

Politique | LGV Sud Ouest: les réactions continuent après les propos de Jérôme Cahuzac



Ce fut déjà le cas lorsque Nathalie Kosciusko-Morizet ministre de Nicolas Sarkozy émit des doutes sur la possibilité de financer toutes les lignes LGV dans les cartons ; ça l'est de nouveau mais cette fois c'est un ministre du gouvernement de gauche, du Lot-et-Garonne de surcroît, Jérôme Cahuzac, en charge de veiller au budget de la nation qui le dit : l'Etat ne pourra pas tout financer. Il faudra donc "hiérarchiser", définir des priorités. A ce jeu-là le GPSO Grand Projet Sud Ouest est-il menacé ? Les réactions repartent de plus belle les élus de gauche relativisant les propos ministériels

N'en parlez pas à Alain Rousset : il se mettrait en colère, lui qui défend bec et ongles, non seulement l'achèvement de la LGV Tours-Bordeaux et sa mise en service en 2017 mais aussi son prolongement vers Toulouse d'une part, vers Mont-de-Marsan, Hendaye et l'Espagne d'autre part, sans oublier que le Béarn et Pau n'entendent pas être oubliés. Tout cela, à un horizon qui dépasserait nécessairement 2020. Le président du Conseil régional d'Aquitaine n'a pas laissé passer l'occasion de la conférence des exécutifs régionaux, départements et région d'Aquitaine pour enfoncer le clou. Et certain, comme le président du conseil général du Lot-et-Garonne, Pierre Camani qui était hostile à l'idée de payer, sous l'ancien gouvernement, ne ferme plus la porte en tablant sur le fait que le nouveau pourrait être plus conciliant.

La LGV à Bordeaux sans suite? Pas de sens pour la CUB

En tout cas, les réactions n'ont pas manqué, à la fois venant de Bordeaux, d'Agen (cf aqui.fr le dossier LGV) mais aussi de Toulouse où le président du Conseil régional, Martin Malvy et le maire de la ville, Pierre Cohen sont montés au créneau. A Bordeaux, les élus de la Communauté urbaine réunis en séance plénière le 13 juillet ont « souhaité rappeler leur volonté de voir aboutir les projets de ligne à grande vitesse prévus à l'horizon 2017 et 2020. La ligne Tours-Bordeaux en cours de construction, sur laquelle la CUB s'est engagée à hauteur de 130 millions d'euros n'a de sens que si les projets vers Toulouse et l'Espagne à l'horizon 2020 sont confirmés. Le projet métropolitain, porté par la CUB s'appuie sur cette perspective unique de replacer Bordeaux au carrefour de l'Europe sur la façade atlantique. En cette période de crise, il est important de maintenir les projets structurants pour

l'avenir. Ils soutiennent l'activité économique et l'emploi. » La motion ainsi adoptée, n'a pas été votée par les huit élus communistes de la Communauté ; les neuf élus d'Europe Ecologie les Verts s'étant abstenus, souhaitant que les deux études alternatives d'aménagement des voies existantes, l'étude Claraco - AC2I sur la ligne Bordeaux-Toulouse

et l'étude Citec sur la ligne Bordeaux-Espagne, fassent l'objet d'une présentation officielle aux élus de la CUB.

A Toulouse, Martin Malvy le président du Conseil régional de Midi-Pyrénées, n'a pas cherché à dramatiser affirmant que "le problème du financement du chantier entre Bordeaux et Toulouse ne se posera concrètement qu'à partir de 2017, dans cinq ans. J'espère qu'à cette échéance nos finances publiques auront été rétablies". Quant au maire de la ville, Pierre Cohen qui préside par ailleurs le Grand Toulouse, il ne désavoue pas la position du gouvernement réaffirmant que la ligne LGV Bordeaux-Toulouse reste "une nécessité économique ajoutant qu'il n'est pas possible de concevoir la remise en cause d'un projet dont le tracé est arrêté et les travaux programmés pour 2017"

La Sepanso : moderniser les lignes existantes

Du côté de la Sepanso, Société pour la protection de la nature dans le sud ouest, le point de vue est radicalement différent. On "salue les conclusions de la Cour des Comptes et les propos du ministre du budget pointant l'irréalisme des projets de lignes ferroviaires à grande vitesse. Lancés par les gouvernements précédents, dans une période d'exubérance financière, ils apparaissent aujourd'hui en complet décalage avec les réalités économiques.

Alors, " que RFF n'a jamais pu lui fournir les éléments demandés de justification socio- économique des Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO), la Sepanso se trouve confortée dans ses doutes sur la pertinence des deux projets de LGV Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Espagne, d'un montant total de près de 10 milliards d'euros. Il n'est plus possible d'ignorer que de l'autre côté des Pyrénées, les projets de LGV ont largement contribué à la faillite de l'Espagne. La fragilisation du modèle économique des TGV est reconnue par la SNCF qui en vient à développer les transports par bus longue distance pour répondre aux besoins de mobilité de moins en moins satisfaits par l'offre TGV en raison de son prix trop élevé." Pour la SEPANSO, " la priorité n'est pas dans la réalisation de lignes nouvelles, mais dans la modernisation des lignes existantes où chaque minute gagnée revient de 5 à 10 fois moins cher, ce qui permet au plus grand nombre d'accéder au transport ferroviaire.

*Crédit Photo : aqui.fr
Publié sur aqui.fr le 14/07/2012
[Url de cet article](#)*