

DEFENSE DU PATRIMOINE CAUDECOSTOIS

Projet GPSO, les bonnes questions à se poser.

Le 26 septembre, le secrétaire d'Etat aux Transports Alain Vidalies a fait une déclaration et remué les cendres d'un projet que l'on croyait mort, suite à l'avis défavorable de la Commission d'Enquête Publique.

De nouveau, partisans et adversaires du projet GPSO entre Bordeaux et Toulouse et Bordeaux et Dax s'affrontent et les journalistes publient ou enquêtent auprès de ceux-ci sans forcément, d'ailleurs, respecter un temps égal de paroles, il faut le constater.

Au delà des stupidités voulues pour volontairement tromper le « bon peuple » du type :

- On ne peut pas faire rouler des trains de marchandises derrière un TGV (Malvy).
- Le développement économique apporté par les LGV (Chauzy), Midi Pyrénées 1^o région de France en développement économique n'en a pas eu besoin.
- Pas de TGV sur des lignes du XIX^o siècle (Rousset).
- L'Europe financera la LGV Bordeaux Toulouse (Dionis, Malvy ...).

Il est grand temps que l'on se pose les bonnes questions pour un projet de 10 Milliards €.

1. Qu'a bien voulu dire le Secrétaire d'Etat le 26 septembre ?

Rien d'autre que la poursuite du processus aboutissant ou non à la Déclaration d'Utilité Publique du projet. Cela n'est donc, pas une déclaration du Gouvernement, comme cela doit être pour une DUP (cf. sites du Gouvernement et du Ministère des transports), ce n'est qu'une annonce électoraliste pour aider les candidats socialistes pour les prochaines élections. Habilité, dont on perçoit l'origine par les déclarations de F.Hollande à Cahors le 14 avril 2015, pour laisser ouvertes toutes les hypothèses. Donc, rien de nouveau si ce n'est, un ouragan médiatique : le but est atteint.

2. Comment et pourquoi le Gouvernement pourrait-il prononcer la DUP alors qu'une Commission, dûment diligentée par l'Etat, a délivré un avis défavorable sans aucune réserve ?

On voit mal comment le Conseil d'Etat pourrait, d'abord, délivrer un avis consultatif sur un projet de cette importance dans ces conditions. Le Gouvernement pourrait passer outre, certes, et décider de déclarer, malgré tout, ce projet utile pour notre pays !!! Si cela était, les réactions des électeurs seraient sévères, voire incontrôlables, par ce déni de démocratie.

3. Pourquoi l'alternative de faire rouler des TGV (Trains Grande Vitesse) sur des lignes existantes réaménagées n'a-t-elle pas été considérée par RFF ? Pourquoi les Grands Elus ne la retiennent-ils pas ?

D'abord, c'est une obligation de la Loi Grenelle de considérer d'abord l'existant, avant de considérer une autre solution, mais cela a été rejeté, dès 2005, par RFF sous pression des Grands élus sous prétexte de saturation des lignes actuelles (ce qui est notoirement faux).

Citation de Mr MALVY : « Toulouse 4^o ville de France ne peut pas ne pas avoir de LGV » Ego surdimensionné ! Presque tous les pays européens font autrement. Exemple : Berlin, Munich, Hambourg sont desservis par des IC/EC roulant à 200Km/h. Mais alors, que veulent les élus ? Des nouveaux rails ou des Trains confortables et rapides. ? Tous les techniciens du monde savent que c'est une aberration technologique et économique que de faire rouler de tels trains sur des distances inférieures à 300 kms ! Alors s'arrêter après 135 kms puis 70 et enfin 50, que dire ? Le prestige, vous dis-je, le prestige !!!

4. Comment peut-on financer un projet comme celui-là compte tenu de la situation économique de la France ?

Difficile pour plusieurs raisons :

- Le projet coutera quelques 12 milliards €, au lieu des 5 prévus base de leur engagement.

- Ce n'est pas un axe européen, donc la Commission Européenne des transports ne financera que les études à 50%, mais pas la ligne.
- Les collectivités territoriales ne peuvent, ni ne veulent participer au tour de table, plus de moyens et surtout pour voir passer les trains sans arrêt. Cela fait 2 ans qu'ils recherchent une solution. La déconvenue de Tours Bordeaux les fait reculer (les arrêts promis ne seront tenus).
- Enfin, un Partenariat Public Privé serait extrêmement dangereux pour un projet non rentable. Mais d'aucuns le proposent encore.
- L'Etat, alors ? M. Ayrault en Juillet 2014 avait limité l'engagement de l'Etat à moins de 30 %. Comment L'Etat, avec un endettement de plus de 2000 Milliards €, pourrait il financer un projet aussi peu rentable lorsqu'il y a une alternative pratiquement aussi performante ? Le prestige des nouveaux rails, vous dis-je!!!

5. Quelles sont les conséquences économiques de ce projet ?

Aucun développement économique n'est apporté par les LGV, certes des nouveaux quartiers d'affaires autour des gares, que l'on pourrait obtenir pour 4 à 5 fois moins chers, est vraisemblable, mais, rien pour les territoires intermédiaires, même si MM.Dionis et Baylet en rêvent. Bien sûr, le mythe des Grands travaux, prôné par les puissants lobbys du BTP est encore vivant. Ne pourrait-on pas l'exercer pour des projets plus utiles à la Collectivité et pas pour seulement 3 à 6 % de la population ? Qui pourra s'offrir ce TGV sur la LGV avec des prix de billets qui seront de l'ordre de 400 à 500 €, coût fort probable pour un AR en 2° Classe Toulouse-Paris ?

La SNCF va perdre de l'ordre de 200 millions par an avec le Paris Bordeaux, ceci s'ajoutant aux pertes des LGV depuis 4 ans, ce sera encore plus fort pour Bordeaux Toulouse. Ce projet sera un désastre économique dont les conséquences sociales seront dramatiques. Veut-on fermer la SNCF et ouvrir grandes les portes des privés ou des autocars ? Notre réseau est dans un état lamentable, il faut le réhabiliter, c'est la priorité maintes fois déclarée mais jamais tenue.

6. Le projet GPSO participera-t-il au désenclavement des territoires ?

Toulouse est à moins d'une heure de Paris en avion, ce sera 3h10 pour 2 trains par jour et 3h36 pour les autres avec la LGV projetée. Le POLT modernisé peut faire presque aussi bien. Ne me parlez pas d'effet de serre des transports aériens, car avec la LGV, on consommera 5 fois plus d'électricité et il faudra 50 ans pour digérer les gaz des travaux, creuser de multiples carrières pour récupérer des matériaux, détruire 4830 hectares de terres et 400 maisons. Quant au 2° aéroport, que Malvy brandit pour faire accepter une LGV inacceptable, les chinois veulent doubler la capacité de Blagnac. Il y a de la marge.

Cela vaut il de dépenser tant d'argent et d'avoir tant d'effets écologiques néfastes pour gagner 5 à 10 minutes par rapport à l'Alternative possible ? On peut désenclaver les territoires, s'ils l'étaient, autant si ce n'est mieux avec celle-ci, car au moins cela maintiendra cette ligne qui, si non, sera logiquement fermée, car complètement dé-saturée (moins de 10 % sans les TGV et les Intercités). La ligne actuelle sera réactivée pour desservir Langon depuis Bordeaux, c'est vraisemblable, des TER pour Bordeaux, le rêve de Rousset, mais on la fermera ensuite en oubliant Marmande, Tonneins (et les dessertes de Bergerac ou Villeneuve sur Lot), Moissac ou Castelsarrasin. Le désert vous dis-je ? Mais la gloire pour Toulouse et M.Malvy qui auront « leur LGV » au détriment du Lot et Garonne et du Tarn et Garonne.

On ne vous dit pas tout.

Claude Semin, Président de l'association
Octobre 2015