

Politique | LGV - Grand Projet Sud Ouest: Rousset, Juppé, Madrelle, Emmanuelli, Labazée, Lignières-Cassou, Grenet, Feltesse demandent audience à Ayrault



Dans un courrier adressé au premier ministre Jean-Marc Ayrault et que le Conseil régional rend publique ce 7 juin les « grands élus d'Aquitaine » lui font part de leur préoccupation sur le respect du calendrier de la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse, le GPSO Grand Projet Sud Ouest et lui demande audience. A côté du président du Conseil régional d'Aquitaine figurent Alain Juppé, maire de Bordeaux, trois présidents de Conseils généraux Philippe Madrelle(Gironde) Henri Emmanuelli(Landes) Georges Labazée (Pyrénées-Atlantiques),les maires de Pau, Martine Lignières-Cassou et présidente de l'agglomération Pau-pyrénées, de Bayonne Jean Grenet également président de l'agglomération Côte Basque Adour, Vincent Feltesse, président de la Communauté urbaine de Bordeaux.

"Cette union sacrée des grands élus d'Aquitaine - précise le communiqué de la Région Aquitaine - s'inscrit au moment où le GPSO pourrait subir un retard, alors que jusque-là le calendrier a été respecté, si la consultation préalable de l'Autorité environnementale n'est pas engagée de façon immédiate. Le lancement de l'enquête publique à l'automne serait alors compromis.

Dans cette lettre, les grands élus rappellent en 5 points pourquoi ce projet est, à leurs yeux, capital pour l'avenir du grand Sud-Ouest :

"1. GPSO est le projet le plus avancé de tous sur le plan du foncier, du financement et des acquisitions foncières.

Le GPSO est le seul projet à faire l'objet de financements croisés avec un autre projet en construction (Tours – Bordeaux) et en cours de paiement.

Il fait partie des projets présentant un état de progression des études et de la concertation les plus avancés parmi les projets LGV : la prochaine décision ministérielle approuvera le tracé retenu sur les derniers secteurs en suspens, l'enquête publique doit être lancée à la rentrée automnale et un programme anticipé d'acquisitions foncières a été conventionné.

2. GPSO est le projet structurant pour l'avenir des deux régions Aquitaine et Midi- Pyrénées qui connaissent la plus forte croissance démographique.

Le GPSO, via ses deux branches Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, constitue une réponse aux attentes de mobilité croissante dans le grand sud-ouest de la France, dernier grand territoire à ne pas être relié à la grande vitesse ferroviaire. Il intéresse en effet une zone et un bassin de population particulièrement important sans commune mesure avec les autres grands projets ferroviaires à l'étude : 2 régions et 6 départements français directement concernés par le tracé, 8 millions d'habitants et des pôles de population importants tels que Toulouse, quatrième agglomération française, et des pôles de population importants : Montauban, Dax, l'ensemble de la côte basque...

Peu d'autres projets ferroviaires peuvent en effet prétendre structurer autant un vaste territoire et apporter la grande vitesse à de grands bassins de population.

3. GPSO est le projet socio-économiquement le plus rentable.

Les résultats des études conduites sur le GPSO, actualisés et fiabilisés, témoignent des avantages substantiels socioéconomiques de ce projet d'envergure : le bénéfice net actualisé pour la société, principal indicateur de la pertinence d'un projet et incluant tous les coûts et avantages d'un projet, se porte ainsi à environ 6 Md € pour le GPSO.

Le coût de la totalité du programme GPSO, incluant la réalisation des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, le tronç commun à ces deux branches, la liaison sud-sud, les aménagements du réseau ferroviaire en sortie sud de Bordeaux et en entrée nord de Toulouse (augmentation de la capacité pour les transports régionaux) est d'un peu plus de 13 Md €, à mettre en perspective avec les autres projets d'ampleur comparables et aux coûts parfois non stabilisés : plus de 14 Md € pour la LGV Paris – Orléans – Clermont – Ferrand – Lyon, 13 Md € pour Paris-Normandie, 15 Md € pour la LGV PACA...

4. GPSO est un projet à dimension nationale et européenne.

Le GPSO est le dernier projet non réalisé permettant de relier à Paris une agglomération millionnaire en trois heures environ, les autres projets étant à cet égard moins structurants pour le réseau de villes principales reliées par la grande vitesse.

C'est en outre un aménagement international, européen attendu par les usagers et les acteurs économiques des territoires qui participe à la constitution du corridor européen ferroviaire Atlantique et supprime l'effet frontière.

C'est pourquoi le GPSO fait partie d'un accord binational avec le royaume d'Espagne en 2008 et est inscrit dans le RTE-T depuis le début ; il est régulièrement cité dans les sommets franco-espagnols ainsi que dans les échanges avec la Commission européenne.

Ce projet ferroviaire est identifié parmi les 30 projets prioritaires depuis le sommet d'Essen en décembre 1994, ce qui ouvre la voie à un financement européen potentiel de 1 Md €.

5. Des performances ferroviaires remarquables, issues d'études fiabilisées.

Conséquence directe de l'importance des bassins de population desservis et des gains de temps de parcours engendrés (1 h sur Paris - Bordeaux - Toulouse, 1 h 20 sur Paris - Madrid, 50 mn sur Bordeaux - Mont-de-Marsan, 2 h 05 sur Toulouse - Bilbao...), le GPSO représente un trafic voyageurs « TGV » considérable : plus de 28 millions de voyageurs par an (y compris les effets de bord) à la mise en service, dont 17 millions de voyageurs par an sur les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, avec un gain de 6,5 millions de voyageurs par an directement lié à la réalisation du projet, et une augmentation conséquente au fil du temps. En termes de marchandises, ce sont plus de 10 millions de tonnes par an représentant plus de 90 trains par jour, qui sont attendues à la mise en service du GPSO, et plus du double à l'horizon 2050.

Ces performances voyageurs et fret n'ont globalement pas d'équivalent parmi les autres projets du schéma national des infrastructures de transport (SNIT)."

"En défendant collectivement le GPSO dans ce courrier, ces grands élus réaffirment leur position unanime en matière d'urgence qui s'attache au désenclavement du grand Sud Ouest français et appellent le premier ministre à considérer le retard possible du projet."