

LGV : ces milliards européens qu'il faut réussir à obtenir

La LGV vers Toulouse et Dax compte sur les 25,8 milliards d'euros prévus pour financer les projets ferroviaires d'ici 2027, mais rien n'est encore garanti

Le 14 février dernier, onze associations anti-LGV, réunies autour du président de la Sepanso 33, Philippe Barbedienne, et Denis Teisseire, le fondateur de Trans'Cub, faisaient part de leur courrier adressé au Conseil d'État qui, depuis mardi, étudie le plan de financement du GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest), prolongement de la ligne à grande vitesse de Bordeaux vers Toulouse et vers Dax.

20 % de la facture, évaluée à 14,3 milliards d'euros, sont attendus de l'Union européenne. Et cette enveloppe de 2,86 milliards d'euros est au cœur de la controverse entre pro et anti-LGV. Denis Teisseire annonce ainsi la somme de 1,87 milliard d'euros pour les investissements ferroviaires des 27 pays de l'UE, sur la période 2021-2027. Loin de ce qu'attendent l'Occitanie et la Nouvelle-Aquitaine, mais également à des années-lumière des capacités habituelles de financement de la part de Bruxelles.

Pour le moment, il n'y a aucune assurance que le GPSO obtienne son financement européen

En fouillant dans les très complexes mécanismes européens, on trouve en effet ce 1,87 milliard, inscrit au programme de travail pluriannuel (PTP) mais il ne concerne pas le financement éventuel du GPSO.

447 propositions

Les chiffres globaux du MIE 2021-2027 (Mécanisme d'interconnexion européenne) ont été publiés en mars 2021 et s'élevaient à 33,7 milliards d'euros, dont 25,8 pour le volet transports, fluvial ou ferroviaire. La Commission européenne s'était d'ailleurs réjouie, dans un com-



Le GPSO fait partie des 447 projets envoyés à Bruxelles pour obtenir un financement européen. ARCHIVES ANNE LACAUD/« SUD OUEST »

munié, « de l'accord auquel sont parvenus le Parlement et le Conseil européens pour des réseaux de transports et d'énergie plus verts et plus durables ».

L'enveloppe de 25,8 milliards se divise en deux : 10 pour les pays dits en cohésion (ceux de l'Est), 15,8 pour les pays de l'Ouest, dont la France.

Le 17 septembre dernier, la Commission a lancé un premier appel à propositions pour un montant global de 7 milliards d'euros. 447 propositions (parmi elles, le GPSO) ont été adressées à Cinea, l'agence exécutive européenne pour l'environnement, le climat et les infrastructures, chargée d'évaluer les projets avec des experts externes et indépendants. Ces 447 demandes nécessiteraient une enveloppe de 14,5 milliards d'euros. Il n'y en aura donc pas pour tout le monde. Les lauréats seront connus fin juin.

Pour le moment, il n'y a donc aucune assurance que le GPSO

obtienne son financement européen, ce que reconnaît François Poupard, le directeur-général des services de la Région. « On sait que les projets prioritaires sont le tunnel Lyon-Turin et le canal Seine-Nord. La troisième place se joue entre le GPSO et Montpellier-Perpignan. Le GPSO coche les cases de continuité ferroviaire, de connexion européenne, avec l'Espagne, et de franchissement des montagnes. De surcroît, l'Espagne a bouclé son programme et il n'y a pas de grands projets en Italie ou en Allemagne. Les vents sont donc favorables, sachant qu'il y aura d'autres appels à projets. »

La partie Bordeaux-Dax pourrait être subventionnée à hauteur de 30 %. Hostile à la LGV, Pierre Hurmic a pourtant affirmé qu'aucun euro n'était prévu pour ce tronçon. Ce qui est exact, mais le maire de Bordeaux se référait alors au précédent MIE.

Benoît Lasserre