

## Politique | La LGV GPSO et son financement de retour au coeur de l'arène régionale



La Ligne Grande Vitesse Grand Projet du Sud Ouest, la LGV GPSO, est revenue dans les débats au sein de l'hémicycle régional, après un temps de pause du projet de quelques années. En début de semaine, à l'occasion de la séance plénière du Conseil régional, c'est en effet avec un brin de solennité mais aussi, « de reconnaissance à l'égard de Jean Castex d'avoir ressorti ce dossier », qu'Alain Rousset a évoqué, une première fois dès ses propos liminaires, le sujet de la LGV GPSO. « C'est à la fois un événement et un défi, a-t-il appuyé. Le train c'est un investissement d'un siècle, voire plus. C'est, d'une certaine manière, un sujet qui nous dépasse ». Le sujet en question a été abordé en toute fin de journée à l'occasion d'une communication, non soumise au vote donc, mais bel et bien sources d'échanges entre les différents groupes politiques.

L'objet de la communication d'Alain Rousset concernant la LGV GPSO avait pour but d'informer les élus régionaux de la subite accélération du dossier à la mi-septembre. A savoir l'annonce faite par le premier ministre de confier une mission de coordination au préfet de la Région d'Occitanie pour mettre au point avec les collectivités des régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine un protocole de financement pour le GPSO reliant Bordeaux à Toulouse d'une part et à Dax d'autre part. Autre annonce, la création d'une société de projet (un Etablissement Public Local) en charge de la mise en œuvre de ce financement. Un EPL qui permettra de lever des ressources fiscales via une taxe spéciale sur les bureaux (TSB) et une taxe spéciale d'équipement (TSE), afin de réduire la participation des collectivités territoriales au projet.

Concrètement côté chiffres, sur la base de critères posés en 2009, le montant total du GPSO est estimé à 14 Mds d'euros courants 2021. Quant au plan de financement envisagé, Alain Rousset de détailler : « le gouvernement propose d'investir 40% sur ce projet, il demande 40% aux collectivités locales et compte sur 20% de l'Europe... Pour l'Europe, on peut espérer beaucoup plus, s'il s'agit d'une liaison transfrontalière », estime-t-il avant de poursuivre : « Sur les 40% des collectivités locales, il y aura 30%, au moins, qui sera abondé par la taxe bureau et la taxe d'équipement. Au total la part des collectivités de la Nouvelle-Aquitaine est de l'ordre de 2,1 Mds €. Si on enlève la part de la fiscalité on arrive à 1,6 Mds € ».

**"Le temps est compté"**

Si ce lundi l'heure était à la « simple » présentation d'une première esquisse d'un plan de financement à venir, le temps d'échange qui l'a suivi a permis de prendre la température sur les inclinaisons ou inquiétudes des uns et des autres. Mais le moment du vote viendra bel et bien. Assez rapidement même, puisqu'il est annoncé à la séance plénière du 13 décembre prochain.

Deux mois donc, en dehors de l'assemblée régionale, pour que les collectivités de Nouvelle-Aquitaine concernées par la ligne adhèrent au plan de financement proposé et se mettent d'accord sur leur participation. « Un temps qui est compté » ont ainsi souligné plusieurs élus depuis les bancs de l'assemblée régionale. Si la formule est de Christophe Duprat (LR), elle aurait pu être prononcée par Jean Dionis du Séjour pour le Groupe Centre et Indépendants, par ailleurs président de l'agglomération d'Agen, et donc à ce titre aussi concerné par le plan de financement GPSO. Lui s'inquiète « des désaccords importants entre les 11 collectivités prises en compte par ce plan de financement, et ce malgré une quasi unanimité sur la pertinence du projet GPSO en lui-même ». Il pointe « un manque de critères objectifs de la répartition des financements entre les collectivités », rappelle les « dettes et impayés » de certaines collectivités sur le projet LGV Tours Bordeaux, interroge sur le « leadership de la Région dans le processus de négociation » et « sur sa juste part au financement ».

## "Il ne faut pas jouer à se faire peur"

En réponse, Alain Rousset appelle à « ne pas jouer à se faire peur, car c'est une façon de ne pas atteindre l'objectif. Il faut rassurer, mais, en même temps, il faut savoir ce que l'on veut. On négociera, j'en prends l'engagement ici. Il faut regarder les impayés, tout doit être mis sur la table, reconnaît-il. Mais on ne peut pas dire, "c'est un projet extraordinaire mais je mets tellement d'obstacles que je vais l'empêcher" », appuie-t-il agacé .

D'autres, à l'image de Christophe Duprat veulent prendre une position plus optimiste ; « car on n'a pas le choix si on veut que notre région soit dynamique ». Un optimisme qui prédit au passage que le socialiste Alain Anziani à la présidence de Bordeaux Métropole « aura le soutien de son opposition sur la question du financement », à défaut peut-être de celui de la partie la plus verte de sa majorité, s'amuse celui qui est aussi conseiller métropolitain. Optimisme aussi sur la porte ouverte par Alain Rousset à d'autres collectivités, moins directement concernées par le passage de la nouvelle ligne à contribuer à son financement. « Dans ce genre de projet, le financement, n'est pas toujours très simple, mais au bout du compte on finit par arriver dans les derniers jours ou dernières semaines à un accord », philosophe-t-il.

Il s'interroge tout de même sur les deux nouvelles taxes annoncées. « Sur le papier c'est une bonne chose, mais est-ce le bon moment pour les entreprises ? C'est une question, sachant qu'on n'a pas ici le périmètre : quelles sont les entreprises touchées ? Quel est ce taux ? Il y a encore un certain nombre d'incertitude sur ce sujet », regrette-t-il.

Du côté du RN, comme du groupe communiste, si on soutient également la réalisation du projet dans son principe, les élus appellent à plus d'intervention de la part de l'Etat et de l'Europe. « Les TGV ne sont pas des trains régionaux mais nationaux même internationaux: la part de l'Etat doit être plus importante ! Vous devez vous battre pour cela, nous vous le demandons », interpelle notamment Jacques Colombiers à l'intention d'Alain Rousset.

Sur les sources de financements complémentaires à trouver, il met en avant comme l'ont fait avant lui d'autres élus régionaux lors de leurs interventions, la proposition d'une écotaxe sur les poids-lourds qui transitent dans la région. Une écotaxe à laquelle Alain Rousset a aussi rappelé être favorable de longue date.

## "Renvoyer à 2037 la ligne vers Dax serait une aberration"

Sur la présentation du projet en lui-même, le président de Région, insiste sur sa volonté d'une simultanéité de la réalisation des lignes vers Toulouse et vers Dax, ce qui n'est pour l'heure pas encore prévu comme tel dans les cartons du Gouvernement. « Renvoyer à 2037 la ligne vers Dax serait une aberration [...] S'il n'y avait de GPSO que la voie en direction de Toulouse, et pas de ligne Bordeaux - Dax, ça signifie que la Nouvelle-Aquitaine resterait avec 10 000 camions, peut-être 12 000 demain sur la route. Acclimattera soulignait déjà que l'ex Nationale 10 était la zone la plus polluée de Nouvelle-Aquitaine...» ajoute-t-il, pensant là au développement du fret que pourrait selon lui, autoriser la création d'une nouvelle ligne. « Je ne peux pas, de là où je suis, accepter cela. Je ne le peux pas non plus par rapport à l'Espagne qui arrive à la frontière entre 2026 et 2028 ».

Un point qui devrait être bientôt éclairci ; Renaud Lagrave, Vice président en charge des transports précisant que le 18 novembre, une rencontre est prévue avec le Conseil d'orientation des infrastructures. Un Conseil « qui peut changer cette date de 2037 et la rendre concomitante avec les autres ». Ce qui permettrait aussi, selon l'élu landais, de lever les réticences au financement des collectivités les plus au sud.

Si les représentants des groupes politiques de l'assemblée régionale se sont prononcés, ou interrogés sur le plan de financement proposé autour du projet GPSO, là n'était pas le sujet pour le groupe EELV et apparentés. Pas d'étonnement ici, puisque c'est l'existence même du projet que les élus contestent « ardemment et de longue date », ceux-ci étant, ils l'ont rappelé par la voix de Christine Séguinaud, favorables à une rénovation et modernisation des lignes existantes. La création d'une nouvelle LGV, est selon elle, « un projet destructeur et ruineux qui va à contre-sens de l'histoire » comme l'a par ailleurs aussi exprimé Nicolas Thierry, président du groupe dans ses propos liminaires.



Solène Méric

*Crédit Photo : CRNA*

*Publié sur [aqui.fr](http://aqui.fr) le 13/10/2021*

*[Url de cet article](#)*