

L'Occitanie se mobilise pour la LGV Bordeaux-Toulouse

04 octobre 2017

Une mobilisation de personnalités politiques et de la société civile doit avoir lieu mercredi 4 octobre à Toulouse pour défendre le projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et la Ville rose. Le projet, estimé à quelque 8 milliards d'euros, a du mal à trouver son financement.

Pourquoi une mobilisation pour la LGV à Toulouse ?

La grande vitesse ne vient pas assez rapidement jusqu'à Toulouse et certains se demandent si elle arrivera de sitôt. De nombreuses personnalités politiques, économiques ou de la société civile de la région Occitanie se mobilisent, ce mercredi 4 octobre, dans la Ville rose en faveur des transports publics et en particulier de la ligne à grande vitesse (LGV) depuis Bordeaux.

De Carole Delga, présidente PS de la région Occitanie, Alain Juppé, maire LR de Bordeaux, Jean-Luc Moudenc, son homologue LR toulousain mais aussi le cuisinier étoilé Michel Sarran, et des chefs d'entreprise... tous sont attendus à l'hôtel de région pour tenter de peser pour que Toulouse soit à 3 h 10 de Paris contre environ 4 h 20.

Pourquoi les élus manifestent leur colère ?

Les élus locaux rappellent avec force qu'ils ont été nombreux à financer la LGV entre Tours et Bordeaux parce qu'on leur avait promis que Bordeaux-Toulouse suivrait...

« On leur avait promis que la déclaration d'utilité publique (DUP) de ce nouveau tronçon serait signée au moment de l'inauguration de la ligne entre Tours et Bordeaux, se souvient Yves Crozet, professeur au Laboratoire aménagement économie transports de l'université de Lyon. Elle l'a été, mais le tribunal administratif de Bordeaux a cassé cette DUP, estimant que la ligne n'était ni viable d'un point de vue écologique, ni d'un point de vue économique. » Selon le spécialiste, le projet fait partie du type de chantiers que le président de la République estime ne pas avoir à pousser avant au moins cinq ans.

Quel est le problème de financement ?

Près de huit milliards d'euros : c'est le coût estimé de ce tronçon. « Soit le même coût que pour la construction de la ligne entre Tours et Bordeaux mais pour un kilométrage inférieur d'une centaine de kilomètres », dit Yves Crozet, rappelant que sur les 8 milliards d'euros du Tours – Bordeaux, le privé a participé à hauteur de la moitié et les collectivités locales pour 1,5 milliard d'euros.

« Il y a fort à craindre qu'aucun opérateur privé ne veuille participer à cette prolongation car il n'y aura jamais assez de trains pour la rentabiliser d'autant que l'aérien gardera d'importantes

parts de marché entre Paris et Toulouse, affirme l'économiste des transports. Et l'État n'a pas les moyens de subventionner presque seul une telle ligne. »

« Les lignes à grande vitesse les plus rémunératrices et les moins chères à construire sont celles qui ont été réalisées les premières, souligne Arnaud Aymé, directeur associé chez Sia Partners. Les nouveaux projets sont au contraire de moins en moins rentables, voire déficitaires, car plus complexes à construire et avec moins de voyageurs », dit-il, estimant même que de nouvelles LGV pourraient « appauvrir le système ferroviaire. »

Que disent les élus de la région Occitanie ?

Dans un entretien à l'AFP, la présidente de la région Occitanie Carole Delga a critiqué la « désinvolture » de l'État qui témoigne d'une vision « centralisée » et « dépassée » du pouvoir.

« Toutes les régions bénéficient de la LGV sauf nous, dit-elle. On est la seule région qui n'a pas d'infrastructures de transport dignes du XXI^e siècle mais on nous explique qu'on ferait des dérogations pour le Lyon-Turin... C'est vraiment irrespectueux et méprisant » pour la quatrième métropole de France, qui connaît la plus grande progression démographique du pays.

En Occitanie, « il y a 5 millions d'habitants qui sont à plus de quatre heures de Paris, c'est-à-dire que vous avez 5 millions de Français qui n'ont pas le même traitement que les 55 autres millions », a-t-elle déploré, évoquant un « sentiment d'injustice » et rappelant que pour financer le Grand Paris Express, l'État donne « 25 milliards pour 10 millions d'habitants, nous, on en demande la moitié pour 5 millions d'habitants »,

Un groupe de travail État/régions doit être mis en place en octobre pour examiner un nouveau projet de financement de la ligne, inspiré du Grand Paris Express.