

17 décembre 2016 - Université populaire de Toulouse (article de Jean Paul Damaggio)

<http://universitepopulairेतoulouse.fr/spip.php?article857> (ou se trouvent aussi les liens vers les articles dans La Dépêche)

Après la victoire de Carole Delga aux dernières régionales dans le cadre de la nouvelle région au nom ronflant "Occitanie", la nouvelle majorité a décidé d'Etats généraux du rail (un nom tout aussi ronflant). L'idée est née de deux problèmes : le débat sur la LGV - opposant EELV et PS-PCF-, et les différences de stratégie ferroviaire entre Midi-Pyrénées et Languedoc. Carole Delga adepte sans doute des arts martiaux a décidé de faire d'une faiblesse une force et elle a réussi sur toute la ligne (ferroviaire ou pas).

Les opposants au tout LGV ont accepté de participer. Ils ont pointé dès le départ les traquenards de l'opération : sous prétexte "d'écouter" les citoyens on les interroge sur le besoin de LGV tout en annonçant dans le texte introductif que les LGVs vont se faire ! De plus seulement cinq départements sur treize étaient concernés par les LGVs. Avec, étoile dans le ciel (on dit cerise sur le gâteau), aucune question sur le coût de telles opérations qui est pourtant la seule décision du Conseil régional en la matière. Les LGVS se décident à Paris.

Bref, débats (presque tous orientés par la tribune en faveur des LGVs) questionnaires (biaisés) et les résultats sont tombés et expliqués par Carole Delga et ses sbires le 14 décembre dans le cadre d'un grand débat (pardon dans le cadre d'un grand monologue que l'on peut écouter sur l'ordinateur, retransmission qui aurait été mal venue si la parole avait été donnée à la salle).

Le mieux c'est de donner la parole à Christian Dupraz membre d'EELV qui a présenté les résultats et si je me limite ici sur le cas LGV ce n'est pas par désintérêt pour les autres aspects du sujet mais parce que le traitement du domaine LGVs est symbolique de l'ensemble :

"Pour la grande vitesse et la connexion avec les nouvelles gares, une forte demande[1] pour la réalisation des LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan, avec parfois des différences d'appréciation sur la manière de la faire[2], mais il y a unanimité[3] pour considérer que la grande vitesse est très importante pour l'accès à notre métropole régionale et que Toulouse doit être à moins de 3 h 30 de Paris comme les autres métropoles régionales. Les modalités

pour la réalisation des grandes lignes ont été plus discutées[4].

Un souci des usagers : le financement de ces lignes ne doit pas pénaliser les trains du quotidien et c'est quelque chose qui a été entendu[5].

Les nouvelles gares LGV ont été presque unanimement contestées[6] surtout celles non connectées aux lignes régionales comme la Mogère."

Voici mes commentaires :

[1] 67% ce qui est loin d'être une forte demande. Il est plus juste d'évoquer le 72% en faveur de Bordeaux-Toulouse et le 77% en faveur de Montpellier-Perpignan. J'avais donné ce 70% par avance ! L'existence d'une consultation beaucoup plus vaste, sérieuse et ciblée géographiquement avait donné comme résultat : avis défavorable de l'EUP.

[2] Comment juger des manières de faire ?

[3] D'où vient cette unanimité insultante pour les milliers de gens qui pensent le contraire, qui se sont exprimées et qui ont obtenu comme résultat un avis défavorable de l'Enquête d'utilité publique.

[4] Réaliser par étape Montpellier-Perpignan ? Un fumisterie pour faire passer la pilule !

[5] Là le mystère est total : comment dépenser des centaines de millions pour le tout LGV (personne ne veut dire combien pour la seule région !) sans pénaliser le train du quotidien. Depuis 20 ans tout le monde sait les dégâts sur les lignes existantes à cause du Tout LGV et les Parisiens vont de plus en plus en faire les frais avec des pannes à répétition !

[6] Faire un LGV sans gare excentrée c'est comme boire du vin sans alcool ! Mais le point sur ce sujet tient à cœur au vice-président pour Nîmes et à Christian Dupraz pour Montpellier. Quant à Bressols, c'est une gare géniale... à 15 minutes de Toulouse ! Le train aura juste le temps de se lancer pour s'arrêter aussitôt mais combien vont s'arrêter ?

Est-ce qu'Avignon a une gare LGV en centre ville ? Est-ce que cette gare est reliée par rail à la gare centre-ville ? Quant la vitesse est le critère n° 1 passer dans les villes ce sont des pertes de temps garantis !

Carole Delga commentant le train à 1 euro qui avait été une innovation en Languedoc a fait observer que 78% des nouveaux usagers ont été conduits vers le train grâce à cette mesure, découvrant ainsi le fil à couper le beurre (il n'est jamais trop tard pour bien faire). Sauf que cette idée de Georges Frèche était alliée à une autre : rien pour le tout LGV. Depuis la mort de Frèche le chantier du contournement de Nîmes-Montpellier est entré en action, il faudrait le faire suivre par celui de la LGV Montpellier-Perpignan. En matière de politique ferroviaire (comme en matière de santé) aucune collectivité ne peut tout faire, elle doit fixer des priorités. Et la priorité c'est de libérer la SNCF d'un boulet qui va la conduire à l'abîme. Mais Carole Dega peut dire "pas de PPP" et financer une entreprise privée pour trouver des fonds publics pour une LGV GPSO qui n'a à ce jour par un centime pour exister ! J-P Damaggio