M. PEPY à TOULOUSE les 29 février et 1er mars 2012

L'AFAC Midi-Pyrénées a suivi ces journées, en voici les comptes-rendus.

ASSEMBLEE GENERALE de l'Association TGV SUD OUEST
le mercredi 29 février 2012

Elle s'est tenue à l'hôtel de région à Toulouse en présence de nombreux élus, acteurs économiques et associations.
Monsieur Martin Malvy ouvre la séance et manifeste sa détermination de voir se réaliser le GPSO c'est à dire le grand projet du sud-ouest visant à connecter Midi Pyrénées au réseau à grande vitesse. Un projet vital nécessaire au développement économique! Comment imaginer un seul instant que la 4e ville de France soit écartée de ce schéma?
Où en sommes- nous aujourd'hui au niveau administratif? Le tracé a été adopté par RFF excepté le passage à Agen où l'État devra trancher. Le financement qui regroupe 58 communautés est un système invraisemblable. Notre crainte malgré les assurances de M Borloo concerne l'échéance de 2017. La région Midi Pyrénées s'est engagée à verser la somme de 240M d'euros sur Tours Bordeaux à condition que les travaux démarrent en sud Gironde. Dans le cas contraire, cette avance de fonds ne serait pas assurée.
Monsieur Izard président du Conseil Général exprime son inquiétude quant au bouclage financier. Les CG du Gers et du Lot et Garonne ont renoncé à participer à ce financement. Le débat doit à nouveau être relancé afin de trouver des solutions, à un moment où les emprunts ne sont pas aisés à obtenir. Il faut sauver ce projet et respecter le calendrier prévu.
Monsieur Pierre Cohen maire et président du Grand Toulouse prend la parole et réaffirme son intérêt pour ce défi du XXIe siècle. Il est de la responsabilité de l'État. La ville rose bâtie au cœur des grands carrefours du sud- ouest, la quatrième ville de France siège des grandes écoles, d'une Université, d'industries aéronautiques serait-elle écartée de ce grand flux de circulations?
Il est vital pour l'emploi que le TGV parvienne dans notre cité.
Monsieur Jean Claude Hoerle président de la CCI d'Alsace souligne les retombées économiques dans sa région. La réduction des temps de parcours a provoqué une hausse de trafic de 79% .
Un succès supérieur aux prévisions! Strasbourg se positionne au cœur de la magistrale Karlsruhe Munich Bratislava mais aussi à la croisée du Rhin Rhône Allemagne. L'économie locale a profité amplement de ce renouveau par le biais du tourisme. S'il n'y a pas eu de nouvelles implantations d'entreprises ce phénomène a cependant redynamisé le tertiaire supérieur. A contrario l'aéroport d'Entzheim a perdu 800 000 passagers soit 40% de son trafic et l'autoroute A4 a connu une baisse de fréquentation notable.
Monsieur Christophe Bazot directeur des Infrastructures des Transports Terrestres et monsieur Dubost directeur régional de RFF rappellent tout d'abord l'historique du projet avec ses deux branches. Un raccordement au sud de Castets devrait favoriser les liaisons de Toulouse vers le Pays Basque et l'Espagne. Une convention de financement doit être signée fin 2014 et ne comprendra pas les aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse.
Monsieur Guillaume Pépy PDG de la SNCF ne désire pas se lancer dans la polémique mais compare cette nouvelle ligne à celle du TGV Méditerranée. Elle permettra aussi à dé-saturer l'aérien et les autoroutes. Une bonne connexion avec les TER ne peut que rendre attractif l'utilisation du train! La SNCF est très attachée à sa réalisation, le financement suscite le questionnement actuel.
Le débat s'ouvre dans l'hémicycle.
Quel est l'avenir du TGV en France ?
Le réseau ne peut s'étendre au détriment du réseau classique. Mais ces projets doivent avoir obtenu le consensus politique. RFF s'est engagé jusqu'en 2018 à stabiliser ses péages (cela évitera de plomber les comptes de l'entreprise nationale)

Combien de TGV circuleront sur cet axe et combien de trains recense-t-on sur la ligne classique ?
45 TGV et 135 trains actuellement par jour.
En dessous de quel seuil le TGV est-il plus compétitif que l'avion ?
4 heures de trajet.
Quel sera le nombre d'emplois induit ?
12000 en 5 ans.
Quelles sont les perspectives de croissance ?
En 2010 6 M de voyageurs, en 2017 12 M, en 2020 17 M.
Que faut-il penser du rapport Claraco ?
Soyons attentifs et discutons avec les opposants. Nous sommes en démocratie.
Le service du 11décembre n'a pas donné satisfaction sur la Transversale Sud,
La clientèle des TER est mécontente, la SNCF va-t-elle revoir sa grille ?
Oui tout sera remis à plat avec RFF.
Quel est le coût du km de ligne nouvelle ?
20 à 25 M d'euros le km.
Quel sera le prochain réaménagement de la gare Matabiau ?
Il y aura un quartier d'affaires mais aussi des logements. Ce sera un véritable pôle multimodal !
Comment anticiper sur les impacts de la LGV ?
En aménageant économiquement les territoires, en pratiquant la complémentarité entre modes, en maîtrisant le foncier, en évaluant les besoins des entreprises.
Les CCI étant actionnaires des aéroports comment celles-ci vont-elles réagir ?
Très sereinement en dépit d'une perte de passagers. Les compagnies pourront se déployer sur l'international. D'autre part cela évitera de construire une deuxième plateforme aérienne.
Le rail jouera la carte de la complémentarité.
Monsieur Bernard Marquié fait remarquer que l'Espagne vient de nous devancer en kilométrage de nouvelles infrastructures grâce aux fonds de l'UE (qui représentent 70% de l'investissement)
Par contre pour GPSO la part de cette dernière semble relativement faible.
A quand les prochains TGV Toulouse Barcelona ?
Dès que les travaux en Catalogne seront achevés c'est-à-dire en décembre 2012.
Quelles seront répercussions de l'arrivée du TGV pour les stations d'hiver de Midi Pyrénées ?
Très positives car elles draineront une nouvelle clientèle. Le train c'est l'avenir, il n'y a qu'à se rendre compte du succès du forfait ski-rail sur Ax les 3 Domaines.
Monsieur Patrice Gau de l'OTS de Luchon plaide en faveur du rail. La station mise aussi sur cette échéance car le nombre de places de stationnement n'est pas extensible. Les eaux minérales qui génèrent un chiffre d'affaires de 55M d'euros pourraient relancer le fret sur cet embranchement.
Quel va-t-être l'impact du TGV à Montauban ?
Il va relancer l'économie du département avec la création d'une ZI autour de la gare nouvelle de Bressols et un quartier d'affaires à Villebourbon.
Le mot de la fin sera réservé à M Malvy qui s'engage à renforcer l'union sacrée au sein des élus et des milieux économiques. Aujourd'hui ce n'est pas le fait de disposer du TGV dans sa région mais c'est celui de ne pas en profiter qui prend une ampleur considérable.
La Bataille du Rail ne fait que commencer !

JP LASSERRE DU ROZEL

Une partie de l'hémicycle avec M. Cohen député maire de Toulouse

(Cliché Y. Broncard)

Des représentants de notre section, très attentifs.

M. Pepy à la tribune.

Guillaume PEPY et les partenaires du Plan Rail Midi-Pyrénées visitent le chantier Toulouse/Saint-Sulpice.

Le 1er mars, une draisine partie de la gare de Toulouse-Matabiau avec à son bord les personnalités, les invités et des journalistes, arrive vers 15h30 en gare de Montrabé.

Dans un local provisoire servant en quelque sorte de PC travaux, où les murs sont tapissés de plans, a eu lieu l'échange avec la presse autour des 4 partenaires du Plan Rail : SNCF, RFF, Région, Etat.

Au cours de ces échanges, M. Pepy a salué l'effort d'investissement de la Région, une des plus vastes de France et aussi celle qui a le plus de voies uniques, pour le renouvellement et la modernisation de l'infrastructure. Si cet investissement n'avait pas eu lieu, où en serait aujourd'hui le réseau ferré Midi-Pyrénéen ?

Il a également souligné que si Midi-Pyrénées n'avait pas montré la voie, d'autres régions auraient-elles eu l'initiative d'un plan rail ? Pas si sûr.

Concernant Toulouse / Saint-Sulpice, objet de cette visite, 220millions d'€ sont investis, pour permettre la pose de 18 km de voie nouvelle (mise à double voie partielle de la ligne), le doublement de 20 ponts rails, la reconstruction de 4 ponts routes, la signalisation, etc...

Afin de permettre le bon déroulement de travaux lourds, comme en 2011, la ligne sera fermée de mai à octobre, ce sera aussi le cas en 2013. Le doublement sera donc effectif et le chantier terminé pour le 8 décembre 2013.

Les personnes arrivées avec la draisine repartent en bus vers 17h00 pour laisser la voie libre aux circulations commerciales, en cette heure de pointe.

Michel FOURMENT
(Texte et photos)

Les autorités et les invités à l'arrivée

La draisine prête à repartit H.L.P.

Répondant aux questions des journalistes, on reconnait, MM. Martin MALVY, Président du Conseil Régional Midi-Pyrénées; Françis DUBOST, Directeur régional RFF ; cachant Pierre MEYER Directeur régional SNCF ; Charles MARZIANI, vice-président du Conseil Régional chargé des transports et Guillaume PEPY.

La photo souvenir avant de rejoindre Toulouse.