

LE CLASH DE LA SEMAINE

LA QUESTION :

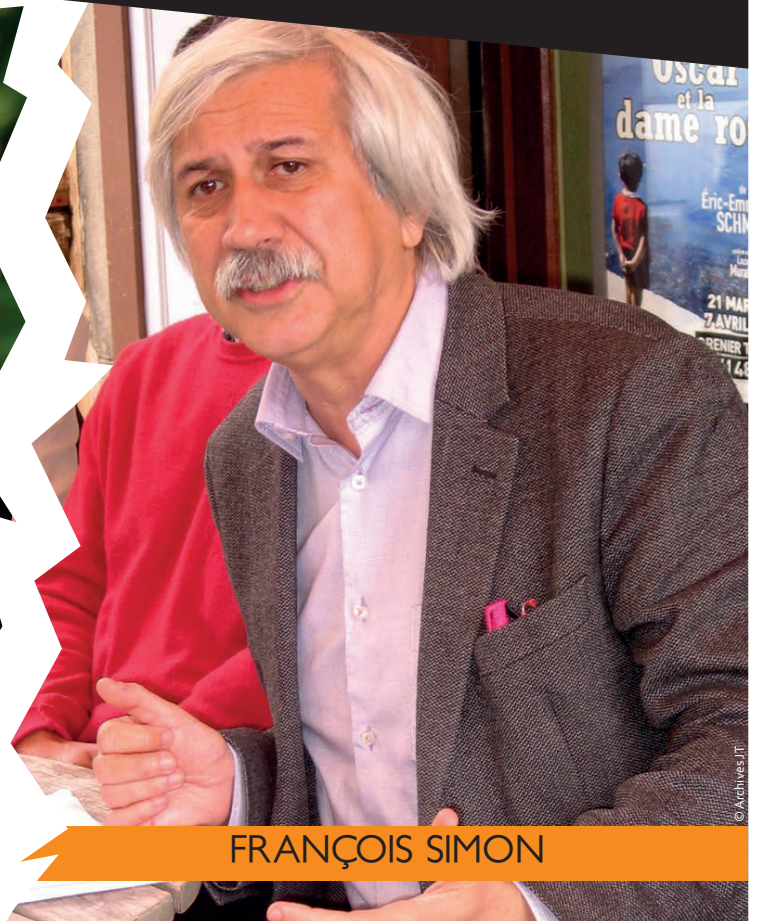
/// La LGV Bordeaux-Toulouse : Croyez-vous à l'aboutissement du projet ?

/// Par Séverine Sarrat.

@Severine\_Sarrat



JEAN-LOUIS CHAUZY



FRANÇOIS SIMON

Président du Conseil économique et social de Midi-Pyrénées (CESER)

« Après presque 10 ans d'études et de concertations, cet automne, va se dérouler l'enquête publique. Le calendrier prévu est respecté et le projet avance normalement. En 2013, l'Etat a passé en revue tous les projets d'infrastructures et la LGV Bordeaux-Toulouse est apparue comme prioritaire. Aujourd'hui, 4 chantiers de LGV se déroulent simultanément en France avec des montages financiers associant public et privé, alors pourquoi douter encore ? Ce projet est un pari sur l'avenir, un investissement productif générateur d'emplois et de développement économique qui va permettre de relier Toulouse à Paris en 3h10 au lieu de 5h30 aujourd'hui. Il faut tout faire pour que ce grand chantier démarre dès 2017. Les entreprises de notre région ont besoin de perspectives et doivent se préparer, se documenter, s'adapter pour anticiper cette phase et bénéficier des retombées économiques du chantier dans un premier temps (10 000 emplois seront mobilisés durant cette phase). Dans un second temps, les métropoles et villes moyennes concernées, dotées d'une attractivité renouvelée et d'une compétitivité confortée seront à même de lutter à armes égales avec les autres territoires déjà desservis, créant de nouvelles activités, attirant de nouveaux investissements, de nouvelles populations et de nouveaux visiteurs. »

Vice-Président du Conseil Régional – Groupe Europe Ecology les Verts

« L'austérité touche les budgets des collectivités mais nos décideurs maintiennent des projets dispendieux, héritage des années 80. La LGV Bordeaux-Toulouse en est une caricature. Pour 6 minutes gagnées, construire une ligne LGV coûte 6 milliards d'euros, le réaménagement des lignes 2 milliards ! Rouler à 300 km/h au lieu de 200 consomme 3 fois plus d'énergie, ce qui est répercuté sur le prix du billet. Permettre le développement économique ? Toute infrastructure reliant deux métropoles ne fait que déménager le territoire en leur faveur, aggravant le déséquilibre. Libérer des voies pour le fret ? Nationalement, le rail est défavorisé face à la route. Faire payer les infrastructures de lignes LGV par les collectivités, c'est au dépend de leurs compétences, de leurs budgets. L'alternative libérale est un partenariat-public-privé assurant à des entreprises les chantiers, la participation de l'Etat, des collectivités et un droit de passage sur les voies pour 50 ans. Privilégier des trains sur les lignes existantes est une opportunité pour rénover le réseau existant. C'est le choix d'une cohérence financière, territoriale, sociale et écologique. Plutôt choisir un avenir réfléchi que le caprice d'une nostalgie ! »