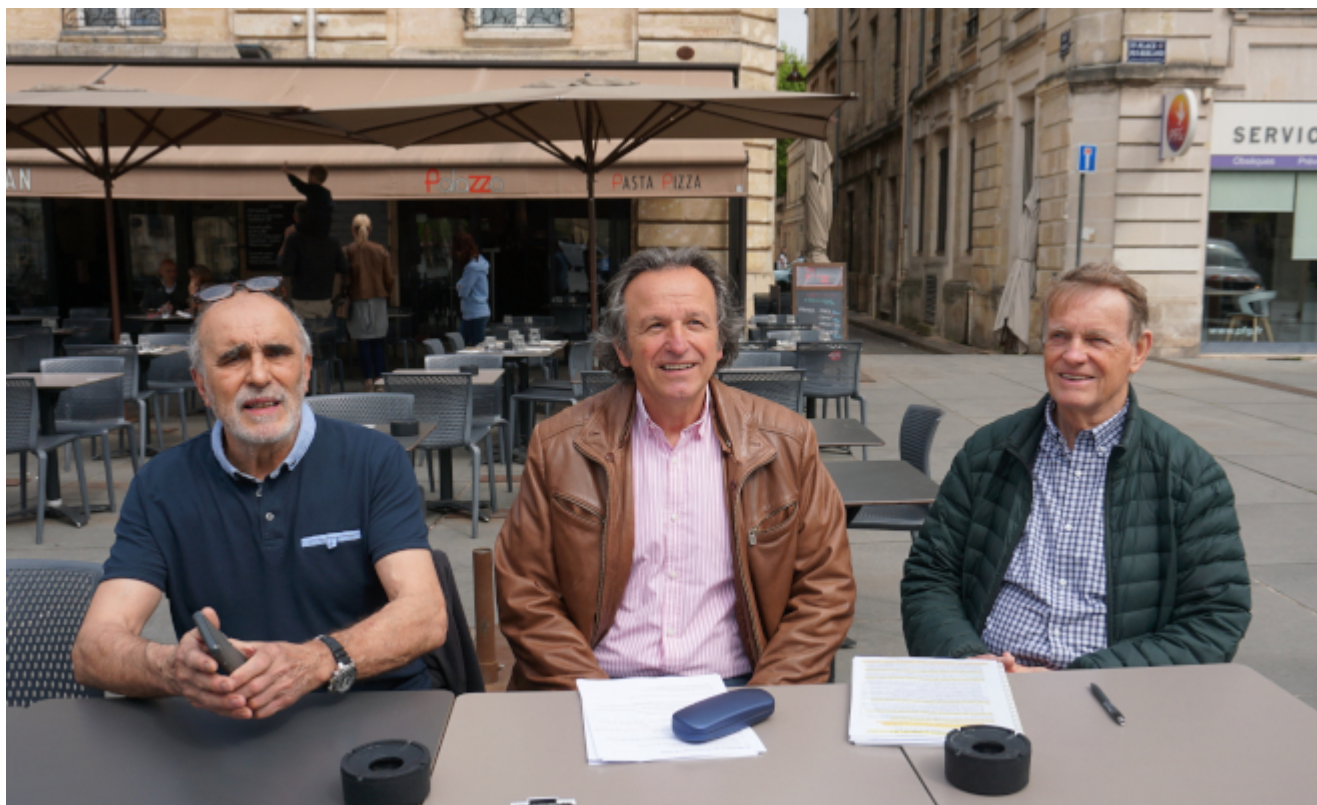


Politique | GPSO : les lignes LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax contestées pour cause de surcoût



Les collectifs anti-LGV organisent un premier meeting citoyen dès ce samedi, à Bordeaux. Ils ont déjà dévoilé le contenu du recours qu'ils ont intenté, le 14 avril dernier auprès du tribunal administratif de Toulouse, contre le plan de financement du GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest). Ils cherchent à obtenir l'annulation pure et simple de ce plan qu'ils contestent pour des raisons de dépassement budgétaire.

C'est à deux pas de la mairie de Bordeaux que les représentants des collectifs anti-LGV ont souhaité, jeudi, faire le point sur la situation juridique du dossier. Dernière action en date, le recours qu'ils ont intenté le 14 avril dernier auprès du tribunal administratif de Toulouse vise à l'annulation du plan de financement du GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest). « Ce sont 100 associations fédérées derrière 9 signataires, mais aussi 70 particuliers qui déposent ce recours », précise Denis Teisseire de l'association Trans'Cub. « Au départ, on ne voulait que cinq représentants par département pour ne pas alourdir la procédure, mais on n'y est pas arrivé. Nous sommes 70 et on a refusé beaucoup de personnes. On aurait pu être des centaines », poursuit-il. Une action en justice d'ailleurs suivie, le 18 avril, par un recours similaire introduit par plus de 80 élus de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie, auprès de la même juridiction.

Le GPSO : Un projet pharaonique...et une « pure folie financière »

En cause, les dépassements budgétaires du projet de lignes à grande vitesse qui doivent relier Bordeaux à Toulouse et Dax. « On a bien conscience qu'on est en train de remplir une mission de salut public car nos collectivités se sont engagées sur un projet qui est une pure folie financière et dans des conditions invraisemblables », explique le représentant de Trans'Cub, dont l'association fustige non seulement le coût initial « colossal » (14 milliards d'euros, dont 40 % à la charge de l'État, idem pour les collectivités et 20 % pour l'Europe), mais aussi les frais financiers prévus dans le plan de financement (dont la mise en place de l'EPL, l'Établissement Public Local, à qui il appartiendra de définir sa stratégie financière), déjà évalués à 10 % et qui doivent, le cas échéant, « être portés par les collectivités locales seules, faisant ainsi passer leur part de 5,6 milliards d'euros à 7 milliards ».

Autre pierre d'achoppement, « un coût dont les estimations sont données à titre indicatif et sur lesquelles les collectivités s'engagent [...] On est sur des collectivités irresponsables que s'engagent sur un coût à la hausse

inconnue », poursuit-il.

Enfin, reste le problème des subventions européennes (fixées à 20 %) et dont « selon le COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures, NDLR), le taux ne sera pas atteint ». « Il faut savoir que les collectivités devront financer la totalité du coût. Elles s'engagent à prendre en charge toutes les hausses ainsi que toutes les insuffisances de financement qui interviendront », insiste-t-il.

Un coût en hausse et des rentrées en baisse

Outre le coût de l'opération et ses risques financiers pour les collectivités territoriales, les collectifs dénoncent aussi les prévisions de circulation en décalage avec des résultats à la baisse. « Le nombre de circulations entre Bordeaux et Tours est de 21 depuis 2009. Or, il était prévu à 31 en 2020. On peut voir la différence entre les prévisions et la réalité. Malgré la très forte hausse de fréquentation liée à la mise en service de la ligne Bordeaux-Tours, il n'y a pas eu de hausse du nombre de circulations alors que le dossier d'enquête en prévoyait une de 50 % », précise-t-il, avant de rappeler la perte de la clientèle d'affaires passée au télétravail depuis la pandémie, impactant ainsi les ressources des TGV.

Un dossier entre les mains de l'État

Quant au changement de gouvernement et l'espoir d'un revirement de situation, Philippe Barbedienne, président de la Sepanso 33 ne peut s'empêcher d'être ironique : « On espère le meilleur mais on s'attend au pire », précise-t-il, n'oubliant pas que Jean Castex a lui-même entériné le projet, suivi en cela par Alain Rousset et Carole Delga, respectivement présidents des régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie.

« On compte bien mener une guérilla juridique jusqu'au dernier moment », insiste-t-il, rappelant également l'importance des actions sur le terrain, « deux pôles absolument nécessaires ».

A ce titre, les collectifs anti-LGV envisagent, avec l'arrivée des législatives, de demander à tous les candidats de se positionner sur le sujet et organisent samedi 30 avril à 14h30, à l'Athénée municipal de Bordeaux, un grand meeting citoyen pour « faire le point et répondre à toutes les questions ». Pierre Hurmic, maire de Bordeaux et opposé au projet devrait en faire l'ouverture.

Emmanuelle Diaz

Crédit Photo : ED

Publié sur aqui.fr le 29/04/2022

[Url de cet article](#)