

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

REUNION DU 3 NOVEMBRE 2021

Présents :

M. Gérard TRÉMÈGE
M. Patrick VIGNES
M. Thierry LAVIT
M. Yannick BOUBEE
M. Fabrice SAYOUS
M. Jérôme CRAMPE
M. Jean-Michel SEGNERE
M. Denis FEGNE
M. Marc BEGORRE
Mme Valérie LANNE
Mme Evelyne RICART
M. Jean-Christian PEDEBOY
M. Emmanuel ALONSO
Mme Christiane ARAGNOU
M. Erick BARROUQUERE-THEIL
M. Philippe BAUBAY
M. Francis BORDENAVE
M. Jean-Marc BOYA
M. Jean BURON
M. Jean-Louis CAZAUBON
M. Gilles CRASPAY
M. Jacques GARROT
M. Jean-Paul GERBET
M. Romain GIRAL
M. Christian LABORDE
Mme Yvette LACAZE
M. David LARRAZABAL
M. Jean-Claude LASSARRETTE
M. Alain LUQUET
M. Ange MUR
Mme Chantal PAULIEN
Mme Cécile PREVOST
M. François RODRIGUEZ
Mme Martine SIMON
Mme Lola TOULOUZE
M. Guy VERGES
M. Vincent ABADIE
M. Eric ABBADIE
Mme Laurence ANCIEN
M. Jean-Philippe BAKLOUTI
Mme Marie-Paule BARON
Mme Frédérique BELLARDI
M. Gérard BOUE
M. Serge BOURDETTE
Mme Elisabeth BRUNET
Mme Rebecca CALEY
Mme Danielle CARCAILLON
M. Rémi CARMOUZE
M. Jean-Noël CASSOU
M. Jean-Claude CASTEROT
M. Claude CAUSSADE
M. Christophe CAVAILLES
M. Jean-François CAZAJOUS
M. Joël CAZEDEBAT
Mme Isabelle CHEDEVILLE
M. Serge CIEUTAT
Mme Christelle COATRINE
M. Francis CURBET
M. Sébastien CYPRES
M. Daniel DARRE
M. Pierre DARRE
M. Mohamed DILMI
M. Serge DUCLOS
Mme Christiane DURAND
Mme Véronique DUTREY
M. Joseph FOURCADE
M. Jean-Pierre FRECHIN
M. Patrick GASCHET
Mme Sylvie GONZALEZ GOMEZ
M. Gilbert GRAVELEINE
Mme Nathalie HUMBERT
M. Philippe JOUANOLOU
Mme Evelyne LABORDE
M. Bernard LACOSTE
M. Charles LACRAMPE
M. Francis LAFON PUYO
M. Pierre LAGONELLE
M. Bruno LARROUX
M. Claude LESGARDS
M. Philippe MASCLE
Mme Francine MATEOS
Mme Sylvie MAZUREK
M. Stéphane NOGUEZ
M. Sylvain PERETTO
M. Patrick PEY
Mme Marie PLANE
Mme Claudine RIVALETTO
Mme Régine TOSON

Excusés :

M. Gérard CLAVE
M. Jean-Claude PIRON
M. Pascal CLAVERIE
M. Guillaume ROSSIC
Mme Nicole SARRAMEA
Mme Maryse VERDOUX
M. Christian ZYTYNSKI
M. Hervé CHARLES
M. Jean-François DRON
M. Frédéric LAVAL

Mme Marion MARIN
M. Laurent PENIN
Mme Andrée DOUBRERE
Mme Elisabeth ARHEIX
Mme Marie-Christine ASSOUIERE
Mme Angélique BERNISSANT
M. Paul LAFAILLE
Mme Sandrine TOUZET

Pouvoirs :

Mme Andrée DOUBRERE donne pouvoir à M. Gilles CRASPAY
Mme Elisabeth ARHEIX donne pouvoir à M. Romain GIRAL
Mme Marie-Christine ASSOUIERE donne pouvoir à M. Patrick VIGNES
Mme Angélique BERNISSANT donne pouvoir à Mme Elisabeth BRUNET
M. Paul LAFAILLE donne pouvoir à Mme Christiane DURAND
Mme Sandrine TOUZET donne pouvoir à M. Jérôme CRAMPE

Absents :

M. Jean-Claude BEAUQUESTE
M. André LABORDE
Mme Marie-Henriette CABANNE
M. Roger-Vincent CALATAYUD
M. Louis CASTERAN
M. Jean-Louis CRAMPE
M. Jean-Luc DOBIGNARD
M. Philippe ERNANDEZ
M. Philippe LASTERLE
M. Roger LESCOUTE
Mme Isabelle LOUBRADOU
M. Paul SADER
Mme Christine ABBADIE-CHELLE
Mme Caroline BAPT

M. Lucien BOUZET
M. Yves CARDEILHAC
M. Jean-Marc DUCLOS
M. Henri FATTA
M. Paul HABATJOU
Mme Agnès LABARTHE
M. René LAPEYRE
Mme Catherine MARALDI
Mme Myriam MENDES
Mme Virginie SIANI WEMBOU
M. Robert SUBERCAZES
M. Alain TALBOT
M. Jean-Marie TAPIE

*
* *

DEBAT DU GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST (GPSO)

M. LE PRESIDENT : Il existe depuis 2008, je venais d'être élu Président du Grand Tarbes et nous avons, le 27 juin 2008, pris une délibération pour définir l'intérêt communautaire de la participation aux futures liaisons ferroviaires, du Grand Projet du Sud-Ouest, GPSO en

approuvant aussi une participation financière à des études. Des études qui devaient s'élever, à 76 millions d'euros. Pour ce qui nous concernait nous avons approuvé une participation financière de 46 300 euros. Une deuxième délibération a été prise le même jour, modifiée le 30 juin 2009, approuvant une participation financière de 10 000 euros, sur 600 000 euros que représentait le coût de l'étude de l'amélioration de la desserte Béarn-Bigorre. Le projet de l'époque, prévoyez ce que l'on appelait le barreau. On s'est tous engagés, élus de Tarbes, de Pau, de Lourdes, pour que ce fameux barreau soit pris en compte, et je me souviens qu'à l'époque, Jean-Louis BORLOO ministre nous avait assuré que dans ce grand projet d'aménagement du territoire national, avec cette desserte ferroviaire, le barreau Béarn-Bigorre serait bien pris en compte. Le 20 octobre 2008, avec le Conseil Général, nous avons signé une lettre demandant que la réalisation des travaux de la desserte Béarn-Bigorre soit bien inscrit dans le corps du protocole, et que la participation du Conseil Général, et du Grand-Tarbes soit diminuée de 50%, pour tenir compte de nos capacités financières respectives. Ce barreau, c'était quoi ? C'était sur la partie Bordeaux, Dax, Pau, Lourdes, Tarbes. Il nous permettait d'avoir un train à grande vitesse, entre guillemets, car Dax, Pau, Lourdes, Tarbes, ça faisait quelques arrêts altérant sérieusement la grande vitesse, mais bon. En tout cas, ce barreau permettait de gagner du temps pour aller et revenir de Paris. Le Grand Tarbes, par une délibération du 13 janvier 2009, a approuvé le protocole d'intention de cette réalisation de ligne à grande vitesse, protocole d'intention Sud Europe Atlantique qui sollicitait 11 milliards et demi, repartit sur une portion terminée depuis. Néanmoins, à l'époque, il y avait le Tours-Bordeaux, presque 7 milliards, 6 milliards 9, Bordeaux-Toulouse, 1 milliard 3, et Sud Gironde-Espagne, 3,3 milliards, Bordeaux, Dax, puis la poursuite vers l'Espagne. De notre côté Dax, le barreau Pau, Lourdes, Tarbes. Voilà pour le rappel historique. Sur ces 11 milliards, la participation qui nous concernait était de 11 millions et demi. Nous avons sollicité, une réduction de 50 %, qui avait été plus ou moins acté. Mais aucun protocole n'a jamais été signé. C'était des discussions au niveau des ministères, au niveau des Régions, avec le département, etc. Mais tout cela n'a jamais été clairement formalisé, et encore moins le barreau Pau, Lourdes, Tarbes. Le Conseil Communautaire du 30 juillet 2009, a donné un avis défavorable à la signature du protocole prévu, car le barreau, qui était une condition pour nous, ne figurait pas dans le projet de protocole, il n'y figurait plus. Et d'ailleurs, vous verrez tout à l'heure qu'il n'y est plus du tout. Curieusement, j'ai eu l'occasion de discuter du sujet avec Madame DELGA, et je lui ai dit, qu'on était engagé à l'époque, avec une condition, c'était le barreau, Dax, Pau, Lourdes, Tarbes. Mais quel barreau ? Jamais entendu parler, jamais entendu parler, a-t-elle dit. Nous avons, le 6 juillet 2015, co-signé un courrier avec le Conseil Départemental faisant état de notre refus, compte tenu du fait que le barreau n'était plus évoqué. Voilà pour le rappel historique. Depuis ces années-là, silence radio, plus rien, je me suis dit, c'est fini, on ne parle plus de ligne à grande vitesse, Bordeaux-Toulouse, Toulouse-Bordeaux, Dax, etc., Il y a un mois et demi, on est invité à une réunion, le 26 septembre dernier, chez le Préfet de région, un dimanche soir à 20h30, Jean-Luc y était, et là on nous présente le nouveau projet, que nous allons vous présenter maintenant. Ne cherchez pas là liaison Dax, Pau, Lourdes, Tarbes, je l'ai dit, elle est aux oubliettes, ce n'est plus la peine de rêver là-dessus. Alors maintenant le projet actuel. Je vais demander à Jean-Luc de vous le décrire de la meilleure façon possible, et ensuite, nous échangerons. Si vous voulez intervenir à tout moment, vous levez la main pour approfondir une question, ou un point sur lequel on avance sur les présentations. D'accord ? Jean-Luc.

M. REVILLER : Oui, merci Président. Tout d'abord en préliminaire à la présentation, vous dire que celle-ci, est issue du document qui nous a été remis le jour de la réunion, sans aucune

intervention de la Communauté d'Agglomération, quant à la rédaction des slides que vous allez voir. Donc qu'est-ce que le Grand Projet Sud-Ouest - GPSO, donc grand projet sud-ouest ferroviaires. Aujourd'hui, il porte sur une première phase qui est sur les axes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Comme vous le voyez, il est composé de plusieurs opérations, donc une création des lignes nouvelles à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, sur 327 km de section courante.

M. LE PRESIDENT : Il est intéressant quand même, pardon Jean-Luc de t'interrompre, de bien insister, auprès de nos collègues, sur le fait qu'il y a des territoires qui vont être desservis, certains particulièrement bien d'ailleurs. Par exemple que sur l'axe Toulouse-Bordeaux il y a Montauban, il y a Agen. Puis après, sur l'axe Bordeaux- Espagne, il y a Dax dont nous parlions tout à l'heure. Continuons.

M. REVILLER : Il y a trois grandes parties, donc il y a les fameuses lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax sur 327 km, et il y a deux opérations un peu particulières, qui ont été intégrées dans le GPSO, c'est ce que vous voyez en bleu ciel, en bleu outremer, et en violet, c'est l'aménagement ferroviaire au sud de Bordeaux qui est une opération sur 12 km, et qui est une mise à 3 voies, dit transport du quotidien. Et un aménagement ferroviaire du nord de Toulouse, qui est une mise à 4 voies pour là aussi des transports au quotidien qui ont été intégrés dans le Grand Projet Sud-Ouest – LGV, c'est de l'aménagement ferroviaire pour des transports quotidiens sur la métropole de Bordeaux, et la métropole toulousaine. Et ce qui n'est pas dans cette phase ni dans les plans de financement, c'est la deuxième phase Dax-Bayonne, qui n'est pas financée à ce jour. Donc voilà ce qu'est le GPSO, le financement, s'arrête à Dax, c'est de cette première phase dont nous allons parler maintenant. Les objectifs du GPSO tel qu'ils nous ont été présentés, visent à redessiner la France, comme il est dit dans cette carte, en diminuant les temps de liaison avec Paris, et vous avez cette carte qui exprime à travers le rosé, la nouvelle configuration des distances entre Paris, et les destinations. Je reviendrai tout à l'heure dans un autre slide sur les temps de liaison. Les objectifs du GPSO sont de diminuer les temps de parcours, il vous est cité ici les gains de temps qui pourrait être fait. Donc Paris-Toulouse, temps de parcours 3h10 donc un gain de temps qui serait d'une heure. Paris-Bayonne, 3h25, le gain de temps serait de 20 minutes. Bordeaux-Marseille, temps de parcours 4h20, le gain de temps par rapport à aujourd'hui, c'est d'une heure. Bordeaux-Bilbao, 2h55 donc le gain de temps serait de 20 minutes. Toulouse-Bilbao, 3h50, e gain de temps serait 1h40. Bordeaux-Barcelone 3h50, le gain de temps serait d'une heure, et le Bordeaux-Madrid 4h55, dont le gain de temps serait de 20 minutes. Les principales fonctionnalités, c'est d'améliorer significativement les temps de parcours et de la desserte voyageurs depuis et vers Paris pour les temps de liaison entre les façades atlantique et méditerranéenne, ainsi que pour les liaisons internationales vers l'Espagne, et aussi consolider un itinéraire de fret ferroviaire Transpyrénéen. Quels sont les travaux prévus de la phase 1 ? L'aménagement ferroviaire du Sud de Bordeaux, pour augmenter la fréquence et la régularité des trains du quotidien, c'est marqué en gras dans la présentation qui consisterait dans la création d'une 3^{ème} voie de 12 km, d'une 4^{ème} voie au droit des points d'arrêt et suppression de 6 passages à niveau. Vous avez aussi l'aménagement ferroviaire de la ligne sur Nord Toulouse, c'est principalement la création d'une à 2 voies nouvelles de 17 km, qui permet de désenclaver Toulouse au Nord par rapport à une liaison, Toulouse-Castelnau-d'Estrétefonds, avec la création des pôles d'échanges multimodaux. Et enfin la création des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, avec un tronç commun comme vous l'avez vu sur la carte sud Bordeaux-sud Gironde de 55 km et avec 2 branches, une sud Gironde-nord de

Toulouse de 167 km, avec 2 gares nouvelles, les fameux territoires dont vous parlez Président, qui seraient desservis directement, Agen et Montauban, et une section sud Gironde, nord de Dax donc de 105 km, qui nous concerne plus directement comme vous allez le voir dans les plans de financement, avec une gare nouvelle à Mont-de-Marsan, et une halte, une liaison sud pour les relations sud Aquitaine-Toulouse, sans passer par Bordeaux. C'est donc la création de 327 km de lignes nouvelles, avec 100 km en Gironde, 78 km dans les Landes, 71 km dans le Lot-et-Garonne, 67 km dans le Tarn-et-Garonne et 11 km en Haute-Garonne.

M. LE PRESIDENT : Et combien dans les Hautes-Pyrénées ?

M. REVILLER : Zéro.

M. LE PRESIDENT : Zéro.

M. REVILLER : 105 communes concernées et 15 km de raccordement au réseau. Voilà ce qu'il y a dans ce GPSO ferroviaire.

M. LE PRESIDENT : Tout ce qu'on vous projette là, vous l'aurez, on vous remet le dossier.

M. REVILLER : Alors pourquoi nous sommes saisis aujourd'hui ? L'article 4 de la loi du 24 décembre 2019, (la loi d'orientation des Mobilités) est susceptible d'être appliquée aux modalités de financement et de la réalisation de Grand Projet Sud-Ouest qui nous intéresse. Pourquoi ? Parce que cette loi permet, dans les 2 ans de sa promulgation, vous voyez 24 décembre 2019, 24 décembre 2021 - avec une prolongation qui a été accordée jusqu'au mois de mars - de pouvoir créer, un établissement public local qui peut permettre de faciliter le financement de projets par des collectivités territoriales, c'est ce que dit la loi. Et pourquoi nous sommes, enfin les collectivités sont maintenant pressées ? C'est que maintenant il faut, si on veut finaliser la création de cet établissement public local, qui pourrait porter la dette, se prononcer avant la fin de l'année. Les collectivités territoriales doivent se prononcer avant la fin de l'année. Quelles sont les conditions pour créer cet établissement public local qui porterait la dette qui éviterait que ça pèse directement sur les collectivités locales ? C'est que le coût prévisionnel du projet doit excéder un milliard d'euros hors taxes, ce qui est notre cas. La loi dit 1 milliard hors taxes. Nous sommes à 10 milliards.

M. LE PRESIDENT : 10,3 milliards

M. REVILLER : 10,3 milliards, on est au-dessus et le projet doit avoir fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, il se trouve que les 3 projets qu'on a vu, c'est à dire aménagements ferroviaires sud Bordeaux, aménagements ferroviaires nord Toulouse, plus la création des lignes nouvelles ont fait l'objet d'arrêtés de DUP, qui ont été purgés de tout recours, puisque la dernière décision du Conseil d'État, sur l'aménagement ferroviaire nord Toulouse, à repousser les derniers recours, et cela date du mois de septembre 2021. Vous voyez on est vraiment dans les timings qui sont plus que serrés. Et enfin, et c'est ça qui est le plus important, c'est qu'on doit avoir un plan de financement approuvé par l'État et les collectivités territoriales participantes, et celui-ci doit être arrêté avant la constitution de cet établissement public foncier local.

M. LE PRESIDENT : On verra. Parlez dans le micro s'il vous plaît.

M. BAKLOUTI : Tu nous as parlé de l'établissement public local, côté collecte des recettes, il sera financé comment pour payer la dette ?

M. REVILLER : Alors justement, c'est les slides d'après, Jean-Philippe. Le plan de financement, de ces plus de 10 milliards d'euros, c'est 40 % État, 20 % Union européenne, et 40 % collectivités territoriales. Et maintenant dans tout ce qui va suivre, nous allons parler des 40 % des collectivités territoriales. L'idée, c'est que cet établissement public local porte la dette de ces fameux 40 %, et que cet établissement public local emprunte la somme, fasse l'acquisition, enfin finance les travaux, touche les subventions de l'État, touche les subventions de l'Union Européenne, et emprunte la part correspondante aux collectivités territoriales.

M. LE PRESIDENT : Et encaisse les recettes.

M. REVILLER : Et encaisse les recettes. On va y venir parce que vous allez voir, on va rentrer dans le débat. On crée un établissement public local, plutôt que d'avoir une collectivité qui rassemble les fonds des autres. En résumé l'établissement public local est une société de financement de projets, qui est prévue dans la loi LOM de 2019, elle vise à rassembler les contributions des financeurs et les contributions des financeurs. Là, on a un coût prévisionnel supérieur à un milliard d'euros. On a des projets qui font l'objet d'une DUP, et on a un plan de financement approuvé, c'est ce qu'il va faire que nous rentrons dans les conditions. Maintenant, on va rentrer dans la mécanique de la société de financement de projets. Quels sont les conséquences de la création de cet établissement public qui portera la dette ? On est bien d'accord, et ça va répondre à tes questions, c'est que l'avantage qui est prévu par la loi d'orientation des mobilités, c'est que cet établissement public local, il peut avoir des ressources qui lui sont affectées. Il a 2 types de ressources qui peuvent être lui être affectées, la taxe spéciale sur les bureaux, et la taxe spéciale d'équipement qui est de 0,2 % pardon, sur l'assiette de la taxe d'habitation, et de la taxe foncière sur les propriétés bâties, un peu comme la GEMAPI.

M. LE PRESIDENT : Ce qui veut dire, vraisemblablement, notamment pour toutes les personnes qui ne paient plus la taxe d'habitation, et qui paient un impôt foncier, qu'ils le recevront avec une colonne supplémentaire pour la taxe spéciale d'équipement si nous sommes un territoire concerné. Ce n'est pas certain. Ces ressources représentent 47,7 millions de recettes ? Oui, oui, Monsieur CAVAILLES.

M. CAVAILLES : Justement, quel est le critère pour l'application de cette taxe ? C'est de bénéficier des apports de la LGV, ou c'est le périmètre de participation de la collectivité territoriale ?

M. LE PRESIDENT : C'est toute la région Occitanie et la région Nouvelle Aquitaine, qui sont concernées. Il n'y a pas de critère de service reçu, mais il peut y avoir un critère d'éloignement du service qui peut être pris en compte générant exonération. Qui avait levé la main aussi. S'il vous plaît changez de place, si le micro ne marche pas, mais parlez dans le micro que tout le monde entende.

M. BAKLOUTI : Ça y est, c'est bon. Oui, non, la question que je posais simplement, c'est qu'on contribuera qu'on soit propriétaire d'un studio à Toulouse, ou d'un studio à Tarbes, et dans les mêmes proportions d'augmentation.

M. LE PRESIDENT : Absolument, absolument, si notre territoire est concerné.

M. BAKLOUTI : D'accord.

M. LE PRESIDENT : Y a-t-il d'autres questions ? Qui avait levé la main ? Jean-Claude, mais dans le micro Jean-Claude.

M. CASTEROT : Oui, pardon, vous faites référence à la GEMAPI. Moi je veux bien, mais au niveau de cette taxe que les administrés donc sont prélevés, elle est quand même réaliste sur le terrain. Par contre là, vous nous faites un état de la situation, où nos administrés de notre Communauté Tarbes Lourdes Pyrénées vont passer à la caisse, et normalement moi je pense qu'il ne devrait pas être dupe, quand on participe à un effort tel que nous sommes sollicités, il faudrait enfin que nos administrés puissent avoir donc, en l'état des compensations. Aujourd'hui, moi si demain vous me demandez de voter pour ce projet, je vous le dis publiquement, je sens les isolés, ces non-administrés, je voterai contre.

M. LE PRESIDENT : Dont acte, aucun problème. On est là pour en discuter. Ceci étant, je rappelle que même la GEMAPI tout le monde la paie. Tout le monde la paye Jean-Claude, et elle sert à réaliser des travaux de prévention, inondations, etc., sur certains territoires et pas d'autres. Et pourtant tout le monde la paye. Jean-Luc.

M. REVILLER : Pour finir sur ces deux taxes, les ressources sont estimées à 47,7 millions d'euros par an, et viendront en déduction du besoin global de financement, c'est-à-dire que dans le tableau que je vais vous présenter tout à l'heure, c'est important, cela a déjà été pris en considération.

M. LE PRESIDENT : Ainsi que les frais financiers.

M. REVILLER : Ainsi que les frais financiers. Une autre question.

M. ALONSO : Ces taxes alimenteront l'établissement public local à la condition que la CATLP délibère favorablement à son intégration dans l'établissement public local, ou pas ?

M. LE PRESIDENT : Je crains, Monsieur ALONSO, qu'on soit obligé de passer à la caisse, même s'il y a des élus qui votent contre. Je vous signale que le Département a débattu de ce sujet. J'ai eu le Président PELIEU, le Département a donné un accord de principe à l'unanimité.

M. LARRAZZABAL : Oui, il y a 3 semaines.

M. LE PRESIDENT : Je voudrais dire, même si la presse est présente, et je la salue, qu'on a déjà eu une discussion avec Madame DELGA, sur la contribution au financement des dessertes, qui ont rien à voir avec la ligne à grande vitesse, autour de Toulouse, ou autour de Bordeaux, etc. Monsieur CAZAJOUS.

M. CAZAJOUS : Oui, si je comprends bien, Monsieur le Président, sous l'axe de la solidarité territoriale, nous n'avons pas le choix, c'est ça ?

M. LE PRESIDENT : Vous comprenez parfaitement. Vous avez noté dans l'historique, que j'ai rappelé tout à l'heure que nous avons soumis notre accord à la réalisation du fameux barreau Dax, Pau, Lourdes, Tarbes, que ce barreau ayant été supprimé, on a refusé de signer le protocole à l'époque. Et d'ailleurs, il ne s'est rien passé depuis. Aujourd'hui, j'ai enregistré quelques réactions, comme vous certainement. Le Maire de Bordeaux, a dit qu'il s'opposait à ce projet démesuré par rapports aux besoins réels du territoire. On n'a jamais eu d'étude d'opportunité. On verra dans le plan de financement qu'on nous présentera. A titre informatif, sur le plan de financement de Tours-bordeaux, réalisé maintenant, le taux d'autofinancement

généralisé par l'activité, représente 44 %, ce qui n'est pas neutre. On verra ce que ça donnera demain quand on nous présentera le plan de financement de nos dessertes. Les études qui ont été faites permettent de penser que pour aller à Paris, on pourra gagner 20 minutes. Ça ne changera pas grand-chose honnêtement, voilà. Oui, qui ? Oui, Évelyne, allez-y.

MME RICART : Oui, alors moi je vais plus parler du tracé que du financement en réalité. Je voudrais revenir quand même sur le 26 mars 2019 où la Bigorre et le Béarn ont officialisé leur collaboration industrielle par la signature du protocole d'accord territoires d'industrie Lacq, Pau, Tarbes. Ce territoire compte aujourd'hui plus de 520 000 habitants. L'initiative territoires d'industrie vise à mobiliser les leviers d'intervention qui relèvent, entre autres, de l'État et de ses opérateurs. Il est à noter que le territoire Lacq, Pau, Tarbes, fait partie des 29 territoires pilotes pour initier ce dispositif. Donc ma première question est la suivante, n'est-il pas à craindre que le tracé de la nouvelle LGV Bordeaux-Toulouse et plus particulièrement Bordeaux-Dax-Bayonne, ne soit un frein à l'attractivité de notre territoire d'industrie ainsi créée ? Même si cela va libérer des sillons sur les lignes classiques, et même si la Région n'abandonne pas le projet de renforcer les TER, il était ôté et malgré la reprise du TET de nuit, et ma 2^{ème} question qui découle est de savoir si

M. LE PRÉSIDENT : Je vais vous répondre à la première, mais la réponse est oui. Oui, il y a un risque en effet. Et c'est de tout ça dont on va parler dans les prochains mois, peut-être même les prochaines années. Mais allez-y, poser la 2^{ème} question.

MME RICART : Oui, en fait ma 2^{ème} question, c'est tout simplement par rapport à ce territoire. Est-ce qu'aujourd'hui on a connaissance du point de vue de Monsieur Bayrou sur ce fameux GPSO ?

M. LE PRÉSIDENT : La réponse est non. Je vous signale en passant que depuis que nous avons signé avec François Bayrou au mois de juillet 2019, devant 2 ministres, la convention de collaboration partenariale territoire d'industrie, nous ne nous sommes jamais vus, jamais parlé. Je pense qu'il est très occupé, et je peux comprendre qu'il a une vision beaucoup plus nationale des choses. J'espère que nous pourrions prochainement évoquer, avec lui des élus Palois, discuter de ce sujet. Aujourd'hui, on ne vote pas, l'explication a un objectif, comme le Conseil Départemental l'a fait, elle a un objectif, informatif. On sera obligé de s'engager, mais à voir dans quelles conditions.

M. REVILLER : Je continue Président. Aujourd'hui aux conditions économiques de janvier 2020, les coûts d'investissement hors taxes sont les suivants, donc Bordeaux Sud Gironde, 1 milliard 410. C'est le tronçon commun. La Sud-Gironde-Toulouse, c'est la portion qui va jusqu'à Toulouse, c'est 4 milliards 937, 4 milliards, pardon, excusez-moi oui, oui, on pourrait signer de suite, et Sud Gironde-Dax, 2 milliards 478, avec donc l'aménagement ferroviaire sud Bordeaux, ce que disait le Président tout à l'heure, 759 millions d'euros, et l'aménagement ferroviaire Nord Toulouse, 717 millions d'euros, c'est ce qui compose les fameux plus de 10 milliards, dont on parle.

M. LE PRÉSIDENT : 10 milliards 300 millions.

M. REVILLER : C'est ça, 10 milliards 300 millions. Donc voilà. Il y a une répartition budgétaire entre Bordeaux-Dax, et Bordeaux-Toulouse, y compris les aménagements ferroviaires Nord Toulouse, et les aménagements ferroviaires Sud Bordeaux. Donc nous, on mettrait beaucoup plus d'argent sur Sud Bordeaux, puisque c'est celle qui nous fait gagner le plus de temps, donc

le montant qui vous est proposé, et en fonction des estimations qu'on connaît aujourd'hui, ça serait 14,9 millions d'euros, soit 370 000 euros par an, qui serait la division des 14,9 divisé par 40 années.

M. LE PRESIDENT : Je crois qu'il faut raisonner globalement. Aujourd'hui, comme l'a souligné Jean-Luc, les 14 millions 9 sont basés sur des évaluations de travaux 2020. Les travaux ne se feront pas avant 2023, 24, 25. Il est vraisemblable que les évolutions des coûts seront supérieures. Ce qui est important de souligner, c'est que cela représente pour nous un engagement de 0,5 % de l'ensemble de l'investissement. Pour Bordeaux-Dax.

M. REVILLER : Sur Bordeaux-Toulouse, vous avez la même chose, sauf que notre contribution est moindre, on est sur 590 000 euros, ce qui fait effectivement dans la clé d'ensemble, une participation à 0,10 %.

M. LE PRESIDENT : Au total, ça représente allez on va arrondir, un investissement de 400 000 euros par an, sur une durée, qui pour l'instant, a été fixé à 40 ans. On est responsable, de ce qu'on fait aujourd'hui, mais nous sommes responsables des conséquences pour l'avenir. On pourrait dire, bon finalement, 400 000 euros par an pour un aménagement avec ces lignes grandes vitesses du territoire, c'est supportable. Le Département, est à 3 millions 05 pour Bordeaux-Toulouse, et reviens en arrière, et il est à 29 millions 3 pour Bordeaux-Dax.

M. ALONSO : Oui, ce qui amène deux questions. Est-ce que l'Agglomération Tarbes-Lourdes-Pyrénées a été sollicitée pour des discussions en amont, où, et comment ? Quels sont les critères pour la ventilation des demandes de subventions ? Pourquoi l'agglomération doit contribuer plus que le Département ?

M. LE PRESIDENT : On a été sollicité à l'occasion d'une réunion qui a eu lieu chez le Préfet de Région, un dimanche soir à 20h30. Combien ça va coûter à la Région. Pour Bordeaux-Dax c'est 48 millions, et pour l'autre c'est un milliard. C'est dans le cadre de la solidarité régionale et interrégionale, que ces calculs ont été faits. Et nous vous les livrons tel qu'on nous les a communiqués. Et oui, oui, Jean-Michel SEGNERE.

M. SEGNERE : Oui, alors je ne vais rien dire d'original sur, pardon Président, je ne vais rien dire de plus original, simplement, on sent une frustration de notre part et c'est tout à fait normal. Première observation, d'abord, c'est par rapport au coût estimé, tenant compte également de la flambée des coûts des matières premières qui peut largement grever la facture. Deuxièmement, effectivement donc on doit financer des choses que nous ne verrons pas sur le territoire, mais surtout quand on est en compétition, dans une phase post COVID, sur l'attractivité de nos territoires et notamment le développement des villes moyennes, des agglomérations moyennes et des départements, d'autres départements vont bénéficier, c'est-à-dire qu'on a une triple peine sur le sujet. C'est ce que disait Évelyne tout à l'heure, et je souscris à ce qui a été dit, et c'est vrai, je comprends qu'on n'a pas spécialement le choix, mais on est vraiment les grands perdants de cette histoire-là.

M. LE PRESIDENT : Écoutez-moi faut raison garder dans cette affaire. Ce n'est pas demain que ça va se faire. J'ai l'expérience, de 2008. En 2008 il y a eu des discussions et des projets de protocole à discuter, nous on a refusé de signer. Aujourd'hui, je constate que la ville de Bordeaux n'est pas d'accord, qu'il y a un département, je crois que c'est le Lot-et-Garonne, qui commence aussi à faire état de son incapacité. A l'époque, on a dit non, on ne signe pas, on veut un abattement de 50 %, Il y aura d'autres constatations dans les prochains mois. Nous

demandons lors du prochain Conseil Communautaire, un accord de principe. On verra si on a la possibilité d'assujettir cet accord de différentes clauses ou réserves. On pourra toujours essayer de discuter. En tout état de cause, ce n'est pas demain que les travaux vont commencer. Voyez au milieu de la carte qu'on vous présente de Paris jusqu'à Pau, c'est le grand désert en matière de ligne à grande vitesse. Ça veut dire qu'un jour, il faudra bien que ça se fasse. Mais quand ? On verra bien, je ne sais pas. Qui c'est ? C'est Érick BARROUQUERE.

M. BARROUQUERE : Oui Monsieur le Président, merci. Vous avez dit tout à l'heure qu'on ne pouvait pas dire non. Donc si on ne peut pas dire non, c'est qu'il faut dire oui.

M. LE PRÉSIDENT : Parlez dans le micro, s'il vous plaît.

M. BARROUQUERE : Je dis vous avez dit tout à l'heure, Monsieur le Président, qu'on ne pouvait pas dire non, donc si on ne dit pas non, c'est qu'il faut dire oui. Et je vois

M. LE PRÉSIDENT : On peut dire peut être.

M. BARROUQUERE : Oui, et je vois à travers les discussions, les débats que nous avons la grande inquiétude de la désertification de notre département, parce qu'on crée donc une ligne rapide LGV Toulouse-Bordeaux, et notre crainte, c'est que les villes de Montauban, d'Agen aspirent tout un tas de technologie d'industrie, etc., etc. Au dépens de Tarbes et de son agglomération, voilà le délicat problème dont il va falloir discuter et je crois qu'il va falloir, en discutant, demander des retombées sur ce département, parce que c'est, il y a quand même quelque chose qui est très paradoxal, c'est que nous sommes à la pointe technologique du ferroviaire sur Tarbes et Bagnères, et que tout va nous passer au-dessus. Voilà les craintes que nous avons, et que je voulais mettre au débat, au débat ce soir, parce que c'est vrai, ce n'est pas tellement, excusez-moi, même si ça a un coût, ce n'est pas tellement le coût le plus important, mais ce sont les conséquences que ça peut avoir.

M. LE PRÉSIDENT : Ce que vous venez de dire illustre et justifie la décision que nous avons prise en 2009 en refusant de signer le protocole. Bon, il ne s'est rien passé depuis. Mais maintenant, il y a une pression plus importante que celle de l'époque. Il va y avoir des élections importantes l'année prochaine. On verra si des candidats se prononcent sur des grands projets structurants en matière de mobilité sur notre territoire. Mais en tout cas, ce sera l'occasion de les interroger, et de les interroger sur les conséquences financières pour les collectivités. Puis, n'oublions pas, nous avons entre Tarbes et Pau, deux aéroports qui constituent des avantages non-négligeables, mais aussi des risques majeurs. Mais aussi un argument pour que ces deux plateformes soient préservées. Monsieur ALONSO, Monsieur ALONSO et après, bon allez vas-y alors.

M. BAKLOUTI : Moi, j'ai un problème de périmètre aussi par rapport au projet en question, et il y a dans l'assiette de ce projet l'aménagement des accès à Toulouse par le Nord, et à Bordeaux par le Sud qui me semble n'être qu'à la marge, causée par le GPSO. Tout le monde connaît les problèmes de desserte de l'agglomération de Toulouse par le train. Tout le monde connaît les difficultés à Bordeaux. Bon, il y a un besoin d'équipements, probablement qui est de la compétence de l'agglomération bordelaise, de l'agglomération toulousaine et des deux régions, mais qui ne nous concerne pas, et il me semble que dans notre décision, la définition plus précise du périmètre de ce sur quoi on pourrait intervenir à du sens aussi.

M. LE PRESIDENT : Le périmètre proposé aujourd'hui est un périmètre sur lequel les experts travaillent depuis 20 ans. Ce n'est pas le Président de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, ni le Maire d'Allier qui le feront changer. On ne va pas aujourd'hui modifier le périmètre.

M. BAKLOUTI : Je voulais dire Gérard, c'est que je voudrais sortir du GPSO les aménagements des voies ferrées existantes pour la desserte nord de Toulouse et la desserte sud de Bordeaux.

M. LE PRESIDENT : Ah oui, sur cela on est d'accord.

M. BAKLOUTI : Voilà

M. LE PRESIDENT : Oui,

M. BAKLOUTI : S'il sorte de l'enveloppe.

M. LE PRESIDENT : Autour de Toulouse, autour de Bordeaux, on est d'accord, mais attention c'est un projet global, etc., etc. On pourra discuter et le fait que certaines collectivités regimbent aujourd'hui, va dans le bon sens pour nous. Nous, on peut donner un accord de principe, assorti de certaines conditions, on verra, on va voir. Monsieur ALONSO.

M. ALONSO : Juste deux questions, une concernant justement le, alors on entend bien l'effet entonnoirs de positionnement des collectivités par rapport à cette nouvelle structure, établissement public local, la solidarité ne s'exprime qu'au travers des communautés d'agglomérations manifestement, et pas des autres territoires donc déjà première question. Pourquoi dans un département ne sont concernés que les communautés d'agglomérations, y compris non desservies, alors que d'autres territoires pourront peut-être, être irriguées par les bénéfices de ce genre d'équipement aussi et ne contribuent pas ? Donc ça c'était la première question, et deuxième question, par rapport à la carte et au tracé TGV ou lignes grandes vitesses existantes, quelle est la part des collectivités ou des projets qui ont été financés par ce mode de propositions, c'est-à-dire 40 % Etat, 40 % collectivités locales, est-ce que c'est une particularité du sud-ouest ? Ou est-ce que c'est un cas général sur tous les aménagements grande vitesse ?

M. LE PRESIDENT : Pour répondre à votre deuxième question, on va se renseigner, on verra sur les dernières dessertes train à grande vitesse, notamment Paris-Strasbourg, etc., dans quelles conditions les financements ont été effectués. Honnêtement, je n'en sais rien. Par contre, pour le reste, les collectivités qui sont appelées, ne sont pas uniquement les communautés d'agglomération, y a les départements, les communautés d'agglomération, certains syndicats de

M. ALONSO : Je pensais simplement aux communautés de communes.

M. LE PRESIDENT : Regardez, dans la Haute Garonne, il y a le Conseil Départemental, Toulouse métropole, le sicoval, et la Communauté d'agglomération du Muretain. Ce sont les seules collectivités qui sont appelées, et en principe, celles qui sont appelées à contribuer au financement pourront, je l'espère, avoir droit, un peu, à la parole, je ne suis pas convaincu. Patrick.

M. VIGNES : Juste un point, est-ce qu'on a une idée du coût du barreau ?

M. LE PRESIDENT : À l'époque, de mémoire, je crois que c'était un milliard et demi.

M. VIGNES : Alors je pose, pardon, je pose cette question puisqu'on évoquait l'interrogation qu'on avait sur l'intégration de l'aménagement des gares autour de Bordeaux et de Toulouse, qui représente également 1 million et demi. Donc, si on accepte de rentrer, un milliard et demi, si on accepte de rentrer dans le GPSO, et l'aménagement des gares, on pourrait peut-être aussi réactiver le débat pour aménager le barreau ?

M. LE PRESIDENT : Je voudrais rappeler ce que j'ai dit tout à l'heure, quand j'ai dit à Madame DELGA, Présidente de la Région, que c'était un sujet ancien sur lequel le Grand Tarbes s'était prononcé en 2008 et en 2009, mais que nous nous étions prononcés avec une condition : le barreau Dax, Pau, Lourdes, Tarbes, inclus dans le projet, et elle m'a répondu, je n'ai jamais entendu parler de ce barreau. Pourtant, il y a plus de 10 ans, ce barreau, tout le monde en parlait.

M. **** : Vous semblez évoquer des contreparties sur un financement en évoquant la ligne Tarbes-Pau, mais pourquoi ne pas regarder Tarbes-Mont-de-Marsan aussi ? Qui serait, qui pourrait être bénéfique.

M. LE PRESIDENT : Oui à l'époque, vous n'avez pas tort de dire ça, le fameux barreau, était ou Dax-Pau-Tarbes, ou Mont-de-Marsan-Tarbes. Et quand j'ai parlé de ce barreau, cette liaison, Madame DELGA a rigolé en disant, jamais entendu parler de ça, jamais. Alors remettre le projet du barreau sur le chantier va être extrêmement compliqué.

M. VIGNES : Pour le mettre sur les rails.

M. LE PRESIDENT : Denis. Denis FEGNE.

M. FEGNE : Non, c'était juste par rapport au chiffre, parce que c'est vrai que ça fait, ça fait un peu peur quand même. Si on met en perspective 15 millions d'euros. Je rappelle quand même que les investissements sur une année de l'agglomération, c'est 12 millions d'euros. 400 000 euros par an, ce n'est pas rien. On est en train de travailler sur le PPI, ça fait mal, ça fait très mal. Si on regarde chaque année, par exemple sur le SM Pyrénia, le SM Pyrénia, en fonctionnement, cette année on a mis 730 000 euros, en investissement 400 000 euros. CPER cette année, 350 000 euros. Contrats territoriaux Occitanie, 430 000 euros. Ça veut dire que chaque année, il faudra rajouter 400 000 euros pendant 40 ans, d'accord ? C'est absolument effrayant.

M. LE PRESIDENT : Ah oui. On en est conscient. Avec 400 000 euros, on fait beaucoup de choses. Quel que soit le montant, c'est une contribution de plus de 15 millions aujourd'hui, qui seront peut-être 18, ou 20, quand les travaux commenceront. Ceux qui ont parlé de la hausse du coût des matériaux ont parfaitement raison. Donc pour nous, la question est de savoir, si des collectivités non servies directement par le grand projet, doivent être exclues du financement ou non ? C'est la question. Nous faisons partie d'un ensemble qui s'appelle la région Occitanie. C'est vrai que c'est Toulouse, Agen, Montauban etc., qui vont davantage bénéficier que nous de cet investissement. Ceci étant, vous avez vu que leurs contributions sont en proportion aussi. Sommes-nous ou non-solidaires de tout ce qui se fait en matière d'équipements structurants dans notre région ou non ? Je pense que oui, sous certaines conditions, c'est-à-dire qu'il faut qu'on discute de certaines conditions, qu'on essaie d'alléger notre contribution. Ensuite, quand il y aura des projets structurants qui seront réalisés sur notre territoire, que ce soit à Tarbes, à Lourdes, ou sur n'importe quelle commune de notre territoire, quand on fera appel à la solidarité régionale, on sera bien content de voir que la Région répondra présente. Voilà, la vraie question. Est-ce qu'on essaie de discuter pour voir si on

peut avoir des compensations ? Le barreau, ne rêvons plus. Faut plus croire que ce projet sera remis sur la table, mais on peut imaginer d'autres conditions, d'autres engagements. Vous noterez sur le tableau que tous les départements, et les communautés d'agglomération sont sollicitées. La contribution de l'ensemble, 2 milliards et demi, plus la Nouvelle Aquitaine 943, la quote-part budgétaire, c'est 3 400 000 pour les deux régions. C'est 40 % des collectivités. Monsieur CAZAUBON.

M. CAZAUBON : Oui, moi je pense, peut-être, que par rapport au barreau là, alors remettre en cause, je suis de ton avis, ça va être très difficile, mais peut-être qu'une modulation, parce que j'ai entendu des échos du côté du Muretain aussi qui considérait que l'appel qu'on faisait était trop élevé.

M. LE PRESIDENT : Parlez plus près du micro, s'il vous plaît.

M. CAZAUBON : Je disais que le, vous m'entendez là ? Alors justement, est-ce qu'il n'est pas possible de renégocier, d'essayer d'avoir une modulation, étant donné que notre territoire n'est pas desservi, sinon la solidarité, tout à l'heure tu évoquais le maire de Bordeaux, la Région Occitanie, elle a financé la ligne Tours-Bordeaux, et là il l'a oublié le bonhomme, alors lui, il ne veut pas participer mais la communauté, la métropole de Bordeaux apparemment n'est pas du même avis que lui. Donc, mais peut-être qu'une modulation par rapport à la non-desserte de ce territoire pourrait être envisagée, tout en gardant la participation mais pas au même niveau.

M. LE PRESIDENT : C'est une bonne question. J'ai, je vais demander au Vice-Président de la Région, de notre département, de soumettre cette idée à Madame DELGA. Très bonne remarque.

M. CAZAUBON : Mais je vais le faire.

M. LE PRESIDENT : Bonne remarque.

M. CAZAUBON : Parce que je reviens là-dessus. Tu parlais, tout à l'heure, des équipements structurants et c'est vrai, vous avez évoqué l'aéroport, on va financer là aussi. Le trou qu'il va y avoir entre 2019, 2020, 2021, mais on peut, peut-être essayer. Moi j'ai été au catéchisme, on m'a dit, l'évangile demandez et vous recevrez.

M. LE PRESIDENT : Parfait, nous demandons, par l'intermédiaire du Vice-Président, nous demandons, et j'espère que nous recevrons.

M. CAZAUBON : Ça, on verra.

M. LE PRESIDENT : Qui souhaite intervenir encore ? Oui. Yannick.

M. BOUBEE : Merci Président. C'est vrai que la question qui se pose à nous, c'est est-ce qu'on participe ou pas ? Alors si on regarde la première carte qui nous a été projetée, faite par l'excellent journal Le Figaro, celle que l'État prend, c'était pour sourire, est-ce qu'on a intérêt à agir, franchement, parce qu'on est effectivement entre Dax, Bayonne et Toulouse ? Est-ce qu'on a juridiquement intérêt à agir ? Politiquement, je crois qu'on n'a pas le choix, ça a été dit, mais en fait c'est au débat. Pour en revenir à ce que disait Jean-Louis, ma religion n'est pas arrêtée encore. Est-ce qu'on a le choix ? Paraîtrait que non. Donc si jamais c'est non, il faut absolument que nous ayons des contreparties, c'est évident. Alors le barreau qu'évoquait

notre Président, à mon avis, c'est une évidence, il faut que nous nous le demandions, il faut que nous ayons de la constance dans nos souhaits, parce que c'était quelque chose qui était fondé. Quand on parle avec les cheminots, la réouverture de la ligne avec Mont-de-Marsan fait sens, c'est clair, beaucoup le disent. Donc je crois qu'il ne faut pas l'abandonner de prime abord, il faut en reparler. Et après je voudrais mettre sur la table une préoccupation très forte qui va nous occuper, je crois, c'est le zéro artificialisation nette des sols. Pourquoi je dis ça ? Avec la loi donc « climat et résilience » qui a été votée le 24 août 2021, il va falloir que d'ici la fin de la décennie, le rythme d'artificialisation des sols, des espaces naturels, forestier, et agricole, diminues de 50 % pour être, vous le savez, à zéro en 2050. Des questions se sont posées sur comment allait être calculée en effet cette baisse de l'artificialisation des sols de 50 % ? La réponse a été donnée, c'est régional. C'est régional, et ça, c'est extrêmement préoccupant. Parce qu'à partir du moment où l'on fait une LGV, je veux dire qu'on n'utilise pas, par exemple, les trains pendulaires qui restent sur le même sillon, on va artificialiser des centaines, des milliers d'hectares. Pour faire la nouvelle gare de Toulouse qui était évoquée par les collègues du Conseil Communautaire, il va falloir artificialiser des dizaines d'hectares, où c'est qu'on va les prendre ceux-là ? Alors, puisqu'on en est au stade d'autres réflexions pour évoquer des contreparties, celle-là, de mon point de vue, elle me paraît cardinale. Ça veut dire qu'il faut que notre territoire puisse continuer à développer sur du foncier, de manière durable, économe, etc., mais que les aménagements, ou que cette banque de foncier qui est disponible, ne soit pas uniquement dédiée à la métropole. Ça, c'est l'autre partie qu'on doit absolument obtenir de mon point de vue.

M. LE PRESIDENT : Excellente remarque. La question est de savoir comment ça va se dérouler après 31 décembre ? Quand les engagements de principe auront été pris par l'ensemble des collectivités concernées. Ça serait bien qu'on demande effectivement, par l'intermédiaire de la Présidente de la Région, acteur majeur avec l'Etat, la Région, les communautés, et les départements, le plan de travail pour les mois à venir. On peut demander, qu'un groupe de travail se penche de nouveau sur un lien, Dax, Mont-de-Marsan, Pau, Lourdes, Tarbes. Ce qu'on sait, c'est qu'on ne va pas nous demander de payer tout de suite. Mais la décision doit être prise de principes avant 31 décembre, pour que l'EPL se crée avant le 31 décembre.

M. LAVIT : Mes chers collègues, Monsieur le Président. Je ne rajouterai pas grand-chose. Je crois que tout a été à peu près dit. Si je suis moi profondément déçu, évidemment, que la destination Lourdes au moment où l'on fait, je sors de la Préfecture avec le Vice-Président de région, on lance un plan avenir Lourdes, colossal sur 10 ans, et on va devoir se contenter de la ligne de train de nuit. Certes, à 19 euros en seconde classe c'est attractif, mais, pour reprendre les propos du Vice-Président SEGNERE, territoires d'industrie, de désenclavement, on va être enclavé en fait, voilà l'histoire, et moi je n'ai pas envie de me résoudre, alors j'ai bien entendu Président, que quelque part, nous n'avons pas trop le choix, mais je n'ai pas envie de me résoudre quand même, vu les enjeux, pas pour nous, mais pour nos générations futures, et pour le développement de notre territoire, à ne pas aborder quand même, quand je vois l'engagement financier sur les gares de Bordeaux, Toulouse, un milliard et demi, et que le barreau, Dax, Pau, Lourdes, Tarbes, n'existe même pas dans la pensée, non, moi j'ai pas envie de me résoudre à ça, donc je pense que nous devrions peut être essayer du moins. Et puis vous l'avez dit, je crois que vous avez tout résumé, si nous n'avons pas le choix au final au moins essayer, parce que si on n'essaye pas, on ne l'aura pas. On peut espérer quand même, espoir, espérance, et résilience. Et d'autre part sur, peut-être, l'enjeu il est aussi sur

les aéroports, qui sont, quand même, un vrai sujet n'est-ce pas Monsieur le Président de Pyrénia ? Les deux aéroports de Pau et de Tarbes, Tarbes Lourdes Pyrénées, voilà. Mais est ce qu'on ne doit pas quand même réessayer ? Vous savez, vous l'avez dit, des élections présidentielles ont lieu dans quelques mois, c'est un grand moment quand même de la vie politique d'un pays, un pays. Est-ce que ce n'est pas le moment de relancer notre barreau quand même d'essayer au moins de le remettre dans le débat, enfin ça me semble, moi, je ne peux pas imaginer maire de Lourdes, je ne peux pas imaginer de voir là, cette carte-là, ça, j'ai du mal. Oui, on va être solidaire, bien sûr qu'on va être solidaire. Vous parliez de la GEMAPI tout à l'heure, mais la GEMAPI, comme le disait le maire Jean-Claude CASTEROT, la GEMAPI, avant l'endiguement, avant la protection, elle protège les populations, donc elle a un sens très pratique la GEMAPI. Mais là, nos population là, notre territoire qu'on veut, vous vous débattiez depuis des années, je n'étais pas encore dans cette assemblée à développer ce territoire, ont fait feu de tout bois et on n'a pas à la ligne TGV, on va artificialiser partout, et nous on n'a même pas un barreau. Il n'est même pas dans la discussion, ce n'est pas possible. Ce n'est pas possible. Alors peut-être que ce sera non suivi d'effets, mais moi je pense que c'est un axe de travail et de lutte, il faut entrer en résistance, moi je dis entrons en résistance et on verra à la fin du bal qui paie les musiciens. Voilà, en attendant on doit se contenter de la ligne de train de nuit.

M. LE PRESIDENT : Romain GIRAL.

M. GIRAL : Oui, merci Monsieur le Président. Alors je prends la parole ici pour d'abord dire ce qui s'est passé au niveau de la Région. On en a dit un mot, le dossier a été évoqué lors de la dernière assemblée plénière, et sur les financements sollicités auprès de la Région Occitanie, il y a eu un vote unanime, je parle sous le contrôle de Monsieur le Vice-Président CAZAUBON ici présent, et je revendique, et assume complètement, le fait d'avoir voté pour à la Région. Et ici, si je dois voter selon ce que me dicte ma conscience, je serai tentée de dire non à la participation qui nous est demandée. En tout cas sur son montant, parce que ce qui s'est passé, c'est que la position qu'on avait arrêtée en 2009, lorsque le Grand Tarbes avait pris position, c'était la bonne position à tenir, on était d'accord, s'il y avait le barreau. Aujourd'hui, ce barreau a complètement disparu des écrans radars, et vous l'avez dit, et vous avez dit également que plusieurs communautés d'agglomération, et départements avaient commencé à regimber autour de nous. Alors je crois qu'aujourd'hui, il faudra que nous souscrivions à cet effort de solidarité donc, sans parler du montant, il faut que nous donnions, de mon point de vue, un accord de principe, oui, sur le fait que la communauté d'agglomération est prête à participer. Mais si nous ne disons pas que cet engagement doit s'accompagner d'une contrepartie sur la ré-étude de ce fameux barreau, alors nous serions dans une attitude effectivement de béni-oui-oui qui ne servirait pas le territoire. On peut penser que ce sera un simple affichage de façade, et que nos déclarations d'intention sur la volonté de réétudier ce barreau seront vaines, seront sans lendemain, mais faisons-le, ce sera notre façon à nous de regimber, donc il me semble qu'une voix moyenne pour notre assemblée ce soir, serait de voter favorablement sur le principe d'une participation de l'agglomération, à la condition du réexamen de ce barreau, et en faisant toutes réserves, sous une forme ou sous une autre, sur le montant que nous serions prêts à verser. Alors, c'est une façon comme une autre de regimber, mais je crois qu'il faut que, d'une façon ou d'une autre, nous regimbions, voilà.

M. LE PRESIDENT : Oui Jean-Philippe.

M. BAKLOUTI : Merci Président, il y a peut-être une autre contrepartie imaginable, qui est quelque part à la charnière entre le GPSO, le pôle hydrogène, le territoire d'industrie, et Alstom. C'est d'obtenir une ligne pilote à hydrogène entre Tarbes, Riscle, Aire-sur-l'Adour et Mont-de-Marsan, et d'essayer de coupler la démarche de recherche, et de développement technologique, et de soutien aux entreprises. Et le fait qu'on puisse se raccorder directement à la LGV à Mont-de-Marsan dans des conditions satisfaisantes, c'est une manière d'aller chercher d'autres budgets ailleurs que là où ils sont.

M. LE PRESIDENT : Et où par exemple ?

M. BAKLOUTI : Je dis une ligne pilote

M. LE PRESIDENT : Non mais qui finance ?

M. BAKLOUTI : La Région, parce que c'est principalement sa compétence en recherche et développement, et en matière de transport. Et le territoire d'industrie, puisqu'on a décidé de faire de l'hydrogène un de nos axes de développement.

M. LE PRESIDENT : Je précise que nous sommes également compétents en matière de mobilité.

M. BAKLOUTI : Bien sûr.

M. LE PRESIDENT : Et donc, si on demande des investissements supplémentaires, on nous demandera des contributions complémentaires.

M. BAKLOUTI : Mais peut être bien qu'il n'y a pas tant que ça d'investissement pour faire circuler un train à hydrogène sur la ligne en question.

M. LE PRESIDENT : Ensuite quant à ce que vient de dire Monsieur GIRAL, je m'étonne qu'il ait voté à l'unanimité avec la Région et qu'ici, il a envie de voter contre.

M. GIRAL : Non, non.

M. LE PRESIDENT : Ça me surprend.

M. GIRAL : Je pense que vous avez entendu la fin de mon intervention.

M. LE PRESIDENT : Non, j'ai entendu le début justement.

M. GIRAL : Voilà donc.

M. LE PRESIDENT : J'ai entendu le début de l'intervention.

M. GIRAL : Voilà, mais j'ai bien précisé mon propos ensuite.

M. LE PRESIDENT : J'ai dit à la Région on l'a voté à l'unanimité, mais ici, je pense que je ne voterai pas pour.

M. GIRAL : J'ai dit que si je devais écouter, nous sommes dans une collectivité qui ne sera pas desservie par cette ligne, à la Région, on vote pour des territoires qui seront assez largement desservis par cette ligne. Mais j'ai terminé mon propos en disant que j'étais pour la participation de l'agglomération, mais pour la sortir d'une position de principe.

M. LE PRESIDENT : Ça c'est plus facile à dire qu'à faire.

M. GIRAL : Et je sais bien, mais c'est pourtant la voie que vous avez vous-même proposé Président.

M. LE PRESIDENT : Oui, d'accord.

M. GIRAL : Si nous ne disons rien, si nous ne disons rien, nous passons, je pense à côté d'une occasion de rappeler qu'il faut

M. LE PRESIDENT : Si on est là, c'est pour en discuter quand même.

M. GIRAL : Et voilà.

M. LE PRESIDENT : On aurait très bien pu ne pas faire cette réunion, et puis le 24 novembre dire bon, alors on vote, vous n'êtes pas d'accord ? Justement, on est là pour en discuter, pour voir quels sont les, les remarques ou les conditions que l'on pourrait proposer, avec l'accord de la Région. On ne peut pas aller contre la Région. Je vais vous lire, attends Jean Louis, je te donne la parole, mais un mot, une phrase que j'avais écrite au Préfet de région le 30 septembre dernier, quand on nous a bien expliqué qu'on allait contribuer au financement de l'amélioration des dessertes autour de Bordeaux, autour de Toulouse, et je lui ai écrit ceci, « l'inclusion de ces deux aménagements dans le financement du GPSO risque de raviver des plaies chez nous, car le Conseil Communautaire du Grand Tarbes, à l'époque, avait conditionné son engagement à l'amélioration de la desserte Béarn Bigorre. » Jean-Louis.

M. CAZAUBON : Non mais moi je pense, je reviens sur ce que je disais tout à l'heure, c'est ça, ce que disait VIGNES, et d'autres, soit on remet en cause le barreau, on remet en route le barreau, j'y crois pas trop à ça, mais on peut essayer. C'est pour ça que je disais

M. LE PRESIDENT : Il ne faudra pas l'appeler barreau, il faudra l'appeler une liaison exceptionnelle, Mont-de-Marsan, Pau, Lourdes, Tarbes.

M. CAZAUBON : Alors voilà. Ou alors justement la contribution, la moduler par rapport à la non-desserte, par rapport à la non-desserte de notre territoire, on doit, on peut faire cette démarche, moi, je suis prêt à la faire aussi. Après par contre, quand on dit l'oreille de l'Élysée, moi je te rappelle, qu'il y a, ce qu'elle va te dire y a encore 3 ou 6 mois, l'arrivée jusqu'à Toulouse, la LGV ne se faisait pas. Il y avait, c'était dans l'impasse, et je pense que l'artisan du déblocage, c'est plutôt le Premier ministre, c'est Castex qui l'a justement débloqué, avec des efforts conséquents de la Région, et de sa Présidente bien entendu, elle si est drôlement accroché à cela, parce que, regarde l'attitude du maire de Bordeaux, tu me diras que bon, un coup c'est le sapin de Noël, un coup c'est le TGV, ces oiseaux-là à un moment, il ne faut quand même pas déconner quoi. Alors, et ça, c'est d'un égoïsme terrible, parce que lui il a bénéficié de l'apport de la région Occitanie, pour que le train arrive jusqu'à Bordeaux, et maintenant il dit voilà ça suffit. Alors moi je pense qu'on peut faire cette démarche, couronnée de succès ou pas, mais au moins, on aura essayé. Je rejoins ce que disait Romain.

M. LE PRESIDENT : D'accord. Le maire de Lourdes, et Philippe BAUBAY après.

M. LAVIT : Président, est-ce que, quel désintérêt ou quel intérêt on aurait, moi je rejoins tout à fait les propos de Maître GIRAL en matière de barreau, si vous me permettez. Je pense qu'on a tout intérêt quand même à faire valoir ce débat sur le barreau, parce qu'il existe. Vous

avez absolument raison Président, quand vous dites qu'il faut agir avec la Région, et ne pas se tromper de cible. La cible elle n'est pas là, la cible, elle est purement dans le fait que nous ne sommes pas desservis dans cette histoire. Alors il faut être solidaire, oui, mais vous avez raison, il faut vivre avec la Région, donc nous avons là un Vice-Président de région qui connaît bien son catéchisme, donc il l'a dit tout à l'heure, peut-être qu'il faut quand même Maître barreau qui est là, si vous permettez donc, il faut relancer ce débat-là. Qu'est-ce qu'on y a à perdre ? Qu'est-ce qu'on a si on le fait en sincérité, et proprement ? Qu'est-ce qu'on a à y perdre ? C'est une question, c'est une vraie question.

M. LE PRESIDENT : Mais on n'a jamais dit qu'on ne voulait pas relancer le débat. Sauf qu'il faut qu'on ait des interlocuteurs en face. Quand j'en ai parlé à Madame DELGA, elle a dit, je n'ai jamais entendu parler de barreau, jamais. Jean-Louis va lui expliquer. Philippe

M. CAZAUBON : Montauban a dit la même chose, et Castres pareil.

M. BAUBAY : Oui Président. L'attitude du maire de Bordeaux, c'est du pur égoïsme. C'est facile de dire que c'est un projet insensé quand on est à 2h de Paris. La Région Occitanie, a apporté 300 millions d'euros quand même, sur le barreau Tours-Bordeaux. En fait, peut-être qu'il a une autre vision aussi, c'est de se dire que si je laisse toujours Toulouse loin de Paris, Bordeaux se développera mieux. Et donc ça il faut y faire aussi attention parce que nous, ce qu'on a intérêt sur ce territoire, c'est que la métropole régionale irrigue notre territoire, pas qu'elle soit isolée des autres métropoles, et quand je parle des métropoles, je parle des métropoles de France, mais aussi de Barcelone, des grandes capitales, donc c'est quand même pour nous important que Toulouse se retrouve près de Paris à 2h, 2h59, quelque chose comme ça, c'est aussi important. Donc la solidarité oui, je suis d'accord avec vous, il faut peut-être revoir les montants, mais on ne peut pas faire sans, on ne peut pas, on ne peut pas s'en exonérer, ce n'est pas possible.

M. LE PRESIDENT : La véritable solidarité, c'est celle qui coûte quelque chose, quand ça coûte rien, on n'a pas de mérite. Oui, Monsieur CAZAJOUS.

M. CAZAJOUS : Oui, merci Président. Simplement rajouter une chose, quand même temps que d'avoir une relation avec le Département, enfin avec la Région pour défendre notre position sur ce sujet, ce serait aussi intéressant de le faire avec le Département, semble-t-il. J'ai cru comprendre que d'un côté, le débat s'engage chez nous ce soir en demandant des compensations, et que la question n'a pas été forcément évoqué lors de la présentation du sujet au Département.

M. LE PRESIDENT : Je ne pouvais pas le savoir, mais j'ai eu Monsieur PELIEU, au téléphone tout à l'heure, avant de venir ici en séance, et nous en avons parlé. Michel PELIEU est bien évidemment d'accord pour soutenir toute initiative que nous pourrions prendre, pour le département. Si on arrive à avoir des oreilles attentives en face, Michel PELIEU sera à nos côtés, je le crois. Y a-t-il d'autres questions ? Et d'ailleurs, le fait qu'il soit à nos côtés, crédibilisera aussi, nos démarches. Bien évidemment avant le 24 novembre, je le tiendrai informé et les conseillers départementaux qui sont ici, j'en suis convaincu, en feront de même, des discussions que nous avons eu, en disant, ce n'est pas un long fleuve tranquille, parce que nous on nous demande de payer, et on a rien en face. Bon, ça ne plaît pas en principe, pour gagner 20 minutes, c'est un peu cher. Jean-Claude.

M. CASTEROT : Oui, nous allons être conviés donc au prochain Conseil Communautaire, où nous devons prendre une position. Moi, évidemment, dans l'état actuel des choses, tous les éléments qui ont été mis en avant par les intervenants, à mon goût, reste très hypothétiques. Voilà quand on va être appelé à prendre cette décision, à la fin du mois de novembre, je crois, si on n'a pas les éléments requis en l'état, moi je ne signerai pas un chèque en blanc, personnellement, parce qu'il y a bien donc un appel au peuple en disant liberté, égalité, fraternité, aujourd'hui, moi je vois surtout qu'il n'y a plus d'équité par rapport à nos administrés du territoire. Voilà, alors la philosophie de développer des gros projets comme ça, mais je m'excuse, mais on se sent vraiment isolé dans la démarche. Voilà, ça n'engage que moi, alors s'il n'y a pas d'éléments convaincants à la prochaine, au prochain Conseil Communautaire, moi je ne signerai pas un chèque en blanc. Nous défendons des administrés quand même derrière, je m'excuse.

M. LE PRESIDENT : Je ne peux que rejoindre ce qu'a dit Denis FEGNE tout à l'heure, c'est un point important aussi, les 300 ou 400 millions que l'on mettra chaque année, ce sont autant de budget qui nous manqueront sur nos propres investissements. Je rappelle qu'on a un programme d'investissement en matière d'eau et d'assainissement, de 63 millions pour les années à venir. Ce sont aussi des arguments qu'on peut faire valoir. Jean-Michel.

M. SEGNERE : Oui, juste peut être un éclairage. Vous avez précisé Président, vous avez raison, que l'on était sur un projet à très long terme, et qu'il passera de l'eau sous le pont de l'Adour avant que les choses se fassent, mais si on se projette aussi à ce niveau-là, et que l'on voit la loi climat qui, aujourd'hui propose que les lignes aériennes de moins d'une heure soient supprimées, à condition qu'il y ait 2h30 d'un tracé alternatif, on voit bien la tendance que l'on prend au niveau des avions. Alors certes, Tarbes-Paris c'est pas 1h, c'est 1h10, mais c'est pas beaucoup loin d'une heure non plus, donc dans le temps aussi, on peut se poser cette question-là des mobilités, et dans ce cadre-là effectivement, le barreau reste quelque chose à mon sens d'important à tenir parce que si on est à 10, 15 ou 20 ans, on voit bien aujourd'hui ce qui se met en place au niveau de certains lobbys anti-avion, et peut être d'ailleurs qu'on-t-il raison en terme de pollution, et tout ce que l'on veut, mais on n'est qu'à 1h10 de Paris, et donc ça peut menacer aussi dans le temps cette liaison-là, si on se projette à 10, 15 ou 20 ans. Voilà ce que je voulais juste rajouter.

M. LE PRESIDENT : On a un argument aussi, c'est l'industrie dans notre département liée au ferroviaire. Je veux dire que la moindre des reconnaissances à l'égard d'une des industries majeures dans notre département, le ferroviaire, et notamment sur le ferroviaire, mue par l'hydrogène, mais que l'on nous traite autrement. On ne peut pas avoir une industrie qui fournit des trains partout dans le monde, dans les régions de France et d'Europe, et ne pas avoir de liaison sur notre territoire, qui nous permette d'utiliser ces trains. Voilà, c'était pour conclure. Il n'y a pas d'autres remarques ?

M. CRAMPE : Monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT : Qui ?

M. CRAMPE : Oui, merci Monsieur le Président. Moi pour ma part, sur le principe de solidarité qui a été évoqué, je ne le remettrai pas en cause, et je pense qu'on n'a pas le choix comme vous l'avez dit, il va falloir y aller. Néanmoins, un petit peu en reprenant les réserves, les réserves et les compensations, sur le terme qui a été employé par Yannick BOUBEE, par Romain GIRAL, par Thierry LAVIT, pour moi il y a aussi un sujet qui me vient aussi en tête,

c'est l'obligation de service public avec notre ligne aérienne. Aujourd'hui, le seul moyen de liaison avec la capitale qui va nous rester à court terme, c'est cette ligne aérienne, si je ne m'abuse, le contrat va être revu en 2022, je parle sous contrôle de Philippe BAUBAY, et on sait déjà que ça va être compliqué puisque Air France semble vouloir se désengager sur cette ligne, ou pas, non, c'est fait, et donc derrière, les candidatures vont sûrement venir mais avec des tarifs beaucoup plus élevés que ce qu'on avait jusqu'à maintenant je pense qu'on peut, et à ce moment-là, on va avoir un petit peu, si notre territoire à l'échelle régional va faire preuve aussi de solidarité pour nous aider à participer à cette obligation de service public, c'est une occasion aussi de nous renvoyer l'ascenseur, puisque nous la seule chose qui nous reste, c'est ça pour le moment. Tant que le barreau ne sera pas étudiée, c'est la ligne Tarbes-Paris donc, c'est une occasion, c'est une compensation qui peut arriver très très vite puisque c'est en 2022.

M. LE PRESIDENT : Je précise que la solidarité existe, la Région, met 51% de ce que ça coûte.

M. CRAMPE : Oui, elle existe. Là, je veux dire, elle peut être modulée. Parce que nous si on ne nous laisse pas la possibilité de moduler notre participation au grand projet ferroviaire, on peut par contre, par compensation, demander à ce que la Région module sur sa participation à la hausse. Voilà, en compensation parce que notre territoire il n'aura droit qu'à ça.

M. LE PRESIDENT : C'est sans commune mesure avec l'investissement sur la liaison dont nous parlons depuis un bon moment. Mais bon, on verra la discussion qu'on pourra avoir avec les différents partenaires. Je vous donne rendez-vous donc pour le prochain Conseil Communautaire, je vous souhaite une bonne fin de soirée. Merci à toutes et à tous.