

Vendredi 21 février 2020

LA DÉPÊCHE DU MIDI

LGV à chacun de prendre le train

C'est un dossier qui a failli dérailler à plusieurs reprises. Un serpent de mer. La construction de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse placera Montauban à moins de trois heures de Paris. Rappelons que Toulouse est la seule métropole de France à ne pas être relié à Paris, via le TGV. Une anomalie qui a traversé les années au gré des tergiversations des gouvernements successifs et quelques élus locaux.

Pour Montauban, l'enjeu s'avère conséquent. Quand la LGV sera enfin une réalité, soit en 2030, c'est-à-dire après-demain, le visage de la cité d'Ingres, qui ne sera alors pas loin des 70 000 habitants, voire plus, et de l'agglomération, aura considérablement changé. Brigitte Barèges l'évoque régulièrement tançant l'actuelle majorité au conseil départemental pour son immobilisme.

On verra (lire ci-dessous) dans les réponses apportées par les candidats aux municipales que la plupart des représentants des six listes s'assument favorables à cette LGV. Seuls Richard Blanco (Lutte Ouvrière) pourfendeur du capitalisme et la liste Montauban en commun émettent de sérieuses réserves sur ce dossier. Où en est-on d'ailleurs ? Le projet de Ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse devrait connaître une sérieuse avancée dans les prochaines semaines. Tous les protagonistes sont dans l'attente d'une réunion sous l'égide de Bercy, pour remettre à plat le dossier et lancer la future société de projet qui pilotera la création de cette ligne.

Mise en service avant 2030

Les régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine et les métropoles de Bordeaux et Toulouse participeront à ce rendez-vous, «Les quatre grandes collectivités devront notamment se mettre d'accord sur les taxes qui seront perçues sur les installations d'entreprises dans les zones d'activités bénéficiant de l'effet TGV » a indiqué récemment Jean-Louis Chauzy le président du Ceser (Conseil économique, social et environnemental régional). Les collectivités discuteront aussi de leurs participations respectives et de l'emprunt nécessaire au financement de l'infrastructure.

Jean-Louis Chauzy rappelle que la LGV Bordeaux-Toulouse est éligible aux fonds européens dans le cadre des «grands corridors» qui ont permis

au Grand Paris express et au Canal Seine-Nord de bénéficier d'un milliard chacun. Quant au calendrier, il devrait lui aussi se préciser après cette réunion à Paris. « Nous aurons deux ans pour finaliser le financement. L'État pourra alors créer la société de projet vers la fin 2021. Ensuite, il sera procédé à l'appel d'offres avant le lancement du chantier. » Pour le président du Ceser, il faudra cinq ans de travaux pour réaliser cette ligne nouvelle à grande vitesse, longue de 250 km et évaluée à 7,5 milliards d'euros. « On peut espérer une mise en service avant 2030 » estime Jean-Louis Chauzy pour qui la loi LOM est un pas important en vue de la réalisation de cette ligne. L'enjeu de la LGV n'est pas seulement de rapprocher Toulouse de Paris en 3 h 10. La nouvelle ligne permettra aussi de libérer des créneaux sur les voies actuelles et ainsi d'améliorer les trains du quotidien.

Laurent Benayoun.

I Les candidats ont la parole : L'arrivée de la LGV est-elle une chance pour Montauban ?

RICHARD BLANCO « LUTTE OUVRIÈRE »

« Ce qu'on constate depuis des décennies c'est que parallèlement au développement des grandes lignes, les petites lignes et dessertes locales disparaissent, celles que la SNCF estime non rentable. Une gare LGV proche de Montauban raccourcirait les délais pour se déplacer.

Nous sommes convaincus que l'on peut avoir des lignes plus rapides, des transports gratuits et des lignes qui desservent plus de communes. Il ne faudra rien attendre des gouvernements et des élus. Un véritable service public ferroviaire ne pourra exister que si le monde du travail conteste les choix économiques égoïstes de la classe capitaliste. Ce qui serait une chance pour les travailleurs, c'est de renouer avec les luttes sociales pour en finir avec cette politique au service des capitalistes. Après les gilets jaunes, les personnels de santé, les cheminots ont montré la voie en relevant la tête. Des conseillers municipaux Lutte Ouvrière, soutiendront les travailleurs qui ne se résignent pas à subir la dictature du grand patronat et de ses gouvernements. Ils dénonceront la politique municipale au service des Veolia, Suez et autres Vinci ».

NICOLE MARGOLLÉ : « MONTAUBAN EN COMMUN »

« L'extension du réseau à grande vitesse est présentée comme évidente. Mais le gain de temps entre Toulouse et Bordeaux semble bien maigre au regard des aménagements projetés et Montauban risque d'y être perdante. En effet, outre son coût pharaonique (10 à 15 millions d'euros du km), la construction de la LGV implique aussi une nouvelle gare à Bressols. Les impacts humains et environnementaux seront considérables : destruction de plusieurs milliers d'hectares de terres

agricoles et autres milieux naturels avec leur faune et leur flore, destruction et dévalorisation de maisons, pollution sonore etc. D'autres projets semblent plus pertinents, comme la mise à niveau de la ligne existante qui permettrait des vitesses jusqu'à 220 km/h sans nécessiter de si coûteux travaux tout en maintenant le passage du fret, des TER et du TGV et une desserte régulière de la gare de Montauban. Car si la nouvelle LGV voit le jour, Montauban sera moins desservie pour relier le plus directement possible Toulouse à Bordeaux, comme ce fut le cas pour les gares de Poitiers ou Tours pour la desserte Paris-Bordeaux.»

ARNAUD HILION : « L'ALTERNATIVE POUR MONTAUBAN »

« Rappelons que la construction de la LGV n'est de la compétence ni de la mairie ni de la communauté d'agglomération. Cependant il est démontré que la LGV améliore l'accessibilité du territoire, booste son économie et dynamise son activité touristique. C'est pourquoi nous accompagnerons son arrivée prévue aux alentours de 2030. Montauban ne sera plus qu'à 2h40 de Paris et 15 min de Toulouse. Montauban a la chance d'avoir des fleurons industriels, agricoles, technologiques et tertiaires. La LGV renforcera leur attractivité auprès des investisseurs, attirera aussi de nouvelles entreprises. Elle est une opportunité en matière de mobilité des personnes. Elle permettra d'améliorer le cadencement, le nombre et le service des trains régionaux sur la ligne historique. Cela favorisera l'utilisation du train à la place de la voiture, entraînant une baisse de la pollution de l'air. L'augmentation du nombre de TER devra s'accompagner d'un fort développement de l'intermodalité afin de faciliter les liaisons avec les autres modes de transport (bus, vélos...). Nous y travaillerons avec la région.»

PIERRE MARDEGAN « OSONS MONTAUBAN »

« Bien sûr, la LGV est une opportunité à saisir. Cette ligne rapprochera Montauban de Toulouse et Bordeaux et mettra Paris à 2 h 40. Cela ouvre des perspectives de développement nouvelles. C'est un plus pour l'économie, le tourisme, l'emploi ainsi que pour l'attractivité du territoire. Toutefois, anticiper le projet revêt un caractère majeur. La notion de proximité change : Montauban se retrouvera plus près de Bordeaux que de certaines villes voisines de la région. Il convient donc de relier la gare avec les trains régionaux.

Cette gare, pourrait représenter un pôle économique décentralisé. Il faut proposer une offre commerciale différente et complémentaire à la ville. Les aménagements urbains qui seront réalisés autour de la gare (logements, technopoles, etc) se feront au détriment d'espaces naturels. Soyons vigilants pour préserver nos surfaces agricoles. Une réflexion devra être menée afin d'améliorer l'intermodalité entre le réseau ferré et

routier. Il conviendra aussi de relier cette gare à l'aéroport de Toulouse. L'objectif étant d'offrir aux usagers un trajet facilité.»

BRIGITTE BARÈGES « POUR MONTAUBAN »

« Quand on sait que la future gare LGV nous placera à 2h40 de Paris et à 15 minutes de Toulouse, c'est une chance pour notre territoire. Dès le grand débat de 2005 nous nous sommes mis en ordre de marche pour non seulement accueillir le nouveau tracé de la LGV mais aussi une gare sur notre territoire au croisement des lignes TER et de la LGV. Le principe de cette gare nous a été accordé par le Ministre des Transports de l'époque, Dominique Bussereau, de même que l'étude de la création d'un péage à la sortie de l'A62 de Montech pour permettre un accès plus aisé à la sortie actuelle de l'A20 à Bressols, péage trop souvent saturé. Côté ville, nous allons accélérer la construction du boulevard de contournement depuis le Pont de l'Avenir jusqu'à Albasud pour que cet ouvrage soit réalisé en même temps que la gare programmée d'après la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) pour démarrer ses travaux en 2022 et être mise en service en 2029. Nous avons également créé une ZAD (Zone d'Aménagement Différé) de 600 ha entre Bressols et Montauban pour éviter des spéculations foncières à cet endroit.»

THIERRY VIALON : MONTAUBAN AVEC VOUS, POUR VOUS

« J'ai toujours été pour la réalisation de la ligne LGV Paris-Bordeaux-Toulouse un moyen de désenclavement indispensable pour toute notre région et qui sera complémentaire des infrastructures autoroutières et aéroportuaire déjà existantes. Dans ce cadre, la création d'une gare au sud de Montauban serait un atout formidable pour notre ville. Pour autant, ce projet à 7 milliards d'euros est un vrai serpent de mer puisqu'il est dans les cartons depuis quasiment 40 ans et que l'on parle à ce jour d'une mise en service d'ici 2030 pour les plus optimistes, voire 2035-2040 pour les plus prudents ! Ainsi, la réalité nous oblige, -tout en anticipant l'arrivée de la LGV- à trouver d'autres leviers (comme, par exemple, une baisse de la fiscalité des entreprises) pour rendre notre territoire économiquement attractif et compétitif et ainsi créer des emplois de proximité pour les Montalbanais dans un futur proche. En effet, même si l'agglomération sera partenaire de la LGV, force est de constater que c'est à l'Etat que revient le dernier mot sur ce projet ».