

**De** : Serge Alain PARAILLOUS [mailto:[serge.alain.parailloous@orange.fr](mailto:serge.alain.parailloous@orange.fr)] ( et Daros)  
**Envoyé** : Friday, July 26, 2013 08:44 PM  
**À** : Charles D'Huyvetter  
**Objet** : re: Tr: reniements

J'ai vu Da ROS ce matin. Nous sommes prêts à continuer à nous battre, et à monter à Paris pour expliquer notre point de vue.

Cordialement. (Avez-vous lu l'interview de Merly ? C'est bon, non ? (*"Oui je suis pour, mais vu l'état de nos finances, c'est non"*))

Amitiés

AP

---

**From** : Patrick Beauvillain (orange) [mailto:[patrick.beauvillain@orange.fr](mailto:patrick.beauvillain@orange.fr)] **Date**: Fri, 2 Aug 2013 10:30:29 +0200 **To** : ;

Bonjour,

J'ai pris connaissance de votre courrier du 23/07/2013 concernant la LGV Bordeaux – Toulouse, et votre demande de disposer du plan de financement du projet avant l'ouverture de l'enquête d'utilité publique. Votre demande me semble légitime.

Vous savez que ne faisant pas partie de l'exécutif, mon pouvoir d'action sur le sujet est limité. Je tenais néanmoins à vous faire part de ma position, et de mon engagement à formuler cette demande dès que l'opportunité se présentera.

Bien à vous,

**Patrick Beauvillard**

> **Conseiller Régional d'Aquitaine - Groupe Forces Aquitaine**

**Président du Conservatoire Végétal Régional d'Aquitaine**

**Membre du Conseil de Surveillance d'Aquitaine Développement Innovation**

<http://www.beauvillard.net>

Twitter: [@pbeauvillard](#) – FB: [www.facebook.com/pbeauvillard](http://www.facebook.com/pbeauvillard)

> Mobile: [+33 6 84 76 31 78](#)

> Domicile: [+33 5 53 79 93 82](#)

---

**From:** Jean-Louis Matéos \_ **Date:** [Wed, 14 Aug 2013 12:13:35 +0200](#) \_ **To:** \_ 'Sorge Arnaud'

**Subject:**  
[coordination47](#)

-  
-  
-

[Bonjour Monsieur D'huyvetter,](#)

-

[Dès réception de votre courrier du 23 juillet dernier, je me suis rapproché du président du Conseil général, lui aussi destinataire de votre lettre R avec AR.](#)

—

Il a été convenu qu'une réponse de sa part vous serait adressée ce mois-ci.

—

Espérant que les éléments apportés par Monsieur le président Pierre Camani répondent ,  
avant l'enquête d'utilité publique, à votre attente,

—

veuillez croire, Monsieur, à l'expression de mes respectueuses salutations.

—

Jean-Louis Matéos

—

-----

—

Réponse Bernard Péré

—

Cliquez pour agrandir

—

Le 1er septembre 2013

M. Charles D'huyvetter  
Coordination 47

Cher ami,

Votre courrier du 23 juillet expose bien l'état de la situation concernant les investissements dans le domaine des transports et la réalisation de la LGV Bordeaux Toulouse en particulier, à savoir qu'ayant été le seul projet de grande vitesse retenu, nous ne connaissons pas à ce jour les modalités de son financement. Néanmoins RFF et les Présidents des deux régions concernées nous affirment que les préparatifs vont suivre leur cours comme prévu avant l'annonce du premier ministre début juillet.

Notons tout d'abord que le renvoi sans délai de la construction de la ligne Bordeaux Espagne met en cause le tracé Bordeaux Toulouse. Alain Rousset considérant que ces deux projet son indissociables a obtenu un tracé commun jusqu'à Captieux qui ne se justifie plus pour la seule ligne Bordeaux Toulouse sauf pour ceux qui pensent que Bordeaux Espagne se fera tôt ou tard.

Et on sait très bien que ce sera tard ou pas dutout compte tenu des moyens financiers à trouver et du rapport coût/ service défavorable des lignes à très grande vitesse. C'est ce qu'a reconnu le Premier ministre dans les arbitrages annoncés début juillet en mettant la priorité sur la rénovation des voies existantes et l'amélioration des déplacements de proximité, seule voie réaliste au regard des contextes économiques, écologiques et sociaux qui sont les nôtres.

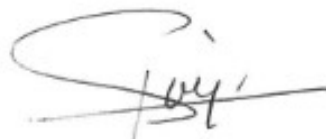
Le tres grande vitesse est abandonnée en Europe pour la grande vitesse (220) possible sur des lignes existantes non saturées dans notre région. Le plus grand risque de saturation pourrait provenir d'un développement volontariste du fret, ce que je souhaite, mais qui n'est pas le cas actuellement. C'est à mon sens le seul cas de figure ou la construction de nouvelles lignes se justifierait dans le temps à condition de les réaliser dans les couloirs existants de voies ferrées ou autoroutes.

La consommation des terres ne peut plus se faire avec la désinvolture que nous avons connu mais que certains continuent à pratiquer.

Sur la question du financement du projet de ligne Bordeaux Toulouse, je ne peux répondre de façon précise à votre question. Les élus régionaux dont je fais partie n'ont pas fait l'objet d'informations sur la question en particulier depuis les annonces du premier ministre début juillet. Les seules délibérations qui nous ont été soumises concernent Bordeaux Tours ou le financement d'études pour GPSO, auxquelles je me suis opposé. Il est évident que l'enquête d'utilité publique ne peut avoir lieu dans ces conditions.

Je ne manquerai pas de vous faire part de toute information utile au combat que nous menons sur ce dossier.

Avec mes cordiales salutations



Bernard Péré  
Conseiller régional d'Aquitaine  
47270 St Romain le noble

Béatrice Pierre Gadiani

---

DEPARTEMENT DE LOT-ET-GARONNE

Agen, le - 6 SEP. 2013

01336

Messieurs Jacques Dousset  
et Charles Dhuyvetter  
Coordination 47  
Tourette  
47230 FEUGAROLLES

Messieurs,

Par courrier en date du 26 juillet 2013 et suite aux annonces du premier Ministre tirant les conclusions du rapport Duron, vous nous interrogez sur la manière dont le Conseil général envisage sa participation au financement de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse.

Il convient en préalable de saluer la volonté du Gouvernement qui a choisi, à travers le travail de la commission Mobilité 21, d'engager un travail de transparence, de sincérité et de responsabilité.

Le précédent gouvernement avait en effet présenté un schéma national des infrastructures de transport correspondant à une liste d'investissements de 245Mds € sur 25 ans, sans hiérarchisation, entretenant une illusion économique et technique.

Les grands projets de l'Etat seront désormais hiérarchisés selon trois horizons de temps différents (2014-2030, 2030-2050 et au-delà) en fonction de critères liés à la politique des transports ainsi qu'à la performance socio-économique, sociétale et écologique.

Les choix opérés par le Gouvernement de J-M AYRAULT visent à trouver un équilibre entre la nécessité d'assurer l'entretien et l'amélioration des réseaux existants, routes comme voies ferrées, de traiter certains points de congestion qui génèrent des retards et des dysfonctionnements récurrents, tout en poursuivant autant que possible le développement d'infrastructures modernes et de qualité.

La délibération du 5 novembre 2008 ci-jointe que nous avons le plaisir de vous adresser donne un avis favorable de principe au financement des études et approuve un protocole d'intention pour la réalisation de la ligne Sud-Europe Atlantique (Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Espagne).

Vous constaterez à sa lecture qu'affirmer qu'un chèque en blanc a été donné par le Conseil général à RFF ou à l'Etat est inexact. L'annexe à la délibération contient les deux éléments qui font l'objet de votre interrogation soit :

- la clef de financement :           0,543 % sur Bordeaux - Toulouse  
  0,598 % sur Bordeaux – Espagne
  
- le coût du projet :                   7 milliards en valeur 2006 (8,82 Milliards d'Euros courants)

—

Il est vrai que le coût du projet a fortement évolué, passant de 8,820 milliards à 12,9 milliards en juin 2011. Dans le même temps le Département était privé de ses recettes fiscales les plus dynamiques.

C'est pourquoi le Conseil général de Lot-et-Garonne a officiellement annoncé qu'il ne pourrait participer au financement du projet de ligne LGV Bordeaux-Toulouse et qu'il étalerait sa participation au financement du tronçon Tours-Bordeaux.

Plus globalement, les différents scénarii de financements initiaux doivent aujourd'hui être revu, sachant que l'Etat a annoncé un investissement supplémentaire dans le budget de l'AFITF à hauteur de 400 millions d'euros par an.

Nous ne disposons pas à ce jour d'informations plus précises de l'Etat ou de RFF et nous ne pouvons donc pas vous indiquer comment sera financée la ligne Bordeaux-Toulouse.

Nous vous prions de croire, Messieurs, à l'expression de notre considération distinguée.



Pierre CAMANI  
Président du Conseil général  
Sénateur de Lot-et-garonne



Patrick CASSANY  
Premier Vice-président du Conseil général  
En charge des Infrastructures, de  
l'aménagement du territoire et du transport



Bases éducatives-----  
Bases éducatives



ASSEMBLÉE  
NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

.....  
**Lucette Lousteau**

Députée du Lot-et-Garonne  
circonscription d'Agen-Nérac

Charles D'HUYVETTER  
Coordination 47  
Tourette  
47230 FEUGAROLLES

N / Ref : LL/CB/0906

Agen, le 9 septembre 2013

Monsieur,

Vous m'interpellez à nouveau sur le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse. Sur ce dossier mes convictions sont identiques et je reste sur les mêmes positions que j'ai défendues lors de ma campagne pour les législatives.

La LGV est une opportunité majeure et structurante qui participera au désenclavement de notre territoire. La LGV représente également une alternative écologique majeure au remplacement de l'avion et du transport de marchandises par la route.

Concernant le réaménagement des lignes existantes pour la grande vitesse, le Ministère délégué chargé des Transports, Frédéric Cuvillier, vous a fait part de la position du gouvernement dans un courrier daté du 2 avril. Il vous rappelle que ce choix a été définitivement écarté par l'Etat en 2005 et « qu'il n'y pas lieu de remettre en cause ce choix ».

Le gouvernement, pour construire sa politique des transports a choisi, à travers le travail de la commission Mobilité 21, d'engager un travail de transparence et de responsabilité. Le 27 juin, Philippe Duron, Président de la Commission Mobilité 21, a remis ses recommandations au 1<sup>er</sup> Ministre. Deux scénarii ont été proposés. Dans son Plan « Investir pour la France », Jean-Marc Ayrault se fixe comme référence le scénario numéro deux, dans lequel figure la ligne LGV Paris-Toulouse.

Le 1<sup>er</sup> ministre rappelle également qu'il approuve et appuie les recommandations de la Commission et souhaite qu'une nouvelle politique des transports, davantage centrée sur le service à l'ensemble des usagers soit mise en œuvre. Celle-ci passe nécessairement par l'entretien et la rénovation des réseaux existants pour permettre l'augmentation de la mobilité et poursuivre le développement d'un système de transport moderne.

.....  
Permanence parlementaire de circonscription : 2, rue Jeanne d'Arc 47000 Agen  
Tél: 05 53 68 60 32 - Fax : 05 53 68 46 22 - Courriel : permanence@lousteau.fr - Site internet : www.lousteau.fr

-



Au total, ce seront plus de 5 milliards par an qui seront mobilisés pour la modernisation et le développement des infrastructures et services de transports. En moyenne, d'ici 2030, deux tiers de l'effort sera consacré à la transformation des réseaux existants et un tiers aux grands projets.

Dans le plan « Investir pour la France », il est également précisé que l'AFIT (Agence de Financement des Infrastructures de France) se verra confier les moyens nécessaires pour poursuivre le financement des grands projets déjà lancés tels que la LGV Tours-Bordeaux et poursuivre les nouveaux grands projets ferroviaires.

Je comprends et partage votre souci quant aux conditions de financement de la ligne LGV Bordeaux-Toulouse. Tout en restant attentive à toute nouvelle information sur le sujet, je ne participe, comme vous le savez, à aucune des instances délibératives qui auront à se prononcer sur leur participation financière.

Les réserves émises, d'ores et déjà, par certaines collectivités territoriales rendent difficile la visibilité du bouclage financier de ce dossier.

Je ne manquerai pas, lorsque j'en disposerai, de porter à votre connaissance les éléments de ce plan de financement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Lucette LOUSTÉAU

PJ : 1

