

lundi 29 septembre 2008

**PROPOSITION D'AMENDEMENT AU PROTOCOLE D'INTENTION POUR LA
REALISATION DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE**

Les Collectivités d'Aquitaine reconnaissent le caractère prioritaire des LGV Tours Bordeaux, Bordeaux Toulouse, Bordeaux Espagne et la desserte du Béarn et de la Bigorre (GPSO), et actent de leur volonté commune de voir se réaliser au plus vite ces investissements majeurs pour l'économie et le développement de leur territoire ;

Elles proposent de renforcer la rédaction du protocole par les clauses suivantes :

1) Sur la LGV Tours Bordeaux :

- 1- Rappeler que la LGV Tours Bordeaux a été conçue pour une vitesse de 350km/h et préciser que les 50 minutes gagnées entre Paris et Bordeaux le sont à une vitesse de 300km/h qui passera au-delà de 2020 à 320km/h ;
- 2- **Sur la participation de RFF** : Il est proposé de rajouter « RFF s'engage à communiquer à l'Etat et aux collectivités les hypothèses retenues pour le calcul de sa participation. L'Etat fera son meilleur effort pour optimiser la participation de RFF et abaisser la part des subventions publiques. RFF proposera un dispositif de retour à bonne fortune aux collectivités. »
- 3- **Sur le retour à bonne fortune** : inscrire « le retour à bonne fortune sera partagé au prorata des clés retenues pour le financement du projet aussi bien sur la part du concessionnaire que sur la part de RFF »
- 4- **Sur la recherche de fonds européens** : rappel dans le préambule de l'inscription des lignes Tours Bordeaux et Bordeaux Espagne dans l'axe 3 des 30 projets prioritaires des RTET, puis dans le chapitre concernant Tours Bordeaux, écrire : « l'Etat et RFF s'engagent à demander et à défendre auprès de l'union européenne une contribution complémentaire au titre du programme RTET au titre du programme annuel et de la révision du Programme Pluri-annuel I à l'horizon 2010 » ;
- 5- Inscrire une clause sur la recherche, par l'Etat et RFF de **mécanismes financiers** permettant de mettre en place **un étalement de la dépense** sur de très nombreuses années ; « l'Etat et RFF proposeront aux collectivités des outils financiers permettant l'étalement de leur contribution dans le temps » ;
- 6- **Sur les dépenses engagées par les collectivités par anticipation** : rajout d'une clause qui précise que le coût de Tours Bordeaux « comprend les études et acquisitions faites après les enquêtes publiques ». Puis dans l'article relatif au contenu de la convention de financement préciser que

celle-ci « arrêtera les participations définitives des signataires, en tenant compte des montants déjà versés ou engagés par certains partenaires » ;

- 7- **Rajout dans le préambule de la mention de la desserte du Béarn et de la Bigorre** (le texte proposé est extrait de la convention d'étude en cours de signature) : « il a été également décidé, suite au débat public sur le projet Bordeaux Espagne d'engager des études sur l'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre. Ces études ont été intégrées au contrat de projets Etat Aquitaine 2007/2013. Une convention de financement d'un montant de 600.000€ est en cours de signature. Ces études, qui doivent être achevées mi-2010 permettront de préciser les éléments et fonctionnalités à prendre en compte de manière cohérente lors de la mise au point du projet de ligne nouvelle Bordeaux Espagne ». Les résultats de cette étude seront intégrés au projet GPSO.
- 8- **Rajout : « La gare TGV de Libourne sera intégrée dans la convention de desserte afin de garantir à minima la desserte actuelle, convention signée par l'Etat et la SNCF dans le cadre de la LGV Tours Bordeaux ».**
- 9- **L'Etat, au côté des communautés d'agglomération proposera une répartition équitable entre l'ensemble des différentes collectivités qui couvrent leur territoire.**

2) SUR GPSO

- Les collectivités rappellent une fois de plus tout l'attachement qu'elles portent à voir se réaliser au plus vite les deux branches Bordeaux Toulouse, Bordeaux Espagne et la desserte du Béarn et de la Bigorre. Elles restent convaincues que les prévisions de trafic, notamment internationaux sont largement sous évalués et elles croient à une véritable explosion du trafic dès lors que l'obstacle du changement d'écartement à la frontière aura été supprimé avec la réalisation, à l'horizon 2012, de l'Y basque côté espagnol. Elles croient tout aussi fermement que les modifications de comportement vont induire l'utilisation toujours plus massive du mode ferroviaire par rapport au mode routier ou aérien dans les 50 prochaines années. Enfin, elles pensent que, comme le prévoit le projet de réforme des redevances d'infrastructures actuellement en cours de concertation et mis en application dès 2010, la très forte augmentation des péages va contribuer à augmenter très fortement la rentabilité des projets d'infrastructures ferroviaires.

Aussi, au regard de l'effort considérable demandé aux collectivités pour financer le projet GPSO, elles demandent que leur soit proposé un contrat de partenariat public privé permettant :

- d'étaler les contributions sur une très longue période
 - de moduler ces contributions en fonction du résultat réel en matière de trafic et donc de recettes.
- Elles demandent de préciser la délimitation exacte côté français du tronçon international sur la branche vers l'Espagne que l'Etat finance à 100% ;
- Elles demandent que l'Etat analyse les retombées fiscales du projet pour chaque collectivité ;
- Enfin, elles demandent que soit précisé que les clés indicatives retenues dans ce protocole s'entendent à environnement fiscal constant ;