

Politique | LGV: Le Gouvernement écarte Bordeaux-Bayonne de ses priorités



Ce 9 juillet à 17h, le Premier ministre a dévoilé son plan "Investir pour la France": un nouveau programme d'investissements d'avenir d'un montant de 12 milliards d'euros pour les dix prochaines années. Très attendue en Aquitaine, cette annonce devait arbitrer l'ordre des priorités des grands chantiers d'infrastructures au nombre desquels, le projet GPSO formé de la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Bayonne. Comme le suggérait déjà le rapport de la Commission 21, la partie Bordeaux-Toulouse est désormais nationalement actée mais la LGV Bordeaux-Bayonne n'a pas réussi l'examen de passage et se voit recaler à une mise en œuvre post 2030.

Cet après midi à l'Assemblée nationale, lors des questions au Gouvernement, le Premier Ministre répondait à l'une d'entre elles que «c'est le scénario le plus ambitieux proposé par la Commission 21 qui a été retenu par le Gouvernement» concernant les financements des grands projets d'infrastructures. Un commentaire de Jean-Marc Ayrault qui, avant même la présentation officielle du nouveau Plan d'Investissements pour la France, confirmait l'idée selon laquelle seule la LGV Bordeaux-Toulouse est un projet prioritaire pour le Gouvernement. Pour autant, aucune autre précision n'était fournie quant à la ligne Bordeaux-Bayonne, pour laquelle les élus régionaux, ont exercé, ces dernières semaines, un lobbying important dans les couloirs des ministères.

Mais aucune exception n'a été faite au scénario proposé par la Commission 21. A 17h, la présentation du nouveau plan d'investissement d'avenir a confirmé les premières déclarations du Premier Ministre, la LGV reliant Bordeaux à l'Espagne ne figure pas au titre des priorités gouvernementales. Celle-ci voit donc sa mise en œuvre reportée à 2030, et ne sera pas concernée par la trentaine de milliard d'euros destinée au financement des grands projets prioritaires. Le Gouvernement préférant mettre l'effort "sur les transport du quotidien" et le renouvellement du matériel roulant des lignes Intercités, précise Jean-Marc Ayrault.

Les élus d'Aquitaine proposent un compromis En Région, **Alain Juppé**, le premier à réagir à cette annonce «se réjouit bien évidemment du maintien de la réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse». D'autre part, «il regrette cependant le renvoi, sine die, de la liaison Bordeaux-Hendaye, équipement structurant indispensable au développement économique de la région et aux relations avec l'Espagne.»

Une position également adoptée par **Alain Rousset**, Président du Conseil régional d'Aquitaine, **Philippe Madrelle**

, président du Conseil général de Gironde, **Jean Grenet**, maire de Bayonne et président de l'agglomération Côte basque Adour, **Martine Lignièrès-Cassou**, maire de Pau et présidente de l'agglomération Pau-Pyrénées, et **Vincent Feltesse**, président de la communauté urbaine de Bordeaux. Tous dans un communiqué commun (Alain Juppé compris), «se réjouissent du lancement de la LGV Bordeaux-Toulouse, mais regrettent le découplage de la branche Bordeaux-Espagne».

Sur la priorité donnée à la réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse, les élus rappellent que «cette ligne nouvelle rapprochera de manière spectaculaire les deux principaux moteurs de croissance du grand sud-ouest, Bordeaux et Toulouse, améliorera considérablement la desserte d'Agen, et permettra de désaturer très significativement la ligne existante pour y développer le fret et les trains régionaux.»

En revanche, considérant le projet de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, «l'absence de précision sur la date de sa réalisation ne répond pas aux attentes de la population ni des acteurs économiques», affirme le communiqué. Face à ce constat, les élus proposent un compromis: «le lancement simultané d'une première phase entre Bordeaux et Dax, reliant le projet à grande vitesse à la ligne existante». Une proposition qui offrirait selon eux, «des gains importants et immédiats de temps de parcours pour les Landes, le Pays basque et le Béarn, tout en demeurant réaliste financièrement, et doté d'une bonne rentabilité socio-économique.»

Les élus d'Aquitaine n'ont donc pas dit leur dernier mot, et comptent bien «poursuivre leur mobilisation pour que Bordeaux-Toulouse soit complétée par une première tranche fonctionnelle vers l'Espagne.»

"L'imposture du Schéma National d'Infrastructure de Transports" De son côté **Gilles Savary**, député de la Gironde, vice-président du Conseil général de Gironde, relève que par ses arbitrages «hautement prévisibles», le Premier Ministre «vient de mettre un terme, courageusement, à l'imposture d'un Schéma National d'Infrastructure de Transports (SNIT); estimé à 245 milliards d'euros d'aujourd'hui (hors Grand Paris), hérité du gouvernement précédent, qui n'a eu de cesse d'en éluder le financement.»

Il note également, que si ce choix du gouvernement permet d'envisager la réalisation de la ligne nouvelle à grande vitesse Toulouse-Bordeaux à échéance de 2030, c'est «sous réserve cependant que l'État triple d'ici là ses capacités annuelles de financement, qu'il mette en place des prélèvements supplémentaires affectés aux transports, et qu'il n'engage pas son budget « transports » sur le Canal Seine-Escaut et le Tunnel Lyon-Turin...»

Au regard de sa connaissance du système ferroviaire européen, l'ancien député européen, note que le choix français d'établir «une nouvelle priorité en faveur des trains du quotidien» et pour «régénération de son précieux réseau historique ralenti et dégradé», va dans le même sens que les décisions mises en oeuvre dans les systèmes ferroviaires de l'Allemagne, de la Grande-Bretagne, ou de l'Autriche.

En conclusion, en ce qui concerne l'Aquitaine, il appelle à «mettre rapidement à l'étude des alternatives moins coûteuses, et néanmoins éligibles aux crédits européens, de connexion fret et passagers au Y ferroviaire basque, sans attendre 2030 ou 2050 pour en envisager la réalisation!»

Du côté des acteurs économiques, la CCI Aquitaine, dénonce un "très mauvais coup pour l'Aquitaine" et fait savoir par la voix de son Président **Laurent Courbu** que «si nous nous réjouissons de la décision du 1^{er} Ministre de lancer officiellement la LGV Bordeaux-Toulouse, nous regrettons par contre le découplage de la branche Bordeaux-Espagne, dont la réalisation est reportée aux calendres grecques». "Ce scénario va obligatoirement favoriser le tout camion et entraîner une paralysie de l'axe nord-sud avec à la clé un risque de pollution réel et la condamnation de nos territoires à l'isolement et à la stagnation" prévient-il. Laurent Courbu termine donc en affirmant que les acteurs économiques «feront pression pour que la compétitivité de nos 130 000 entreprises ne soit pas fragilisée par une décision».

Colère du côté des élus landais socialistes La décision du gouvernement entraîne aussi des réactions dans le département des Landes qui se voit privé, jusqu'à nouvel ordre d'une LGV très attendue et espérée par certains. Dans un communiqué commun, les élus landais **Henri Emmanuelli**, Député et Président du Conseil général des Landes, **Jean-Pierre Dufau**, **Florence Delaunay**, Députés, **Jean-Louis Carrère** et **Danielle Michel**, Sénateurs, **Stéphane Delpyrat** et **Renaud Lagrave**, Vice-Présidents du Conseil Régional d'Aquitaine estiment que «le report de la liaison à grande vitesse entre Bordeaux et Hendaye au-delà de 2030, confirmé par le Premier Ministre, fait fi des enjeux fondamentaux du projet GPSO » que sont « les besoins de mobilité de la population et au développement de notre territoire à l'échelle européenne ».

Ils estiment par ailleurs, que le report de la LGV risque de «pénaliser les projets d'investissement, les perspectives de croissance et donc la création d'emplois sur notre territoire» tout autant que «le développement des liaisons ferroviaires de proximité en TER et la montée en puissance à terme du trafic fret».

Par ailleurs, «déplorant que le précédent gouvernement ait prévu 245 milliards de programmation de travaux sans la moindre provision», les élus considèrent que la section Bordeaux-Hendaye est «rentable et finançable, eu égard notamment à l'engagement du Conseil européen sur le financement des réseaux transeuropéens.»

En conséquence, ils demandent au gouvernement «de reconsidérer ce report et d'étudier les solutions d'ingénierie financière permettant une réalisation complète de GPSO avant 2030.»

Autre réaction de colère, celles des élus du **groupe UMP/nouveau centre/CNPT du Conseil régional**. Leur président **Michel Diefenbacher** n'y va pas par quatre chemins : "Le gouvernement n'a plus d'argent, le gouvernement n'a plus de parole. Alain Rousset n'a plus de poids politique, sa majorité n'a plus de cohésion, les Verts viennent de gagner leur combat contre la LGV Bordeaux-Espagne. Si la majorité régionale PS/Verts avait été aussi unanime que l'opposition pour soutenir la LGV Bordeaux-Espagne, l'Aquitaine aurait peut-être eu gain de cause sur ses 2 projets de LGV. Le report à plus de 20 ans de la liaison avec l'Espagne est incompatible avec l'indispensable report du trafic routier de marchandises, incohérent avec les objectifs du développement durable, incompréhensible face aux crédits européens durement négociés."

Anti-LGV satisfaits devant "la fin de l'ère LGV" Autre son de cloche du côté des associations

de protection de la nature. **La SEPANSO** et son directeur **Philippe Barbedienne** considère comme "un choix salubre", la décision du Premier Ministre de l'abandon de la plupart des projets de LGV. Sur la LGV Bordeaux-Toulouse qui a quant à elle été maintenue, la SEPANSO "reste persuadée que le coût de cette dernière infrastructure comparé à son utilité réelle la condamne à ne jamais se faire" et dans cette optique, "demande que des moyens importants soient enfin engagés pour l'entretien et la modernisation de la ligne classique Bordeaux-Toulouse qui souffre de toutes ces attentes."

Quant aux **associations d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées opposées aux LGV** du projet GPSO, l'heure est à la "satisfaction devant l'accumulation de rapports officiels (Bianco, Auxiette, mobilité 21), qui annoncent la fin de l'ère LGV et introduisent la notion d'un train roulant à 200km/h sur les lignes existantes modernisées". Cependant, elles considèrent que "le maintien de la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse avant 2030, sans financement avéré, est incohérent car elle a pour seul objectif de conserver la participation financière de la région Midi-Pyrénées à la LGV Tours -Bordeaux". En outre, elles condamnent "unanimentement" la mise en place de futures enquêtes publiques et demandent "la modernisation des voies existantes, la protection des riverains ainsi que le développement du POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse)".



Solène Meric

Crédit Photo : Aqui.fr
Publié sur aqui.fr le 09/07/2013
[Url de cet article](#)