

# Le "gouffre financier" des futures LGV du Sud-Ouest

Le rapport du cabinet d'études Claraco, commandé par Alternatives LGV, conclut que l'on peut **économiser 6 milliards d'euros entre Bordeaux et Toulouse pour un temps supplémentaire de 6 minutes**, avec des arrêts à Agen et Montauban. Le projet LGV prévoit deux gares excentrées... Cette solution alternative permettrait d'utiliser la ligne actuelle en supprimant les passages à niveaux, en redressant certaines courbes. L'argumentaire solide n'a jamais été remis en question et la force de la raison semble faire son chemin.



Les opposants aux futurs LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux - Espagne ne désarment pas. Contre le Grand projet du Sud-Ouest (GPSO) qui demandera des milliards d'euros, ils proposent des alternatives légèrement moins rapides et... beaucoup moins coûteuses. La France n'a plus d'argent, mais elle ne renonce pas aux projets les plus onéreux. Après, les conclusions de la Commission Mobilité 21, présidée par député socialiste Philippe Duron, qui avait proposé en juin dernier d'abandonner les projets de nouvelles lignes à grande vitesse, excepté Bordeaux-Toulouse sous certaines conditions. Après le mea culpa de la SNCF, par la voix de son PDG, Guillaume Pepy, qui reconnaît que "30 % des LGV ne sont pas rentables, la France ne peut plus se permettre de multiplier ces projets onéreux"... Les projets de trains à grande vitesse reviennent par la voix de certains "barons régionaux". Le lobbying de certains élus aquitains semble avoir convaincu les pouvoirs publics de relancer le projet Bordeaux-Hendaye, alors que celui qui relie la capitale régionale à Toulouse n'a jamais été totalement enterré.

Des prévisions rarement atteintes

Aujourd'hui, nombre d'élus de tous les partis s'opposent à ces deux projets dont les coûts sont pharaoniques et dont la rentabilité est plus qu'hypothétique. Des associations se sont montées un peu partout pour empêcher le démarrage de ce projet comme le Collectif des associations de défense de l'environnement (CADE), qui regroupe 43 associations du Pays Basque et des Landes. Il présentait ce mardi 15 avril, son étude à partir des bilans LOTI (loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs). "Nous ne sommes pas anti-ferroviaires, mais des anti-LGV, prévient Pierre Recarte, vice-président du CADE et auteur de "LGV : les grandes voraces". "Les trains doivent rouler entre 160 et 220 km/h sur le réseau existant. La LGV renforce la métropolisation, saccage l'environnement et engage des coûts pharaoniques sans rentabilité future". Hormis la LGV Sud-Est, où le trafic réel a dépassé le trafic prévu (+7,5 %), les prévisions sont toujours très optimistes.

Les coûts pour réaliser ces deux lignes s'élèveraient à près de 15 milliards d'euros en prenant en compte tous les coûts. Surtout, le prix au kilomètre devient exorbitant : 32 millions d'euros par kilomètre pour Bordeaux-Espagne en moyenne avec des coûts qui montent jusqu'à 51 millions d'euros sur la traversée du Pays Basque. Pour Bordeaux-Toulouse, le prix est de 28 millions d'euros par kilomètre. Le CADE n'hésite pas employer des éléments comparatifs qui font mal : 1 km de GPSO est l'équivalent de 30 crèches de 50 places et d'un lycée de 850 élèves aux normes haute qualité environnementale.

Surtout, jamais un chantier ferroviaire n'a été aussi cher. Jusqu'ici, le record était détenu par la LN5, la deuxième phase du TGV Est entre Saint-Marcel-lès-Valence et Marseille : 19,4 millions d'euros par kilomètre. Pire, le nombre de voyageurs attendus ne permettra jamais de rentabiliser ces dépenses somptueuses, qui seraient bien plus utiles à la rénovation du réseau. On attend un peu plus de 26 000 passagers au km sur la ligne Bordeaux-Espagne et un peu plus de 30 000 passagers au km sur Bordeaux-Toulouse, des chiffres ridiculement bas par rapport à la moyenne des LGV existantes (68 000).

Solutions alternatives

Le CADE cite des solutions bien moins onéreuses pour quelques minutes de plus. Une étude du cabinet d'études Claraco, conclut que l'on peut économiser 6 milliards d'euros entre Bordeaux et Toulouse pour un temps supplémentaire de 6 minutes, avec des arrêts à Agen et Montauban. Le projet LGV prévoit deux gares excentrées... Cette solution alternative permettrait d'utiliser la ligne actuelle en supprimant les passages à niveaux, en redressant certaines courbes,... Pour Bordeaux-Espagne, des études montrent que le gain de temps entre Bordeaux et Bayonne n'excède pas 4 minutes avec un coût divisé par 4. Dans les deux cas, la minute gagnée vaut de l'or.

Reste à savoir si on peut décemment priver la quatrième ville de France d'une liaison à grande vitesse avec Paris, quitte à en payer le prix. Pour la ligne vers l'Espagne, le calcul est plus hasardeux. Il doit permettre sous la pression de Bruxelles de relier les réseaux français et espagnols. Or, de l'autre côté des Pyrénées, la grande vitesse est souvent un fiasco. Si l'Espagne dispose du plus grand réseau européen, la fréquentation des trains est très faible.

L'Usine nouvelle - Olivier Cognasse - 15 Avril 2014