

PROTOCOLE D'ACCORD RELATIF AU PROJET DE LIGNE NOUVELLE DU SUD-OUEST

Remarques sur ce protocole

Le préambule

Il contient des affirmations sujettes à caution :

« ...développer le réseau ferroviaire à grande vitesse dans le Sud Ouest de la France pour arrimer ce territoire au réseau ferroviaire européen ».

Or ce territoire a déjà des lignes ferroviaires permettant un tel arrimage, et des travaux de modernisation, déjà bien engagés sur la ligne Bordeaux Fature Dax Espagne, permettront d'y faire rouler des trains à grande vitesse à plus de 200km/h, conformément à l'attente de l'Union Européenne. Et à un coût financier et écologique bien moindre que celui résultant de la création des nouvelles lignes du GPSO.

« ...ce projet dont l'importance est partagée par les partenaires locaux, nationaux et européens... »

- Tous les partenaires locaux n'ont pas la même analyse, notamment la CAPB, le CD 47.

Sans parler des habitants de ce territoire, dont l'avis négatif exprimé à une écrasante majorité lors de l'enquête publique de 2015, a été soigneusement négligé. Ces mêmes habitants, et eux seuls, soumis à un « impôt LGV » (la TSE) pendant 40 ans sans qu'on ait demandé leur avis, et au mépris de la règle républicaine d'égalité devant l'impôt !

- L'État, qui devrait pourtant avoir en charge le financement des infrastructures d'intérêt général (cela a par exemple été le cas pour la LGV Paris-Lyon), accorde tellement d'importance à ce projet qu'il ne contribue pour l'instant (à 40%) qu'au coût des travaux de sortie sud de Bordeaux (AFSB) et nord de Toulouse (AFNT).

Son engagement de 410 M€ d'ici 2027 (*cf article 3 du Protocole*) concerne essentiellement sa participation aux travaux AFSB et AFNT, au titre du « renforcement des liaisons ferroviaires du quotidien sur les étoiles bordelaise et toulousaine ».

...Et on ne parle pas ici de nouvelles lignes à grande vitesse.

- Pour l'UE, on évoque ses « engagements réitérés à financer ce projet dans le cadre du MIE ». Mais un engagement par qui de mandaté, sur quelles lignes, pour quel montant, et acté par qui ?

Dans l'article 3, on évoque « l'engagement de la Commission européenne à financer, hors acquisitions foncières, jusqu'à 20 % des dépenses éligibles liées à la réalisation du projet (50 % sur Bordeaux-Dax). En pratique, l'UE n'a accordé quasiment aucun financement d'ici 2028, et pour la période 2028-2034, toutes les subventions espérées restent à demander et obtenir. Sachant que le MIE prévoit des financements européens pour des liaisons transfrontalières, ce qui exclue normalement sa participation financière pour AFSB, AFNT, et Sud Gironde-Toulouse.

Pour la partie de GPSO Bordeaux-Sud Gironde-Dax, sa participation financière espérée à hauteur de 50 % est hautement improbable, pour une ligne s'arrêtant, au mieux en 2042, à 80 km de la frontière espagnole, alors que le raccordement à l'Y basque, côté espagnol, est espéré en 2030 ! Et que la modernisation de la voie existante Bordeaux-Dax-Espagne, déjà bien entamée, permettra d'y faire rouler des TGV à 200 km/h, tandis que l'installation d'ERTMS, finançables par l'UE, permettra d'y optimiser en sécurité le trafic, déjà aujourd'hui loin d'être saturé.

Sinon, ce préambule est un recueil de poncifs : on y acte les « besoins accrus en matière de mobilité », sans préciser de quels besoins on parle : seraient-ce des trains fréquents, desservant les lieux de vie du territoire, bon marché, permettant de limiter l'usage au quotidien des automobiles ? Non, le seul « besoin » évoqué consiste à être à moins de quatre heures de Paris !

On parle de « l'attachement à la réalisation de la ligne nouvelle du Sud-Ouest ». L'attachement de qui : des « grands » élus qui signent ce protocole et dont les frais de déplacement sont pris en charge par leurs collectivités ?

L'article 1

Passons sur le caractère dit « irréversible » de la réalisation du projet, qui n'a aucune valeur si les financements sont absents, ou si les populations s'y opposent massivement. Mais ce n'est qu'un « souhait » des parties...

Pour la branche Bordeaux-Toulouse, on poursuivrait « en 2026 » des opérations préalables mineures en terme de coûts (acquisitions foncières, qui peuvent être cédées ultérieurement sans perte financière si le projet est

abandonné, études, premiers travaux de raccordement ou de déviation sur les réseaux...). **Rien de rédhibitoire donc.**

Quant à la procédure d'attribution des contrats de réalisation, si elle est « amorcée avant la fin de l'année 2026 », rien ne serait signé avant 2028. Et si le financement des travaux n'est pas au rendez-vous, gageons que rien ne sera alors signé...

Pour la branche Bordeaux-Dax, idem pour des étapes préliminaires (acquisitions foncières, études, ...) sachant qu'on évoque ici la mise en œuvre de la section Sud Gironde- Dax « dans la continuité de Bordeaux-Toulouse ». Quid alors de la revendication exprimée en 2021 par les collectivités locales landaises signataires du Plan de financement, d'une simultanéité de travaux sur Bordeaux -Toulouse et Bordeaux-Dax ?

L'article 1 évoque l'organisation du projet « selon un phasage ambitieux ». En fait rien d'original par rapport à la réalisation d'un chantier de ce type : génie civil, pose des équipements ferroviaires, essais.

Plus cocasse, le fait d'indiquer que « le calendrier détaillé sera précisé dans l'avenant au plan de financement ». Or cet avenant, dont il convient « d'engager immédiatement la formalisation » (article 4) doit être bouclé en express, avant même que les appels d'offre puissent être lancés, pour que soit garantie l'assise financière du projet, et notamment l'accord des collectivités locales pour cracher un peu plus que prévu au bassinnet !..

L'article 2

Pas de bouleversement quant aux objectifs et fonctionnalités prévus dans le Plan de financement 2022. Ce qui change, c'est l'estimation du coût du projet. De 14 milliards d'euros, on passerait, officiellement, à 15,5 milliards d'euros, non compris les frais annexes : frais de gestion du dossier, frais financiers, etc.... Certes avec la précision que la moitié de ce 1,5 milliard supplémentaire serait provisionné, il n'empêche que la contribution des collectivités locales sera revue à la hausse, puisque « les clés de répartition du financement, prévues initialement dans le Plan de financement 2022, sont conservées ». Soit 40 % pour les collectivités territoriales.

Conséquence immédiate, par exemple pour la Communauté d'agglomération du Marsan , si l'on reprend les proportions et les taux de participation figurant dans le Plan de 2022 : une contribution annuelle

de 598 000 euros/an pendant 40 ans, au lieu de 540 000 euros dans le Plan de financement 2022 !

Et si ce 1,5 milliard d'euros supplémentaire résulte « des premières estimations provisoires réalisées par SNCF réseau, d'autres estimations sérieuses, dont celle figurant dans le rapport de la COI, tablent sur un surcoût de travaux produisant une facture finale vraisemblable d'environ 20 milliards d'euros !

Le chiffrage indicatif de SNCF réseau « fera l'objet d'une contre-expertise sous un mois par les services administratifs de l'État et des collectivités ». On va en attendre les prochaines conclusions avec curiosité, sous réserve de la crédibilité des experts consultés !

L'article 3

L'État et les collectivités réitèrent leur engagement financier « en l'adaptant aux coûts actualisés ».

- **Sur l'engagement de l'État, toutes les réserves sont de mise**, de par la situation des finances publiques, la volonté du gouvernement de réduire le poids de sa dette, l'effet des événements internationaux sur l'activité économique et partant sur les recettes fiscales. D'ailleurs, son engagement tel que figurant dans cet article se limite aux exercices 2026 et 2027, rien pour la suite...Et il concerne principalement les travaux AFSB et AFNT.

- **Les collectivités locales « s'engagent à financer 260 M€ en 2026 et 150 M€ en 2027 »**, « afin de s'adapter aux capacités de financement de l'Etat ». Traduction : l'État ne pourra pas financer tout ce qui lui incombe sur ces 2 exercices, et les collectivités locales, par ailleurs plumées par le même Etat, sont sommées de faire la soudure .

« **Les collectivités locales s'engagent...** ». Mais les signataires de ce « protocole » sont loin de représenter toutes celles appelées à financer le GPSO ! Les absentes vont sûrement apprécier !

Paragraphe important dans cet article : celui qui « confirme la possibilité d'un ajustement des contributions de l'ensemble des financeurs à due concurrence dans le cas où le montant de la contribution de l'Union Européenne serait inférieur à celui prévu initialement sur le projet ».

Traduction : les 20 % de financement européen, hautement improbables (voir plus haut), qui ne seront pas budgétisés par l'État ligoté par d'autres

contraintes budgétaires, seront à assumer par les collectivités locales. Et par les contribuables soumis à « l'impôt LGV ».

Merci messieurs-dames !

L'article 4

On s'engage, on s'engage... On s'engage à suivre les engagements.

L'article 5

Où l'on apprend que le montage pour la réalisation n'est pas arrêté, et qu'on saura « dans un délai d'un mois maximum » quel sera le mode de réalisation de la ligne nouvelle.

Traduction : on saura d'ici le 7 juin si le gouvernement fait basculer la réalisation du GPSO via un PPP Partenariat Public Privé, que les collectivités locales refusent pourtant...

Et d'ici là « le coût et l'intérêt financier des différentes alternatives feront l'objet d'analyses complémentaires permettant une décision dans ce délai ». Avec « une consultation des collectivités partenaires sur les différents montages envisagés »...

Tic tac tic tac...

Bref, ce protocole n'est qu'un objet de communication,

« l'engagement politique irréversible des parties » n'étant effectivement qu'un habillage politique pour amuser la galerie des « grands » élus locaux Rousset, Delga and co, l'État restant particulièrement prudent et évasif, gagnant du temps, l'UE absente (c'est si facile de décider à la place des absents...), et les collectivités locales d'Aquitaine et d'Occitanie préposées à avaler les couleuvres...

Quand mettra-t-on fin à ce GPSO délétère !

« Debunkage » pour le CADE, Guy De Barbeyrac 15/05/2026.