

Lettre ouverte de l'association Bénesse Environnement et du CADE aux élus de la Communauté de Communes de la MACS



*Collectif des
Associations de
Défense de l'
Environnement
Pays Basque
Sud des Landes.
(43 associations)*



Adresse du CADE : chemin de Galharet 64990 Mouguerre Tél : 05.59.31.85.82

TRES CHERE LGV : il faut décider un moratoire

Voici venu le temps des élections municipales et des campagnes électorales où il va falloir expliquer aux habitants de la **MACS** comment nos communes vont s'en sortir financièrement dans un contexte de désengagement toujours plus important de l'État dans les budgets locaux, de disparition des services publics, etc.

Dans ce contexte, le financement du GPSO « Grand Projet du Sud Ouest » par des collectivités locales dont la Communauté de Communes MACS est un sujet majeur. Pour rappel, la LGV du GPSO (LNSO), **chimère de quelques « grands » élus et technocrates**, est un projet pharaonique pour la construction de 327 km de lignes nouvelles incluant l'aménagement de 29 km de voies existantes en sortie de Bordeaux et 17 km pour Toulouse, pour sa phase 1.

On notera que **La phase 2, Dax – Espagne concernant plus spécifiquement la MACS n'a aucune réalité actuelle.**

Un **Plan de financement**, préparé par les services de l'État et agréé par SNCF Réseau, a été signé début 2022 par l'État et 22 collectivités locales, pour un coût estimatif de **14 milliards d'euros (14,3 Md€).**

- ➔ Ce Plan, insincère et incomplet, promet en réalité d'être un **cauchemar absolu** pour les finances des collectivités locales qui l'ont signé, dont **la Communauté d'Agglomération de la MACS**, ainsi que pour les **contribuables landais** assujettis aux nouvelles « taxes LGV » sans qu'on ait jamais sollicité leur avis.

Qui va payer quoi ?

- L'État ?

Selon le Plan de financement, il doit financer 40 % du projet (5,6 Md€), base sur laquelle les collectivités locales ont pris leur décision. En pratique, il ne s'est engagé que pour l'aménagement des sorties de Bordeaux et Toulouse (AFSB et AFNT) et pour le tronçon de LGV Bordeaux-Toulouse, soit 4,1 Md€ (étape 1 / phase 1).

- ➔ Rien pour la liaison Sud Gironde – Dax (étape 2 / phase 1).

Aujourd'hui, l'Etat, dans un contexte d'austérité budgétaire, supprime son financement de l'étape 1 Bordeaux-Toulouse. Qui pour payer à sa place ?

- Le recours à des financeurs privés pour une opération de type **Partenariat Public Privé** est évoqué. Outre des retards dans le calendrier de réalisation, **le coût du projet pourrait alors dépasser les 23 Md€**, (cf *La Tribune* et *Sud-Ouest* du 21 janvier 2026 ; *Le Figaro cahier entreprise* du 26 janvier 2026). Et **le Plan de financement signé serait de fait caduc**.

Donc : qui pour compenser le financement étatique absent ? Les collectivités locales signataires et les contribuables « LGV », seuls !

- L'Union Européenne ?

Contrairement à ce qui a pu être claironné par MM ROUSSET et DELGA dans la presse, et après **vérification à la source par les associations**, l'Union Européenne ne s'est engagée sur rien quant aux **20 %** attendus de financement du projet. **Rien d'ici 2028, et l'inconnu par la suite**.

Donc : qui dès lors pour compenser le financement européen manquant ? Les collectivités locales signataires et les contribuables « LGV », seuls !

- Les 25 collectivités locales appelées à signer d'Aquitaine et d'Occitanie ?

Elles sont sensées financer **40 %** du projet, par un apport étalé sur 40 ans.

Pour faire passer la pilule, on a déduit de leur écot le produit attendu de la taxation des **nouveaux contribuables « LGV »**, principalement ceux assujettis à la taxe foncière et la taxe d'habitation et résidant à moins d'1 heure d'une gare LGV du GPSO.

- **La MACS, à l'issue d'un vote serré et controversé, a ainsi accepté en 2022 de régler à la Société de Projet SGPSO une contribution annuelle de 250 000 euros, et ce pendant 40 ans !**

En réalité ce sera beaucoup plus conséquent, car collectivités et contribuables « LGV » auront seuls à supporter :

- les **coûts complémentaires** ne figurant pas dans le Plan de financement (frais de gestion de l'organisme gestionnaire des financements du GPSO, intérêts des emprunts souscrits, frais de raccordement à la LGV, gares nouvelles...). Les cabinets spécialisés évoquent une ardoise de **6,3 Md€ pour les seuls frais financiers**, beaucoup plus que les 1,4 Md€ estimés dans le Plan de Financement.
- les **défauts de financement** par les autres partenaires Etat et UE, et les trois collectivités qui refusent de financer (les départements du Lot-et-Garonne et de Gironde, ainsi que la CAPB).
- les **surcoûts** dans la réalisation du projet lui-même (les études de cabinets spécialisés commandées par la Société de Projet GPSO évoquent **18 voire 20 Md€** au lieu des 14 Md€ initiaux...).

De quoi faire **exploser des finances locales** déjà menacées de réductions sévères par l'État, alors que les besoins quotidiens des habitants s'accroissent.

- De quoi faire bondir l'ardoise des contribuables assujettis à l'« impôt LGV »... Dont ceux résidant dans les communes de la MACS, et qui, pour ceux de 23 d'entre elles (chiffres de St Vincent de Tyrosse non-connus) ont déjà acquitté 283 465 euros à ce titre en 2024.

Payer pour quoi et pour qui ?

- Pour quoi continuer à payer une LGV de plus en plus hypothétique ?

Pour une LGV qui pour l'instant s'arrêterait à St Vincent de Paul, et ne ferait gagner que 5 minutes entre Bordeaux et Dax, par rapport à la ligne existante et modernisée ?

Pour une LGV dont la réalisation de la **liaison Dax-Espagne** n'est **aucunement garantie** ?

- Les hérauts du GPSO, MM ROUSSET et DELGA ont prétendu que les coordinateurs européens en charge des corridors ferroviaires Atlantique et Méditerranée, récemment en visite dans nos régions, avaient confirmé que l'UE subventionnerait cette LGV aux niveaux attendus dans le Plan de financement. **Renseignement pris** par les associations auprès de l'UE elle-même, **il n'en est rien !**
- Par ailleurs, un financement par l'UE est **conditionné** à la réalisation de tronçons transfrontaliers... une condition qui n'est pas prête d'être remplie : pas encore d'enquête publique sur le tronçon Dax/Frontière, obstacles liés à la topographie géographique et à la densité de population, rejet massif du projet par les habitants du Sud-Landes et du Pays Basque, etc.
- L'UE consultée par les associations opposées au projet (CADE, collectif LGV non merci,...) leur a confirmé que l'État français ne l'a pas informée de l'**alternative possible en modernisant les voies existantes** à un moindre coût. Or cette solution répond aux exigences de l'UE pour faire jonction avec l'Y basque (Bilbao-Vittoria-San Sebastian) du réseau espagnol en 2030.

Scénario le plus optimiste pour cette 2ème phase ? Une mise en service en 2055 !

Que fera l'UE quand les Basques et les Landais, surtaxés malgré eux, furieux de l'abandon de dessertes à Dax, à Bayonne et ailleurs, majoritairement contre ce projet quoi qu'en disent les enquêtes bidonnées parues dans la presse, sortiront les tracteurs et les fourches pour manifester massivement leur opposition, comme à Bayonne ou Hendaye voici quelques années ?

- Quel avantage réel pour les habitants des communes de la MACS ?

Un apport supplémentaire de touristes et de résidents ? Alors que l'on est ici déjà en situation de **sur-fréquentation notamment touristique** avec un impact direct sur l'accès au logement pérenne pour ceux qui y vivent et y travaillent.

Des facilités accrues pour voyager en train ? Une halte à Bénesse-Maremne n'y répondrait qu'à la marge, car un TGV sur LGV a pour priorité de relier à grande vitesse les **métropoles**, ici Bordeaux / Bilbao : tout arrêt intermédiaire pour quelques usagers est synonyme de perte de temps de trajet entre elles, au grand dam de la clientèle aisée ou privilégiée (les CSP+, selon la sociologie...) pressée d'arriver à destination quel qu'en soit le coût pour les territoires traversés et leurs habitants !

Et justement, que veulent les habitants ? Ces derniers veulent des trains sûrs, confortables, sur des **lignes existantes modernisées** et qui sont loin d'être saturées, contrairement aux contre-vérités entendues ici ou là...Des trains nationaux qui roulent à 220 km/h. Des trains régionaux plus fréquents et d'un coût abordable pour limiter le recours aux voitures. **Un maillage plus fin du territoire** en petites lignes réhabilitées. **Bref, de la proximité et du quotidien ferroviaire !**

Il faut mettre un coup d'arrêt à ce projet inutile, destructeur, ruineux, écocide, et faire dès à présent voter par nos élus un **moratoire** sur tout versement des prochaines annuités, tant qu'un nouveau plan de financement réaliste, complet, sincère, n'aura pas été soumis à leur approbation.

Nota : la subvention annuelle résulte d'une décision non-contractuelle (Trib. Admin. Toulouse, 25/07/2025), en décider sa suspension est donc tout à fait recevable,

ANNEXE

Le sur-financement à prévoir pour la Communauté de Communes (CC) MACS, à partir des seuls chiffres (erronés) du Plan de financement

Pour l'étape 1 (Bordeaux / Toulouse), si l'UE ne finance rien et si l'État ne contribue que pour les travaux de sortie Bordeaux et Toulouse (720 millions d'euros), les collectivités locales devraient abonder à hauteur de 9,6 M€ au lieu de 4,1 M€ prévus.

➔ **Conséquence pour la CC MACS dont la quote-part est fixée à 0,10 % : 10 millions d'euros au lieu de 4,3 millions d'euros, hors fiscalité locale « LGV ».**

Pour l'étape 2 (Bordeaux / Dax), si l'UE et l'État ne financent rien, les collectivités locales devraient abonder à hauteur de 3,7 M€ au lieu de 1,4 M€ prévus.

➔ **Conséquence pour la CC MACS dont la quote-part est fixée à 0,68 % : 25 millions d'euros au lieu de 10 millions d'euros, hors fiscalité locale « LGV ».**

Soit pour la CC MACS un coût brut de 35 millions d'euros au lieu des 14,3 millions prévus dans le «Plan de financement» !

Si l'on enlève la quote-part du produit des « impôts LGV » compté arbitrairement pour 30 % du coût brut, **la CC MACS restera redevable, sur 40 ans, de 27 millions d'euros, soit pendant 40 ans des annuités de 675 000 euros au lieu des 250 000 euros payés actuellement !**

Ces chiffres sont établis à partir des données du Plan de financement initial. Il faudra **les relever fortement**, puisque les coûts complémentaires (frais de gestion, intérêt des emprunts,...) et les surcoûts du chantier proprement dit, seront à charge des collectivités locales signataires du Plan de financement...

ELUS, VOTEZ UN MORATOIRE !

Pour le futur bien-être comptable de la MACS, et celui des contribuables !

Le 01/02/2026

Association Bénése environnement

MM Gémain MC et Douche D.

(Présidente et contribuables de la MACS)

CADE

De Barbeyrac G (Trésorier et contribuable de la Macs) et Pachon V (Président)