

# 100 associations regroupées ou fédérées, 70 particuliers

Communiqué de presse du 28 avril 2022

## Recours contre le plan de financement du projet GPSO

### Une mission de salut public contre une pure folie financière

**Nous avons bien conscience de remplir une mission de salut public** en recherchant l'annulation de ce plan. Il s'agit en effet de faire capoter ce Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), en ce qu'il est une pure folie financière que les collectivités ont adopté dans des conditions invraisemblables.

### Qui attaque ce plan ? Des Aquitains nombreux, représentatifs de toute l'Aquitaine

- Plus de 100 associations fédérées ou regroupées, représentées par 9 associations signataires
- 70 particuliers des 4 départements concernés de Nouvelle-Aquitaine (Gironde, Lot-et-Garonne, Landes, Pyrénées Atlantiques) et même du Tarn et Garonne, Nous n'avons pas réussi à limiter le nombre de requérants à 25 pour éviter d'alourdir la procédure (5 par département). Ils auraient pu être des centaines. Il y a une très forte mobilisation et envie de participer au recours.

### Des collectivités irresponsables qui s'engagent sur un coût à la hausse inconnue

Les collectivités locales ont pris un engagement irréversible à financer le GPSO, qui a pris effet au jour de leur signature. Ceci, sans savoir ce qu'il leur en coûtera en réalité, et en acceptant de prendre en charge tous les dépassements quels qu'ils soient et tous les manques à gagner :

- Le coût annoncé de 14 milliards est déjà colossal. Or il ne s'agit que « *d'estimations données à titre indicatif* » sur lesquelles SNCF réseau a refusé de s'engager de son côté, la branche vers DAX ayant été évaluée par les collectivités locales qui n'ont aucune compétence pour cela. C'est dire ! Et elles se sont engagées à financer tous les dépassements de ces coûts.
- Au surplus, la quote-part de chaque collectivité locale est fondée sur 5,6 milliards alors que l'on sait déjà que ce sera plus de 7 milliards (+25%), juste en intégrant les seuls frais financiers annoncés pour 1,4 milliard mais non pris en compte.
- Mais encore, les collectivités locales ont accepté de compenser le manque de subventions de l'Europe. Elles sont prévues pour 20% du coût et seront en réalité inférieures à suivre le Comité d'Orientation des Infrastructures (COI), intégré au ministère des transports. Au surplus, établies sur le seul coût actuel de 14 milliards, tous les dépassements du coût seront entièrement à la charge de l'Etat et des collectivités locales.

### Des collectivités irresponsables qui s'engagent sur des résultats à la baisse inconnue

Les collectivités n'ont exigé aucune réévaluation des études de fréquentations et du nombre de circulations, alors que l'on sait aujourd'hui qu'elles étaient complètement fausses. Et au surplus, sans prendre en compte les effets liés à la modification du contexte : la pandémie du COVID-19 et le télétravail qui affectent la principale ressource des TGV : la clientèle affaires.

### Des collectivités irresponsables qui s'engagent dans des conditions invraisemblables

Les nullités du plan sont multiples : la Région Nouvelle Aquitaine (pour 1,6 milliard) et Mont-de-Marsan (pour 31 millions) ont délibéré sans respecter la procédure d'urgence qui s'imposait ; la participation de Bordeaux-Métropole a été majorée de 30% par rapport à son engagement et fixée à 506 M€ au lieu de 354 M€ ; les présidents ont signé une version ultime du 7 février 2022 sur laquelle les collectivités n'ont pas voté, les participants et le montant de leurs participations ayant fortement évolué, le Département de la Gironde y participant contre sa volonté pour 243 M€, etc.

**GRAND MEETING – Samedi 30 AVRIL 14H30 – Athénée municipal – BORDEAUX**

Contact : Denis TEISSEIRE, 06 79 71 50 59