

**Conseil communautaire du 16 décembre 2010**  
**Délibération FIN 14 - LGV sud Europe Atlantique**  
**Intervention de Jean-Charles Valadier pour le groupe EE-LV**

---

Monsieur le Président, chers collègues,

Cette délibération paraît être une bonne nouvelle pour l'agglomération toulousaine, et pour toute la région. Enfin, le TGV desservirait l'agglomération ! Enfin, Toulouse et la Haute-Garonne seraient désenclavées ! Enfin, un verrou au développement de notre territoire sauterait ! Enfin, Toulouse ne serait plus à 5 heures et quart de train de Paris !

Je me réjouis donc que l'on nous promette l'arrivée du TGV en gare de Toulouse Matabiau, et que l'agglomération se lance dans un projet ambitieux de rénovation urbaine du quartier de la gare.

Mais... (car derrière les belles histoires, il y a bien trop souvent un mais) le moyen le plus certain pour que le TGV arrive à Matabiau, ce n'est pas celui que l'on nous propose.

C'est, j'en suis convaincu, de moderniser la ligne existante pour y faire passer le TGV. Parce que le projet de Ligne LGV Sud Europe Atlantique est un leurre.

Des paramètres financiers, mais aussi techniques, montrent que la mise en œuvre du projet qui nous est imposé est loin d'être certaine. Y souscrire, c'est pour nous le meilleur moyen d'attendre encore longtemps le Train à Grande Vitesse à Matabiau. Parce que, je vous le rappelle, le Train à Grande Vitesse n'est pas synonyme de la Ligne à Grande Vitesse que l'on veut nous imposer.

Tout d'abord, le pacte financier n'est pas tenable.

- Un coût exorbitant de plusieurs milliards, mais qui devra être revu à la hausse, Martin Malvy avertit lui-même dans *L'Express* des risques inflationnistes liés à un tel montage financier.

- Un soi-disant partenariat public privé qui est une véritable supercherie. Un partenariat qui, à terme, coûte toujours plus cher au public. La gestion et l'entretien des voies seront ainsi concédés pour cinquante ans, ce qui constitue une privatisation rampante.

- Et puis, cela enfoncerait nos collectivités locales dans un effet de ciseau financier. D'un côté, l'état nous étouffe par la suppression de la taxe professionnelle, de l'autre avec la LGV, il nous demande de financer des investissements dont il a compétence. Comment pourrions nous alors investir dans le développement des RER locaux, qui font cruellement défaut.

- Et enfin il est dit dans la convention de financement et le protocole d'accord relatif à la branche Toulouse-Bordeaux que « L'État fera ses meilleurs efforts ... ». Excusez-moi du peu, mais ce n'est pas un engagement très ferme.

Mais outre l'énormité de l'investissement et de l'étrangeté du montage étrange, il n'est si évident que les promesses des chantres de la LGV soient réalistes.

- Tout d'abord, la mise en place d'une LGV implique une grosse augmentation du prix du billet (si on prend l'exemple de la LGV Est, le prix du billet est un tiers plus cher que celui du corail).

- Ensuite, le gain de temps lui-même? Si nous prenons l'exemple de la LGV Bordeaux-Toulouse, RFF nous annonce un gain de trente minutes environ pour Paris. Est-ce bien utile de dépenser deux milliards d'euros supplémentaires pour un gain de même pas trente minutes?

- Enfin, d'un point de vue strictement technique, qu'en est-il? Et bien, au début du mois, le gestionnaire du réseau avait fait part de ses doutes sur la viabilité d'un TGV roulant à 350 km/h. Nuisances environnementales, coûts écologiques, consommation énergétique : la durabilité des équipements de type LGV est aujourd'hui mise en doute.

- Ce qui est donc en cause, au final, c'est le modèle de la très grande vitesse au delà de 250 km/h développé depuis trente ans en France. Les autres pays européens sont en train de mailler avec succès leurs territoires avec des lignes TGV entre 220 et 250 km/h, à bien moindre coût.

Au-delà de toutes ces réserves, c'est une erreur stratégique d'avoir lié dans ce protocole la mise en 4 voies du tronçon Toulouse-St Jory et la réalisation de la LGV sur le tronçon Tours-Bordeaux.

Aujourd'hui, de toutes les collectivités engagées dans la clause de solidarité, seuls le Conseil régional d'Aquitaine et la Communauté d'agglomération de Montauban l'ont fait.

Les autres collectivités attendent. Pour l'instant, la région Midi-Pyrénées n'est pas prête de le faire, et le Sicoval encore moins.

Pourquoi, alors, s'empresse-t-on de voter cette délibération dès aujourd'hui?

Je vous rappelle que nous sommes membres de TGV Sud-Ouest, c'est donc toutes ensemble que nos collectivités devraient négocier, plutôt que une par une, tandis que d'autres se désistent et font peser sur nous un poids financier plus lourd encore, du fait de la clause de solidarité.

En conclusion, la LGV, c'est bien le meilleur moyen pour que le TGV arrive le moins vite possible à Toulouse et que notre agglomération reste à 5 h 30 de Paris. C'est au contraire parce que nous avons hâte de voir notre agglomération à 4 h de Paris et raccordée au plus vite à Barcelone et Montpellier que nous ne voterons pas cette délibération.