

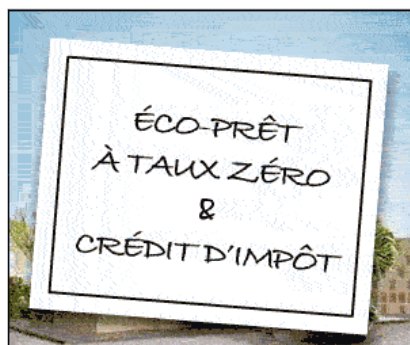
**Passer une annonce,
c'est simple et efficace !**



Samedi 02 Mai 2009

TOURS-BORDEAUX. François Fillon a demandé au préfet de la Région Aquitaine de reprendre les négociations sur le financement du projet, pour éviter de mauvaises surprises

LGV : le projet à nouveau sur voie de garage



Cette semaine, le préfet de la Région Aquitaine, Francis Idrac, coordinateur du projet de ligne à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique (SEA), a annoncé dans un communiqué qu'il allait « reprendre les négociations avec les collectivités locales, pour lever avant l'été les réserves et les conditions posées, et disposer des engagements nécessaires pour que le plan de financement soit validé ». En un mot, le projet qu'on croyait sur les rails est repassé au point mort, malgré l'optimisme affiché.

1 Le projet de la ligne à grande vitesse (LGV)

Il s'agit, dans un premier temps de construire cette LGV de Bordeaux à Tours, d'ici à 2015, pour mettre Bordeaux à deux heures de Paris.

Alors que Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des Transports, assurait que les accords négociés étaient suffisants (lire « Sud Ouest » du 12 février), le Premier ministre ne s'est apparemment pas satisfait des premières délibérations votées par la plupart des 55 collectivités locales concernées (départements, et communautés de communes). Après des réunions au niveau des cabinets puis entre les ministres eux-mêmes, François Fillon décidait donc de recommencer un tour de piste avant d'engager l'État dans une partie risquée.

2 Le recours à des concessions

Pour diminuer la part du financement public sur la section Tours-Bordeaux (302 kilomètres, 9 milliards d'euros) il avait été décidé de faire appel à d'éventuels concessionnaires. Une première dans l'histoire ferroviaire française depuis la création de la



Le Premier ministre ne veut pas offrir ce qui était prévu à ceux qui refusent de mettre la main à la poche. (photo archives T. Kluba)

LIRE AUSSI

- » Il y a urgence !
- » Vives inquiétudes pour Rousset et Ducassou
- » Les « conditions » des Charentais

SNCF (1937) sur une telle distance. À ce jour, il n'y avait que le tunnel international Perpignan-Figueras entre la France et l'Espagne.

Pour l'instant, trois groupements réunis autour de Bouygues, Vinci et Eiffage ont été retenus pour faire des offres et attendent un appel d'offres définitif. En gros, l'État attend que le concessionnaire prenne en charge 50 % de l'investissement et le reste serait partagé entre l'État, RFF, les Régions et les autres collectivités locales.

En Aquitaine, la cotisation des collectivités a été partagée en trois parts égales, pour la Région, les départements et les communautés de communes ou d'agglomérations.

Ce sont ces dernières qui ont le plus renâclé, comme Pau, Bayonne-Anglet-Biarritz ou le bassin d'Arcachon. En Bretagne, la Région a pris en charge jusqu'à 60 % des dépenses au lieu d'un tiers. Il est vrai que le projet ne coûtait « que » 3 milliards d'euros au lieu de 9.

En Languedoc-Roussillon, pour le contournement de Nîmes et Montpellier, la Région a tout pris à sa

EDITORIAUX ET TRIBUNES

ÉDITORIAL. De New Delhi à Paris

[Réagir](#)

POUR OU CONTRE. Radars : faut-il supprimer leur signalisation ?

[Vos 2 commentaires](#)

PARIS-PROVINCE. Une épidémie trop médiatique ?

[Réagir](#)

LES + DES INTERNAUTES

Articles les + lus Articles les + commentés Articles les + envoyés

[Bordeaux-Le Mans en images](#)

[Bordeaux sur la voie royale](#)

[Les abeilles attaquent : dix personnes blessées](#)

[Le PS menacé dans son bastion du Sud-Ouest](#)


[Bordeaux-Le Mans en images](#)


[La foire qui rassemble](#)


[Planus rêve tout éveillé](#)

VOS ANNONCES

Automobile

 Renault r 21 gts, essence, bordeaux, 28/10/1992, climatisation [...]

 Citroën c4 1.6i 16v 110 pack, essence, beige métallisé, [...]


 Audi a4 3.0 tdi ambiente quattro dpf, diesel, gris [...]

 Mercedes e 290 td elegance bva, diesel, bleu métallisé, [...]

 Bmw z3 1.9i 140ch, essence, noir métallisé, 15/12/1997, [...]

 Renault mégane 1.6ie rxt, essence, bordeaux métallisé, [...]

 Citroën picasso hdi 90 attraction, diesel, noir, 01/12/2009, [...]

 Bmw série 3 318 tds, diesel, violet, 30/07/1997, climatisation [...]



charge, pour un projet encore moins cher.

3 La participation de la Région Midi-Pyrénées

Pour obtenir que la Région Midi-Pyrénées participe au financement de Tours-Bordeaux, Alain Rousset, le président de la Région Aquitaine, a dû accepter que les cas de tous les projets soient globalisés avec Bordeaux-Tours. On a fait ainsi un « paquet cadeau » avec les Grands Projets Sud-Ouest (GPSO), qui sont aussi assortis d'échéances précises.

Pour obtenir un accord sur la ligne Tours-Bordeaux, on a dû aussi y inclure Bordeaux-Espagne, Bordeaux-Toulouse et Poitiers-Limoges. Pour Midi-Pyrénées, Martin Malvy se fait fort d'avoir l'accord des collectivités sur au moins 90 % des financements nécessaires.

4 La baisse des prestations

L'opposition du premier ministre, qui avait déjà été faite par Francis Idrac, à l'occasion de ses vœux à la presse, viendrait du fait de ne pas vouloir offrir tout ce qui était prévu dans le projet à ceux qui refusent de payer. Le Département de la Vienne, la Communauté d'agglomération de Poitiers et celle de Châtelleraut, qui vont délibérer avant la fin du mois de mai, auraient déjà plus ou moins cédé à la menace.

Le gouvernement menacerait, par exemple, de différer l'aménagement du « bouchon » de Saint-Benoît au sud de Poitiers, dont le coût est de 100 millions d'euros et qui n'est pas nécessaire d'ici dix ans.

5 En concurrence avec d'autres projets

Le Premier ministre est, semble-t-il, convaincu que le projet Sud-Ouest est le plus important, bien avant la Bretagne et au moins autant que celui de Nîmes-Montpellier. Le problème, c'est que l'efficacité des Bretons s'est révélée plus active que celle des Aquitains. Le projet de la LGV Bretagne pourrait être mis en concession dès l'automne. Les capacités d'emprunt en période de vaches maigres sont loin d'être inépuisables. La Région qui sera la première à toutes les chances d'épuiser les capacités de prêt du système financier européen pour quelques mois, voire quelques années. Pour être sûr que les banques soient en mesure de prêter, mieux vaut être les premiers à tirer.

Il y a urgence !

Est-ce parce qu'il est le plus vaste, le plus complexe et le plus coûteux des projets ferroviaires actuels que sa concrétisation est toujours retardée ? Espérons en effet que le délai que vient de demander le Premier ministre François Fillon ne soit justifié que par la nécessité d'obtenir de nouvelles garanties de financement. Car personne ne comprendrait que le gouvernement commence à lâcher le projet ferroviaire Sud-Ouest présenté lors du plan de relance comme un acte majeur d'aménagement du territoire.

Il y a néanmoins de quoi s'inquiéter car le dossier que l'on croyait bouclé ne l'est pas. L'argent prévu n'est pas là. De nombreuses collectivités qui ne sont pas directement imputées par le tracé exigent des contreparties qui plombent la facture. Par ces temps de crise, s'endetter pour voir passer de loin des trains lancés à toute allure peut faire réfléchir. Mais comment imaginer que la grande vitesse ferroviaire, 850 kilomètres de voies pour 16 milliards d'euros, ignore Angoulême, Bordeaux, Toulouse, Agen, Mont-de-Marsan, Bayonne et par extension Pau, les Pyrénées et l'Espagne ?

Tout le monde doit donc rapidement revoir sa copie et l'améliorer afin que le projet soit validé avant l'été. À commencer par l'État et l'Europe, qui doivent aller au bout de leurs intentions. Mais aucune collectivité ne peut ignorer ce que le projet ferroviaire Sud-Ouest contient en matière de développement économique. Les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées ont montré la voie. Le compte à rebours a maintenant commencé : le train ne repassera pas une deuxième fois.

commentaire

Patrick VEnries

Vives inquiétudes pour Rousset et Ducassou



Alain Rousset, le président du Conseil régional, n'est pas content du tout. La décision du Premier ministre de repousser le second tour de l'appel à projets pour la LGV Tours-Bordeaux sous prétexte que « les délibérations exprimées par les collectivités locales sur le protocole de financement comportent trop d'engagements conditionnés » lui déplaît fortement. L'inquiète beaucoup aussi : « Il faut impérativement lancer cet appel à projets dans les deux mois qui viennent, sinon la LGV pourrait prendre 10 ans de retard. »

Pas d'« allié » à Paris

Il tacle sévèrement au passage Nicolas Sarkozy : « Le président de la République vient de trouver 35 milliards pour les transports en Île-de-France et, bizarrement, rien pour les transports en Aquitaine. Or, il ne faudrait pas grand-chose pour boucler le dossier de la LGV. Il suffirait de quelques centaines de millions d'euros de l'État, de Bruxelles et de RFF... » Seul un soutien du

AGENDA

Mai 2009

SAM	DIM	LUN	MAR	MER	JEU	VEN
16	17	18	19	20	21	22

Choisissez votre département :

"Ricerca" (théâtre).

- SPECTACLES - BORDEAUX (33000)
mise en scène, scénographie, lumières : François Tanguy [...]

Hommage à Albeniz.

- ANIMATIONS - CAMBO LES BAINS (64250)
Conférence sur Albeniz au kiosque à 18 h, hommage par [...]

INCESTE EN QUESTION, SECRET ET SIGNALLEMENT.

- CONFÉRENCES - ROYAN (17200)
Conférence du docteur Stéphane Ielong auteur du livre [...]

SECURITE ET LIBERTE.

- CONFÉRENCES - ROYAN (17200)
Organisée par le la ville de royan et la sous-préfecture [...]

▶ 4 évènements sur 1714

LA BOUTIQUE SUD OUEST



JOUEZ AVEC SUD OUEST



L'ANNUAIRE DES ASSOCIATIONS

Rechercher :



[Nouveau](#) [Agenda](#) [Article](#) [Inscrivez-vous](#)

Gironde - CONFEDERATION NATIONALE du LOGEMENT -CNL33- :
Organiser la défense des intérêts des usagers du logement sur toutes les questions concernant l'habitat, l'urbanisme, la consommation....

Gironde - Abzac Horizon :
L'association a pour objet : ☒ d'animer la vie locale, le débat démocratique et citoyen, de renforcer les liens entre les habitants [...]

Gironde - Créagraphe :
Créagraphe est une association loi 1901, dont les buts et objets sont d'organiser de faire découvrir toutes les activités d'éveil de sensibilisation [...]

Charente-Maritime - COMME UN POISSON DANS L'EAU :
L'Association « Comme un Poisson dans l'Eau » qui agit en faveur de l'accessibilité des personnes en situation de handicap des équipements [...]

Béarn - Parti Socialiste, section de Pau :
A l'heure de la crise du capitalisme financier, le Parti socialiste a le devoir de répondre aux nouvelles attentes, au besoin d'espoir des Français en [...]

ESPACE ABONNEMENT

Recevez votre journal tôt le matin dans votre boîte aux lettres et gérez votre abonnement simplement [en quelques clics](#)

gouvernement d'Alain Rousset (ancien La droite) les choses. Or, selon lui, ce n'est pas du tout le cas. Il ne prend pas de détour ici pour montrer du doigt Michèle Alliot-Marie, « qui, par son attitude et les positions qu'elle prend pour la LGV Bordeaux-Hendaye, ne nous aide vraiment pas et bloque même le dossier. On n'a vraiment pas d'allié au gouvernement ».

« Désavoué par ses amis »

Vive inquiétude également du côté du premier opposant d'Alain Rousset à la Région Aquitaine, Dominique Ducassou (UMP), par ailleurs adjoint d'Alain Juppé à la mairie de Bordeaux. « C'est très préoccupant car les enjeux sont extrêmement importants. Et là, on perd encore du temps. La Région Bretagne a avancé plus vite que nous puisque le financement est voté. Je constate qu'Alain Rousset est désavoué par ses propres amis. Il avait dit que c'était lui qui assurerait le lien avec les collectivités. Mais à force de demander des rallonges et de réclamer des conditions, cela finit par alourdir le dossier. Ce lien n'existe plus. Le président de la Région Aquitaine n'est plus le coordinateur de ce dossier, et il hurle maintenant avec les loups. »

L'élu régional s'en prend donc directement au patron socialiste de la Région qui n'aurait pas su, selon lui, créer une véritable entente autour de ce dossier, ni faire l'effort nécessaire au bon moment. « Bien sûr, cela représente des sommes importantes. Mais les retombées le seront tout autant. La Région devrait maintenant donner un signe et en faire une priorité. Je ne comprends pas l'entêtement d'Alain Rousset sur d'autres dossiers comme la ligne Oloron-Canfranc qui va coûter 275 millions, dont 32 millions à la charge du Conseil régional uniquement pour aller d'Oloron à Bedous. Il faut maintenant parvenir à convaincre les collectivités de participer à ce financement. Je rappelle que l'étalement des paiements est garanti par l'État. »

Les « conditions » des Charentais



Michel Boutant, président du Conseil général de la Charente. (Photo Isabelle Louvier)

Parmi les collectivités locales qui refusent ou conditionnent leur financement au projet LGV, celles du département de la Charente sont particulièrement concernées sur ce tracé entre Tours et Bordeaux. Le Conseil général a ainsi accepté de financer à hauteur de 30 millions le projet, à condition que les promesses de l'État sur la voirie soient tenues. Il s'agit en l'occurrence de 190 millions pour améliorer et sécuriser les routes nationales. « On veut bien tenir nos engagements si l'État en fait de même », résume, lapidaire, Michel Boutant plutôt en colère. Le président du Conseil général de la Charente déplore l'attitude du Premier ministre : « Je veux bien que Fillon mette en suspens la construction de cette ligne sous prétexte que les collectivités locales n'apporteraient pas de garanties sur le financement. Mais il faudrait qu'il se pose la même question par rapport au futur concédant. Qu'est-ce qui interdit à RFF, l'État ou l'Europe de faire davantage ? Il est facile de désigner les collectivités locales à la vindicte, et de répéter qu'elles n'en font pas assez. Elles ne sont pas des vaches à traire. Mais, comme dans beaucoup d'autres domaines, ce gouvernement en demande beaucoup à ceux qui ont peu, et peu à ceux

qui ont beaucoup. »

Un peu plus au sud, du côté de Cognac, la Communauté de communes s'est tout simplement opposée au projet de financement de la LGV. « On voulait nous taxer de 2,5 millions sans aucune concertation. J'ai simplement reçu un courrier nous informant du montant de notre participation », déplore le président de cette collectivité, Robert Richard. La CDC de Cognac veut d'abord avoir la possibilité de s'exprimer sur le « retour sur investissement ». « On nous dit : "Vous allez gagner treize minutes pour aller à Paris". Cela fait cher la minute. Je préférerais que l'on me dise que l'on pourra aller plus vite à Angoulême. »

B. B.

Auteur : Jean-PIERRE deroudille
jp.deroudille@sudouest.com

Tags : Economie Finance Transports Travaux publics **bordeaux**

SUD OUEST | Samedi 02 Mai 2009

