

Un train nommé désir

In: Politix. Vol. 2, N°7-8. Octobre-décembre 1989. pp. 58-62.

Citer ce document / Cite this document :

Ducoing Sylvie. Un train nommé désir. In: Politix. Vol. 2, N°7-8. Octobre-décembre 1989. pp. 58-62.

doi : 10.3406/polix.1989.1399

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/polix_0295-2319_1989_num_2_7_1399

Un train nommé désir

La mobilisation amiénoise pour le passage du TGV-Nord

La majorité des décisions publiques sont adoptées sans qu'il y ait de véritables débats à leur sujet. A travers cet article, nous nous intéresserons à celles, en réalité peu nombreuses, qui suscitent un intérêt soudain et de vives réactions plaçant alors le débat sur le devant de la scène publique. La contestation amiénoise qui apparaît en 1985 contre la décision de tracé du TGV-Nord est en définitive une occasion d'analyser les circonstances de la mise sur agenda politique d'une décision publique. En effet, du mois d'octobre 1985 à la fin de l'année 1988, une action revendicative s'est constituée à Amiens, afin que cette ville bénéficie du passage et de l'arrêt du TGV-Nord qui n'a pas été prévu par le projet de tracé élaboré par les ingénieurs de la SNCF. C'est sous la forme d'une action collective que les acteurs sociaux locaux vont tenter d'obtenir le passage dans la ville d'un train chargé de symboles.

L'étude des conditions de la mise sur agenda du problème du tracé du TGV-Nord dans le champ politico-administratif local est intéressante à plusieurs titres¹ : on assiste, pour la première fois depuis longtemps à Amiens, à une action de cette ampleur et de cette nature où sont réunis les principaux hommes politiques amiénois par-delà leurs divergences partisans ; cette mobilisation permet d'analyser les conditions qui ont permis à une action collective de se mettre en place et de comprendre les mécanismes qui ont amené la classe politique à adhérer et à reprendre un enjeu constitué en dehors d'elle.

En octobre 1985 est créée à Amiens, sur l'initiative de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) et du quotidien local, *Le Courrier picard*, une association dont l'objet énoncé à l'article 2 de ses statuts est de "promouvoir la desserte par TGV d'Amiens capitale régionale, en favorisant les liaisons de la Picardie et de la Basse-Seine vers la Grande-Bretagne et l'Europe du Nord et les interconnexions avec les autres lignes nationales du TGV". Nous nous attacherons dans le cadre de cet article à montrer que l'on peut expliquer l'apparition d'une revendication par les intérêts objectifs, conscients ou inconscients, des animateurs de la mobilisation, et qu'il existe dans la mobilisation amiénoise qui s'est toujours présentée comme une lutte consensuelle autour d'une cause à défendre, une pluralité de logiques d'action propres aux groupes ou aux individus qui la constituent.

La bataille du TGV, un tremplin pour la Chambre de commerce et d'industrie d'Amiens

Le fait que la CCI d'Amiens manifeste en fin d'année 1985 son désaccord avec le futur tracé du TGV-Nord et l'annonce publiquement n'est pas anodin. Le choix de cette période pour l'intervention publique nécessite que l'on s'y attarde et que l'on replace l'institution dans le contexte de l'époque. Pour cela il est intéressant de situer la place de cet organisme consulaire dans son environnement politico-administratif.

L'idée selon laquelle une CCI joue un rôle important dans le développement économique de sa circonscription est unanimement partagée par les membres de ces organismes. La littérature publiée sur ces institutions est révélatrice : la participation à l'aménagement du territoire fait partie de leurs compétences "naturelles"². En mettant en oeuvre des projets d'infrastructure et en les réalisant, les présidents des CCI peuvent obtenir des bénéfices non négligeables de notoriété, que ce soit dans l'environnement local³ ou auprès de la "famille consulaire"⁴. Le prestige s'avère être d'autant plus important que le projet est ambitieux et que les membres sont sortis victorieux des luttes et des conflits inhérents à sa mise en oeuvre. Cependant le rôle d'agent économique ne peut s'exprimer pleinement qu'à la condition qu'une relation de partenariat s'instaure entre les membres de ces organismes et les différents intervenants locaux, notamment les collectivités locales.

¹ L'étude globale de cette mobilisation a fait l'objet d'un mémoire de DEA de science administrative, *Histoire et sociologie d'une mobilisation : la lutte amiénoise pour le passage du TGV-Nord*, D. Gaxie dir., Université d'Amiens, février 1989.

² Sur ce point voir Lanvers (P.), *Une chambre de commerce pour quoi faire ?*, Paris, Chotard associés éditeur, 1982.

³ Pour le bicentenaire de la création de la CCI d'Amiens, les membres de cet organisme ont publié un ouvrage où sont retracées les différentes actions menées au cours des siècles pour le développement économique de la circonscription et l'importance de son rôle dans ce domaine. Cf. Logie (P.), *La Chambre de commerce et d'industrie d'Amiens*, Amiens, Imprimerie Yvert, 1964.

⁴ Nous reprenons le terme utilisé par Pierre Lanvers, *op. cit.*

Cette collaboration entre la CCI et la municipalité amiénoise, dirigée depuis 1971 par le communiste René Lamps, est depuis quelque temps difficile et ne favorise pas, par conséquent, la participation de cette institution à la réalisation de grands projets¹. En créant et en soulevant le problème que pose le tracé du TGV-Nord pour Amiens, les agents de la CCI ont l'opportunité de se faire reconnaître comme des acteurs à part entière du développement économique local. Cette première approche n'est pas suffisante cependant pour expliquer les raisons qui les ont amenés à prendre position sur le tracé du TGV-Nord puisque celui-ci est à l'étude depuis 1974. Deux autres éléments sont à prendre en considération. D'une part, les négociations qui ont eu lieu à cette époque entre la France et la Grande-Bretagne à propos de la liaison transmanche devant aboutir à la réalisation du tunnel, servent de prétexte au président de la CCI pour légitimer l'arrêt à Amiens ainsi que le caractère tardif de cette revendication (Amiens se situant sur le tracé direct qui pourrait relier Paris à Calais). D'autre part, la CCI possède dans ses archives un projet de gare pour train à grande vitesse qu'elle pourrait remettre au goût du jour si la desserte d'Amiens se réalisait.

Cet organisme ne se limite pas à soulever le problème du tracé, il prend en charge également l'organisation de la contestation et influence son orientation. La lutte menée pendant ces trois années prend la forme d'une lutte technocratique et non pas politique. Cela s'explique par diverses raisons. Elles tiennent entre autres à la caractéristique des promoteurs de cette action collective. La CCI est une organisation bureaucratique, composée d'élus mais également de permanents qui revendiquent un statut de techniciens et d'experts². La personne qui prend en charge ce dossier est un salarié de la CCI qui de par sa formation et son expérience a le profil d'un technocrate. Issu de l'école d'ingénieurs des travaux publics d'Etat (TPE), il croit et fait partager sa croyance dans l'efficacité d'une contestation fondée sur une argumentation technique qui lui apparaît comme la seule possibilité légitime de revendiquer le passage amiénois du TGV-Nord. Remettre en cause sur le plan technique le tracé, l'amène à contester la compétence des concepteurs de ce projet³ et à participer à la reproduction sur ce nouveau terrain de la lutte corporative entre les ingénieurs des Ponts et Chaussées qui ont élaboré le tracé et le corps des ingénieurs des TPE dont il est issu⁴.

Par ailleurs, la remise en cause de ce projet du point de vue de sa rationalité technique neutralise le débat politique sur le choix de ce tracé, et donne la possibilité aux élus politiques locaux des différents partis de se rallier à l'action collective par l'intermédiaire de la CCI. Il s'agit pour les promoteurs de l'action collective de trouver un responsable de la non-desserte amiénoise par le TGV qui recueille l'assentiment des hommes politiques locaux et sur lequel un consensus pourra être obtenu. En désignant à la vindicte locale la SNCF, on évite que les élus locaux contestent cette action et refusent d'y participer par crainte d'une compromission politique trop lourde de conséquences⁵.

En même temps, l'adhésion des hommes politiques locaux est indispensable à l'action collective que veut mettre en place la CCI. Le poids des différents intervenants dans ce processus décisionnel est inégal. Vouloir remettre en cause le projet initial consiste à se placer en situation de concurrence avec une bureaucratie toute puissante, la SNCF, et un homme politique important, Pierre Mauroy, qui voient dans la liaison directe Paris-Lille le seul tracé possible. La Picardie ne bénéficiant pas d'individualité disposant d'autant de ressources politiques, le ralliement en nombre des porte-parole locaux est indispensable pour faire entendre la revendication amiénoise. En effet, les élus locaux déjà investis de la reconnaissance locale (par rapport aux membres élus de la CCI qui ne représentent qu'une catégorie spécifique de cette population) peuvent légitimement en tant que porte-parole intervenir auprès des acteurs du champ du pouvoir politique central⁶. De plus, les liens privilégiés que certains d'entre eux entretiennent avec les personnalités politiques du gouvernement peuvent être des atouts supplémentaires et non négligeables pour l'action collective. Enfin, les membres de la CCI parvenant à mobiliser les élus locaux autour de leur action ont l'occasion de renouer avec le personnel politique. Au cours de ces trois années d'action des accords sont passés entre la CCI et la municipalité qui replacent l'organisme consulaire comme un des acteurs du développement économique local. Par exemple, dès la fin 1986, c'est-à-dire une année après la mise en place de la contestation, des changements s'opèrent dans les relations CCI / municipalité. Le président de la CCI en fait ainsi état dans un document destiné au public où il déclare : "Nous avons

¹ La possibilité de réaliser des projets d'infrastructure, des équipements collectifs permet de projeter l'institution dans la vie quotidienne et d'être vu de tous.

² A preuve, les documents d'informations que publie la CCI à l'intention du grand public vantant les mérites de ses salariés et leurs compétences.

³ Au cours d'un entretien cette personne nous a ainsi déclaré : "Nous avons à faire à une technocratie qui ne veut pas reconnaître ses erreurs".

⁴ Sur ce point voir Thoenig (J.-C.), *L'ère des technocrates*, Paris, Editions d'organisation, 1973.

⁵ La mise en cause directe de responsables gouvernementaux dans le choix du tracé peut être un prétexte pour certains hommes politiques à ne pas adhérer à l'action collective, la compromission devenant trop risquée.

⁶ Fin 1985, ce sont eux qui sont conviés à se rendre à la Préfecture pour s'y faire présenter le projet de tracé du TGV-Nord.

renoué avec la municipalité des liens quelque peu distendus dans le passé, trois tables rondes ont permis de parvenir à un accord important pour l'avenir de la circonscription¹. Mais la mise en place de cette contestation n'a pas été uniquement le fait de la CCI, qui a bénéficié pour cela d'un important soutien du journal local.

Le Courrier picard : le porte-voix de l'action collective

Le Courrier picard, quotidien local, joue un rôle important dans la mise en place de la revendication amiénoise. C'est par la publication qu'il fait du dossier TGV-Nord que cette affaire est portée à la connaissance du public local et des autorités politiques nationales². Ce dossier obtient pendant quelque temps une place de choix parmi les informations traitées. Plus qu'un simple relais d'information, ce journal devient un instrument de mobilisation. Une collaboration étroite s'établit entre un journaliste du *Courrier picard*, le directeur de ce journal et les membres de la CCI pour effectuer le suivi de cette affaire. Cette collaboration du journal à la mise en place de l'action collective est facilitée par le fait qu'elle n'entre pas en contradiction avec ses objectifs commerciaux. Un journal est une entreprise et à ce titre les dirigeants ont pour objectif son développement et sa survie. Il s'agit pour cela de concilier deux impératifs : vendre en essayant d'être un journal de "qualité".

Le fait que la contestation qui prend forme à Amiens soit un sujet de type régional cadre parfaitement avec les attentes des lecteurs de ce journal³ et offre de plus, les caractéristiques de ce que l'on peut appeler un événement, tant recherché par les entreprises de presse. Par son statut de quotidien local, il est sollicité par les détenteurs d'informations, ce qui évite un long travail de recherche nécessaire à la rédaction du sujet. Comme le dit un journaliste : "A partir du moment où on s'occupe d'un dossier, la pompe s'alimente toute seule, d'elle-même"⁴. Ce facteur temps est à prendre en considération, la parution quotidienne d'un journal nécessitant de publier tous les jours des articles et de se renouveler afin d'éviter chez le lecteur l'impression du "déjà connu". *Le Courrier picard* en s'impliquant dans cette action collective se donne la possibilité d'une auto-production de *scoop*, dans la mesure où il crée pour une part l'événement par son action et son travail de construction⁵. Enfin, le coût financier de la prise en charge de ce dossier est limité ; l'affaire se déroulant "aux portes" du journal, les frais de déplacements sont réduits et, comme au sein du journal une personne est considérée comme la spécialiste des dossiers régionaux et de la politique régionale, la placer sur cette affaire entre dans ses compétences et évite de déléguer toute une équipe sur ce sujet.

En prenant fait et cause pour cette bataille menée à Amiens, le journal devient plus qu'un quotidien local, c'est un acteur à part entière de la revendication et de la vie locale. Ses journalistes croient d'ailleurs fortement dans leur pouvoir médiatique et soulignent au cours d'entretiens la nécessité d'une intervention permanente du journal sur ce sujet pour que l'action se poursuive : "Sur une bataille que moi je juge primordiale, comme celle du tracé du TGV-Nord, il faut que sans arrêt *Le Courrier picard* motive, sinon rien ne se fait".

La participation à la revendication permet en outre à cette entreprise de satisfaire ses intérêts financiers. Pour le vérifier, nous avons mis en relation les moyennes mensuelles de vente par numéro au cours des années 1985, 1986 et 1987 avec l'espace rédactionnel mensuel réservé aux articles consacrés au TGV-Nord. On s'aperçoit alors qu'il existe indéniablement une relation entre le traitement de l'affaire par le journal et l'augmentation de ses ventes. Cette situation a donc permis au journal de suivre l'affaire sur une longue période puisqu'elle correspondait aux attentes de ses lecteurs. On peut noter que la participation ne se fait pas à n'importe quel prix. Le passage du TGV à Amiens ne satisfait pas la totalité des habitants du département de la Somme ; afin de préserver la fidélité des différents lecteurs, la grande majorité des articles sur ce sujet se trouve dans les pages amiénoises du journal⁶.

¹ On peut citer à titre d'exemple, le réaménagement du centre-ville, la création de 12000 m² de surface commerciale en 5 ans, un projet de stationnement payant en centre-ville et la reprise des travaux d'aménagement de la gare routière interrompue depuis de nombreuses années.

² Il va de soi qu'une contestation pour être efficace, doit être connue des groupes contre lesquels elle est dirigée et que les médias interviennent dans la réussite d'une telle entreprise.

³ Une étude statistique effectuée par le Centre d'études sur la Presse (CEP) en 1976-77 donne un aperçu des centres d'intérêts des lecteurs du *Courrier picard* : 70,6% d'entre eux s'intéressent aux informations régionales, 62,7% à la lecture des informations locales.

⁴ Entretien avec l'auteur.

⁵ Par exemple, la table ronde organisée par le journal le 14 octobre 1985, où étaient conviés tous les acteurs économiques de la région et à l'issue de laquelle fut décidé la création d'une association pour organiser la revendication du passage du TGV-Nord à Amiens.

⁶ *Le Courrier picard* à l'instar de beaucoup de quotidiens régionaux publie à l'intérieur des pages locales des informations différentes suivant son lieu de diffusion dans le département.

La CCI trouve donc dans *Le Courrier picard* un allié important. Il contribue à la constitution de la mobilisation et la donne à voir aux personnes potentiellement mobilisables et aux groupes contre lesquels la contestation est dirigée. C'est en partie par la place que ce journal octroie à cette affaire que les hommes politiques locaux sont amenés à prendre position sur le projet de tracé.

Le ralliement des hommes politiques locaux

Avant le mois d'octobre 1985 le tracé du TGV-Nord n'avait pas suscité de réaction de la part des élus amiénois¹. La déclaration dans la presse locale du président de la CCI d'Amiens, de mettre en place une contestation afin d'obtenir la modification du tracé, provoque immédiatement des réactions parmi les hommes politiques locaux. Pour que ce thème élaboré en dehors du champ politique soit repris par les hommes politiques, certaines conditions doivent être présentes. La séparation de l'activité politique des autres activités sociales donne naissance à un personnel spécialisé dont les intérêts peuvent être différents de ceux qu'ils sont chargés de représenter. Les agents du champ politique reprennent un thème s'il est conforme à leurs intérêts ou si le coût de leur non-intervention sur le thème est trop important. Dans le cas de la contestation montée par la CCI contre le projet de tracé, diverses conditions vont amener les élus locaux à prendre position.

Octobre 1985 n'est qu'à quelques mois d'une double échéance électorale : les élections législatives et régionales. Le mode de scrutin de ces deux élections (scrutin proportionnel de liste dans le cadre départemental) a un double effet : il accroît le nombre de candidats, (d'où la présence de tous les leaders des entreprises politiques locales), et il favorise l'émergence de thèmes départementaux. L'horizon de pertinence des éligibles n'est plus la circonscription mais le département. De plus, un homme politique local peu connu jusqu'à présent, Roger Mezin, est intervenu, dans le cadre d'un article de presse qui lui était consacré, sur le problème du TGV et s'en est servi pour disqualifier ses adversaires. La CCI en faisant surgir le thème reprend les arguments énoncés par cet homme politique qui se trouve être l'un de ses salariés². Dans ces conditions et au regard de l'importance numérique de l'électorat amiénois³, on comprend très bien que le thème soit repris, au hasard des campagnes électorales, par les hommes politiques.

Les promoteurs de l'action collective en choisissant le relais de la presse locale pour solliciter l'intervention des élus locaux et en présentant le thème du TGV comme un enjeu vital pour la région, placent les hommes politiques locaux dans une situation difficile. S'appuyant sur une demande sociale qu'ils ont contribué à constituer à grand renfort d'articles dans la presse locale et de réunions publiques, ils leur demandent de jouer le jeu de la représentation pour lequel ils ont été élus. Cependant tous les élus de la région ne subissent pas la même "pression" les contraignant à se joindre à l'action collective.

La revendication qui prend forme a pour fondement la défense de l'intérêt régional. Il s'avère que la région Picardie n'a pas d'identité régionale suffisamment construite pour qu'une revendication de ce type soit propice au ralliement du plus grand nombre. Un des arguments utilisés par les promoteurs de la revendication du passage du TGV à Amiens se fonde sur la qualité de capitale régionale de cette ville, justification qui ne fait pas l'unanimité en Picardie. Les clivages géographiques resurgissent et font alors obstacle à l'adhésion des leaders politiques non-amiénois⁴. C'est en fonction de leur implantation géographique que les hommes politiques apportent leur soutien à cette action collective. La vision départementale des intérêts prime sur d'hypothétiques intérêts régionaux que les promoteurs de la revendication déclarent menacés.

Au départ seule la municipalité d'Amiens et le Conseil général de la Somme adhèrent à l'association. Ce n'est que beaucoup plus tard, exactement sept mois après sa création sous la pression des élus amiénois, qu'ils seront suivis par le Conseil régional. Mais au sein des assemblées départementale et régionale, le soutien à cette action ne recueille pas l'accord de tous les membres. Les présidents (Charles Baur pour le Conseil régional et Max Lejeune pour le Conseil général) ont d'ailleurs une attitude fort nuancée au sein de l'association qui mène l'action. Ils assistent rarement aux réunions et ils ne manquent pas de déclarer à la presse leur scepticisme sur le bien-fondé de la cause amiénoise. Certaines déclarations du président du

¹ Un homme politique local, Jean-Claude Dessen (député PS, conseiller municipal et général), est intervenu sur ce problème en 1981 sans qu'aucune réaction de la classe politique n'ait été enregistrée à cette période.

² Il est directeur de l'ESCAE d'Amiens, filiale de la CCI.

³ Amiens regroupe 24% de la population de la Somme, chiffre auquel il conviendrait d'ajouter la population des nombreuses communes de l'agglomération.

⁴ Les élus de la ville de Saint-Quentin dans le département de l'Aisne, créent pour contrecarrer l'action amiénoise une association concurrente. Ils revendiquent dans un premier temps le passage du TGV dans leur ville puis, devant l'impossibilité de cette réalisation, se satisfont du tracé initial, le seul selon eux "à bénéficier à l'ensemble de la Picardie et non à la seule ville d'Amiens" (Déclaration parue dans *La Voix de l'Aisne* du 11.06.88).

Conseil régional dans la presse révèlent la faiblesse de son implication ; par exemple après la décision du maintien du tracé initial annoncée par Jacques Chirac le 23 mars 1988, et donc le non-passage du TGV à Amiens, il déclare être "déçu", mais se satisfait de l'arrêt prévu à Chaulnes (commune de 1500 habitants située dans la plaine du Santerre à 40 kms d'Amiens) : "Amiens n'est pas toute la Picardie. Je me félicite que la gare de Chaulnes se réalise car Saint-Quentin pourra en profiter"¹. Quant au président du Conseil général qui n'est pas non plus un fervent défenseur du tracé par Amiens, il n'éprouve que des regrets et demande rapidement un schéma autoroutier qui, selon le tracé prévu, doit desservir la commune dont il est le maire : Abbeville.

Les élus politiques amiénois, sous la contrainte des promoteurs de l'action et notamment du thème "Amiens, capitale régionale", et des attentes supposées de l'électorat sur le problème du tracé du TGV, se mobilisent. Celui-ci est en effet devenu un atout majeur du développement économique local et, plus particulièrement, un élément essentiel pour le développement de la ville d'Amiens². Il est alors repris par la majorité des élus amiénois, semblant neutraliser les clivages politiques habituels. Ainsi, lors d'une grande manifestation organisée au cirque municipal d'Amiens le 19 novembre 1987, les principaux leaders politiques sont présents, bien que ce soit un thème consensuel où la possibilité de promotion personnelle est limitée. Pourtant ne pas intervenir sur ce sujet et ne pas être présent à certaines manifestations semble présenter des risques politiques par rapport aux échéances électorales³. Les promoteurs de l'action tentent de maintenir cette neutralisation des clivages politiques en proposant la présidence de l'association à une personnalité économique locale en fin de carrière. Cependant cette alliance politique reste très superficielle et ne fonctionne que pour des raisons de marquage⁴. La fragilité de cette coalition politique apparaît lorsqu'il y a des tentatives de récupération politique de la part de certains participants.

Tout en adhérant à l'action collective, chaque acteur trouve dans l'action commune des bénéfices propres qui dans le cas de la contestation amiénoise sont relativement faibles pour les hommes politiques. La nécessité pour les hommes politiques locaux de prendre parti consensuellement dans cette action, comme ne cesse de leur demander les porte-parole de la CCI, rend la récupération politique difficile, voire dangereuse : tenter de faire cavalier seul risque d'être présenté par les autres acteurs de l'action collective comme une tentative de sabotage de la revendication. Dès lors, cette situation explique le faible investissement des hommes politiques dans cette action lorsqu'ils ont d'autres biens à proposer sur le marché et que le consensus ainsi obtenu par les promoteurs s'étiolle au fur et à mesure que les chances d'obtenir la modification s'amenuisent.

L'étude de la mise sur agenda permet de rompre, s'il en était encore besoin, avec une vision volontariste de l'action politique. L'émergence d'un thème sur l'agenda politique local se présente comme une série de luttes et de coups de force symboliques dont le but est à la fois l'émergence du thème lui-même et la manière dont il sera construit, présenté. Il semble que ces luttes dont la finalité consiste à faire d'un thème élaboré en dehors du champ politique un "enjeu politique", ne puissent être menées à bien que si les promoteurs bénéficient de diverses positions de pouvoir dans la société locale.

Pourtant la spécificité du combat amiénois se structure autour d'un double objectif : l'inscription sur l'agenda local n'est qu'une étape destinée à faire prendre conscience aux agents du champ politico-administratif central de l'existence du problème du passage du TGV. Mais cette seconde étape se heurte à des résistances classiques : peu soucieux de se préoccuper de ce problème, les responsables politiques refusent cette nouvelle mise sur agenda. Toute leur stratégie a en effet consisté jusqu'à présent, à dépolitiser le problème. En créant trois commissions d'experts successives, ils ont contribué à leur tour à "technocratiser" la décision en amenant les contestataires amiénois à se battre sur ce terrain, retardant ainsi le moment d'une prise de décision proprement politique.

Sylvie Ducoing
CURAPP - Université de Picardie

¹ Elu du département de l'Aisne, l'attachement à son électorat apparaît nettement à la suite de cette déclaration : *Le Courrier picard* du 25.03.88.

² A plusieurs reprises des articles de presse présentent les conséquences dramatiques que la non-desserte engendrerait pour la ville. Tout se passe comme si le TGV était la seule garantie, le seul moyen possible pour maintenir la vie économique de la région.

³ Même lorsqu'ils ne peuvent pas se déplacer, les hommes politiques se font représenter aux réunions.

⁴ Ce jeu et ce marquage ne se traduisent jamais aussi bien que lorsque les élus sont convoqués à une réunion de l'association. A plusieurs reprises nous avons pu constater que lorsqu'ils recevaient leur convocation leur première préoccupation était de savoir si leurs adversaires politiques s'y rendraient.