
- Hervé Tricot**, Président de LISEA – projet SEA (Tours-Bordeaux)
- Fabrice Veyron-Churlet**, Directeur opérationnel de la SPL Euralille
- Alain Garès**, Directeur d'Europolia, SPLA Toulouse Métropole
- André Delpont**, Conseiller Economie-Europe à l'EPA Bordeaux Euratlantique
- Jean-Alain Mariotti**, Président de la section aménagement durable des territoires du CESE et Président de la CCIT de Lot-et-Garonne
- Hervé Baro**, Vice-président du Conseil Général de l'Aude
- Patrick Bernasconi**, Président de la FNTF
- Jean François Brou**, Elu de la CCI de Midi-Pyrénées
- Christian Surget**, Président de la FRTP Aquitaine
- André Bayle**, Directeur des GPSO, RFF
- David Bologna**, Conseiller développement économique, CCI Bordeaux-Haute Gironde
- Frédéric Toubeau**, Directeur Régional de Pôle emploi de Midi-Pyrénées
- Thierry Fayoux**, Directeur de l'insertion et de la formation, Cosea
- Joseph Bellanca**, Vice-président délégué du CESER Midi-Pyrénées, représentant les organisations syndicales de salariés

TRIBUNE

La LGV Bordeaux – Toulouse et son prolongement vers Narbonne sont régulièrement au cœur de l'actualité. Le projet avance et pourtant, régulièrement, le doute plane sur sa réalisation. Aujourd'hui, au moment où l'Etat va opérer une sélection pour décider des prochaines LGV à lancer en France la mobilisation en faveur de ce projet est à son maximum, comme en témoigne le succès du colloque organisé par Eurosud Transport le 13 novembre 2012 à Toulouse.

Près de 200 participants ont répondu à l'appel : une majorité d'entreprises mais aussi, les grandes collectivités, les chambres consulaires, les fédérations d'industrie, les organisations syndicales des trois régions du Sud-Ouest. Tous unanimes pour témoigner du travail accompli, de l'engagement et de l'exigence de voir démarrer le chantier de la LGV Bordeaux-Toulouse en 2017 et son prolongement vers Narbonne dans les années suivantes.

Cette LGV, Toulouse, quatrième ville de France, en a besoin pour devenir une véritable métropole européenne et entraîner les territoires voisins dans cette dynamique de développement économique. Le contexte budgétaire de la France est difficile et il faut prioriser les projets. Mais il ne s'agit pas de renoncer, car les infrastructures de transport de qualité



font partie des outils qui permettent de combattre la désindustrialisation de notre pays. Elles sont essentielles au bon développement des activités économiques mais aussi à la qualité de vie. Pas de croissance pour les territoires sans infrastructures de transport modernes et interconnectées. Comme cela a été dit lors du colloque, la question de la concurrence avec l'aéroport est aujourd'hui dépassée. Il faut maintenant jouer sur la complémentarité entre les divers modes de transports présents

sur les territoires : transports urbains, TER, TGV, articulés aux modes routiers et aériens.

A condition de bien s'y préparer et d'anticiper, les chantiers de LGV permettent de créer des milliers d'emplois localement, de former et de réinsérer des jeunes et des personnes en difficulté comme le montrent les retours d'expériences dans d'autres régions. Il faut y ajouter les retombées sur les commerçants, les artisans, les hôteliers des territoires traversés pendant la construction et après grâce à l'amélioration de leur accessibilité.

Certes, une telle infrastructure va impacter le cadre de vie de certains. Mais aujourd'hui, la prise en compte des contraintes environnementales est une priorité et de grands progrès ont été réalisés ces dernières années dans ce domaine.

La LGV Bordeaux-Toulouse et son prolongement vers Narbonne doit impérativement se maintenir dans les priorités de l'Etat faute de quoi le Sud-Ouest européen devra faire face à des handicaps insurmontables en termes de compétitivité et d'attractivité.

Jean-Louis Chauzy
Président d'Eurosud Transport,
Président du CESER Midi-Pyrénées

DES COLLECTIVITÉS MOBILISÉES ET DÉTERMINÉES



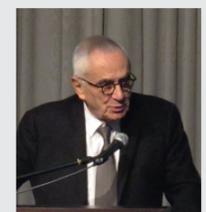
Pierre Cohen
Président de la Communauté Urbaine Toulouse Métropole

D'ores et déjà, nous avons anticipé la réalisation de la LGV avec notamment la nécessité de réfléchir sur l'avenir de la gare Matabiau. Ceci nous a amené depuis 18 mois, avec l'ensemble des partenaires, à envisager un pôle d'échange multimodal autour d'une grande gare contemporaine et un projet urbain ambitieux : Toulouse Euro-Sud-Ouest. Ce projet va métamorphoser Toulouse dans les 10 à 15 prochaines années.

Ce projet urbain doit permettre au centre ville de Toulouse de sortir de son hyper-centre emblématique et amener une offre en complémentarité qui en fera un centre d'une métropole européenne. Il associera à la fois les fonctions métropolitaines : tertiaire, commerce, équipements mais aussi des fonctions d'habitat et une refonte en profondeur de l'espace public. Il permettra d'accélérer le renouvellement des quartiers environnants dont certains montrent des signes de dégradation à la fois sociales mais aussi urbaines. Il s'agit donc d'un projet de très grande envergure, porteur d'objectif de développement durable et c'est pourquoi l'Etat

est en train d'étudier l'opportunité de le placer éventuellement en Opération d'Intérêt National.

Martin Malvy
Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées



Le TGV n'apporte pas tout mais il est une des conditions de la compétitivité entre les territoires et les métropoles. On ne peut pas imaginer que la LGV ne se fasse pas.

La seule question qui se pose aujourd'hui est de savoir si le chantier démarrera en 2017-2018. C'est la seule et unique question qui se pose encore. Les procédures sont avancées et comme l'a confirmé le dernier comité de pilotage d'octobre 2012 à Bordeaux, le calendrier, fixé depuis 3 ans, tient la route : lancement de l'enquête publique en 2013 et Déclaration d'Utilité Publique en 2014.

Le seul doute pèse sur le financement des travaux qui seront fonction de l'état des finances publiques en 2017-2018.