

Politique | Ligne à Grande Vitesse au sud de Bordeaux : Les déclarations de NKM font débat en Aquitaine



Il fallait s'y attendre : les déclarations de Nathalie Kosciusko-Morizet lors des Assises ferroviaires laissant entendre une hiérarchisation des grands projets ferroviaires dans le temps, provoquent une série de commentaires et initiatives. Du côté de Midi-Pyrénées, Martin Malvy rappelle que sa région a contribué au financement de Tours-Bordeaux avec l'engagement de son prolongement vers Toulouse. Ce 19 décembre, lors de l'examen par le Conseil régional d'Aquitaine du budget 2012 de l'exécutif, Alain Rousset en tête, a rappelé qu'il serait inconcevable que la LGV s'arrête à Bordeaux. Il a pris l'initiative d'adresser un courrier à la ministre avec l'assentiment de Forces Aquitaine (Moderation) et de l'UMP mais ni celui du Front de Gauche ni des Verts, et après avoir souligné avoir reçu des assurances du cabinet du premier ministre.

Dans son courrier Alain Rousset s'adresse en ces termes à Nathalie Kosciusko-Morizet: "

Vous le savez, le projet de liaison à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA), qui se situe dans la continuité géographique de la LGV Atlantique entre Paris et Tours, est composé de plusieurs sections cohérentes entre elles :

- la LGV Tours-Bordeaux, partie de l'axe transeuropéen rapprochant, par la façade atlantique, les régions du Nord de l'Europe avec le Sud-ouest de la France et la péninsule ibérique ;
- la LGV Poitiers Limoges
- les Grands Projets Sud-Ouest avec la liaison Bordeaux-Toulouse et la ligne Bordeaux Espagne inscrite dans les priorités du réseau trans-européen du transport (RTE-T), intégrant ainsi le corridor n°7 des corridors européens. Depuis plus de 2 ans, la LGV SEA fait l'objet d'un lourd travail d'études, d'échanges et de concertation entre l'Etat, RFF et les collectivités concernées qui aboutit aujourd'hui au lancement des travaux entre Tours et Bordeaux d'une part, et Bordeaux et Toulouse prochainement lors d'un comité de pilotage le 9 janvier 2012, à la définition d'un tracé définitif soumis à l'approbation de votre ministère en vue du lancement de l'enquête publique pour les GPSO d'autre part. Alors que la grande vitesse arrivera à Bordeaux en 2017 et jusqu'à la frontière du côté espagnol dès 2015, il est inconcevable d'envisager à notre sens un ralentissement quelconque dans les phases précédant la réalisation des GPSO qui boucleront le réseau ouest européen de la grande vitesse de la France et de l'Europe. A cet effet, la Région Aquitaine souhaite souligner l'intérêt majeur de ces projets pour soutenir son développement et celui du quart Sud-Ouest de la France. L'amélioration des temps de parcours entre l'Aquitaine et Paris ou Madrid ne sont en effet pas les seuls effets positifs.

Les Grands Projets Sud Ouest sont d'intérêt général, en ce sens qu'ils marquent le point de départ d'une révolution de l'organisation des transports qui permettra notamment de développer les services publics de transports collectifs de voyageurs partout en Aquitaine (notamment pour l'amélioration du Béarn et de la Bigorre) et auront un impact significatif en matière de développement économique et d'aménagement durable du territoire. Ces grandes infrastructures ferroviaires vont ainsi renforcer l'attractivité économique de notre territoire, développer le tourisme et donner l'opportunité de rééquilibrer les dynamiques territoriales. C'est aussi un élément clé du report modal de la route vers le rail qui doit permettre de réduire sensiblement l'impact écologique de nos déplacements sur l'environnement. GPSO est à ce titre inscrit parmi les projets prioritaires à réaliser avant 2020 dans le Grenelle de l'environnement.

Au regard de ces éléments, l'ensemble des élus signataires réunis en séance plénière ce 19 décembre 2011 souhaitent que l'Etat :

- continue à soutenir ce projet par ailleurs reconnu par l'Union Européenne en raison de son caractère transfrontalier et de sa dimension stratégique ;
- veille au strict respect du calendrier retenu pour l'avancée des grands projets Sud-Ouest qui prévoit un arrêté ministériel pour le choix définitif du tracé d'ici la fin du premier trimestre 2012 et le lancement de l'enquête publique en 2013.

Monique De Marco (EELV): des projets impossibles à financer

Le Groupe EELV, en la personne de Monique De Marco, vice-présidente du Conseil a expliqué dans un communiqué ce 20 décembre les raisons de son opposition à ce courrier. " Le groupe écologiste désapprouve fortement la précipitation du président de Région, de son groupe PS ainsi que de l'opposition Forces Aquitaine et l'UMP de co-signer une lettre à la ministre pour soutenir ce projet. Serait-ce une preuve de la crainte de ne pas voir ce projet aboutir dans sa totalité en raison de sa fragilité financière?

D'un point de vue écologique nous avons toujours pensé que la Très Grande Vitesse n'était pas une bonne chose. La grande vitesse, au sens où on l'entend sur le plan international suffit, c'est à dire des trains sur des voies classiques modernisées allant jusqu'à 220 ou 240 km/h.

Sur le plan politique le réseau de LGV (Ligne à Grande Vitesse) que l'on prétend mettre en place est un acte de recentralisation puisque tout converge vers Paris et donc correspond à une vision désuète de l'aménagement du territoire.

Cependant, ce retournement de la ministre d'un gouvernement de droite ne nous donne pas envie de faire du triomphalisme. Il prouve que la crise est telle que le gouvernement est obligé à renoncer à certains de ses projets pharaoniques qu'il voulait d'ailleurs faire financer par les collectivités en grande partie. Mais aujourd'hui le système est allé au bout de sa logique. Les collectivités, et notamment les régions, n'ont plus de ressources pour mener leurs politiques. Elles peinent à trouver des financements auprès des banques. Elles n'ont plus de ressources fiscales et sont dépendantes des dotations d'Etat. C'est le même Etat, avec son gouvernement de droite qui n'a cessé de dire que les collectivités dépensaient trop alors même qu'il les asphyxiaient et qu'il menait une politique qui profitait aux plus riches. Les fameux Partenariats Publics Privés (PPP) que l'on nous vante comme une solution miracle en sont une illustration. L'argent public paie les investissements et les bénéfices vont aux actionnaires du privé. Après un Grenelle vidé de son sens, on se rend compte aujourd'hui que les projets LGV au sud de Bordeaux sont impossibles à financer, même avec l'aide des collectivités. on sous-entend qu'ils ne seront pas rentables et que leur pertinence économique est douteuse. On nous dit aussi que la LGV Tours-Bordeaux n'est pas menacée mais nous rappelons que son financement s'est fait à coup de promesses adressées aux collectivités d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées . On leur a dit pour les faire payer qu'il y aurait des prolongements vers Hendaye, Pau et Toulouse.

Les financements pour Tours-Bordeaux risquent donc d'être remis en cause par ceux qui se sentiront trompés par un État qui les oblige à s'endetter pour des projets qui ne sont pertinents en rien. "

Photo : Marie-Lan Nguyen



Joël Aubert

Crédit Photo : Marie-Lan Nguyen

Publié sur aqui.fr le 20/12/2011

[Url de cet article](#)