

10 octobre 2016 - CADE

Ndir- TGV Albret : Nous sommes 100 % d'accord et partageant l'opinion du CADE

Communiqué de presse

*Collectif des
Associations de
Défense de l'
Environnement
Pays Basque
Sud des Landes.
(43 associations)*



Depuis plusieurs décennies le CADE avec d'autres associations remet en cause les méthodes d'élaboration de projets d'infrastructures ferroviaires, non sans raisons.

La Cour des comptes a fortement critiqué le modèle TGV et le constat aujourd'hui est alarmant : 44Mds d'€ de dettes chez SNCF Réseaux que l'on essaie de « cacher sous le tapis » pour ne pas augmenter la dette souveraine et aucune perspective de la voir diminuer compte tenu de la situation de l'AFITF (l'Agence de financement des infrastructures de transport de France).

De nombreuses commissions mises en place ont préconisé les mêmes solutions : privilégier le réseau existant et les trains du quotidien

Pourtant au sommet de l'Etat, on cherche toujours à satisfaire les ego des « grands élus » pour lesquels sans TGV point de salut.

En toute incohérence, notre ministre des transports ne déroge pas à la règle.

-Signature de la DUP Poitiers-Limoges annulée par le Conseil d'Etat pour absence de financement

-Signature de la DUP GPSO (Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax) toujours sans proposition de financement malgré un avis défavorable de la commission d'enquête publique (unique dans les projets d'infrastructures en France)

-Et promesse de signature du tronçon Montpellier –Perpignan (toujours dans les mêmes conditions ?)

D'autre part, questionné sur les évaluations ex-post (Bilans LOTI) des infrastructures de transports dites « Pau-Langon » A65 et de la liaison ferroviaire dite Perpignan-Figueras, Mr Vidalies évoquant des raisons liées au calendrier n'a pas voulu répondre à cette sollicitation.

Notre Ministre des transports se dit Landais et favorable aux lignes nouvelles TGV, pour autant, il n'a jamais protesté lors de refus de Mr Emmanuelli (président du Conseil Départemental des Landes) de financer la Tours-Bordeaux. Pire, il met en demeure de payer les collectivités qui après avoir constaté que les retombées mirifiques annoncées ne seraient pas au rendez-vous, se rétractent aujourd'hui. (Dép des P.A ;ACBA, Agglo Pau ...)

La Ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux (LGV SEA) est la première construction d'une ligne à grande vitesse réalisée sur le modèle concessionnaire. Le financement de la ligne

est toujours problématique. Les collectivités territoriales ainsi que l'Etat ont été mis à contribution au côté de l'actionnariat privé, le plan de financement se voulait « innovant ». Il comprenait une subvention publique, versée par l'État et les collectivités locales, ainsi qu'une contribution privée. Or, dans un contexte de restrictions budgétaires étranglant régions et départements, ce mariage de raison s'est rapidement révélé très chaotique. En 2015, il manquait toujours 900 millions d'euros pour financer le projet de LGV Tours-Bordeaux. Depuis, la situation s'est encore dégradée

Afin de ne pas retomber dans ces mêmes travers, Alain Vidalies propose un plan de financement d'un nouveau genre et qui n'a jamais été expérimenté par ailleurs : un partenariat public-public, sans aucun doute extrêmement « avant-gardiste » pour financer une infrastructure ferroviaire. Les fonds publics français, nourris d'un prêt sur 4 générations (100 ans), seraient complétés par des fonds issus de la République démocratique de Chine.

Partant du constat que "la France souffre d'une vision stratégique", des sénateurs de gauche comme de droite ont dénoncé quelques décisions prises aujourd'hui par un pouvoir exécutif, à leurs yeux plutôt déconnecté de la réalité du terrain et préconisent : entre autres de geler pendant 15 ans toute nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse.

Mais le groupe sénatorial fait aussi d'autres propositions qui rejoignent le combat que nous menons :

- Il souhaite rendre obligatoire la réalisation d'une étude de soutenabilité budgétaire du plan de financement proposé pour tous les investissements publics en matière d'infrastructures de transport supérieures à 20 millions d'euros

- Actualiser les études

- Ne pas surévaluer la rentabilité d'un projet : toujours privilégier la fourchette basse des hypothèses de trafic et la fourchette haute des coûts de construction

- Transmettre le budget de l'Afitf avant le PLF, *il est par ailleurs absolument inconcevable de ne*

pas transmettre systématiquement le budget prévisionnel de l'agence française de financement des infrastructures de transport au Parlement, avant l'examen de la loi de finances

- Améliorer la maintenance et la modernisation en *investissant massivement*" pour améliorer et renouveler le réseau ferroviaire existant. Pointant du doigt plusieurs projets de lignes à grande vitesse (LGV) à l'instar de Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax, Poitiers-Limoges (dont la déclaration d'utilité publique a été annulée par le Conseil d'Etat) et Montpellier-Perpignan. Ces lignes " *apparaissent*

nt comme des investissements excessifs

"

Enfin, les sénateurs constatent que les crédits alloués aux rails, routes et canaux sont "insuffisants pour faire face aux engagements souscrits

"

Pour permettre à l'Agence de financement des infrastructures de transport de disposer d'un meilleur budget, ils préconisent une...."

écotaxe

" sous la forme d'une redevance ou d'une vignette pour les poids lourds, une idée qui ressemble à s'y méprendre au projet

[enterré par le gouvernement en octobre 2014.](#)

Le secrétaire d'Etat aux Transports pour sa part, plaide pour une hausse d'un ou deux centimes par litre de carburant de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), bien que trois camions sur quatre immatriculés à l'étranger et circulant en France ne s'approvisionnent pas dans nos stations. Pour l'heure, le gouvernement n'a rien arbitré. Tout laisse à penser que la prédiction d'Alain Vidalies pourrait devenir réalité **lors de la présentation du PLF 2017 ce qui fera sans doute plaisir aux transporteurs de l'hexagone.**

En donnant ainsi le feu vert à des projets inopportuns, sans s'être assuré de leurs financements, préparerait- on des bombes à retardement pour le prochain gouvernement ou bien s'agit d'une méthode de gouvernance « innovante » ?