

La ligne Bordeaux-Marseille raccrochée au wagon d'Alstom

L'État commande des TGV pour ce "train d'équilibre" qu'il comptait relancer

La nouvelle va-t-elle booster la fréquentation des trains entre les Bouches-du-Rhône et la Gironde? En tout cas, l'annonce d'affecter une bonne partie des 15 TGV achetés par l'État à Alstom sur la ligne Bordeaux-Marseille ne passe forcément pas inaperçue dans le monde du rail. "C'est un choix surprenant, une hypocrisie de l'État" commente Pascal Guglielmi de la CGT cheminots Marseille. Car cet Intercités, jadis très emprunté, a connu ces dernières années de nombreuses suppressions d'horaires. Aujourd'hui ce TET (Train d'équilibre du territoire) compte 9 départs journaliers depuis Marseille et autant depuis Bordeaux, pour quelque 2 millions de passagers annuels, si l'on inclut le prolongement de certains trajets jusqu'à Nice.

L'État, autorité organisatrice en matière de TET, considère cependant cet axe comme l'une des trois lignes structurantes du pays, (avec Paris-Clermont et Paris-Toulouse) et a décidé depuis quelques mois de les relancer. En avril dernier, des rames flamboyantes avaient déjà été livrées à Bordeaux dans le cadre d'un plan de 52 M€ destiné à renouveler quelque 130 voitures d'ici l'été prochain... Le dossier Alstom a quelque peu perturbé ce calendrier. "Un appel d'offres d'un million d'euros devait être lancé à la fin de l'année pour renouveler le matériel de ces trois lignes structurantes", expli-



Les salariés d'Alstom Belfort se sont dit hier "soulagés" après l'annonce du gouvernement tout en restant méfiants. / PHOTO AFP

que-t-on au cabinet du secrétaire d'État en charge des Transports Alain Vidalies. La ligne Bordeaux-Marseille ne sera finalement pas concernée par cet appel d'offres, et prend un peu d'avance par rapport à ses concurrents. Mais surtout, au lieu d'accueillir des voitures classiques d'Intercités, ce sont des

TGV qui vont rouler entre Bordeaux et Marseille. Là encore, le calendrier est un peu bousculé par l'urgence du dossier Alstom. "Comme la portion Bordeaux/Toulouse doit devenir LGV d'ici 2025 nous avons avancé cette arrivée" poursuit le conseiller du ministre précisant qu'une offre "très attractive" ac-

compagnera ce nouveau matériel.

Lequel pour l'heure ne roulera pas plus vite entre les deux métropoles. "Il y a de nombreuses portions à 140 km/h" explique Pascal Guglielmi. Sans compter les très nombreux passages à niveau, qui ne facilitent pas le trafic... "Aujourd'hui beaucoup de trains arrivent en retard ou sont supprimés sur cette ligne car elle est vétuste", ajoute le syndicaliste pour qui la vraie question est celle des infrastructures. Certes, il était nécessaire de changer le matériel roulant, de vieux Corail datant de la fin des années 70, mais pour l'heure, le ministère n'a pas prévu d'enveloppe concernant les rails, et pour les cheminots cela rend ce choix un peu suspect. "C'est du réchauffé cette annonce, déjà ils parlaient il y a trois quatre ans de recycler les anciens TGV sur cette ligne" rappelle Nicolas Delclos de la CGT cheminots Marseille.

Et si la SNCF - qui selon le ministère aurait été consultée en amont de la décision - n'est que l'exploitant dans cette affaire, les syndicats s'interrogent déjà sur les coûts que pourraient engendrer la mise en circulation de TGV entre Bordeaux et Marseille. D'autant que si l'État vole au secours d'Alstom, il vient d'annoncer qu'il ne reprendrait finalement pas une partie de la dette de SNCF Réseau...

Marie-Cécile BÉRENGER

mberenger@laprovence-presse.fr

L'État et le groupe mettent la main à la poche pour sauver l'usine de Belfort

Quinze TGV à étage, qui s'ajoutent aux six destinés à la ligne Lyon-Turin, plus vingt locomotives dépanneuses: le gouvernement et Alstom ont annoncé hier une pluie de commandes et d'investissements étalés sur quatre ans, pour maintenir et développer l'activité de l'usine de Belfort, un temps menacée. "Le site d'Alstom de Belfort est sauvé!", a tweeté le Premier ministre Manuel Valls.

Venu à Belfort avec trois commandes de

trains d'un montant total de plus de 700 millions d'euros, le secrétaire d'État à l'Industrie Christophe Sirugue, a confirmé que "des pistes nouvelles ont été ouvertes (et) vont permettre le maintien d'une activité ferroviaire et industrielle" sur le site de Belfort.

Le projet de restructuration initial d'Alstom est enterré. Le groupe avait annoncé, le 7 septembre, le transfert d'ici à 2018 de l'ingénierie et de la production de son site

de Belfort vers celui de Reichshoffen, 200 kilomètres plus au nord, en Alsace.

L'avenir de l'usine belfortaine, bâtie en 1879, berceau de la première motrice TGV dans les années 1970, était devenu une priorité pour l'exécutif, quelques mois avant l'élection présidentielle. François Hollande lui-même avait promis que "tout sera(it) fait" pour maintenir l'activité et les quelque 400 emplois menacés de déménagement.