

## **Voterez vous la mise en cessation de paiement de la région Aquitaine ?**

Madame, Monsieur,

En tant qu'élu(e) au conseil régional d'Aquitaine, vous serez amené(e) à aborder à plus ou moins brève échéance l'épineux problème de la participation de la région au financement des nouvelles lignes de train à grande vitesse baptisées SEA (Sud Europe Atlantique) et de sa composante GPSO (Grands Projets du Sud Ouest).

Compte tenu de l'importance de ce projet que ce soit du point de vue de l'environnement humain et naturel, ou de son implication financière pour l'ensemble des habitants d'Aquitaine pour les décennies à venir, la Coordination des Associations Vigilance LGV souhaite, dans ce courrier, vous présenter brièvement une nouvelle fois sa position, opposée à la création de nouvelles voies et pour l'aménagement et la rénovation des lignes existantes. Le volet financier de ce projet impliquant un risque certain pour l'avenir budgétaire de la région, quelques points d'importance sont rappelés dans le texte qui suit.

a) La décision de poursuivre les études constitue un désaveu flagrant de la démarche de débat public, puisque les avis exprimés tant en 2005 qu'en 2006 étaient très majoritairement contre la création de nouveaux couloirs de circulation ferroviaire.

b) Lors du débat public de 2006, la commission a fait procéder et a financé une expertise indépendante dont la conclusion soulignait la non pertinence de ce projet et indiquait clairement que, malgré la manifeste surévaluation de trafic estimé par RFF (fret et voyageur), la ligne existante suffirait amplement à l'absorber à l'horizon 2020.

c) Après la reprise des études en 2009, une seconde expertise indépendante commanditée par des communautés de communes du Pays Basque et publiée en septembre dernier arrive aux mêmes conclusions à ceci près qu'elle établit que l'aménagement des lignes existantes suffirait à absorber le trafic ferroviaire prévisible (fret et voyageur) jusqu'en 2050 au moins !

d) Alors que l'argument essentiel avancé par RFF pour la création d'une nouvelle ligne a toujours été l'impossibilité de mêler efficacement trafic fret et trafic voyageur, il est actuellement à l'étude la possibilité de rendre "mixte" le nouveau couloir, ce qui ne sera pas sans effet du point de vue du coût global des travaux et des nuisances.

e) Déjà pointés comme notoirement sous évalués lors des débats publics, les montants globaux n'ont toujours pas été réévalués, ce qui constituerait le minimum requis pour les différents décideurs, dont vous êtes, afin de juger de la pertinence et surtout de la faisabilité financière de ce projet.

f) Jamais le conseil régional d'Aquitaine ne s'est offusqué de l'iniquité de la répartition du financement du projet: la collectivité qui profiterait majoritairement de la réalisation de ces infrastructures, la Région Ile de France, n'est pas impliquée financièrement et n'a pas à payer son écot. A croire que la région Aquitaine tient à faciliter l'ultra-(re)centralisation qui se profile de façon de plus en plus évidente.

g) Le seul montant de la participation du conseil régional régulièrement avancé dans les media par ses représentants consiste en un montant d'environ 600 M€ qui paraît bien loin du montant global du projet compte tenu des règles de cofinancement en vigueur pour de telles infrastructures.

h) Quand bien même cette somme de 600 M€ aurait pu représenter une certaine vérité, elle est d'ores et déjà obsolète et pour bien des raisons:

- elle ne tient pas compte de la réévaluation récente de 32% du coût du tronçon Tours-Bordeaux,

- elle n'envisage pas plus la réévaluation "de base" fatalement à venir des tronçons vers l'Espagne et vers Toulouse, au moins du même ordre de grandeur,
- elle ignore les surcoûts à venir sur les tronçons "sensibles", par exemple l'enfouissement d'une partie de la ligne au Pays Basque,
- elle semble tenir pour établi, alors que ce n'est pas le cas, que les nouveaux couloirs seraient à vocation "mixte", ce qui bien que représentant un surcoût pour le contribuable français aurait pour conséquence arithmétique de diminuer la quote-part de la région Aquitaine,
- elle ne tient pas plus compte de l'accord de principe auprès du premier ministre du seul président de région, sans expression de l'ensemble du conseil, pour la prise en charge de la part de financement qui ne serait pas actée par certaines collectivités locales d'Aquitaine.

i) En tenant compte des données précédentes et en ne retenant que les hypothèses "basses" le coût réel de la participation de la région au projet serait certainement plus proche de 1200 M€, soit le double de la version "médiatique", déjà exorbitante. A noter également qu'au montant de ce "capital", il conviendrait d'ajouter le montant des intérêts phénoménaux que générerait l'indispensable recours à un emprunt, quelles qu'en soient la forme et les modalités.

j) Il n'est jamais évoqué les inévitables garanties financières que ne manqueront pas d'exiger les partenaires privés, qui apporteraient la moitié du montant global de financement, avant de s'engager dans un projet dont la rentabilité financière est on ne peut plus incertaine. Le malheureux précédent du projet autoroutier Langon-Pau permet de douter que les modalités et montants des clauses de sauvegarde, ainsi que leur répartition entre organismes publics et collectivités locales, seront débattus de façon transparente ...

k) Il n'est jamais évoqué non plus la façon par laquelle la région compterait tenir de tels engagements financiers. Même si cela peut paraître simpliste, il n'est pourtant que deux options possibles:

- un transfert massif vers ce seul projet des moyens alloués aux investissements pour tout ce qui ressort des multiples compétences de la région, et cela pour au minimum les cinq décennies à venir,
- une augmentation de la fiscalité locale et en particulier de la taxe foncière perçue par la région afin "d'éponger" cet endettement purement SEA-GPSO. En retenant la version pourtant irréaliste d'un endettement de 600 M€ sur 50 ans, l'augmentation nécessaire de cette taxe serait de l'ordre de 50% ...

La position de la Coordination des Associations Vigilance LGV face à ce constat reste inchangé: ce projet ne présente aucune pertinence technique, ne correspond pas à un impératif d'intérêt collectif et serait tout simplement calamiteux du point de vue financier pour la région Aquitaine et les différentes collectivités locales. Une alternative existe, celle de l'aménagement des voies existantes. La vocation de la région à penser l'avenir au niveau de sa compétence territoriale en serait fortement bénéficiaire, sans pour autant accaparer l'ensemble des moyens financiers au "bénéfice" de ce seul projet.

La Coordination des Associations Vigilance LGV espère simplement que vous serez sensible à ces différents aspects et qu'avant d'engager l'ensemble de la population de la région Aquitaine dans des dépenses pharaoniques tout autant qu'inutiles, vous, élu(e), ne manquerez pas de débattre de toutes les implications, et pourquoi pas de commanditer une étude indépendante complémentaire sur la pertinence et la faisabilité financière de ce projet SEA-GPSO.

Pour la Coordination des Associations Vigilance LGV le 12 octobre 2009.

Cette lettre ouverte est communiquée aux conseillers régionaux de la région Aquitaine et fait l'objet d'une diffusion à l'ensemble des élus de la région (maires et conseillers municipaux, conseillers généraux, députés, sénateurs et députés européens). Sa diffusion par ces premiers destinataires à l'ensemble des populations concernées est bien évidemment souhaitée et encouragée.

Contact: [coordination-asso-vigilance-LGV@orange.fr](mailto:coordination-asso-vigilance-LGV@orange.fr)