

Bordeaux - Toulouse, Bordeaux - Dax. Et

Le gouvernement vient d'annoncer qu'il comptait réaliser les LGV Bordeaux - Toulouse et Bordeaux - Dax. Stupeur, car la commission d'enquête publique avait émis un avis négatif. Va-t-on creuser les dettes publiques ou s'agit-il d'une manœuvre avant les élections régionales ?

Alain Vidalies a choisi la fête de la rose de la fédération socialiste des Landes pour faire part de la décision gouvernementale. Ce samedi 26 septembre, à Soustou, le secrétaire d'État aux Transports a déclaré : « J'ai averti aujourd'hui Alain Rousset, Alain Juppé et Martin Malvy de la décision prise par le gouvernement de continuer la procédure GPSO [Grand projet du Sud-Ouest] sur les deux lignes vers Toulouse et vers Dax, sur laquelle la commission d'enquête publique avait émis un avis négatif ».

Président du conseil régional de Midi-Pyrénées, Martin Malvy, selon sa coutume, a immédiatement publié un communiqué, se félicitant d'une décision qui répond aussi aux vœux d'Alain Rousset, président du conseil régional d'Aquitaine, et d'Alain Juppé, maire de Bordeaux. Elle est tout de même très étonnante.

On avait déjà vu le président de la République soutenir la ligne Poitiers - Limoges, une ligne à 2 milliards déclarée d'utilité publique le 15 janvier dernier malgré l'avis négatif du conseil d'État.

Avec GPSO, on change de dimension. Ces lettres désignent le prolongement à grande vitesse de la LGV Paris - Bordeaux d'un côté vers Toulouse, de l'autre vers l'Espagne. Soit

8,3 milliards d'euros pour 327 km.

Étonnant parce que l'étape précédente et toujours en cours, Tours - Bordeaux, ou SEA, est extrêmement délicate à mettre en œuvre. Le montage n'a pu être bouclé qu'avec une forte contribution des collectivités territoriales. Celles-ci exigent des dessertes, faute de quoi elles menacent de ne pas payer, feuilleton qu'on suit depuis des mois et qui n'est toujours pas dénoué. Au moins, avec cette LGV Tours - Bordeaux, on assure des Paris - Bordeaux en deux heures, et il y aura un assez fort trafic. Il s'annonce plus faible quand il s'agira de prolonger la LGV jusqu'à Toulouse, sans même parler de la branche vers Dax. Toulouse, sixième agglomération française, devant Bordeaux, mérite bien un TGV. À ceci près qu'elle restera au mieux à 3 heures 10 de Paris et que la capitale d'Airbus est bien desservie par l'avion. Pour la branche sud, on peut bien parler, au-delà de Dax, de relation avec l'Espagne et célébrer la dimension européenne du projet. Reste que cela ne fait pas un trafic. Les deux opérations vont créer de la dette publique, et risquent de déséquilibrer SNCF Mobilités, dont les trains ne seront pas faciles à remplir et dont les péages devraient être élevés.



Une rame de TGV en gare de Bordeaux-Saint-Jean : bientôt, avec l'achèvement de la LGV, la relation avec Paris ne prendra plus que deux heures.

© Alstom Transport

C'est étonnant pour une raison plus générale. Cela fait des années qu'à la suite des Assises du ferroviaire, organisées par Nathalie Kosciusko-Morizet, des réflexions des économistes du Cercle des Transports, de la commission Mobilité 21, présidée par Philippe Duron, ou du rapport de la Cour des comptes sur « un modèle porté au-delà de sa pertinence », s'est mise en place une nouvelle

doctrine. En deux mots : l'essentiel du réseau à grande vitesse a été réalisé, et les financements doivent être mobilisés pour remettre à niveau le réseau et le moderniser. Une modernisation dont pourraient d'ailleurs bénéficier les axes du GPSO sans recourir à la très grande vitesse.

On ajoutera à cette nouvelle doctrine ferroviaire une option qui ne fait pas l'unanimité : il

si c'était les TGV de trop ?



est temps de réfléchir à des liaisons Intercités rapides (et à un nouveau train qui les assure), intermédiaires entre TER et TGV. Mettons de côté ce dernier point, très délicat parce que la loi Macron est entre-temps venue changer la donne et parce qu'Alstom et Bombardier ne jugent pas nécessaire la création d'un Intercités. Mais à cette importante réserve près, on a vu se constituer peu à peu

cette façon de reconsidérer le ferroviaire assez consensuelle, avec la complicité active de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau. Les décisions du gouvernement sont un vrai saccage de ce travail. Manifestement furieux, Gilles Savary, député PS de Gironde, rapporteur de la loi sur la réforme ferroviaire, s'est fendu d'un communiqué indigné. On le comprend. Citons-

le : « Cet arbitrage intervient alors que le système ferroviaire français ne cesse de creuser son endettement, établi à ce jour à 44 milliards d'euros, et qu'aucune solution alternative moins coûteuse pour relier Toulouse à Paris et Bordeaux à l'Espagne à plus de 250 km/h (définition européenne de la grande vitesse ferroviaire) n'a été envisagée. Cette décision engage ainsi l'État à de nouvelles dépenses publiques, puisqu'elle permet aux propriétaires fonciers impactés par le tracé d'exiger l'expropriation. » Et d'ajouter : « Elle n'apporte pour autant aucune solution aux dessertes ferroviaires de Toulouse et de l'Espagne avant 2025/2030, car les projets colossaux du Tunnel Lyon - Turin et du Canal

nomique. Va-t-on demain pleurer, en plus, sur les TGV Hollande ? Pas sûr. À lire quelques commentaires de presse, on se demande si ces LGV vont vraiment se faire. Ce qui compte, c'est peut-être bien leur annonce, et pas leur réalisation. À quelques semaines des régionales, tout est bon pour ne pas perdre deux nouvelles grandes régions : Aquitaine - Poitou-Charentes - Limousin et Midi-Pyrénées - Languedoc-Roussillon. Si c'est le cas, c'est pitoyable. Et pas sûr que ce soit payant. Car sur le terrain, la décision fait beaucoup de mécontents. Certes, les grands élus espèrent toujours que le TGV va leur apporter la croissance, malgré les mises en garde

« C'est un déni de démocratie, l'État s'assied sur une enquête publique »

Xavier Planty

Seine Nord, pourtant exclus des conclusions prudentes de la Commission Mobilité 21, ont été confirmés et nécessitent des dépenses considérables imprévues. » On voit venir avec inquiétude, aujourd'hui, à la SNCF, ce qu'on appelle souvent « les TGV Sarkozy » : phase 2 du TGV Est, Bretagne-Pays-de-la-Loire, Contournement de Nîmes-Montpellier, Sud-Europe Atlantique. Des TGV que, du temps des Assises du ferroviaire, fin 2011, on appelait les « quatre coups partis », comme pour regretter qu'on ne puisse plus les arrêter et pour signifier qu'après eux, la fête était finie. Autant de projets dont l'entreprise ne voit pas l'équilibre éco-

constantes d'économistes sur le fameux « effet TGV ». Mais, il n'y a pas que les grands élus. Il y a aussi ceux qui s'approprient à voir passer le TGV sur leurs terres. Comme Xavier Planty, président de l'organisme de défense et de gestion des AOC Sauternes et Barsac, cité par *Le Parisien* : « C'est un déni de démocratie, une décision stalinienne. L'État s'assied sur une enquête publique qui a réuni 14 000 personnes ». Comme le dit Gilles Savary, socialiste accablé : « Des régions, on va en perdre et je pense même que cette décision va nous faire perdre plus de voix qu'elle va nous en faire gagner ». F.D.