

# LGV : « Nous ne pouvons plus attendre », lance le président basque

Imanol Pradales fait du raccordement avec la France une priorité stratégique de l'Europe. Le président de la Région Alain Rousset a émis l'idée que la Société du GPSO fasse l'avance de la part de l'État pour la ligne à grande vitesse (LGV)

Xavier Sota  
x.sota@sudouest.fr

Loin de lui l'idée de dire au gouvernement ce qu'il doit faire, mais Imanol Pradales, le président du gouvernement basque espagnol (lehendakari, dans la langue locale), a profité d'une visite à Bordeaux pour livrer, hier au côté du président de la Nouvelle-Aquitaine Alain Rousset, un plaidoyer en soutien de la ligne à grande vitesse (LGV) côté français. « Nous ne pouvons plus attendre, indique-t-il. Nous sommes à un moment crucial pour l'Europe dans sa stratégie industrielle, alimentaire, de sécurité. Il est indispensable de relier les hubs de la façade atlantique par le rail : Bordeaux, Toulouse, le Pays basque, Lisbonne, Madrid. »

## Dernier maillon

Un amical coup de pression de deux homologues sur le gouvernement français pour un raccordement des réseaux ferroviaires à l'ouest des Py-

réénées. D'autant que, de l'autre côté des montagnes, les choses avancent, le Y basque (Vitoria-Gasteiz, Bilbao, San Sebastián) étant en passe d'être achevé. Le réseau de trains à grande vitesse version espagnole sera à la

**« Cette liaison a un sens économique, social, écologique autant que stratégique »**

frontière à l'horizon 2027 et sera opérationnel à 100 % à l'horizon 2030. Mais ne se connectera à rien côté français.

De ce côté des Pyrénées, la LGV Bordeaux-Toulouse pourrait être en circulation en 2032, et on table au mieux sur 2034-2035 pour une mise en service de la liaison Bordeaux-Dax, Ce qui reste loin de la frontière. « Cette ligne s'inscrit dans une ambition européenne, mais l'Europe, ce n'est pas que l'axe franco-allemand, c'est aussi

la péninsule ibérique, remarque Alain Rousset. Un impératif pour désaturer le réseau existant, pour davantage de trains du quotidien, pour en finir avec les 10 000 camions à Biriou, le mur de camions sur l'A63, le maillon manquant pour relier à grande vitesse les capitales européennes de l'Espagne, du Portugal à l'Allemagne. »

Il apporte ainsi son soutien sans faille à un projet transfrontalier qui, selon ses promoteurs, ne comporte que des avantages : levier de transformation territoriale, renforcement des échanges économiques, touristiques et culturels, ou encore substantiel gain de temps, rapprochant les destinations : à terme Bordeaux-Bilbao en 1 h 55, Bordeaux-Madrid en 3 h 55, un Paris Madrid en 6 h 05. « La Commission européenne mise sur l'autonomie stratégique pour le continent, alors une infrastructure pour relier tout l'Arc atlantique est indispensable, insiste Imanol Pradales. La France doit être consciente de ce qu'elle perd si elle ne soutient pas ce projet. Nous sommes à un moment clé pour aller de l'avant et promouvoir cet axe. »

## Liaison indispensable

Les deux présidents ont trouvé un précieux soutien en la personne de François Bausch, le nouveau coordinateur de la Commission européenne pour le corridor atlantique. Ce dernier relie le sud du Portugal et de l'Espagne à l'Irlande et à l'Allemagne, en passant par la Nouvelle-



Alain Rousset, président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, et Imanol Pradales, lehendakari du gouvernement basque, hier à Bordeaux. CLAUDE PETIT / SO

Aquitaine. Le rôle du coordinateur : bâtir un plan de travail, validé par les États membres, et donner son avis sur les dossiers présentés dans le cadre des appels à projets du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

Cet ancien député et ex-ministre de l'Environnement luxembourgeois, encarté chez les Verts, a rappelé dernièrement « l'impénitence de la Commission » de voir réalisée cette liaison ferroviaire entre la France et l'Espagne. Lors de son audition, le 17 novembre, devant le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) rattaché au ministère des Transports, il a réaffirmé le financement à 50 % de l'Europe sur le tronçon Bordeaux-Dax.

## Une avance

Une liaison rigoureusement indispensable, c'est en substance le message martelé par les présidents basque et néo-aquitain. « Nous n'en-

tendons pas nous situer à la périphérie de notre continent, ajoute Imanol Pradales. Cette liaison a un sens économique, social, écologique autant que stratégique. Nous devons faire en sorte que le gouvernement français entende cette voix. »

S'il plane encore une incertitude financière sur le financement du projet LGV Atlantique, Alain Rousset a trouvé la parade. Il émet l'idée que la société de projet créée pour le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, SGPSO, fasse l'avance de la quote-part de l'État : « Une avance sous forme d'emprunt auprès de la Banque des territoires amorti sur un temps long. Une ligne ferroviaire, c'est un investissement pour un siècle. » À l'heure actuelle, le projet de LGV Bordeaux-Toulouse/Dax est chiffré à 14 milliards d'euros, financé à 40 % par 25 collectivités d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine, à 40 % par l'État et à 20 % par l'Europe dans le cadre du MIE.

# LGV : « Nous ne pouvons plus attendre », lance le président basque



## **Imanol Pradales fait du raccordement avec la France une priorité stratégique de l'Europe. Le président de la Région Alain Rousset a émis l'idée que la Société du GPSO fasse l'avance de la part de l'État pour la ligne à grande vitesse (LGV)**

Loin de lui l'idée de dire au gouvernement ce qu'il doit faire, mais Imanol Pradales, le président du gouvernement basque espagnol (lehendakari, dans la langue locale), a profité d'une visite à Bordeaux pour livrer, hier au côté du président de la Nouvelle-Aquitaine Alain Rousset, un plaidoyer en soutien de la ligne à grande vitesse (LGV) côté français. « Nous ne pouvons plus attendre, indique-t-il.

Nous sommes à un moment crucial pour l'Europe dans sa stratégie industrielle, alimentaire, de sécurité. Il est indispensable de relier les hubs de la façade atlantique par le rail : Bordeaux, Toulouse, le Pays basque, Lisbonne, Madrid. »

### **Dernier maillon**

Un amical coup de pression de deux homologues sur le gouvernement français pour un raccordement des réseaux ferroviaires à l'ouest des Pyrénées.

D'autant que, de l'autre côté des montagnes, les choses avancent, le Y basque (Vitoria-Gasteiz, Bilbao, San Sebastián) étant en passe d'être achevé. Le réseau de trains à grande vitesse version espagnole sera à la frontière à l'horizon 2027 et sera opérationnel à 100 % à l'horizon 2030.

Mais ne se connectera à rien côté français.

De ce côté des Pyrénées, la LGV Bordeaux-Toulouse pourrait être en circulation en 2032, et on table au mieux sur 2034-2035 pour une mise en service de la liaison Bordeaux-Dax, Ce qui reste loin de la frontière. « Cette ligne s'inscrit dans une ambition européenne, mais l'Europe, ce n'est pas que l'axe franco-allemand, c'est aussi la péninsule ibérique, remarque Alain Rousset. Un impératif pour désaturer le réseau existant, pour davantage de trains du quotidien, pour en finir avec les 10 000 camions à Biriattou, le mur de camions sur l'A 63, le maillon manquant pour relier à grande vitesse les capitales européennes de l'Espagne, du Portugal à l'Allemagne. »

Il apporte ainsi son soutien sans faille à un projet transfrontalier qui, selon ses promoteurs, ne comporte que des avantages : levier de transformation territoriale, renforcement des échanges économiques, touristiques et culturels, ou encore substantiel gain de temps, rapprochant les destinations : à terme Bordeaux-Bilbao en 1 h 55, Bordeaux-Madrid en 3 h 55, un Paris Madrid en 6 h 05. « La Commission européenne mise sur l'autonomie stratégique pour le continent, alors une infrastructure pour relier tout l'Arc atlantique est indispensable, insiste Imanol Pradales.

La France doit être consciente de ce qu'elle perd si elle ne soutient pas ce projet. Nous sommes à un moment clé pour aller de l'avant et promouvoir cet axe. »

### **Liaison indispensable**

Les deux présidents ont trouvé un précieux soutien en la personne de François Bausch, le nouveau coordinateur de la Commission européenne pour le corridor atlantique.

Ce dernier relie le sud du Portugal et de l'Espagne à l'Irlande et à l'Allemagne, en passant par la Nouvelle-Aquitaine. Le rôle du coordinateur : bâtir un plan de travail, validé par les États membres, et donner son avis sur les dossiers présentés dans le cadre des appels à projets du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

Cet ancien député et ex-ministre de l'Environnement luxembourgeois, encarté chez les Verts, a rappelé dernièrement « l'impatience de la Commission » de voir réalisée cette liaison ferroviaire entre la France et L'Espagne.

Lors de son audition, le 17 novembre, devant le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) rattaché au ministère des Transports, il a réaffirmé le financement à 50 % de l'Europe sur le tronçon Bordeaux-Dax.

## **Une avance**

Une liaison rigoureusement indispensable, c'est en substance le message martelé par les présidents basque et néo-aquitain. « Nous n'entendons pas nous situer à la périphérie de notre continent, ajoute Imanol Praderes. Cette liaison a un sens économique, social, écologique autant que stratégique. Nous devons faire en sorte que le gouvernement français entende cette voix. »

S'il plane encore une incertitude financière sur le financement du projet LGV Atlantique, Alain Rousset a trouvé la parade. Il émet l'idée que la société de projet créée pour le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, SGPSO, fasse l'avance de la quote-part de l'État : « Une avance sous forme d'emprunt auprès de la Banque des territoires amorti sur un temps long. Une ligne ferroviaire, c'est un investissement pour un siècle. » À l'heure actuelle, le projet de LGV Bordeaux-Toulouse/Dax est chiffré à 14 milliards d'euros, financé à 40 % par 25 collectivités d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine, à 40 % par l'État et à 20 % par l'Europe dans le cadre du MIE.