

Toulouse, le 3 juillet 2017

**Communiqué de presse de Jean-Louis Chauzy**  
Président d'Eurosud Transport

## Inoui : le 2 juillet 2017, le premier TGV Paris-Toulouse met 9h00 au lieu de 4h00 !

En arrivant avec 5 heures de retard, le TGV inaugural qui devait relier pour la première fois Paris à Toulouse en 4h10 hier, a parfaitement illustré, au détriment des usagers, l'injustice profonde qui risquerait de frapper durablement Toulouse si la LGV Bordeaux-Toulouse n'est pas lancée rapidement.

Cet évènement regrettable démontre qu'il sera en fait impossible d'assurer la fiabilité de cette liaison sur les lignes existantes et que si la LGV Bordeaux-Toulouse n'est pas réalisée, Toulouse devrait se contenter d'une connexion ferroviaire au rabais dans sa relation avec Paris.

Les propos tenus par le chef de l'Etat lors de l'inauguration de la LGV Paris-Rennes ne nous concernent pas car la LGV Bordeaux-Toulouse n'est pas un nouveau projet. C'est un projet engagé, pour lequel des décisions ont été prises depuis le CIADT de 1991 par Michel Rocard jusqu'à la DUP par Alain Vidalies en 2016.

Il a été l'objet d'un accord financier qui a permis de financer la première phase qu'est Tours-Bordeaux. Le montage élaboré entre l'Etat, les collectivités et les partenaires privés a permis la réalisation du projet sans aucun retard ni surcoût, il faut le souligner. Aujourd'hui, il faut mettre en œuvre la 2<sup>e</sup> phase du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) qui en comporte 3 : la 1<sup>ère</sup>, Tours-Bordeaux est achevée, la 2<sup>e</sup> Bordeaux-Toulouse doit être réalisée pour 2024, la 3<sup>e</sup> Bordeaux-Dax-Espagne ultérieurement.

Aujourd'hui, après des années d'études et de procédures, après des engagements réitérés de l'Etat et surtout après que les collectivités de la région Occitanie aient participé au financement de la LGV Tours-Bordeaux, on demanderait à Toulouse de renoncer à faire partie des villes à grande vitesse et on nous fait la leçon sur la non rentabilité du TGV et sur la priorité à donner aux trains du quotidien. C'est inacceptable.

La Région hier a financé le « plan rail », 400 M€ qui ne relevait pas de ses compétences strictes et va investir à nouveau 4 milliards d'Euros pour le plan « Mobilités » dans les années qui viennent. Les TER ne sont pas plus rentables que les TGV mais les transports collectifs de voyageurs sont une mission de service public.

Opposer les trains du quotidien et les TGV n'a aucun sens car ce sont les deux composantes d'un système ferroviaire d'avenir, dont on connaît les performances environnementales imbattables. En ne desservant pas certaines métropoles, ce sont aussi les territoires ruraux et les villes moyennes que l'on pénalise.

Il ne saurait y avoir de nouveau « rapport Duron » car ce dernier a déjà indiqué en 2013 les priorités d'investissement pour la France. 4 ans après ce rapport, qui indiquait déjà que la LGV Bordeaux-Toulouse devait être réalisée prioritairement à tout autre projet de LGV, Toulouse compte 80 000 habitants de plus et la région Occitanie 200 000. Dans 5 ans, l'INSEE prévoit que Toulouse deviendra la 3<sup>e</sup> ville de France devant Lyon.

L'urgence c'est que la ministre chargée des transports poursuive les négociations avec les collectivités sur le montage financier avec la même créativité que ce qui a été inventé pour le Grand Paris et qui permet aujourd'hui de financer ses 25 Milliards d'Euros d'investissements. Les réunions de travail initiées par Alain Vidalies de juillet à octobre 2016 doivent reprendre dès ce mois de juillet et aboutir sur des propositions soutenables et innovantes auxquelles les investisseurs de long terme pourront rapidement s'associer.

**Jean-Louis CHAUZY**  
Président Eurosud Transport

---

**Contact :** Valérie Cormier, Directrice d'Eurosud Transport – 06 15 09 61 46  
[valerie.cormier@eurosud-transport.com](mailto:valerie.cormier@eurosud-transport.com)