

Marianne - TGV de la discorde

Par Ella Micheletti

Publié le 21/02/2022 à 17:07

Samedi 19 février, le dossier de financement de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse a été validé par les 24 collectivités concernées. Ce plan sera transmis au Conseil d'État le 22 février avant de passer en conseil des ministres courant mars. Des avancées majeures pour ce projet ancien, qui suscite l'hostilité des élus écologistes et des associations environnementales. Le point sur un vieux dossier.

Les Toulousains pourront-ils bientôt se rendre à Paris en 3 heures au lieu de 4 actuellement, en passant par Bordeaux ? Le projet d'extension de la ligne grande vitesse (LGV) entre la ville rose et la cité bordelaise vient de connaître des avancées notables. Samedi 19 février, le dossier de financement a été approuvé par les 24 collectivités territoriales concernées par la desserte. Pour autant, le projet est loin de faire consensus à l'échelle politique locale et cristallise notamment les tensions avec les élus écologistes. Explications.

QUELLES SONT LES ORIGINES DU PROJET ?

Dans les années 80, le succès de l'ouverture de la ligne grande vitesse Paris-Lyon pousse certains élus locaux à souhaiter la multiplication des dessertes de la capitale à d'autres villes. En effet, « alors que se renforce le réseau de LGV à l'échelle nationale et européenne, certaines métropoles sont encore oubliées car elles ne sont pas les plus puissantes démographiquement et économiquement et qu'elles ne se situent pas sur les grands axes aux potentiels de trafics les plus forts », expliquent les géographes Florence Laumière et Jean-Pierre Wolff.

L'idée d'une ligne grande vitesse entre Paris et la ville rose, via Bordeaux, émerge et se retrouve inscrite dans le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Ce plan, adopté par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) en mai 1991, envisage la construction de 3 500 km de nouvelles lignes dans l'Hexagone. Mais aucune date butoir pour leur création n'est donnée. La LGV Méditerranée, entre Valence et Marseille, sera par exemple mise en service en 2001. Après des études menées entre 2002 et 2004 sur la viabilité du projet Toulouse-Bordeaux et la détermination des tracés possibles, un grand débat public est lancé en 2005. Comme le notent Florence Laumière et Jean-Pierre Wolff, « les opposants à ce projet sont beaucoup plus nombreux. Ils se répartissent en deux grandes catégories, d'une part les collectivités territoriales et les acteurs institutionnels, d'autre part les associations ».

Plusieurs organismes consulaires d'Aquitaine comme les Chambres de commerce et d'industrie de Bayonne Pays basque et de Bordeaux y sont hostiles. Le projet de ligne est pourtant approuvé en mars 2012 par le ministère des Transports, géré à l'époque par Thierry Mariani. En 2019, le Conseil d'État déboute des associations environnementales qui cherchaient à faire annuler une décision d'utilité publique concernant un tronçon entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans – tronçon qui se trouve sur la future ligne Bordeaux-Toulouse. À la fin de l'année 2021, les collectivités votent peu à peu en faveur du projet, jusqu'à l'approbation complète début février 2022.

QUI EST POUR ?

Les 24 collectivités territoriales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine avaient jusqu'au 15 février pour approuver le plan de financement. Parmi les acteurs les plus enthousiastes, on trouve Carole Delga, présidente socialiste de la région Occitanie, et Alain Anziani, maire socialiste de Mérignac et président de Bordeaux Métropole, laquelle propose 354 millions d'euros de financement. Alain Anziani a été soutenu par la droite et le centre lors du vote qui s'est déroulé en novembre 2021 pour Bordeaux Métropole.

Outre le gain de temps pour les usagers, les partisans du projet estiment que l'extension de la LGV pourrait permettre de libérer des sillons – les créneaux horaires sur lesquels un train a l'autorisation de circuler sur un parcours précis à un instant précis –, pour développer des RER métropolitains de Bordeaux et de Toulouse. La lutte contre la marginalisation territoriale est également un argument qui revient fréquemment. « Sans ce projet, le grand sud-ouest de la France serait à terme [...] écarté des grands flux de déplacements des personnes et des biens, flux qui génèrent la prospérité, le lien social, et l'ouverture aux autres, avec le train, mode de transport le moins producteur de gaz à effet de serre », ont soutenu la région Nouvelle-Aquitaine, la SNCF, Bordeaux Métropole, et l'Occitanie dans un communiqué commun publié le 22 novembre dernier.

Pour Georges Méric, le président du Conseil départemental de la Haute-Garonne, la ligne répond à une attente des habitants de son département, ce qui est vrai si l'on se fie à un sondage Ifop/La Dépêche de 2017 selon lequel 92 % des Hauts-Garonnais y sont favorables. Plus largement, d'après un sondage Ifop/Sud Ouest de 2018, 80 % des habitants de tout le Sud-Ouest l'approuvent.

QUI EST CONTRE ?

Les élus écologistes sont les principaux opposants au projet de LGV Toulouse-Bordeaux. Pierre Hurmic, le maire EELV de Bordeaux, ne perçoit pas l'utilité du projet. Selon lui, les usagers ne gagneraient que 22 minutes entre les deux villes. Les promoteurs du Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest lui ont rétorqué dans La Dépêche du midi que la ligne permettra au contraire de gagner 56 minutes entre Bordeaux et Toulouse. Le maire de Bordeaux argue aussi que les 14 milliards d'euros qui vont être dévolus au projet « se feront au détriment des trains du quotidien ». Un point de vue partagé par Denise Cassou, la présidente de l'association Landes Environnement Attitude et porte-parole du groupement Vigilance LGV Gironde. « Ce que les gens veulent, ce sont des trains près de chez eux », a-t-elle déclaré à France 3 Nouvelle-Aquitaine en avril dernier. Elle craint par ailleurs une dégradation de « la qualité du service pour les gares des villes moyennes, qui seront de moins en moins desservies ». Le financement est l'autre point qui préoccupe les réfractaires : 40 % du projet doit être financé par l'État, 40 % par des collectivités locales d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine et 20 % par l'Union européenne. Dans un entretien accordé à 20 Minutes le 2 février, Pierre Hurmic a affirmé que Bordeaux Métropole ne serait pas en mesure d'assurer sa part du marché et qu'il lui « manque 36 % du financement ». Il pointe également du doigt la surface d'emprise prévue pour les travaux qui va s'élever à 4 800 hectares.

ET MAINTENANT ?

Mardi 22 février, le plan de financement va être transmis au Conseil d'État et, courant mars, étudié en conseil des ministres. Une Société publique locale (SPL) sera créée et réunira tous les acteurs-financeurs qui participent au projet ainsi que SNCF Réseau. Puis des appels à projet seront lancés en vue d'attribuer les travaux, qui devraient débiter en 2024, pour une mise en service envisagée en 2030.

Depuis qu'ils ont été déboutés en 2019 par le Conseil d'État, les opposants ont vraisemblablement épuisé leurs recours mais ils ont tenté une ultime action en envoyant une lettre à l'institution mi-février. Ils y listent tous les problèmes écologiques qui seraient engendrés par la LGV ainsi que des hypothétiques irrégularités du plan de financement, comme l'investissement supplémentaire de la Nouvelle-Aquitaine. Début février, celle-ci s'est engagée à avancer 225 millions d'euros qui manquaient au plan, en plus des 710 millions prévus à l'origine. La faute selon Alain Rousset, le président de région, à certaines collectivités qui « ont diminué leur participation par rapport au calcul fait avec l'État ». La région Nouvelle-Aquitaine devrait néanmoins être remboursée par l'État.