

# LGV Sud : Trans'Cub tire le signal d'alarme pour tout arrêter

Selon l'association, le GPSO représente un coût démesuré pour un gain de fréquentation anecdotique. Et surtout, il ne serait pas nécessaire à l'amélioration du trafic TER et du fret ferroviaire

L'engorgement de la circulation autour de Bordeaux est un sujet tellement prégnant qu'il s'invite dans tous les dossiers du moment. Notamment dans le Grand Projet Sud-Ouest (GPSO), la liaison ferroviaire à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, qui divise la majorité métropolitaine : aux arguments sur la ligne elle-même, ses partisans ajoutent des bénéfices à tirer en termes de trafic TER et de fret au sud de Bordeaux. Deux outils censés réduire l'usage de la voiture et des camions, donc décongestionner les routes.

Ces arguments, comme ceux

sur la LGV elle-même, sont battus en brèche par l'association de défense des consommateurs Trans'Cub, qui organisait jeudi un point presse au café Rohan, devant la mairie de Bordeaux, où loge un autre opposant au projet. Ils présentaient une lettre ouverte adressée aux élus et décideurs en charge du dossier.

« La progression des fréquentations liées au GPSO serait très limitée et son coût démesuré », plaide Denis Teisseire, fondateur de l'association. Celui-ci rappelle que pour la LGV Tours-Bordeaux, la Métropole n'avait déboursé « que » de 135 millions

d'euros. « Là, on lui demande un effort trois fois supérieur (350 millions) pour un résultat six fois moindre : le dossier évoque un million de passagers de plus par an à Saint-Jean. À part cela, aucun élément de fréquentation chiffré n'a été communiqué aux élus, à qui on demande de voter à l'aveugle. C'est un déni de démocratie. »

## TER et fret

Les bénéfices de la grande vitesse étant plutôt à rechercher du côté de Toulouse ou de Dax, Trans'Cub s'est également penché sur les retombées annexes promises aux métropolitains

via les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AF-SB) nécessaires à la LGV.

« Les aménagements entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans ne sont pas nécessaires pour améliorer la desserte TER Bordeaux-Agen, argumente Denis Teisseire. Il suffirait de créer une gare intermédiaire à Beautiran, où les trains pourraient se doubler. Créer une troisième voie ne sert pas à grand-chose. »

Et Trans'Cub d'envoyer une flèche au projet de RER métropolitain : « C'est du pipeau. On nous vend les bienfaits de la diamétralisation, mais allez voir vous-même les correspondances à la gare : personne ne circule de Libourne à Arcahon. Et puis l'ambition du RER, c'est 10 000 passagers de plus par jour d'ici à 2030...



Denis Teisseire, Jacques Dubos et Hervé Harduin. GW.B.

alors que les déplacements vont passer de 3 à 3,6 millions par jour ! Cela ne réglera rien à la congestion des transports ! »

Même réserve sur le fret : « L'argument est biaisé », estime Jacques Dubos, le président de l'association. « Cela ne va pas transférer les chargements des poids lourds vers le fret : le trafic qui paralyse Bordeaux va vers l'Espagne et le

Portugal - or le GPSO ne prévoit rien entre Dax et Hendaye ! » Deuxième point : « Il existe des réserves très importantes en matière de fret. On a actuellement 14 circulations entre Bordeaux et Hendaye. Il pourrait y en avoir 48 avec les mêmes équipements. Ce n'est pas une question d'infrastructures, mais de volonté politique. »

Gwenaël Badets