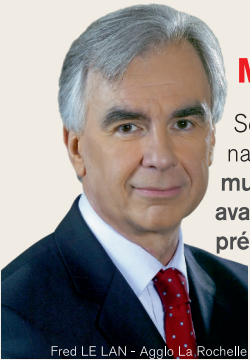


## → POLITIQUES DES TRANSPORTS



Fred LE LAN - Agglo La Rochelle

### Maxime Bono soutient...

Sollicitée à hauteur de 8,6 millions pour financer la LGV Tours – Bordeaux, la **communauté d'agglomération de La Rochelle**, avait en janvier reporté sa délibération. Son président, **Maxime Bono (PS)**, souhaitait en effet s'assurer que les contreparties demandées – telles que les travaux de modernisation entre La Rochelle et Niort – seraient accordées. C'est pratiquement le cas. « *Nous avons des réponses sur tout, sauf sur le nombre de TGV Paris – La Rochelle directs, ne passant pas par Poitiers. On nous dit qu'il y en aura*, résume-t-il dans les colonnes de *Sud Ouest*. *De toute façon, si nous sommes de mauvaise humeur, nous saurons le manifester lorsqu'il s'agira de payer.* » Les versements doivent en effet être échelonnés entre 2011 et 2018. Commentant la décision de Ségolène Royal, d'accorder « *une avance remboursable* » à l'Etat, le député-maire de La Rochelle imagine la suite : « *Elle finira par payer, mais je soutiens sa demande car à une époque on nous avait dit que les collectivités locales seraient en partie remboursées. C'est une façon de rappeler cette logique qui a été abandonnée.* »

### Ségolène Royal, qui propose un prêt à l'Etat

Depuis toujours opposée au financement de la LGV Tours - Bordeaux par la région, la **présidente de Poitou-Charentes a trouvé une parade originale**. Indiquant qu'elle « *refusait de subventionner l'Etat* », Ségolène Royal a proposé et fait voter un prêt de 95 millions d'euros, sous forme d'avance remboursable. Elle a en effet déjà financé 8 millions d'euros d'études, et sa contribution totale devait s'élever à 103 millions d'euros. Cette somme sera débloquée « *lorsque sera garantie la desserte ferroviaire des gares de la région* ». C'est l'Etat qui a décidé de construire une LGV, un ouvrage qui « *relève de sa stricte compétence, coûte 7 milliards et qui est concédé au groupe Vinci* », argumente la région. « *Si l'Etat, à cause d'une mauvaise gestion, a les caisses vides, il doit trouver ailleurs qu'en frappant les contribuables de la région les ressources financières pour payer les infrastructures dont il a la charge*, poursuit-elle. *Il n'est pas acceptable que les bénéfices soient privatisés et que les pertes ou les investissements relèvent de la collectivité.* »



Kenji-Baptiste OIKAWA



Région Auvergne

### René Souchon relance le lobbying pour le TGV à Clermont

« *D'ici le débat public qui aura lieu dans six mois, il faut rester mobilisé et agir conjointement.* » C'est ainsi que René Souchon, **président (PS) de la région Auvergne** a résumé, au terme d'un colloque de mobilisation le 25 février, l'action qu'il entend mener dans les prochains mois afin d'obtenir que la grande vitesse passe près de Clermont-Ferrand. Sur les 4 tracés de RFF, un seul, le scénario Ouest-Sud, « *permet d'améliorer considérablement les temps de parcours avec Paris (2 heures), mais aussi avec la région Rhône-Alpes* », estime-t-il. La pétition qu'il avait lancée en 2008 pour la LGV Paris – Orléans – Clermont – Lyon avait reçu 90 000 signatures. Il entend la « *réactiver avec un texte actualisé sur [www.faisons-bougerleslignes.com](http://www.faisons-bougerleslignes.com)* », et mobiliser les conseils généraux et les agglos pour organiser des Journées du TGV un peu partout « *dès ce printemps* ».



Philippe Grollier MIP

### François Simon veut le TGV à Toulouse mais pas de LGV

En Midi-Pyrénées, les Verts ont voté contre le financement de la LGV Tours – Bordeaux, première étape pour la concrétisation de la LGV Bordeaux – Toulouse, et Toulouse – Barcelone. « *La seule solution pour que le TGV arrive plus rapidement à Toulouse est le réaménagement des lignes existantes*, plaide le **vice-président délégué aux Solidarités**, François Simon. *Ecologiquement irresponsable, trop coûteuse, mal financée, l'option LGV est irréaliste.* » Avec un gain de temps infime pour un « *coût pharaonique* », la ligne jusqu'à Toulouse risque de ne jamais voir le jour, craint-il. « *A ce jour le projet de LGV Bordeaux – Toulouse est estimé au minimum à 5,2 milliards d'euros alors que l'aménagement défendu par Europe Ecologie représente au plus un milliard avec un différentiel temps sur le trajet Paris – Toulouse de trente minutes.* »



Région Midi-Pyrénées

### Martin Malvy vote le financement de Tours – Bordeaux

Après avoir approuvé le 28 février la convention de financement du tronçon Tours – Bordeaux de la LGV Sud Europe Atlantique, le **président (PS) de Midi-Pyrénées** a déclaré qu'elle répondait « *aux exigences des collectivités de Midi-Pyrénées. Elle prévoit ce que nous avions posé comme condition, à savoir que nous ne verserons que 60 à 70 % des 102 millions d'euros qui constituent notre participation et que le pourcentage restant ne sera acquis à l'Etat qu'au premier coup de pioche des travaux du tronçon Bordeaux – Toulouse* ». Il rappelle aux détracteurs du projet que « *l'aménagement de la voie actuelle ne répondrait pas aux besoins. Alors que la quasi-totalité des métropoles régionales se situera bientôt à moins de 3 heures de Paris en TGV, que serait l'avenir de notre région si Toulouse restait la seule grande ville de France desservie en près de 4 heures comme certains le réclament ?* »