

# LGV : Sarkozy s'en mêle pour accélérer

**TOURS-BORDEAUX** Le président de la République a décidé lui-même de lancer la seconde phase de l'appel d'offres. La mise en service en 2016 reste possible

JEAN-PIERRE DEROUILLÉ  
jp.derouille@sudouest.com

## LE CALENDRIER

**L**aligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) est décidément une affaire d'État. En effet, c'est le président de la République lui-même qui s'en est saisi pour annoncer la bonne nouvelle à Alain Juppé, le maire de Bordeaux.

Le second tour de l'appel d'offres auprès des candidats à la concession pour la section Tours-Bordeaux de cette desserte sera lancé avant la fin juillet, explique Nicolas Sarkozy dans sa missive. Il y estime que « le plan de financement sera finalisé à cette échéance ».

Le coût de Tours-Bordeaux, estimé à 7,2 milliards d'euros courants par Réseau ferré de France (RFF), doit en effet être partagé à moitiés égales entre le concessionnaire privé et les intervenants publics, qui sont eux-mêmes partagés entre les collectivités locales et l'État.

### Concessionnaire

C'est une première depuis la création de la SNCF en 1937. Les 302 km de Tours-Bordeaux seront construits et exploités par une entreprise privée, concessionnaire du gestionnaire public des infrastructures ferroviaires publiques, RFF.

Les collectivités locales (57 au total), qui avaient été sollicitées pour boucler ce plan, devaient en fait s'engager sur Tours-Bordeaux, mais aussi sur ses prolongements vers l'Espagne et vers Toulouse. Aussi bien en Aquitaine qu'en Midi-Pyrénées, les collectivités ont suivi à plus de 95 %. Seule la Région Poitou-Charentes n'a pas encore signé le protocole financier, malgré une lettre pressante de Jean-Louis Borloo à Ségolène Royal, présidente PS de la Région. Un haut fonctionnaire du dossier commente discrètement : « C'est un problème politique plus que technique. » Il est vrai que Jean-Pierre

**19 JUILLET 2006** : Déclaration d'utilité publique de la section Angoulême-Bordeaux.

**11 JUIN 2009** : Déclaration d'utilité publique de la section Tours-Angoulême.

**JUILLET 2009** : Lancement de la deuxième phase d'appel d'offres sur la section Tours-Bordeaux.

**FIN 2009** : Choix du concessionnaire.

**PRINTEMPS 2010** : Signature de la convention de financement avec les collectivités locales ; signature de la convention de concession avec le groupement d'entreprises retenu.

**DÉBUT 2011** : Début du chantier.

**COURANT 2016** : Mise en service de la section concédée Tours-Bordeaux (302 km de ligne nouvelle).

de Poitiers reconsidérés et des aménagements en moins au sud de cette ville. Rien de trop pénalisant pour une cité qui est déjà à une heure et demie de Paris en TGV et qui aura, selon le contrat de projet État-Région, une liaison accélérée avec La Rochelle.

**« Les Régions devront apporter leur garantie au financement si des collectivités sont récalcitrantes ou défaillantes »**

### Polémique

Pour les Régions, une perspective incluse dans la lettre de Nicolas Sarkozy

leur profit. Une mesure qui devra d'abord être approuvée par le Parlement, estime un connaisseur des finances publiques, mais aussi être approuvée par nos partenaires européens.

La Région Aquitaine va sans doute engager une polémique sur ce sujet avec l'État dans les jours qui viennent, mais son président rappelait hier que le simple fait de voir l'État se préoccuper d'un dossier qui lui tient à cœur depuis si longtemps justifiait néanmoins qu'il s'en réjouisse (lire ci-dessous).

La lutte politique qui s'engage sur la réalisation de cette ligne commence à poser quelques questions. Devenue un enjeu entre le président de la République et les responsables de collectivités locales qui lui sont opposées, ne risque-t-elle pas d'en souffrir gravement ?

### L'enjeu économique

On a vu par exemple que Nicolas Sarkozy sait aussi souffler le chaud et le froid. Après avoir envoyé le Premier ministre François Fillon tacler sérieusement Michèle Alliot-Marie en arbitrant en sa défaveur, il a su l'apaiser à son tour : « Je souhaite cependant que RFF cherche la meilleure intégration possible de la ligne nouvelle dans les territoires qu'elle traversera. La traversée du Pays basque devra tenir le plus grand compte de l'environnement, marqué par une forte urbanisation, un relief accentué, des paysages remarquables et des vallées inondables écologiquement sensibles. L'enfouissement des sections les plus délicates devra donc être privilégié. »

Tout cela, alors qu'il n'est question pour l'instant que de lancer l'appel d'offres sur la section Tours-Bordeaux.

Malgré toutes ces interrogations, les habitants du Sud-Ouest qui sont devenus les enjeux de luttes qui les dépassent auront tout de même saisi

aligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) est décidément une affaire d'État. En effet, c'est le président de la République lui-même qui s'en est saisi pour annoncer la bonne nouvelle à Alain Juppé, le maire de Bordeaux.

Le second tour de l'appel d'offres auprès des candidats à la concession pour la section Tours-Bordeaux de cette desserte sera lancé avant la fin juillet, explique Nicolas Sarkozy dans sa missive. Il y estime que « le plan de financement sera finalisé à cette échéance ».

Le coût de Tours-Bordeaux, estimé à 7,2 milliards d'euros courants par Réseau ferré de France (RFF), doit en effet être partagé à moitiés égales entre le concessionnaire privé et les intervenants publics, qui sont eux-mêmes partagés entre les collectivités locales et l'État.

### Concessionnaire

C'est une première depuis la création de la SNCF en 1937. Les 302 km de Tours-Bordeaux seront construits et exploités par une entreprise privée, concessionnaire du gestionnaire public des infrastructures ferroviaires publiques, RFF.

Les collectivités locales (57 au total), qui avaient été sollicitées pour boucler ce plan, devaient en fait s'engager sur Tours-Bordeaux, mais aussi sur ses prolongements vers l'Espagne et vers Toulouse. Aussi bien en Aquitaine qu'en Midi-Pyrénées, les collectivités ont suivi à plus de 95 %. Seule la Région Poitou-Charentes n'a pas encore signé le protocole financier, malgré une lettre pressante de Jean-Louis Borloo à Ségolène Royal, présidente PS de la Région. Un haut fonctionnaire du dossier commente discrètement : « C'est un problème politique plus que technique. » Il est vrai que Jean-Pierre Raffarin, quand il présidait Poitou-Charentes, n'a pas été un élément moteur de ce dossier et qu'il a brutalement changé d'attitude quand il est arrivé à l'hôtel Matignon.

Si Poitou-Charentes ne décide pas de participer au plan de financement, elle devrait donc bénéficier de prestations « dégradées », estime-t-on au secrétariat d'État aux Transports, avec des accès à la gare

**19 JUILLET 2006** : Déclaration d'utilité publique de la section Angoulême-Bordeaux.

**11 JUIN 2009** : Déclaration d'utilité publique de la section Tours-Angoulême.

**JUILLET 2009** : Lancement de la deuxième phase d'appel d'offres sur la section Tours-Bordeaux.

**FIN 2009** : Choix du concessionnaire.

**PRINTEMPS 2010** : Signature de la convention de financement avec les collectivités locales ; signature de la convention de concession avec le groupement d'entreprises retenu.

**DÉBUT 2011** : Début du chantier.

**COURANT 2016** : Mise en service de la section concédée Tours-Bordeaux (302 km de ligne nouvelle).

de Poitiers reconsidérés et des aménagements en moins au sud de cette ville. Rien de trop pénalisant pour une cité qui est déjà à une heure et demie de Paris en TGV et qui aura, selon le contrat de projet État-Région, une liaison accélérée avec La Rochelle.

## « Les Régions devront apporter leur garantie au financement si des collectivités sont récalcitrantes ou défaillantes »

### Polémique

Pour les Régions, une perspective incluse dans la lettre de Nicolas Sarkozy va les alerter : celles-ci devront apporter leur garantie au financement de ce protocole, au cas où certaines collectivités seraient récalcitrantes ou défaillantes.

Selon le président de la République, de nouveaux moyens leur seront donnés avec la possibilité de définir des taux de TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers), sous forme de centimes additionnels à

leur profit. Une mesure qui devra d'abord être approuvée par le Parlement, estime un connaisseur des finances publiques, mais aussi être approuvée par nos partenaires européens.

La Région Aquitaine va sans doute engager une polémique sur ce sujet avec l'État dans les jours qui viennent, mais son président rappelait hier que le simple fait de voir l'État se préoccuper d'un dossier qui lui tient à cœur depuis si longtemps justifiait néanmoins qu'il s'en réjouisse (lire ci-dessous).

La lutte politique qui s'engage sur la réalisation de cette ligne commence à poser quelques questions. Devenue un enjeu entre le président de la République et les responsables de collectivités locales qui lui sont opposées, ne risque-t-elle pas d'en souffrir gravement ?

### L'enjeu économique

On a vu par exemple que Nicolas Sarkozy sait aussi souffler le chaud et le froid. Après avoir envoyé le Premier ministre François Fillon tacler sérieusement Michèle Alliot-Marie en arbitrant en sa défaveur, il a su l'apaiser à son tour : « Je souhaite cependant que RFF cherche la meilleure intégration possible de la ligne nouvelle dans les territoires qu'elle traversera. La traversée du Pays basque devra tenir le plus grand compte de l'environnement, marqué par une forte urbanisation, un relief accentué, des paysages remarquables et des vallées inondables écologiquement sensibles. L'enfouissement des sections les plus délicates devra donc être privilégié. »

Tout cela, alors qu'il n'est question pour l'instant que de lancer l'appel d'offres sur la section Tours-Bordeaux.

Malgré toutes ces interrogations, les habitants du Sud-Ouest qui sont devenus les enjeux de luttes qui les dépassent auront tout de même saisi une chose : le marché du transport ferroviaire de Paris vers leur région et, au-delà, vers l'Espagne et vers Toulouse est devenu capital pour le pays en proie à une crise économique et écologique.

Les 302 km de Tours-Bordeaux seront donc à rajouter aux 2 000 km de ligne à grande vitesse que Jean-Louis Borloo avait comptés dans le Grenelle de l'environnement.