

Le TGV Bordeaux–Lyon passera par Paris !

par [Bernard Attali](#) |

La nouvelle a d'abord ressemblé à une mauvaise plaisanterie. Et pourtant non. Une fuite dans la presse locale a révélé que le futur tracé du TGV reliant Bordeaux à Lyon passerait... par Massy, dans l'Essonne. Un détour de près de 930 kilomètres, contournant soigneusement le Massif central, pourtant situé au cœur géographique du pays. Deux tracés alternatifs existent, via Limoges ou Clermont-Ferrand, plus courts, plus cohérents. Ils ont été étudiés. Ils ont été écartés. L'État et la SNCF en ont décidé autrement.

Cette décision n'est pas une simple option technique parmi d'autres. Elle constitue un choix politique, lourd de sens, et révélateur du renoncement à toute politique d'aménagement du territoire. Quand on connaît l'état de vétusté de la ligne qui dessert Paris à Clermont-Ferrand, on comprend encore mieux la consternation des pays d'Auvergne : plus de quatre heures à bord d'un vieil Intercités constamment en panne.

Depuis des décennies, les discours officiels exaltent la décentralisation, la montée en puissance des « territoires », la nécessité de désengorger l'Île-de-France. Mais voilà : dès qu'il s'agit d'infrastructures lourdes, structurantes, irréversibles, ces principes s'évaporent. Paris redevient l'alpha et l'oméga. Le passage obligé.

Aménagement du territoire : un renoncement

Le Massif central n'est pas un désert ferroviaire par nature. Il l'est devenu par décision. Fermetures de lignes, abandon de projets structurants, dégradation progressive de l'existant : on a d'abord organisé la rareté, puis on s'en sert aujourd'hui comme argument pour justifier l'évitement. C'est le cercle vicieux parfait de la démission publique : on supprime les trains, on constate la baisse de fréquentation, puis on explique qu'il n'y a « plus de demande ».

Pour justifier ce tracé, on invoque la rationalité : optimisation des temps de parcours, maîtrise des coûts, rentabilité. Mais jamais on ne parle du coût démocratique. Du coût territorial. Du coût social. Un espace que l'on ne traverse plus est condamné à l'effacement lent : moins d'investissements, moins d'emplois, moins de services publics, moins d'avenir.

Cette décision est également en contradiction flagrante avec tous les discours sur la transition écologique. Allonger artificiellement les trajets, concentrer toujours plus de flux sur un nœud déjà saturé, renforcer une organisation fragile et centralisée du réseau ferroviaire : c'est l'exact inverse de la résilience territoriale que l'on prétend promouvoir. À la moindre perturbation en Île-de-France, c'est toute la France qui peut en être affectée. Ce n'est pas de l'efficacité : c'est de la myopie.

En 1950, Jean-François Gravier publiait *Paris et le désert français*. Ce livre fit l'effet d'un électrochoc et donna naissance à une politique volontariste d'aménagement du territoire, fondée sur une idée simple : un pays ne peut être fort durablement si son développement est concentré sur un seul centre au détriment du reste.

Soixante-quinze ans plus tard, il est sidérant de constater que nos responsables ont oublié la leçon. L'État qui, autrefois, s'appuyait sur la DATAR pour lutter contre l'hypertrophie parisienne et notamment désenclaver le Massif central, semble avoir perdu toute capacité de projection dans l'espace territorial. Il ne planifie plus. Il gère. L'État stratège s'est mis aux abonnés absents.

Le Massif central, un territoire stratégique

Chef de cabinet d'un préfet dans mes jeunes années, j'ai vécu un an en Haute-Loire. Je sais de quoi je parle. Ce que l'on contourne aujourd'hui, ce n'est pas un vide. C'est un territoire immense et structurant. Le Massif central couvre près de 85 000 km², soit environ 15 % du territoire métropolitain. Il abrite près de 3,8 millions d'habitants — peu au regard de sa superficie, mais suffisamment pour en faire un espace productif et stratégique.

Il concentre et constitue un réservoir majeur en eau douce, avec la naissance de plusieurs grands fleuves : la Loire, l'Allier, la Dordogne, le Lot. Il abrite des sites naturels d'importance mondiale : les volcans de la Chaîne des Puys, les plateaux de l'Aubrac, les Gorges du Tarn...

Ce territoire n'est pas hors de l'économie. Des entreprises comme Michelin, Aubert et Duval, Constellium, Volvic... y sont implantées. On y compte encore près de 57 000 exploitations agricoles sur 15 % de la surface agricole française, des dizaines de milliers d'emplois dans l'agroalimentaire, le tourisme, une industrie diffuse faite de PME, de savoir-faire spécialisés, de sous-traitance industrielle. Le Massif central pourrait accueillir des dizaines de milliers d'actifs supplémentaires sans saturation, là où les grandes villes atteignent déjà leurs limites sociales, économiques et écologiques. Le foncier y est deux à cinq fois moins cher que dans les grandes métropoles.

Le potentiel « vert » de la région est considérable : hydroélectricité, biomasse, géothermie, énergies renouvelables. La qualité de vie, devenue un critère déterminant depuis l'essor du télétravail, y est élevée.

Ce TGV Bordeaux–Lyon via Paris n'est pas simplement un mauvais tracé. C'est une mauvaise action. Et le symbole d'un pays qui a renoncé à penser à moyen terme son équilibre territorial.

Le ministre des Transports doit présenter d'ici quelques jours un projet de loi sur le transport ferroviaire. Il faut espérer qu'il intégrera dans ce texte un volet visant à soutenir les liaisons d'aménagement du territoire. Si l'on peut comprendre les contraintes de

rentabilité de l'entreprise SNCF, il appartient à l'État de tenir compte des régions enclavées. Sinon, qui le fera ? À ceux qui diront que cela coûte cher, je répondrai : ce qui est coûteux à terme, c'est de ne pas entretenir son patrimoine !

D'où ma question, simple et brutale : à quoi sert encore l'État, s'il n'est plus capable de garantir que le pays forme un tout, et non une juxtaposition de centres dominants et de marges sacrifiées ? À force de contourner la France réelle, on finira par la perdre. Et ce jour-là, aucun TGV, aussi rapide soit-il, ne permettra de rattraper la fracture territoriale. Et la colère qui va avec.

Bernard ATTALI

Ancien délégué à l'aménagement du territoire