

DÉCLARATION DE PRESSE DE JEAN-LOUIS CHAUZY PRÉSIDENT DU CESER OCCITANIE / PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

MONSIEUR LE PREMIER MINISTRE, LA LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST NE PEUT ATTENDRE

La LNSO (Ligne Nouvelle du Sud-Ouest) fait partie du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Elle vise à améliorer les infrastructures ferroviaires entre Bordeaux et Toulouse, avec des travaux ayant débuté en 2024-2025. Le CESER Occitanie souligne plusieurs points clés pour garantir que ce projet se réalise dans les conditions actées et rappelle les bénéfices attendus de cette ligne. **Pour mémoire, ce chantier est à maturité et déjà avancé avec le démarrage des travaux pour la réalisation des AFNT (Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse) et des AFSB (Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux).**

Arguments principaux pour la LNSO :

- Respect des engagements pris.** Par la signature de son Premier ministre, Jean Castex, le 27 avril 2021, l'État s'est engagé sur ce projet à hauteur de 4,1 Md€ (hors branche qui dessert Dax). Remettre en question celui-ci, aboutirait à remettre en cause la signature d'un Premier ministre, donc les engagements de l'État, et d'en faire un précédent.
- Fiscalité et équité.** Une partie du financement de la LNSO vient de la contribution (sous forme d'une taxe dédiée), des entreprises et des habitants, localisés à moins d'une heure d'une future gare TGV. Comment est-il possible de remettre en cause un projet reposant sur une fiscalité déjà prélevée depuis trois ans ? De surcroît, anticipant la réalisation de cette ligne et de ses retombés positives sur le territoire, des collectivités ont participé au financement de la LGV Tour-Bordeaux (300 M€) et contribuent à hauteur de 40 % au projet dans son ensemble.
- Environnement.** La LNSO est une réalisation en faveur de l'environnement qui valorise le report modal et la décarbonation des transports. Prouvant l'état de maturité de ce projet, les acteurs de l'aérien toulousains adaptent leur offre de service en la réduisant pour l'essentiel, et ce, en prévision de l'arrivée de la LNSO.
- Mobilités à l'échelle européenne.** La LNSO ne concerne pas seulement la relation entre Paris et le grand sud-ouest, la péninsule ibérique et l'Italie, mais tout le maillage du territoire et constitue un maillon entre l'est et l'ouest de la France. Elle fait partie intégrante des projets du réseau ferroviaire européen. Ainsi, l'Union européenne tient ses engagements financiers et est au rendez-vous, comme la très grande majorité des collectivités des régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie. Par ailleurs, la LNSO contribuera à libérer des sillons sur la ligne classique existante, dont l'entrée sur Bordeaux et tout particulièrement le tronçon Montauban-Toulouse, sont saturés.
- Développement économique et rééquilibrage territorial.** Au regard de la croissance démographique en Occitanie et en Nouvelle-Aquitaine (+100 000 habitants par an) de leur poids économique et touristique, ce projet s'impose comme une nécessité. Rappelons qu'en termes de population, la Nouvelle Aquitaine est la 3^e région de France et l'Occitanie, la 4^e. Toulouse, 3^e ville de France, est la seule métropole à ne pas être reliée à Paris.

Monsieur le Premier ministre, la LNSO représente un projet stratégique pour le développement économique, social et environnemental des régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, avec des bénéfices attendus en termes de mobilité, d'emploi et d'équité territoriale. Le CESER insiste sur la nécessité de respecter les engagements financiers et de préparer adéquatement les territoires à l'arrivée de la LGV. Les collectivités, les acteurs socio-économiques comme les habitants, ne peuvent attendre.