

# **LGV du GPSO : CHRONIQUE DU TSUNAMI FINANCIER A VENIR DANS LES LANDES**

## **Temps 1 : un engagement financier déjà considérable**

**Le Conseil Départemental des Landes,  
la Communauté d'agglomération du Marsan,  
la Communauté d'agglomération du Grand Dax,  
la Communauté de communes de la MACS**

Ces 4 collectivités locales ont voté en 2021 et 2022, leur accord d'adhésion financière au Plan de financement de la LGV du GPSO, dans des conditions douteuses, et sur un document lourd de conséquences sur leurs budgets pendant 40 ans !

Conséquences immédiates pour leurs finances, pour un projet au coût annoncé de 14 milliards d'euros (MD€) hors frais annexes : une participation brute à hauteur de **204,5 millions d'euros** .

**Moins 61,3 millions d'euros**, mis à charge des contribuables landais via des impôts LGV spécifiques.

Soit une subvention nette de **147,2 millions d'euros**, soit **3,58 millions d'euros par an, pendant 40 ans**.

## **Temps 2 : un sur-financement déjà à prévoir**

Et ce à partir des chiffres du Plan de financement avec l'actualisation officielle, en 2026, du coût du projet. Explications .

**- un coût du projet officiellement réévalué à 15,5 MD€ au lieu de 14 MD€**

**- des financeurs pressentis défaillants .**

### **L'État :**

Il est censé financer **40 %** du projet . En pratique, il ne s'est engagé (cf Plan de financement 2022) que pour l'aménagement des sorties de Bordeaux (AFSB) et Toulouse (AFNT) et pour le tronçon de LGV Bordeaux-Toulouse, soit 4,1 MD€ (étape 1).

**Rien pour la liaison Sud Gironde – Dax (étape 2).**

Le 1er Ministre a certes déclaré, le 7 mai 2026 à Toulouse, le caractère « irréversible » du projet, assorti d'un gadget pseudo-juridique (un « protocole politique d'intention »!!?) et annoncé un déblocage de 500 millions d'euros, couvrant à peine la participation de l'État pour 40 % du coût débordant des travaux AFSB et AFNT.

Néanmoins l'Etat, dans le contexte budgétaire actuel, envisage la suppression de 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 a été formellement rejeté . Dont acte, et c'est heureux. Mais où trouver l'argent ?

Notre génial « duc d'Aquitaine », Mr Rousset, a sorti de son chapeau la solution

miracle : financer par un emprunt de 6 milliards d'euros souscrit par la Société de Projet GPSO, qui en a la capacité juridique. Emprunt normalement remboursable par l'État . Mais si celui-ci, fortement endetté par ailleurs, est défaillant, qui pour payer le remboursement de cet emprunt ?

Les collectivités locales signataires et les contribuables « LGV » évidemment !

## **L'Union Européenne**

L'Union Européenne ne s'est engagée sur rien quant aux **20 %** attendus de financement du projet . Elle amènera des financements uniquement sur une liaison transfrontalière, et donc rien sur le tronçon Sud Gironde-Toulouse : or le tronçon Dax-Espagne du GPSO reste totalement hypothétique ( pas de DUP, coût non-établi, calendrier de réalisation à horizon très lointain, opposition réelle et déjà manifestée des populations du pays Basque, etc.), et une LGV s'arrêtant à Dax n'est pas transfrontalière, donc a priori pas éligible à un éventuel financement. Pas d'argent d'ici 2028, et l'inconnue par la suite.

En revanche, l'amélioration des voies existantes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, plus rapide et nettement moins coûteuse, avec notamment l'installation d'ERTMS, favorisant l'objectif de rapidité (trains roulant à 200 km/h), de ligne sécurisée, de trafic optimisé et de connexion transfrontalière à brève échéance avec le réseau espagnol modernisé (« Y basque »), est éligible à des financements européens potentiellement à hauteur de 50 % des coûts..

Qui devra compenser l'absence de financement européen du GPSO ? Les collectivités locales signataires et les contribuables « LGV » évidemment !

### **- des collectivités locales (et des contribuables locaux ) appelés à compenser ces défaillances et les « trous » du Plan de financement**

Les 24 collectivités locales signataires d'Aquitaine et d'Occitanie et les 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, sont censés financer **40 %** du projet, par un apport étalé sur 40 ans.

Et réalité leur participation financière sera beaucoup plus conséquente que celle affichée dans le Plan de financement, car ils devront supporter intégralement :

- le surcoût du projet (déjà +1,5 MD€ soit +10,7 %)
- les coûts complémentaires ne figurant pas dans ce Plan (frais de gestion de l'organisme gestionnaire des financements du GPSO, intérêt des emprunts souscrits, frais de raccordement à la LGV,...) , estimés officiellement à 10 % du coût du projet soit 1,55 MD€ (cf article 1 du Plan de financement);
- idem pour les défauts de financement des autres partenaires : Etat, UE, voire collectivités locales réfractaires .

### **traduction financière**

- **Pour l'étape 1 Bordeaux-Toulouse**, si l'UE ne finance rien et si l'État ne paie que 40 % des travaux de sortie Bordeaux et Toulouse (720 millions d'euros), les collectivités locales devront abonder à hauteur de **10,6 MD€ au lieu de 4,1 MD€** prévus.

**Conséquence pour les collectivités landaises signataires**, dont la quote-part est fixée à 0,86 % : **91,2 millions d'euros** au lieu de **35,3 millions d'euros**,

hors fiscalité locale « LGV ».

- Pour l'étape 2 Sud Gironde-Dax, si l'UE et l'État ne financent rien, les collectivités locales devront abonder à hauteur de **4,1 MD€ au lieu de 1,4 MD€** prévus.

**Conséquence pour les collectivités landaises signataires**, dont la quote-part est fixée à 11,43 % : **468 millions d'euros** au lieu de 169 millions d'euros, hors fiscalité locale 'LGV ».

- Pour les frais annexes, à financer intégralement par les collectivités locales, prévoir, selon la clé de répartition fixée dans le Plan de financement :

$(1,55 \text{ MD€} \times 9,125\%) = \mathbf{141,4 \text{ millions d'euros}}$

Soit pour les collectivités locales signataires un **coût brut de 700,6 millions d'euros au lieu des 204,5 millions prévus dans le « Plan de financement » !**

déduction faite de la quote-part du produit des « impôts LGV » compté arbitrairement pour 30 % du coût brut, ces collectivités landaises resteraient redevables de **490 millions d'euros**, soit **pendant 40 ans** des annuités de **12,25 millions d'euros au lieu des 3,6 millions d'euros payés actuellement !**

### **3ème étape : les coûts réels à rajouter**

#### **- frais financiers annexes**

Des cabinets d'études spécialisés, diligentés par l'EPL Société Grand Projet du Sud Ouest » SGPSO, ont évalué le montant des **frais financiers à 6,3 MD€**, soit bien plus que les 1,55 MD€ estimés dans le Plan de financement (frais financiers et frais de gestion). Donc au bas mot +4,75 MD€ à charge des collectivités locales. Soit pour les collectivités landaises signataires :

$(4,75 \text{ MD€} \times 9,125\%) = + \mathbf{433 \text{ millions d'euros}}$

#### **- coût du chantier proprement dit**

Il est aujourd'hui estimé par tous les experts sérieux à **20 MD€ minimum**, au lieu de 14 MD€ puis 15,5 MD€, et ce surcoût sera à charge des seules collectivités locales signataires du Plan de financement.

Donc un complément d'environ 4,5 MD€.

Soit pour les collectivités landaises signataires :

$(4,5 \text{ MD€} \times 9,125\%) = + \mathbf{410 \text{ millions d'euros}}$

### **RECAPITULONS :**

**Coût brut total = ( 700 + 410 + 433) = 1 543 millions d'euros !**

Une fois enlevée la quote-part du produit des « impôts LGV » compté arbitrairement pour 30 % du coût brut, les collectivités landaises signataires

resteront redevables de

**1 080 millions d'euros**

(soit 18 Canadairs à 60 millions d'euros pièce...)

soit **pendant 40 ans des annuités de 27 millions d'euros**

**au lieu des 3,58 millions d'euros appelés aujourd'hui sur la base du Plan de financement initial !!!!**

Quant à la part revenant à la **fiscalité locale** au titre des « impôts LGV » (principalement la TSE), elle passera dans les Landes de **61,3 millions d'euros** (Plan de financement initial) à... **463 millions d'euros** !! Pas mal pour un soit-disant gel de la pression fiscale !

### **Conclusion :**

Ce calcul de surcoûts mérite d'être un sujet majeur dans les débats et décisions budgétaires à venir des collectivités landaises finançant ce projet LGV-GPSO .

En leur sein, un débat public et un vote de retrait du plan de financement, ou de confirmation à leur adhésion avec toutes les implications financières indiquées ci-dessus, est une nécessité . Leurs élus le doivent à leurs citoyens électeurs et contribuables, si peu consultés jusqu'à présent sur ce dossier. D'autant plus que le fameux « protocole d'intention politique » signé en grande pompe à Toulouse le 7 mai 2026 ne parle que de la ligne Bordeaux-Toulouse et de son caractère « irréversible ». Rien sur le tronçon Sud Gironde -Dax.

Et très vite ils devraient décider un **moratoire** sur le versement de leur contribution annuelle,. La nature du Plan de financement signé le permet , car considéré par le Tribunal Administratif (TA) de Toulouse le 25 juillet 2025 **non pas comme un 'contrat', mais comme une simple convention unilatérale de subventions, dont les collectivités peuvent se retirer.**

Et ce tant qu'un nouveau Plan de financement sincère, complet, garanti par tous les contributeurs, ne leur aura pas été soumis pour approbation.

Dès lors, nous invitons les élus à faire preuve de lucidité et de courage, et de suspendre l'engagement de l'argent de la collectivité, notre argent, dans le tonneau des Danaïdes de cette LGV inutile et ruineuse, à l'heure où les prix flambent (carburants, alimentation...) et où les droits élémentaires (santé, chômage, retraite, éducation, protection civile, etc...) sont malmenés.

Vous serez bientôt comptables de vos choix, du bon usage de notre argent !

**8 octobre 2026**

**Guy de BARBEYRAC**

**Président de l'association « NON LGV Nord Landes & Marsan », membre du CADE (Collectif d'Associations de Défense de l'Environnement)**