

Politique | LGV : Virginie Calmels dénonce un projet "non financé"



La décision est une surprise pour certains, une fatalité pour d'autres : le 29 septembre dernier, le gouvernement a validé la réalisation des lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, malgré l'avis négatif de la commission d'enquête publique. Dans une tribune, Virginie Calmels, tête de liste de la droite et du centre pour la nouvelle région, dénonce la volonté de l'Etat de relancer le projet "sans présenter la moindre piste de financement". La candidate était présente cet après-midi à Libourne pour une table ronde sur les infrastructures et la politique de transports qu'elle entend porter. Détails.

« Comment imaginer une économie sans connexions ni réseaux ? Ça ne sert à rien de saupoudrer les aides aux entreprises. La région apporte 120 millions d'euros dans le financement des TER : avoir un rapport sur les difficultés et l'état des services semble être un droit », s'est fendu Yves d'Amécourt cet après-midi dans une table ronde organisé avec des utilisateurs des transports (on pouvait tout de même y croiser de nombreux représentants d'association de défense des usagers de transports) en compagnie de Virginie Calmels. La candidate à la présidence de la région, qui a sérieusement accéléré le déroulement de sa campagne, a publié dans une tribune récente quelques pistes politiques pour « construire un projet global pour les infrastructures de transports de la grande région ».

Un volet routier important Parmi ces pistes, la candidate, actuellement adjointe au maire de Bordeaux, a notamment insisté sur le volet routier. Lancement d'études sur la RN21 Limoges-Agen, financement d'une 2x2 voies sur l'A831 entre Rochefort et Fontenay-le-Comte et la RN147 entre Limoges et Poitiers, financement de la rocade de Marmande ou aménagements entre Oloron et Pau sur la RN134. Virginie Calmels justifie cette insistance, que ne semble pas partager son adversaire politique. « Alain Rousset n'apporte rien dans le nouveau CPER (Contrat de Plan État Région) sur le financement des routes. C'est une prise de position très claire, mais je n'ai pas la même », affirme-t-elle. « De mon point de vue, le développement économique passe par les infrastructures numériques et les infrastructures de transports, à commencer par la route. Parler de développement économique sans avoir résolu ce problème ne me semble pas cohérent. Pour le financement, nous sommes sur des budgets nettement inférieurs au ferroviaire, et les résultats sont souvent assez immédiats. Donner des

subventions économiques, c'est une chose, mais la base d'un développement économique, ce sont quand même les infrastructures. Cela résulte d'un choix politique, ce n'est pas du tout une fatalité ».

Ter : Un renouvellement nécessaire Evidemment, l'élue a également beaucoup insisté sur un plan de renouvellement des TER, précisant qu'il faudrait « négocier d'avantage avec la SNCF et l'État la revalorisation de sa dotation pour le renouvellement du matériel roulant ». « Tous les usagers savent combien la ligne Bordeaux-Libourne est saturée, combien la ligne Limoges-Ussel est décatie. Tous déplorent la mauvaise qualité des lignes Poitiers-Lusignan et Poitiers-Montmorillon. Là ne semble pourtant pas être la priorité du président sortant, qui après avoir dépensé 130 M€ pour les 25 km de la ligne Oloron-Bedous, empruntée seulement par quelques rares touristes, s'engage dans le pharaonique projet de la ligne Bedous-Canfranc, qui coûtera plus de 370 M€ aux contribuables de la région », écrit-elle dans sa dernière tribune. Pour lutter contre ce parc vieillissant, Virginie Calmels a avoué avoir dans l'idée de transformer la Grande région en territoire expérimental en matière d'ouverture à la concurrence sur les TER. « Cela ne toucherait pas forcément la totalité du réseau, mais au moins une partie. Il faut ouvrir cette réflexion ça a été fait en Allemagne et ça a permis une baisse très significative du coût pour l'utilisateur (entre 20 et 30 %) ».

La LGV, un terrain glissant Enfin, après les nombreuses réactions politiques qui ont suivi la reprise du projet GPSO par l'État, la candidate se montre beaucoup plus pragmatique qu'un simple « Pour/Contre ». Je ne suis ni contre la modernité ni contre la grande vitesse. Je pense qu'il faut simplement dire la vérité : aujourd'hui, ce projet n'est pas financé. Ce qui vient de se passer, c'est ni plus ni moins que rayer d'un trait de plume une enquête publique qui donnera, peut-être, une déclaration d'utilité publique. Mais il n'y a pas le début du commencement d'un financement de ce projet. Dans l'absolu, sans problématique environnementale et financière, je serai pour et je me battrai pour ça. Mais on est en train de faire des promesses à un moment où la SNCF a 37 milliards d'euros de dettes. Il faut se concentrer sur les projets sur lesquels nous avons des leviers d'action, notamment la baisse des dépenses publiques pour essayer d'avoir davantage d'argent pour aller vers de l'investissement ».

Alors qu'Alain Juppé, lui, s'est clairement prononcé en faveur de la GPSO, il pourrait être intéressant de savoir si, une fois à la manœuvre, l'avis de Virginie Calmels resterait aussi objectif. Dans tous les cas, les quelques pistes évoquées semblent s'éloigner assez radicalement de celles d'Alain Rousset. La campagne, elle, devrait s'accélérer jusqu'en décembre pour Virginie Calmels, qui sera à Limoges le 14 octobre prochain pour un premier meeting régional aux côtés d'Alain Juppé et de... Nicolas Sarkozy. Quant à la LGV, l'État s'est engagé à compenser les défauts de paiement de certaines collectivités qui avaient fait savoir leur mécontentement il y a quelques mois, pour un coût du projet établi à 8,3 milliards d'euros.



Romain Bêteille

Crédit Photo : RB

Publié sur aqui.fr le 06/10/2015

[Url de cet article](#)