

## **Quel financement pour la LGV Bordeaux-Toulouse** le 09/02/2016

Un rendez-vous important est programmé le 31 mars prochain à Toulouse. À l'initiative d'Eurosud Transports, une table-ronde sera consacrée au financement des LGV du Grand Sud-Ouest Européen. Outre les élus des différentes collectivités intéressées, les grands leaders du BTP ont été approchés (Bouygues, Eiffage, Vinci), ainsi que des responsables de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et de la Caisse des dépôts. L'association Eurosud Transport a également invité le ministre des Transports, Alain Vidalies, avec, en filigrane, le souhait de le voir nommer un Monsieur financement du GPSO. Le président du Projet du Grand Paris, derrière lequel se profile un investissement à trouver de 26 milliards d'euros en 15 ans, pourrait participer à ce rendez-vous.

L'objectif est clair : il s'agit de travailler notamment sur la question du financement de long terme, voire de très long terme, des projets de LGV de Bordeaux-Dax, Bordeaux-Toulouse, Toulouse-Narbonne. Un dossier essentiel après que le gouvernement a indiqué, au mois de septembre dernier, qu'il allait signer la déclaration d'utilité publique (DUP) du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Depuis des années, cette question du financement du GPSO ne va pas sans poser des problèmes. En 2010, de nombreuses collectivités avaient été appelées à un premier tour de table pour financer à la fois le Grand Projet du Sud Ouest mais aussi la ligne Tours-Bordeaux (LGV SEA-Atlantique) qui devrait être achevée à l'été 2017. En Midi-Pyrénées, les plus gros contributeurs étaient le conseil régional de Midi-Pyrénées (423 millions d'euros, dont 88 pour la ligne Tours-Bordeaux), le conseil départemental de Haute-Garonne (315 M€) et Toulouse Métropole (233 M€).

## **Tour de table financier ?**

Au fil des années, ce tour de table financier s'est progressivement délité en raison notamment d'un contexte économique difficile, de la baisse des dotations de l'Etat. Certaines collectivités, qui s'étaient engagées sur le financement de GPSO ou de la LGV SEA-Atlantique, ont refusé de payer, d'autres n'ont pas honoré leurs engagements sans en préciser les raisons. Ainsi, La nouvelle majorité au Conseil départemental du Tarn-et-Garonne n'a pas encore tranché dans ce dossier, créant un groupe de travail. Sans participation, la possibilité d'une gare LGV, à Bressols, au sud de Montauban, serait par exemple fortement remise en cause.

Alors, quel tour de table financier imaginer ? Faut-il reproduire, comme pour la LGV Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux, le modèle économique de la concession avec un plan de financement qui, outre les fonds propres apportés par le concessionnaire Lisea (Vinci), associe l'État, les collectivités locales, l'Europe, avec également une contribution de SNCF Réseau ? Le système est-il reproductible sur Bordeaux-Toulouse, ou bien faut-il lui préférer un partenariat public privé (PPP) comme pour la LGV Bretagne-Pays de Loire ? Troisième hypothèse : doit-on rester sur un financement tripartite, entièrement public comme pour la LGV Est avec la participation des collectivités, de l'État et de SNCF-Réseau ? Autant de questions qui vont être évoquées, le 31 mars prochain.

S.B et J.M.D.

<http://www.ladepeche.fr/article/2016/02/09/2273508-quel-financement-pour-la-lgv-bordeaux-toulouse.html>