



### Communiqué de presse

Eric KERROUCHE, sénateur des Landes

Monique LUBIN, sénatrice des Landes

Boris VALLAUD, député des Landes

Renaud LAGRAVE, Vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine en charge des transports

Xavier FORTINON, président du Conseil départemental des Landes

Alain VIDALIES, ancien ministre des Transports

## Examen de la loi d'orientation des mobilités Faire le maximum pour une réelle concrétisation du Grand Projet du Sud Ouest (GPSO)

Le défi climatique et les enjeux de mobilité auxquels la France est confrontée impose une politique volontariste en matière d'infrastructures. Qui pourrait encore le nier, à part manifestement les membres du Gouvernement ?

Face à cette situation pour le moins étonnante, les parlementaires socialistes, en concertation avec la Région Nouvelle-Aquitaine et le soutien du Département des Landes, feront le maximum pour inverser la tendance au Sénat, puis à l'Assemblée nationale, à l'occasion de l'examen en première lecture de la loi d'orientation des mobilités qui débutera mardi prochain.

Car en effet, après 10 ans d'études et de procédures, la réaffirmation de son caractère européen lors des sommets franco-espagnols, les nombreux engagements de l'État pour une mise en œuvre en 2027, la décision du Conseil d'État du 11 avril 2018 démontrant sa pertinence écologique et économique, le projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Mont-de-Marsan-Dax-Espagne est renvoyé aux calendes grecques et condamne notre territoire à l'enclavement ferroviaire :

- alors que la date de mise en service était prévue en 2027 et que la déclaration d'utilité publique est signée depuis 2016, la loi d'orientation des mobilités reporte à après 2037 sa réalisation ;
- alors qu'une version antérieure du projet de loi prévoyait la création d'un outil de financement pour la réalisation de ces infrastructures, cette disposition a disparu du projet de loi qui sera examiné au Sénat.

Plébiscité par 80% des néo-aquitains, le GPSO avec les lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est indispensable pour gagner la bataille environnementale du ferroviaire sur l'aérien et le routier, à l'échelle européenne.

Son ambition est triple : être le maillon manquant de la grande vitesse européenne jusqu'à l'Espagne, développer la ligne nouvelle nécessaire pour permettre de multiplier les cadences de trains du quotidien et du fret et renforcer le dynamisme économique territorial.

Les parlementaires socialistes ont ainsi déposé des amendements pour tenter d'agir sur le calendrier, la création d'un outil de financement et les engagements de l'État.

Sur le premier point, ils proposent que l'État opte pour le scénario maximaliste défini dans le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures.

Sur le deuxième point, ils seront contraints par l'article 40 de la Constitution qui limite drastiquement le droit d'amendement des parlementaires. Malgré sa probable irrecevabilité financière, les parlementaires socialistes ont tenu à proposer une solution au Gouvernement qu'il avait lui-même envisagée pour finalement la retirer et qu'il a déjà mis en place pour le Grand Paris.

Les solutions existent. Au Gouvernement de s'en saisir pour répondre aux enjeux de transition écologique, de soutenabilité économique et de solidarité.