

Communiqué de presse de Jean-Louis Chauzy

Toulouse le 28 septembre 2015

Après le métro du Grand Paris, le réseau TGV du Grand Sud-Ouest européen !

Le 27 septembre le ministre chargé des transports Alain Vidalies a annoncé que le premier ministre allait signer le décret d'utilité publique du projet de LGV Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax et ce malgré l'avis défavorable rendu par la commission d'enquête publique au printemps 2015.

Eurosud Transport et ses partenaires se félicitent de cette décision de bon sens. Toulouse 4^e ville de France ne pouvait pas rester à 5h30 en train de Paris alors que Bordeaux sera bientôt à 2h00 de la capitale et Montpellier à moins de 3h00. La décision de construire la LGV Tours-Bordeaux a été prise aussi parce qu'après il y a Toulouse et c'est ce qui assure la rentabilité économique du projet car les aires urbaines de Bordeaux et Toulouse avec Agen au milieu représentent deux fois la démographie d'Aix et Marseille, desservies par le TGV depuis 2001.

Cette LGV, c'est la poursuite d'un réseau européen dont la construction a démarré il y a plus de 30 ans et qui est fait pour durer bien au-delà de 100 ans.

La démographie du Sud-Ouest européen et les avantages attendus justifient amplement cet investissement de long terme

Ces projets sont ceux de plusieurs générations et doivent être pensés comme tels tant sur le plan technologique que financier. Il va de même pour l'aménagement du territoire. Ni Bordeaux, ni Toulouse, ni Montpellier n'ont vocation à être des voies de garage. N'oublions pas que la démographie du Sud-Ouest européen représente deux fois la démographie du Grand Paris. **Le Sud-Ouest européen c'est 23 millions d'habitants pour 8,5 millions emplois.** L'Île-de-France c'est 12 millions d'habitants, 5 millions d'emplois et pourtant personne ne s'offusque quand on investit 25,5 Mds d'Euros dans le métro du Grand Paris.

L'investissement de 8 Mds d'Euros annoncé pour la LGV Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax est certes très important. Mais il doit être rapporté aux avantages attendus. La démographie de Toulouse et Bordeaux et son évolution d'ici 2050, à laquelle s'ajoutent les flux touristiques (85 millions de touristes en France en 2014, 65 millions en Espagne) et le développement des échanges avec nos voisins espagnols justifient pleinement cet investissement. L'Europe est prête à financer aujourd'hui 50% des liaisons transfrontalières. Elle soutient la LGV Bordeaux-Dax à qui elle a accordé 52 millions d'Euros d'études en juin 2015.

La Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) qui n'est pas une fédération complaisante sur ces sujets, soutient le GPSO et considère que « L'utilité du projet est très forte, puisqu'il peut à la fois faciliter les déplacements et les relations économiques entre Paris et Toulouse, relier en une heure deux grandes agglomérations dynamiques, absorber des trafics nocifs pour

l'environnement, permettre des économies d'énergie significatives, faciliter la circulation des trains régionaux, contribuer à la cohésion européenne. »

Le GPSO permet aussi une avancée notable dans la mise en place d'une transversale sud à grande vitesse reliant 6 des plus grandes agglomérations françaises : Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille, Toulon et Nice, auxquelles se joignent Barcelone, Saragosse, Bilbao, Madrid et tout le réseau espagnol des villes de la grande vitesse.

Un investissement d'aussi long terme (100 ans) ne peut peser sur une seule génération

La FNAUT rappelle également que « le TGV est le seul secteur ferroviaire rentabilisable » et que « la dette ferroviaire n'est pas une dette d'infrastructure mais une dette résultant de l'accumulation de dettes d'exploitation ».

Ces nouveaux investissements sont nécessaires et finançables et Eurosud Transport a décidé de consacrer un colloque à ces questions début 2016, en réunissant notamment des spécialistes de l'investissement de très long terme, rompus au financement de ce type de projets à durée de vie très longue et nécessitant des montages innovants.

Il est dans l'air du temps de critiquer et de diaboliser sans nuance tous les grands projets d'infrastructures. Le sud-ouest européen est sous équipé et en retard sur ce plan. L'Etat a pris la bonne décision, celle qui correspond à l'intérêt général et à une vision à long terme. L'Etat et les grandes collectivités ne doivent pas faiblir devant l'expression des intérêts particuliers et du poujadisme, aussi véhéments soient-ils.

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

Contact presse :

Eurosud Transport - Valérie Cormier – 06 15 09 61 46 – valerie.cormier@eurosud-transport.com