

24 octobre 2016 - FR3-Régions

NdlR- TGV Albret : « Le Président Alain Rousset a finalement choisi de retirer la délibération. Il compte utiliser des Fonds disponibles sur la ligne budgétaire sans avoir recours au vote. Cela lui permet de s'engager sans le vote de l'assemblée plénière... »

Dimanche (23 oct 2016) , le Conseil Politique Régional d'Europe Écologie Les Verts Aquitaine s'est prononcé contre le projet de la délibération modificative du conseil régional Nouvelle Aquitaine de mobiliser 5,6 millions d'euros pour la poursuite du projet LGV-GPSO.

Dans un communiqué de presse du dimanche 23 octobre, le Conseil Politique Régional d'Europe Écologie Les Verts Aquitaine a annoncé son opposition au projet de la délibération modificative du conseil régional de trouver les fonds nécessaires à la poursuite du projet de Ligne Grande Vitesse - Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (LGV-GPSO).

RETOUR SUR QUELQUES POINTS ESSENTIELS POUR MIEUX COMPRENDRE LE DÉBAT QUI SE POURSUIT DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES.

En 2002 débutent les premières études d'opportunités relatives au projet de Ligne Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse. Dix ans plus tard, le tracé définitif des lignes au sud de Bordeaux qui doit assurer la continuité du tronçon Tours-Bordeaux est dévoilé. Au même moment apparaissent les premières alertes et questionnements sur leur financement.

Un des premiers à interroger la pertinence du projet est le député PS, Philippe Duron. Ce dernier rédige un rapport sur les 70 projets jugés trop coûteux pour l'État. Dans ses conclusions, le député intègre le projet LGV. Par ailleurs, il évalue le coût du projet à 5,9 milliards € pour Bordeaux-Toulouse et 3,2 milliards € pour Bordeaux-Dax. Cette annonce remarquée ne manque pas de faire réagir les grands élus locaux de la région, favorables à la LGV. Un mois plus tard, le Premier ministre d'alors, Jean-Marc Ayrault, annonce que la LGV Bordeaux-Toulouse sera la dernière en chantier dans toute la France.

Les travaux du parcours Tours-Bordeaux débutent l'été suivant. En octobre 2014, la Cour des Comptes remet un rapport défavorable au financement annoncé par l'Etat. Les élus locaux ne sont pas en reste puisque Gille Savary, député de la Gironde et Jean-Luc Gleyze se prononcent contre la LGV. Ces derniers préfèrent orienter les investissements en faveur de la desserte de proximité qui répond davantage aux besoins quotidiens des populations locales. Enfin, les sylviculteurs et les viticulteurs de Sauternes et de Barsac s'élèvent aussi contre le projet.

L'année 2015 voit les évaluations défavorables au projet se poursuivre. En effet, le 30 mars, la commission d'enquête chargée de travailler sur le projet Bordeaux-Tours et Bordeaux-Dax rend un avis défavorable. Cette position est vivement saluée par les opposants qui y voient la fin d'une époque où l'Etat s'engageait dans de vastes projets à la rentabilité incertaine.

Toutefois, cette vague d'oppositions n'empêche pas le gouvernement d'annoncer le 26 septembre qu'il s'apprête à reconnaître l'utilité publique pour les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Par conséquent, le gouvernement passe outre la position de la commission – qui n'émettait qu'un seul avis consultatif- et juge le projet d'intérêt général.

En réponse, plusieurs opposants ont décidé de saisir la justice administrative. Parmi ceux-ci, la SEPANSO a déposé un recours en contentieux devant le Conseil d'Etat. La plus haute juridiction administrative française doit rendre sa décision à la fin de l'année 2017.

D'ici là, les passes d'armes entre pro et anti se poursuivent. C'est pourquoi le Conseil Politique Régional d'EELV a demandé aux élus du groupe écologiste de voter contre le chapitre transport et contre la décision modificative.