

La vigilance d'EE-LV aurait-elle remis Martin Malvy sur les Rails ?

Europe Ecologie – Les Verts ont convoqué une conférence de presse le 14 Décembre 2012 à l'Hôtel de Région à Toulouse. L'objet de cet exercice de communication était semble t'il d'alerter l'opinion publique sur l'intention du Conseil Régional de Midi Pyrénées de déshabiller les trains régionaux TER au profit du projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux – Toulouse. Des éléments probants et concordants ne pouvaient que dessiner avec précision le contour de cette stratégie.

Le Président de Région : Martin Malvy et ses conseils ferroviaires pour reprendre la situation en main nous ressortent leur éternelle botte secrète de la grosse dépense prévisionnelle, pique de rappel pour tous ceux qui oublieraient qui détient l'argent. Ainsi donc, ce matin et par anticipation à la communication proposée par EE-LV, Martin Malvy se déclarant « particulièrement surpris » a apporté des précisions par communiqué : « *Je ne veux voir là*, a-t-il déclaré, « *qu'une erreur d'interprétation de documents budgétaires. Non seulement la Région ne se désengage pas, mais je proposerai – a précisé le président de Région – l'inscription au budget 2013 de 11 nouveaux autorails pour la bagatelle de 100 millions d'euros. Dans le même temps, nous réaffecterons 23,14 M€ de crédits régionaux sur une provision de 26,17 rendus disponibles par de moindres dépenses sur certains chantiers. Ils seront consacrés au financement des études pour l'achèvement du doublement de la ligne Arènes-Colomiers, la modernisation des gares ou l'allongement de certains quais, par exemple. Ces crédits figureront au chapitre « Développer les transports collectifs et accéder aux réseaux à grande vitesse » du Contrat de projets Etat-Région pour un montant initial de 351 M€. Restent 2,7 M€. Ceux-là seront orientés vers le financement des études pour la LGV Bordeaux-Toulouse et une première dotation au fonds d'acquisitions foncières pour les propriétaires qui souhaitent vendre rapidement des terrains concernés par cette même LGV. Ces mouvements de crédits sont donc purement techniques* » a conclu Martin Malvy. (NDR. C'était donc bien fondé au moins pour ces 2,7 M€).

« *Ils résultent de l'exécution du Contrat de projets. Contrairement à ce qu'a pu croire le groupe EE-LV, nous ne retirons rien au réseau régional (NDR. Sauf les 2,7 M€ ci-dessus) auquel nous avons consenti l'effort le plus important réalisé en France par une Région. Bien au contraire, nous ajoutons de nouvelles opérations.* »

Intermodalite.com encore une fois vous éclaire sur les aspects que le document de projet ne laissait entrevoir. Ainsi intermodalite.com vous apporte une information complète et objective.

Pour réussir cet exercice provoqué par la vigilance d'Europe Ecologie - les Verts, Martin Malvy a du parer au plus pressé et confirmé ce que Bakchich avait révélé en Octobre 2009, dans un article signé Emile Borne : « **500 millions s'égarent dans les trains du Sud Ouest** ». Le laxisme avait été poussé à tel point que la SNCF malgré toute son application n'a su consommer l'intégralité de l'enveloppe. Martin Malvy apporte enfin la confirmation des devis surestimés : « **Dans le même temps, nous réaffecterons 23,14 M€ de crédits régionaux sur une provision de 26,17 rendus disponibles par de moindres dépenses sur certains chantiers** ».

Par Emile Borne mer, 07/10/2009 - 17:32

500 millions s'égarent dans les trains du sud-ouest

Objectif de l'opération : retaper son réseau de trains régionaux TER bien mal en point. Mais comme des chercheurs d'or tombés sur un filon extraordinaire, les deux boîtes se sont peut-être un peu trop servies au passage.

Pour en avoir le cœur net, le conseil régional doit mandater un cabinet d'audit chargé de vérifier si les honoraires facturés sont bien justifiés. Seule certitude, ils sont copieux ! « *Au total, les rémunérations perçues s'élèvent à plusieurs millions d'euros pour la maîtrise d'ouvrage (RFF) et à plusieurs dizaines de millions d'euros pour la maîtrise d'œuvre (SNCF)* », indique un document officiel. Interrogé, un responsable de RFF ouvre son parapluie. « *C'est la faute à la SNCF, ils ont des frais de structures invraisemblables* », balance-t-il. Pas tout à fait faux. Ainsi pour ces travaux pourtant assez basiques (changer des traverses, remettre du ballast) qui doivent s'échelonner jusqu'en 2012, la SNCF a fait rapporter une vingtaine d'ingénieurs d'un Quant au patron de la région, emporté pas son amour pour le service public ferroviaire, il a peut-être vu un peu trop grand. « *C'est fou, même sur des lignes de campagne très peu fréquentées, la région a dépensé des millions pour refaire des quais de gare tout neufs, accessibles aux handicapés* » s'étonne un expert ferroviaire. Il n'est pas le seul. La Cour des comptes aussi, dans un rapport encore confidentiel, trouve le volontarisme ferroviaire de Midi-Pyrénées excessif (elle a levé un emprunt pour les 500 millions) si l'on se réfère à la part de marché réelle du train dans les déplacements.

Aucune loi de décentralisation n'oblige en effet les régions à financer l'entretien du réseau ferré, (ni à payer une partie des futurs lignes TGV). Mais Midi-Pyrénées a créé un précédent qui fait tiquer les autres régions dirigées par la gauche. Car cette facture s'ajoute à celle, incontournable que leur transmet la SNCF pour le fonctionnement quotidien des TER. Selon plusieurs estimations, elle est bien plus salée qu'en Allemagne – 18 euros du kilomètre chez nous – où les Länder ont la possibilité de choisir entre plusieurs prestataires. Certains présidents de conseils en conflit avec la SNCF, en rêveraient. Mais chut ! Avant les élections régionales, ça ne se dit pas...

Souvent les chantiers d'infrastructures voient des dépassements de budgets. Sur le Plan Rail Midi Pyrénées, les travaux ont été très largement budgétisés car ils n'épuisent pas la ligne financière. Cela donne une idée du niveau des listes de prix qu'appliquent les services de la SNCF et de RFF aux collectivités territoriales.

Ce niveau incohérent au niveau Européen est expliqué par le concept d'inflation ferroviaire.

Parallèlement, un sous traitant : La Pyrénéenne, entreprise locale, s'est vu contester la validité de ses facturations sur les travaux réalisés dans le Plan Rail de la Région. Elle a été placée en liquidation.

Un écart de 26,17 M€ c'est l'équivalent du prix d'un Lycée mais beaucoup plus que le sauvetage d'une entreprise locale de 80 salariés plus 220 emplois sous traités qui sont allés au tapis.

Le Plan Rail Midi Pyrénées aurait-il une responsabilité sur ces 300 emplois ?

La Pyrénéenne liquidée

« **Nous ne nous sentons pas vraiment responsables** » De son côté, **le directeur régional de RFF, Christian Dubost, reste sur sa position** : « *Bien que prévisible, c'est un événement important et douloureux pour les salariés de l'entreprise. Nous sommes soucieux de leur devenir, mais ne nous sentons pas vraiment responsables de cette situation.*

Aucun doute, c'était inutile mais restez vigilants...