



**Communiqué de presse du Collectif Val de Garonne Lomagne  
Cantonales : Le collectif s'adresse aux candidats**

Le collectif Val de Garonne Lomagne a demandé à chaque candidat aux cantonales sa position sur la LGV et son financement qui doit être à l'ordre du jour du Conseil général après les élections.

**Première réponse :** celle, collective des quatorze candidats Europe Ecologie Les Verts qui ont confirmé leur oui au TGV mais sur les lignes existantes et donc leur refus de tout financement du projet LGV par le Conseil général.

**Côté Front de Gauche**, il y a également une position collective pour refuser le financement ; la position sur le bien-fondé de la LGV elle-même est moins clair. De ce Front, nous avons eu les positions personnelles des candidats du Parti de Gauche (J. Meignan et J.F. Castel) et celle de Françoise Tardin que vous trouverez sur les blogs de notre collectif et qui argumentent davantage contre la LGV.

**Des réponses venant de l'UMP.** Le candidat de Grisolles, M. Tauriac, pense qu'il y a là un moyen pour créer des emplois. La candidate de Castelsarrasin, Julie Lafourcade a souhaité nous rencontrer. Elle nous a confirmé sa position originale et personnelle au sein de son parti, à sa voir son opposition à la LGV. Sa profession de foi appelle à un réexamen de tout le dossier LGV.

**Une réponse venant du FN**, Serge Caro de Beaumont de Lomagne qui dit son refus de la LGV.

**Malgré des relances nous n'avons eu aucune réponse de candidats sortants ou en position d'être élus qu'ils soient PS, PRG, ou Sans Etiquette.**

[Pour le collectif Val de Garonne Lomagne](http://www.collectif-val-de-garonne-lomagne.fr)

**EN BREF .....** De nombreuses associations se forment, nous rejoignent et s'étonne que RFF puisse faire paraître, sans vergogne, des arguments fallacieux. Au nom de la transparence si souvent prônée, RFF a même oublié le droit de réponse des premiers concernés, NOUS !!

D'où la nécessité de faire cette publication, outil d'information à votre disposition. Nous y dénoncerons les mensonges et les non sens de ceux qui veulent nous faire payer leur folie.

<http://tgv.wifeo.com/>  
<http://lgv.sabstenir.over-blog.com/>

# La Gazette Vigilante

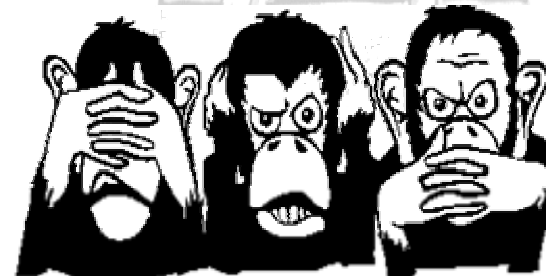
## LA LVG ou L'histoire d'un mensonge !!

**Indispensable, incontournable, vitale !...**

Lorsqu'il s'agit de vouloir nous convaincre du bien fondé du projet de LGV Bordeaux-Toulouse,.... ( page 2 )

**FINANCEMENT DE LA  
LGV ?**

**RIEN N'EST ENCORE  
REGLE POUR  
BORDEAUX/TOURS !!**  
( page 3 )



Collectif Val de Garonne Lomagne  
Angeville, Asques, Bardigues, Campsas, Castelferrus,  
Castelmeyran, Caumont, Dunes, Saint Cirice, Saint Michel,...

**Indispensable, incontournable, vitale !...**

Lorsqu'il s'agit de vouloir nous convaincre du bien fondé du projet de LGV Bordeaux-Toulouse, ses promoteurs rivalisent d'imagination ! Mais ne serait-ce pas pour s'en convaincre que nos élus s'entêtent à marteler cette affirmation ? Vu la faiblesse des arguments à mettre au crédit de la LGV, ça peut paraître bien nécessaire ! Car, quiconque s'intéressera à ce projet, après avoir sagement écarté la propagande de RFF, aura tôt fait de déceler ses écueils.

Quoi de surprenant à cela, lorsque de telles affirmations semblent relever davantage de la brève de comptoir que des conclusions d'une étude d'opportunité objective, laquelle n'a jamais été réalisée ! Le bon sens voudrait pourtant que nos élus se soient posés la question : « une ligne à grande vitesse reliant Toulouse à Bordeaux serait elle utile ? »

Certes, RFF prétend que la ligne existante ne peut satisfaire les exigences de déplacement à grande vitesse. Les experts du ferroviaire, lorsque qu'ils sont indépendants, disent exactement le contraire. Mais quoi de plus normal. Peut-on attendre du vendeur de chez Renault qu'il vous dise que votre vieille Peugeot peut encore vous conduire! Ce qui est extraordinaire, c'est cet acharnement à dire que, sous prétexte que les TGV peuvent rouler à 360 km par heure, il leur faut des voies spéciales. Car si l'on s'intéresse à « notre » Bordeaux-Toulouse, la LGV permettra aux trains d'atteindre cette vitesse sur... seulement 20 kilomètres! (source: La Dépêche du midi, 4 déc 2009). Le reste du temps, le TGV roulera entre 200 et 250 km/h. Vitesse qu'il peut tout à fait tenir sur des voies existantes modernisées.

Nos amis d'outre Rhin ont choisi de développer leur TGV sur les voies existantes, en les modernisant et en limitant leur vitesse à 250 km/h. « Rien ne sert de courir, il faut partir à point... » dit la fable.

Et sans doute, la fable a t'elle raison, car notre TGV, connu et réputé comme sûr et fiable, se vend très mal à l'étranger, au contraire du TGV allemand plus économique car ne nécessitant pas de voies spéciales.

De là à dire qu'il faut absolument construire des

LGV en France pour pouvoir vendre des TGV il n'y a qu'un pas, que nous ne franchirons pas.

Monsieur Malvy très récemment entendu sur le sujet à la télévision affirme avec tout le sérieux qu'on lui connaît, qu'il est impensable de faire rouler sur la même ligne, du fret, des TER et des TGV. Ainsi la France serait le seul pays au monde où il serait impossible de réaliser ce qu'il décrit comme un véritable exploit ? Les trains régionaux et le transport de marchandise par le chemin de fer auraient connu un tel développement dans notre région que les voies existantes seraient saturées ?

Ou bien n'y aurait il pas à l'origine de ce projet, le besoin non avoué d'un chantier d'ampleur pharaonique dont le double intérêt serait de conforter la position de certains élus tout en établissant un véritable pont d'or aux grandes entreprises du BTP.



Une question demeure : avons nous les moyens de notre folie de grandeur ?

A propos de la grenouille qui se voulait plus grosse que le bœuf, Lafontaine disait ceci : « Le monde est plein de gens qui ne sont pas plus sages. Tout bourgeois veut bâtir comme les grands seigneurs... »

**FINANCEMENT DE LA LGV ?**

**RIEN N'EST ENCORE REGLE POUR BORDEAUX/TOURS !!**

Depuis 2009, RFF avance sur la définition du projet de LGV, sur le fuseau, sur les tracés, en associant les élus mais sans nos associations. Dans les réunions dites de concertation, un sujet n'est jamais abordé :

**celui du FINANCEMENT!!**

C'est le sujet qui fâche !! La transparence a ses limites.

Le besoin est aujourd'hui évalué par RFF pour Bordeaux/ Toulouse ( 246 Kms) à près de 5 milliards d'€. Qu'en sera-t-il en 2020 ou 2025 si le projet se réalise à cet horizon de plus en plus lointain ?

Aujourd'hui le financement de Tours/Bordeaux ( 303 Kms) n'est toujours pas bouclé alors qu'il devait l'être avant la fin de 2010.

Le Partenariat Public Privé signé par l'Etat avec VINCI pour 7,8 milliards d'€ est de plus en plus contesté.

L'Etat confie à cette entreprise privée une concession de 50 ans pour l'exploitation de la ligne et percevra la totalité de péages élevés sur Bordeaux/Toulouse.

Parallèlement Vinci négocie toujours avec ses banques un accord de financement.

Sur Bordeaux/Tours une part très importante du financement est apporté par les Collectivités Territoriales dont la solidité financière se dégrade de plus en plus avec la disparition de la Taxe Professionnelle, le plafonnement de la contribution de l'Etat et les charges de plus en plus lourdes des départements dans le domaine social.

La réforme des Collectivités Territoriales

prévues en 2014 renforcera cette tendance.

Le 28 Février 2011, le Conseil Régional Midi Pyrénées s'est prononcé sur la Convention de Financement de Bordeaux/Tours et sur sa contribution financière de 102 millions d'€.

Pour la 1ère fois au Conseil Régional ce projet a rencontré une opposition forte. Il a été voté avec les voix du PS et de l'UMP ; un vote CONTRE des élus de Europe Ecologie, et l'abstention du Parti de Gauche et du PRG... avec les explications de texte de Sylvia Pinel, toujours favorable au projet avec aujourd'hui de nombreuses réserves. ( La Dépêche du 1/3)

Cette Convention de Financement a été complétée d'un « amendement Ségolène Royal ». En effet, la Présidente de la Région Poitou Charente propose de faire une avance que lui rembourserait l'Etat en lieu et place de sa contribution de 95 millions d'€.

Si la Région Poitou Charentes obtient satisfaction, la convention Midi Pyrénées deviendra ainsi obsolète avec l'amendement retenu.

Cette position permet au minimum de retarder le lancement des travaux initialement prévus en 2010.

Dans notre Région, plusieurs Collectivités refusent également de contribuer au financement de Tours/Bordeaux ...

Qui prendra leur part ?

En conclusion, nous sommes encore très loin de la LGV Bordeaux/Toulouse. La rénovation des voies existantes demeure plus que jamais

**....LA SOLUTION.**

