

## Edito | La LGV vers Toulouse et Dax: le chemin sera long et tumultueux

Ce n'est plus qu'une question de jours mais déjà le feu vert du Conseil d'Etat a ouvert la porte à l'aval du gouvernement. Et les réactions vont bon train, promettant pendant des lustres débats et controverses. La Ligne à Grande Vitesse de Tours à Bordeaux desservira la capitale régionale en juillet de l'année prochaine et devrait se prolonger, ensuite, vers Toulouse d'un côté, Dax et l'Espagne de l'autre avec un tronç commun de Bordeaux vers le sud Gironde. Ici, le conditionnel n'a jamais semblé aussi nécessaire tant les obstacles à cette nouvelle étape de ce qui figure comme le GPSO, le Grand Projet Sud Ouest, sont nombreux. Le premier, et non des moindres découle de la conclusion de l'enquête publique qui en 2014 avait recalé le projet, le second tient au coût d'un grand équipement d'infrastructures estimé de l'ordre de près de 9 milliards, le troisième a rapport aux contraintes environnementales mises en évidence pendant l'enquête publique mais qui ont pris un relief nouveau, en particulier du fait de nouvelles inquiétudes suscitées dans le vignoble, le Sauternais en particulier.

Qu'est ce donc qui pousse l'Etat à valider un projet dont les aléas sont réels ?

D'une part, un principe d'aménagement du territoire qui ne pourrait accepter que la Grande Vitesse n'aille pas plus loin qu'à Bordeaux, oublie Toulouse, le sud de l'Aquitaine actuelle et un raccordement défendu vers le Pays basque espagnol puis Madrid ? On peut le penser, tout en considérant que les temps ayant changé les orientations d'il y a une quinzaine d'années – et plus encore car les premiers schémas remontent à 1989- ne sont plus tout à fait les mêmes. D'ailleurs, la grande vitesse, en Espagne, a justement pris des libertés avec la vitesse...

D'autre part, la pression des « grands élus » de nos territoires qui, à l'exception des écologistes et du député PS Gilles Savary, rapporteur du projet de loi de réforme ferroviaire, se sont toujours entendus pour défendre le projet ? Elle a été et reste déterminante, au nom d'une conception de l'économie qui n'a pas varié : la vitesse pour relier des villes et des territoires est une clé de développement. Il est vrai que lorsqu'on considère l'impact du TGV Rhône-Alpes et Méditerranée sur les villes ou, déjà, la nouvelle donne qui se profile entre une ville moyenne, chef lieu comme Angoulême et Bordeaux, les liaisons rapides sont un atout.

Faut-il rappeler que le bouclage financier qui a présidé à l'élaboration du projet de LGV Sud Europe Atlantique a reposé sur l'engagement inédit des collectivités locales et territoriales. Martin Malvy l'ex-président de Midi-Pyrénées le rappelait, il y a quelques jours : « Jamais le chantier qui s'achève vers Bordeaux n'aurait été lancé s'il ne s'était agi que de réduire d'une heure le voyage entre Paris et Bordeaux. C'est le trafic au départ de Toulouse et Montauban qui aura le plus d'impact sur la fréquentation globale de la ligne. Toulouse reliée à Paris en 3 heures permettra d'assurer la meilleure rentabilité... » Quant à Carole Delga, présidente du nouvel ensemble Midi-Pyrénées-Languedoc, reçue à l'Elysée elle a défendu une maîtrise d'ouvrage totalement publique, de la même façon que le prône Alain Rousset . Et, ceci, au lieu et place du Partenariat-Public Privé de Tours- Bordeaux. Constatons qu'à ce stade des discours, tout reste à faire et que même si l'Etat a annoncé que cette desserte, au-delà de Bordeaux, serait la dernière du genre, personne n'a trouvé la solution.

Il ne fait donc pas de doute que le chemin sera très long et tumultueux. Et que les opposants, forts des conclusions négatives de l'enquête publique et du rapport sévère de la Cour des Comptes qui a pointé l'absence de rentabilité de la ligne, vont multiplier les entraves, notamment juridiques à la réalisation et à la première phase de ce genre de grandes infrastructures, une fois la Déclaration d'Utilité Publique prise, à savoir les acquisitions foncières.



Joël Aubert

*Crédit Photo :*  
*Publié sur [aqui.fr](http://aqui.fr) le 29/05/2016*  
*[Url de cet article](#)*