

TGV : Bordeaux serait beaucoup mieux desservi que Lyon



Le chantier de la future ligne à grande vitesse Paris-Bordeaux. - Photo Michel Garnier/Lisea

[Lionel Steinmann](#) / Journaliste | Le 03/11 à 07:00

Le gouvernement a rendu la semaine dernière son arbitrage sur le nombre de directs Paris-Bordeaux.

Pour la SNCF, le débat est clos. Mais pas pour Lisea, le concessionnaire privé.

Le feuilleton de la future ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Bordeaux va sans doute se poursuivre à court ou moyen terme, malgré l'arbitrage rendu la semaine dernière par le gouvernement. Depuis des mois, Lisea, le concessionnaire privé (propriété de Vinci, la Caisse des Dépôts, Meridiam et Ardian) de la nouvelle section Tours-Bordeaux (qui sera inaugurée mi-2017), s'oppose à la SNCF sur le nombre de trains qui doivent y circuler. Et le nombre de TGV directs Paris-Bordeaux (qui se feront en 2 h 05 au lieu de 3 heures) a cristallisé les débats.

Lisea, dont les revenus dépendent du nombre de trains qui emprunteront la nouvelle infrastructure, réclame, appuyé par les élus locaux, 19 allers-retours quotidiens. La SNCF, de son côté, assure que les péages demandés par Lisea sont si élevés que la nouvelle ligne lui occasionnera un déficit opérationnel d'au moins 150 millions d'euros, et que 13 allers-retours quotidiens (soit à peine plus qu'aujourd'hui, mais avec des TGV plus grands), suffiraient à capter la nouvelle clientèle.

Interpellé à maintes reprises par les élus locaux et Lisea, le gouvernement a fini par rendre la semaine dernière un arbitrage en forme de jugement de Salomon : « *J'ai considéré que la négociation pourrait s'arrêter à 16,5* », a annoncé le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies.

Pour la SNCF, le débat est désormais clos. « *Nous prenons acte de la décision du gouvernement, même si cela n'est pas celle que nous souhaitons, et nous allons nous efforcer de faire de l'inauguration de cette nouvelle ligne un succès* », explique un cadre, qui souligne que la configuration prévue est plus que favorable à Bordeaux et à sa région. La capitale de la Gironde bénéficiera donc au total à partir de mi-2017 de 32,5 allers-retours quotidiens avec la région parisienne, dont 16,5 directs. Soit nettement plus que Lyon (22 allers-retours avec la capitale, dont 15 directs). 34.000 places seront disponibles chaque jour en moyenne sur Paris-Bordeaux, alors que la ligne compte aujourd'hui 13.500 passagers en moyenne. Selon un expert proche de l'entreprise publique, la perte opérationnelle annuelle dépassera les 175 millions d'euros.

Incertitudes pour l'après-2017

Mais pour Lisea, la messe n'est pas dite : « *Les déclarations d'Alain Vidalies sont un progrès, mais elles ne constituent pas la fin de l'histoire* », affirme un proche du concessionnaire, pour qui « *les négociations continuent* ». Alain Rousset, le président de la région Aquitaine a, lui, écrit vendredi à la SNCF pour demander « *un réexamen impérieux et urgent* », la critique portant toutefois surtout sur l'articulation des TGV avec les horaires des TER.

Surtout, rien n'est également réglé pour l'après-2017. Lisea a contractuellement la possibilité d'augmenter fortement ses péages chaque année (jusqu'à 3,5 fois l'inflation, selon une source proche du dossier). Quant à la SNCF, elle pourrait également décider, si la clientèle n'est pas au rendez-vous, de réduire le nombre de TGV sur la ligne. Faute de terrain d'accord, le bras de fer devrait donc se poursuivre dans les années à venir.