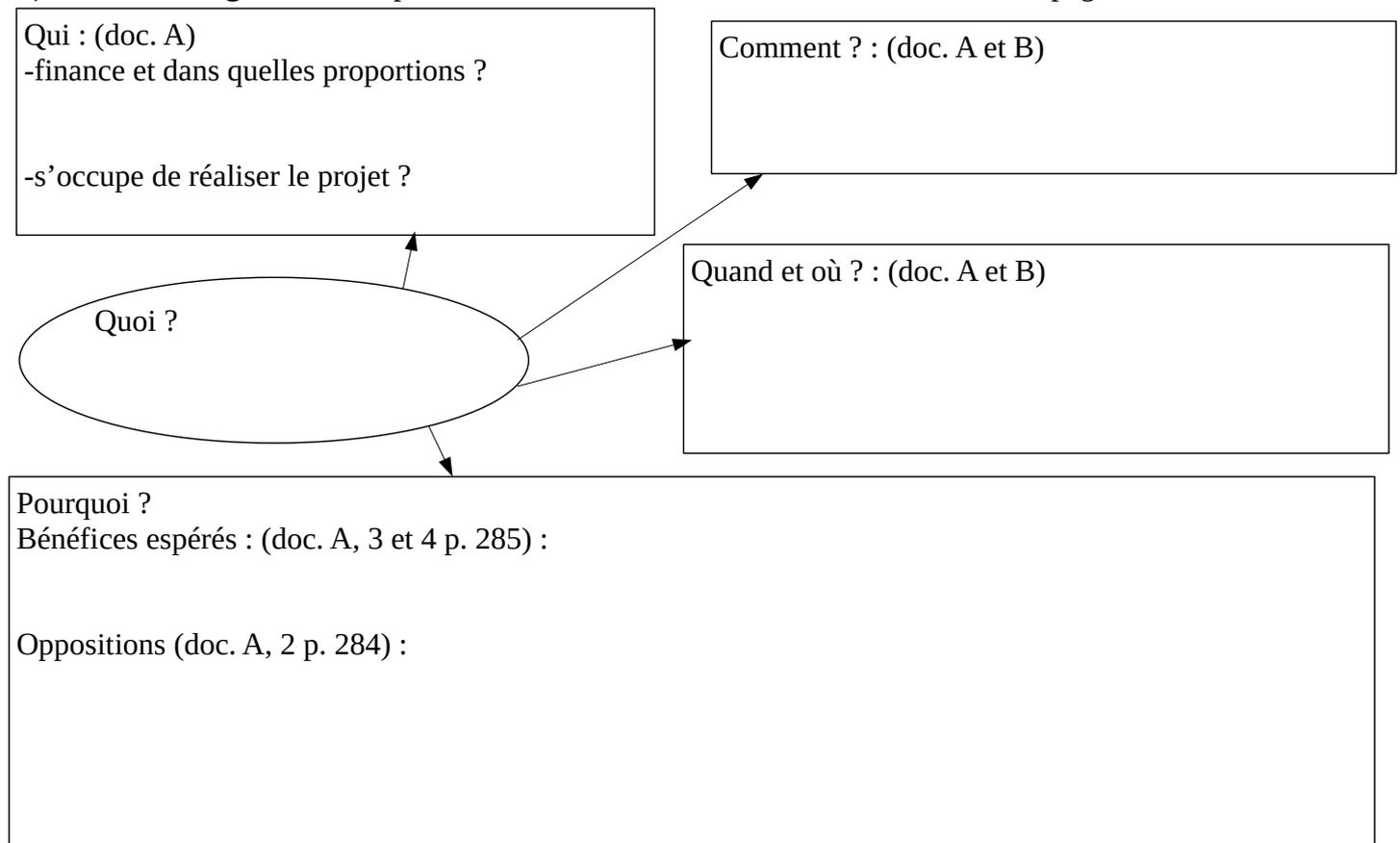


L'aménagement du territoire, l'exemple du GPSO :

1°) À l'échelle régionale : remplir le schéma ci-dessous à l'aide des documents des pages 284-285 :



A. Le GPSO critiqué :

Ce projet ferroviaire vise à créer deux nouvelles lignes à grande vitesse : entre Toulouse et Bordeaux puis entre Bordeaux et l'Espagne, en passant par Dax et Bayonne. Débattu depuis 2005, il a fallu attendre 2022 pour que la Société du Grand Projet du Sud-Ouest voit le jour.

Si les travaux se déroulent comme prévu, Toulouse pourrait être accessible en seulement une heure de train depuis Bordeaux à partir de 2032. La ligne Bordeaux-Dax n'est pas envisagée avant 2034. La prolongation vers l'Espagne est prévue à partir de 2040. Ce chantier est pour l'instant estimé à 14,3 milliards d'euros. 40% sera pris en charge par l'État, 40% sera assuré par les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie et 20% par l'Union européenne.

Le financement de l'État se ferait en partie par le biais d'un nouvel impôt auprès des propriétaires habitant à moins d'une heure de voiture d'une gare desservie par la future LGV. Mais de nombreux maires de communes concernées s'insurgent contre cet impôt, perçu comme « *insupportable* » pour des territoires « *où la nouvelle ligne n'a aucun intérêt dans le quotidien* » des habitants. Plusieurs rappellent l'insuffisance du réseau des transports régionaux. Pour Aurélien Bigo, chercheur sur la transition énergétique des transports, il faut s'assurer que « *les difficultés de financement de ces LGV n'entraînent pas des retards dans la modernisation du réseau existant* ».

Regrettant que les Néo-aquitains se trouvent à 10 heures de Madrid en train, les partisans du projet voient dans la situation actuelle « *un non-sens historique et écologique alors que les relations économiques doivent naturellement se développer avec l'Espagne* ». L'Union européenne estime que d'ici 2030, « *la longueur du réseau à grande vitesse devrait être triplée* » dans l'U.E avec comme objectif à long terme « *un réseau ferroviaire à grande vitesse de l'Union* ».

Qu'il s'agisse des nouvelles lignes à grande vitesse ou de la rénovation des lignes existantes, se pose la question de l'impact de ces grands chantiers ferroviaires sur l'environnement. Le GPSO estime, qu'« *en proposant une alternative aux déplacements en avion et en voiture* », les futures LGV du Grand Sud-Ouest « *permettront d'économiser 340.000 tonnes équivalent CO₂ par an* ». Mais tant que les utilisateurs de l'avion et de la voiture ne se ruent pas sur le TGV, il ne sera pas véritablement écologique. De plus pour Aurélien Bigo, « *les nouvelles infrastructures vont toujours avoir un impact par l'artificialisation des milieux* », avec notamment « *le passage de certains trains qui va éloigner la faune* ».