

Mesdames et Messieurs

Les Conseillers Généraux des Hautes-Pyrénées

**Objet : Convention de financement de la nouvelle Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux**

Mesdames et Messieurs les Conseillers Généraux

A l'heure où le Conseil Général des Hautes-Pyrénées va devoir se prononcer sur la Convention de financement de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, et donc engager le département et la Communauté d'agglomération du Grand Tarbes à verser près de 40 millions d'euros pour soutenir son financement et sa réalisation, nous souhaitons vous alerter sur certains points à nos yeux préoccupants.

Nous savons que des incertitudes financières pèsent sur la capacité des collectivités territoriales, en général et sur le Conseil Général des Hautes-Pyrénées, en particulier, à faire face aux contraintes budgétaires imposées par les charges nouvelles qui leur incombent, difficultés amplifiées par la suppression de la taxe professionnelle et par la décision unilatérale du gouvernement de geler les dotations budgétaires des Collectivités Territoriales pour 2011.

Ces difficultés financières devraient donc vous amener à réviser en profondeur les priorités économiques et sociales, les choix d'investissement pour le développement de notre territoire et à anticiper les projets de transports et de mobilité socialement utiles et écologiquement soutenables.

Et pourtant, le modèle imposé d'aménagement et de développement des Territoires par les nouvelles Lignes à Grande Vitesse, dispendieuses, inadaptées socialement et destructrices pour l'environnement, ne semble pas être remis en cause globalement. L'austérité budgétaire semble ne pas affecter ces projets puisque le SNIT (Schéma National d'Infrastructures de Transport) prévoit pour 2020 plus de 2000 km de nouvelles lignes LGV sur l'ensemble de notre territoire.

**A nos yeux, d'autres priorités s'imposent**

Sachant que :

- 2 km de lignes LGV coûtent 70 millions d'euros, l'équivalent de la construction d'un collège.
- que 93% des usagers SNCF effectuent quotidiennement un trajet inférieur à 50 Km, contre 7% d'usagers réguliers de TGV.
- que 4,2 milliards d'euros sont consacrés chaque année aux nouvelles lignes LGV, contre 210 millions pour la rénovation du réseau ferré existant. Soit 20 fois plus
- que l'ensemble des nouvelles lignes absorberait un territoire équivalent à un département en terre cultivable ou forêts.

**Ces nouveaux moyens de transport répondent-ils à l'intérêt général ?**

**Les principes démocratiques sont-ils respectés quant au choix ?**

## **Examinons le cas de la participation au financement de la LGV Tours-Bordeaux**

Le coût estimé du projet de nouvelle ligne LGV Tours-Bordeaux ne cesse de croître pour atteindre aujourd'hui 7,8 milliards d'euros. Plus du double de son estimation initiale...La plupart des contre-expertises indépendantes démontrent que la modernisation et l'optimisation du réseau existant, sans création de nouvelles LGV, sont suffisantes pour répondre aux besoins de mobilité des voyageurs et des marchandises, jusqu'à l'horizon 2050. Cette solution coûterait 20 fois moins cher à la collectivité, tout en permettant d'assurer la pérennité de nos espaces environnementaux.

Les engagements financiers des Collectivités territoriales qu'impose l'Etat à travers cette frénésie infrastructurale, compromettent gravement l'avenir de leur gestion, comme l'a souligné avec fermeté Madame S. Royal, Présidente du Conseil Régional Charentes-Poitou : « *La compétence de la réalisation de ces infrastructures incombe à l'Etat, à charge pour lui de trouver les financements qui lui reviennent.* Elle n'entend pas que sa Région se substitue aux obligations de l'Etat.

Ces conséquences s'exerceront surtout au niveau des départements les plus démunis où les autres investissements prioritaires soumis à leur responsabilité et à leur compétence, vont être de ce fait amputés.

Ce contrat va permettre d'engager plus avant le processus contestable de privatisation du Service public des Transports, par le biais du Partenariat Public Privé.

La Convention de financement du Tours-Bordeaux est un montage financier de Partenariat Public Privé qui fait la part belle au concessionnaire privé Vinci (Lisea) :71% investis par le public et 29% par le privé avec, en prime, une concession exclusive de la ligne durant 50 ans.

**Est-ce bien une solution de parité raisonnable** pour les finances publiques alors qu'on nous annonce un déficit record pour RFF de 29 milliards d'euros!

### **Que deviendront les tarifs ?**

Si l'on prend l'exemple de l'A 65 dernière autoroute privatisée par Eiffage, il en coûte 40 euros aller retour Pau-Bordeaux. Voilà ce que deviennent les tarifs : incontrôlables, prohibitifs, discriminatoires. De plus en plus réservées à une minorité, payées par l'ensemble des contribuables, ces nouvelles infrastructures ne font qu'accentuer les inégalités.

### **Avant de voter une telle convention de financement**

#### **On peut se poser la question :**

Que diriez-vous d'un père de famille ayant des difficultés à se loger et à nourrir sa famille, s'il décidait soudain de contracter un crédit sur 30 ou 50 ans pour faire l'acquisition d'une Ferrari dont le prix déjà excessif pour son budget pourrait doubler après la signature de son contrat d'achat ? Vous diriez, à juste titre, que cette personne est totalement déraisonnable et dangereusement irresponsable !

#### **Alors**

Prendrez- vous le risque d'une pareille irresponsabilité en répondant favorablement à la demande de convention de financement du Tours-Bordeaux, comme l'envisage prochainement la Présidente du Conseil Général des Hautes-Pyrénées, Madame Durrieu ?

### **Un point particulier :**

L'accord du Conseil Général est conditionné à « *ne signer le protocole d'intention qu'aux conditions définies par ces motions. et tant que certaines garanties exigées ne seront pas acquises : « demande d'extension de la LGV Bordeaux-Bayonne par un barreau Béarn/Bigorre à partir de Mont de Marsan. »* Pour l'instant, selon les propres termes de Madame la Présidente: « *la garantie de réalisation de ce barreau Béarn/Bigorre n'est pas encore acquise. »* ».

**Ceci suffit donc à vous opposer à la signature de cette convention**, car les citoyens ne comprendraient pas que vous validiez cette convention alors qu'aucune garantie n'a été donnée sur la réalisation de ce barreau.,

### **En conclusion :**

Avant de prendre des décisions lourdes de conséquences pour les finances publiques et pour les populations du département, nous vous engageons à reconsidérer les critères servant à évaluer l'intérêt général en matière de transports.

Ce choix financier engage sur 20 ans l'avenir des générations futures. Il risque de le compromettre durablement. Il vous appartient de le considérer avec la plus grande attention ! Nous tenons à vous mettre en garde que les citoyens qui vous ont désignés pour les représenter seront très attentifs à vos votes lors de ce choix budgétaire essentiel pour notre Conseil Général.

Dans l'espoir que ces arguments, nécessaires à votre réflexion pour exercer pleinement vos arbitrages, seront de nature à vous éclairer dans votre mission d'élus au service de la défense de l'intérêt général et du bien commun des transports

Veillez agréer, Mesdames et Messieurs les Conseillers Généraux, l'expression de nos respectueuses salutations.