

Jean-Paul Damaggio

Carole Delga et l'état dégénéré du rail

Editions La Brochure

124 Rte de Lavit

82210 Angeville

mars 2017

ISBN : 978-2-37451-020-0

Plus de renseignements

sur <http://la-brochure.over-blog.com>

<http://viedelabrochure.canalblog.com>

Abréviations :

AFNT : Aménagements ferroviaires nord-Toulouse (la suite de la LGV de Saint-Jory à Matabiau)

AOT : Autorité Organisatrice de Transport

CESER : Conseil Economique et Social Environnemental Régional

CPER : Contrat de Plan Etat-Région

CNM : Contournement Nîmes Montpellier

DUP : Déclaration d'utilité publique

EELV : Europe Ecologie Les Verts

EGRIM : états généraux du rail et de l'intermodalité

EUP : Enquête d'utilité publique

GPSO : Grand Projet du Sud-Ouest (ligne Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye mais sans la partie Dax-Hendaye reportée à beaucoup plus tard).

LGV : Ligne à grande vitesse

LNMP : Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan

LRMP : Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées (avant que le nom ne devienne Occitanie Pyrénées-Méditerranée)

NMEC : Nouveau monde en commun, le groupe qui au Conseil régional rassemble les élus de la liste Onesta

PEM : Pôles d'échanges multimodaux.

POLT : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

TER : Trains express régionaux.

TET : Trains d'Equilibre du Territoire (on disait intercités, ou train Corail pour ces grandes lignes sans TGV par exemple la POLT)

Sommaire

Avertissement

Introduction

Première partie : Mise en condition

Fabrication des Etats Généraux du rail et de l'intermodalité

La LGV vue de Toulouse

Notes sur les réunions :

Castres, Position Parti de Gauche, Position EELV

Grisolles, Foix, Limoux, Tarbes, Lozère,

Castelsarrasin, Montauban

Le cas Jean-François Agrain

Ensemble ! Gard

Les salades de Delga-Gibelin

Sur Politis contre les LGVs

Après l'EGRIM retour aux décisions sérieuses

Carole Delga et la marche arrière, 1 Octobre 2016

Mauvaises nouvelles d'Espagne

Le conseil régional du 26 novembre 2016: on y parle encore de gares TGV

Deuxième partie : l'amende dans du chocolat

Pourquoi le 14 décembre ?

Encore de la naïveté

Le fil de la réunion du 14 décembre

-Intervention de Carole Delga

-Intervention de Jean-Luc Gibelin

-Intervention Stéphane Bérard

-Intervention Monique Bultel Herment

-Intervention Christian Dupraz
-Intervention Vincent Garel
-Intervention Jean-Luc Gibelin
Conclusion Carole Delga
Un document en bouquet final

Conclusion

Documents

Histoire abrégée d'un financement à 10 milliards
Un article de Vincent Doumayrou
Lettre ouverte à Carole Delga
Ecouter Christian Dupraz

Bulletin de santé de la SNCF :

« Plus le ferroviaire est malade, plus les Autorités créent des organismes qui éloignent la guérison ! Ainsi dans un récent communiqué L'Arafer créée fin 2009, sous le nom d'Autorité de régulation des activités ferroviaires, pour accompagner l'ouverture à la concurrence, s'inquiète du budget 2017 de *SNCF réseaux*. La dette continue d'augmenter de 2 à 3 milliards par an ce qui ne peut étonner les membres de la commission Duron mise en place au début du quinquennat qui avaient alerté : fin du TOUT LGV ou la dette va augmenter de 2 à 3 milliards par an. Le gouvernement veut toujours plus de LGV et décide en même temps que *SNCF réseaux* ne les financera plus. Comment sortir du tunnel ? »

Avertissement

Ce livre se fonde non sur les opinions de l'auteur mais sur une expérience de luttes citoyennes dans le Tarn-et-Garonne conduites depuis six ans, au jour le jour, d'abord par des associations locales regroupées dans le collectif Val de Garonne Lomagne puis organisées suivant la loi de 1901 dans **Alternative LGV Midi-Pyrénées**, luttes conduites en relation avec d'autres sur toute la ligne, en Lot-et-Garonne, Gironde, Landes et Pyrénées atlantiques.

Réunions publiques (58), tracts, rassemblements, interventions auprès des autorités locales, départementales, régionales et participation minutieuse à un enquête d'utilité publique, ont permis d'accumuler des connaissances, des arguments, des outils d'intervention pour aboutir à ce moment historique du 14 décembre 2016.

En ce qui me concerne j'ai vu l'arrivée d'une nouvelle équipe régionale avec optimisme. Nouvelle région, nouvelles conditions, bref, le moment propice pour que la majorité revoie enfin une politique ferroviaire dont des dizaines d'organismes démontrent depuis 2012 qu'elle est suicidaire pour la SNCF.

Ce livre aurait donc pu être l'éloge d'une opération unique en son genre, grandiose à jamais, sans

équivalent dans l'histoire, désignée du nom pompeux d'Etats généraux et qui va de l'élection de Carole Delga en décembre 2015 à ce rendez-vous d'un an après, quand sonna l'heure d'une grande messe orchestrée à merveille. Vous allez vérifier que si le rail ne concerne plus que 12% des Français, il ne manque pas d'actualités diverses. Ajoutons ceci : ce livre donne à 50% la parole aux défenseurs de la LGV !

Ce livre fait suite à trois autres :

Avril 2010 : ***Ils disent Non à la LGV Toulouse-Bordeaux***, ISBN : 978-2-917154 - 56-4, compte-rendu des premiers éléments de la lutte. (112 pages 10 euros)

Avril 2013 : ***Quête d'une tortue sur la balafre d'une LGV***, ISBN : 978-2-917154-88-8 Editions La Brochure. Il s'agit d'un voyage à travers les 29 communes traversées pour évoquer une richesse par commune que la grande vitesse ne peut voir (66 pages, 5 euros)

Avril 2013 : ***J'ai vu mourir sa LGV, conte savant*** : 978-2-917154-87-8 Editions La Brochure. J'ai imaginé trois mousquetaires décidant de faire à grande vitesse, Toulouse-Madrid-Toulouse en un jour, en utilisant l'avion, le train et le bus. Et c'est possible (126 pages, 12 euros)

Introduction

D'abord le rail

Le rail, symbole de la civilisation du fer, a permis au capitalisme anglais de prendre une longueur d'avance en Europe. A un point tel que quand, sous le Second Empire, la France décida de rattraper son retard, elle se mit pour la première fois à la remorque de l'ennemi héréditaire si bien qu'aujourd'hui encore, les trains roulent à gauche (pas le métro parisien) !

Les politiques français ont alors élevé le rail au rang de mythe (il aurait permis le succès des Allemands en 1870) et tous les départements se mirent à dépenser des milles et des cents pour relier par rails les chefs-lieux de canton, dans le cadre d'une opération vouée à l'échec dès son origine ! Mais un gaspillage de plus ou de moins n'est pas de nature à éclairer la lanterne de politiciens inconscients.

Quand, en 1936, le rail est nationalisé le mythe est devenu... nationalisé ! Pas question de rappeler qu'à l'époque, les Compagnies, au bord du gouffre financier, demandaient cette nationalisation pour regonfler leur trésorerie, et pas question de rappeler que loin d'étendre l'emprise du rail, elle permit l'élimination de kilomètres de lignes devenues sans intérêt. En fait, le mythe s'est déplacé du côté des cheminots qui, déjà en 1920, avaient démontré leur force syndicale liée à la nature de leur pouvoir. Bloquer le rail c'était à présent, bloquer le pays. Ceci

étant, la SNCF, entre 1940 et 1944, ne manqua pas de bras pour assurer les tâches du quotidien, ce qui n'est pas une critique mais un constat valable pour toutes les professions.

Non, je n'aspire pas à écrire une histoire du rail mais à montrer comment, la nouvelle étape, née sous un pouvoir de gauche, en 1981, et dite ère du TGV, va témoigner d'un changement radical d'époque.

Auparavant le progrès procédait par élargissement du progrès : d'abord la télé chez les riches puis généralisation de la télé pendant que les riches passaient à la télé couleur, et le mouvement va se reproduire avec les écrans plats et tant d'autres produits. On a invoqué un langage politique pour cette évolution économique : la démocratisation, dans le sens où, la télé produite à grande échelle devenait d'un prix abordable pour tous.

Avec le train pourquoi ne pas appliquer la même «logique» ? On a bien fini par abolir la troisième classe dans les wagons. La grande vitesse, si chère au départ, va, avec les années, devenir un bien commun ! Sauf que cette grande vitesse suppose une nouveauté, style dix-neuvième siècle : la construction de nouvelles lignes ! Bien sûr, les ingénieurs inventeurs du TGV l'ont conçu pour qu'il roule aussi sur les lignes ordinaires, en attendant l'heureux événement de la ligne nouvelle !

Pourquoi écrire : «un changement radical d'époque»? Car l'effet «mutation grande vitesse» est le même pour tous les «systèmes» porteurs de progrès ! Pour défendre les terres agricoles les paysans poussent à l'invention des SAFER aujourd'hui

organisatrices de la disparition d'hectares de terres agricoles au nom du béton ! Faut-il faire l'histoire des coopératives et même de certaines banques ? Le Crédit agricole a d'abord été mutuel... Les mutations technologiques ne sont pas la cause mais l'effet des bouleversements du sens de l'histoire ! Au bout d'un moment les structures s'usent et produisent l'effet inverse des effets premiers.

La classe politique, surtout à gauche, continue de vivre sur des schémas périmés or le rail, en mythe porteur de progrès, est devenu le mythe porteur d'une décadence globale. Les grandes vanités qui, à juste titre, faisaient que demain serait mieux qu'aujourd'hui, jouent à contretemps. Voilà comment les lignes les plus utilisées sont devenues les lignes les moins entretenues ! Le peuple parisien est celui qui paie et va payer très cher la folie LGV ! Mais que dire de la nouvelle région dite Occitanie ?

Carole Delga

Le 13 décembre 2015 Carole Delga devenait la comtesse de Toulouse grâce au soutien de 1 093 091 électrices ou électeurs. Sa liste n'était pas majoritaire (44,8% des exprimés et seulement 26,5% des inscrits) mais, arrivée en tête, elle obtenait 93 sièges qui pouvaient lui assurer le pouvoir.

Il serait mal venu de sous-estimer son talent au moment où le PS perdait une grande partie des régions et alors qu'à l'inverse de son voisin, le duc d'Aquitaine, Alain Rousset, elle était nouvelle dans le cadre de cette compétition... nouvelle ! En effet la taille énorme de la région qui va de Tarbes à Nîmes a

fait d'elle un des féodaux les plus puissants de France. Et disons-le tout net : avec ou sans le sourire un féodal reste un féodal !

Les épreuves n'ont pas manqué pour en arriver là, l'adversaire le plus coriace n'ayant pas été la droite mais les alliés, et en premier lieu l'allié PRG qui a fini par obtenir 17 sièges et la première vice-présidence.

Au cours de cette première course d'obstacle la comtesse, installée sur un strapontin gouvernemental dès 2012, se montra ferme et souple.

Gérard Onesta, professionnel de la politique depuis 1988 sous les couleurs écolos, avait de son côté réussi à unir la gamme éclatée d'une multitude de courants allant d'EELV au PCF en passant par le PG, le Parti occitan, Ensemble !, et Nouvelle Gauche socialiste dans le Nouveau Monde en Commun (NMEC).

Bilan des courses : sur un total de 158 élus (80 pour être majoritaire) la Comtesse a 18 voix d'avance avec, derrière, le FN, 40 élus, et la droite 25.

Sur la LGV, le dossier chaud de ce voyage à grande vitesse, le rapport des forces va apparaître grâce à un amendement au cours de la séance plénière du 28 novembre 2016. Nous pourrions évoquer ce principe des amendements, propre à la région, qui parut si étrange au FN qu'il a décidé de ne pas participer au vote, mais limitons nous aux résultats.

Voici l'amendement proposé par NMEC :

Amendement n° 11 aux pages 45/46 du Document
des Orientations Budgétaires :

"Remplacer dans la partie « La Grande vitesse ferroviaire » le paragraphe sur le « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) » par un

paragraphe «Grande vitesse Bordeaux-Toulouse». Indiquer dans ce paragraphe : *«Notre Région privilégie la rénovation de la ligne existante entre Bordeaux et Toulouse. Ce scénario alternatif est plus réaliste et plus rapidement réalisable pour la desserte grande vitesse Toulouse-Paris. Il correspond au standard européen de la grande vitesse ferroviaire qui se situe à 250 km/h à des coûts d'investissements et d'exploitation plus réalistes avec des temps de parcours non-discriminants. Ce scénario priorité temps de parcours, prévoit des aménagements permettant d'augmenter la vitesse à 220 km/h (sauf aux abords des gares d'Agen et de Montauban desservies par TaGV¹) et de réduire le temps de parcours (par ripage de voies et construction de 50 km de "shunts" à Langon, Port-Sainte-Marie et Moissac).»*

Il a obtenu 17 voix sur 26 membres du groupe NMEC! Les élus PCF se devaient de se désolidariser de leurs amis vu leur soutien permanent à la dite LGV. Par contre, grande unité entre la droite et le PS-PRG avec un résultat marquant : 95 voix ! Plus 2 absents et 4 abstentions. Donc 40 voix ne participant pas au vote (le FN). Qui sont les 4 abstentionnistes ? Des membres de la droite ?

En un an d'exercice du pouvoir dans la région Occitanie, Carole Delga va donc s'afficher pro-LGV comme personne. Pas question de la rendre

¹ TGV étant une marque, il faut dire TaGV pour train à grande vitesse.

responsable de l'état dégénéré du rail qui saute aux yeux des usagers (88% des Français préfèrent utiliser un autre mode de transport) mais nous allons observer, jour après jour, comment cette professionnelle de la politique va réussir à vendre du vent... et à un bon prix ! Sans que pour autant mon discours soit contre les élus politiques.

Gamin, mon grand-père était maire socialiste de Bioule. J'ai gardé de ce souvenir une réelle admiration pour tous ces hommes et femmes qui prennent sur leur vie pour participer à la prise en compte de **l'intérêt public**. Je ne dis pas l'intérêt général qui n'existe pas, mais bien l'intérêt public. Ils sont conseillers municipaux, maires, et parfois accèdent à de plus hautes responsabilités tout en gardant la même philosophie. Cependant, le fait est bien connu, plus on gravit les marches du pouvoir et plus les intentions généreuses se perdent. Pas parce que le pouvoir pervertit ceux qui l'approchent mais parce que ceux qui l'approchent se pervertissent.

En conséquence, je refuse le slogan trop facile et dangereux du «tous pourris». Y compris des ministres, des députés peuvent s'en tenir à la défense de valeurs humanistes, mais généralement ils restent peu longtemps ministres ou députés. Et comme ça va mieux avec des exemples, je cite le ministre de la ville François Lamy qui a accepté de venir à la gare de Castelsarrasin inaugurer une plaque en l'honneur d'Habib Grimzi. J-M Baylet était absent...

En conséquence ce pamphlet qui décortique un aspect de l'action de Carole Delga, se veut seulement un pamphlet, pas une thèse philosophique.

Première partie :

Mise en condition

Fabrication des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité

Avec un retard digne de toute sommité, le 14 décembre 2017, la présidente de la nouvelle région Occitanie Pyrénées-Méditerranée qui a lancé des invitations pour présenter dans une salle du Conseil régional à Toulouse, les résultats des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité que la modernité du langage a aussitôt traduit en EGRIM (terme que je vais donc adopter) s'avance devant le micro :

« Bonjour à toutes et bonjour à tous et je vous prie d'excuser mon retard par une journée très chargée. Monsieur le vice-président de la Région, cher Jean-Luc Gibelin, Mesdames et Messieurs les Conseillers Régionaux, Membres du comité de pilotage des Etats Généraux du Rail, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les représentants de l'Etat, Monsieur le Sénateur, Mesdames et Messieurs les représentants des chambres consulaires, Monsieur le Président du CESER, Cher Jean-Louis Chauzy, Mesdames et Messieurs les représentants de la SNCF, Mesdames et Messieurs les représentants des administrations d'Etat, Mesdames et Messieurs les représentants syndicaux et représentants d'associations d'usagers, Mesdames et Messieurs, Bienvenue dans notre Hôtel de Région à Toulouse. »

Après la tonne de pommades diverses, il fallait rien de moins qu'une tonne d'autosatisfactions pour lancer un monologue digne du sujet :

« Merci d'avoir répondu si nombreux à notre invitation, tant il est vrai que l'enjeu est de taille. Les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, lancés en avril dernier à Capdenac gare, dans l'Aveyron, chère à Stéphane Bérard, rendent leurs premières conclusions cet après-midi. J'avais pris un engagement politique fort, celui d'une démocratie régionale renouvelée, celui d'une vitalité populaire qui montre le chemin celui d'écouter avant de décider. Promesse tenue. Nous avons voulu, avec ma majorité, bâtir des stratégies partagées, des stratégies pour la croissance et pour l'emploi, le plan littoral 21, le développement touristique et, bien sûr, avec les Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, vous avez participé à la plus vaste concertation régionale jamais organisée en France sur la mobilité. »

Nous le savons, nous vivons l'époque heureuse des engagements politiques FORTS et finalement le propos n'est pas très gentil pour Martin Malvy quand elle dit : *« démocratie régionale renouvelée »*.

Autosatisfaction dégoulinante quand sur le seul cas de la LGV ils ont été bien plus nombreux, dans des réunions bien plus massives, pour discuter de ce seul sujet avec documents à l'appui car en fait la concertation dont elle parle se résume à ceci : « Voulez-vous le paradis ? » Et la grande majorité a répondu oui !

Origine de l'opération

A l'origine de cette vaste opération, un différent qui divisait la future majorité du futur Conseil régional : les lignes à grande vitesse (LGV) avaient la faveur du PS et du PCF, mais pas celle des écologistes. En lançant un grand questionnaire, de multiples débats, les citoyens allaient départager les deux camps !

Le 2 Décembre 2015, le journal **L'Humanité**, par son correspondant, évoque la campagne de la liste Onesta de la nouvelle région et voici la partie sur la LGV et le rail :

« Cette future région est si étendue, si hétérogène, qu'il n'est pas évident d'élaborer un schéma régional qui irrigue finement le territoire. D'autant que Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon n'ont pas appliqué jusqu'ici la même politique ferroviaire.

Ce vaste ensemble est, de plus, délaissé par les liaisons nationales. Toulouse, quatrième ville de France, n'est pas desservie par une ligne à grande vitesse (LGV) et ne le sera pas avant 2024. Le modèle économique de cette infrastructure fera l'objet, on peut le prévoir, d'un vif débat entre les partisans d'un financement public et ceux qui veulent faire appel au privé. En outre, la future grande région est dans le collimateur du rapport Duron, un rapport mis en sommeil jusqu'aux élections régionales. Le député Duron (PS) préconise de supprimer les liaisons ferroviaires Toulouse-Hendaye, Toulouse-Cerbère, Béziers-Millau-Neusargues, ainsi que le train de nuit Paris-Tarbes, la Palombe bleue. Quant à la liaison Nantes-Toulouse, elle s'arrêterait à Bordeaux. Un véritable isolement

ferroviaire de Midi-Pyrénées / Languedoc-Roussillon. «Nous sommes LA liste du rail, s'enthousiasme Gérard Onesta, chef de file de « Nouveau Monde », devant la presse régionale. La liste qui pense que le rail, ce n'est pas les XIXe et XXe siècles, c'est le XXIe siècle ! Nous voulons des gares connectées au train du quotidien. Parce que l'intermodalité, c'est ça : descendre de son TGV pour monter dans son TER. » À l'inverse, le candidat de la droite, Dominique Reynié, affiche sa préférence pour les transports routiers : « Le train ne pourra jamais aller partout, seule la voiture le peut.» De son côté, Carole Delga, tête de liste PS-PRG-MRC, propose un programme minimaliste dans le domaine des transports : son plan de mise en accessibilité des gares... est déjà à l'œuvre en Midi-Pyrénées ; elle veut «soutenir la LGV» mais ne dit pas grand-chose sur son financement. Sa proposition la plus innovante consiste à instaurer un ticket unique pour les transports régionaux mais, pour «Nouveau Monde», il est indispensable d'aller plus loin, de créer un titre unique qui combine transports ferroviaires et urbains, à l'instar du passe Navigo en Île-de-France.»

Ces quelques lignes donnent le ton : **les confusions vont être la règle**. En sachant qu'il faudra une alliance avec la liste Delga au second tour, comment faire cette alliance sur le sujet chaud de la LGV ? Onesta ayant réussi à faire l'alliance avec le PCF, chaud partisan lui aussi de la LGV, il va lui suffire de porter le regard ailleurs, comme le problème du

financement public opposé au financement privé (par PPP : partenariat public-privé) d'un projet qui apparaît ainsi inévitable ! Déjà aux Régionales de 2010 Onesta s'était distingué par une ignorance totale du dossier au cours d'une réunion à Grisolles². Par la suite, grâce à François Simon le groupe EELV a affiché une position anti-LGV cohérente.

Mais même pour le financement de Tours-Bordeaux des élus communistes dans des Conseils généraux ont accepté le Partenariat Public Privé, un principe inauguré par le ministre communiste Gaysot, pour le pont de Millau !

Or, nous l'avons rappelé cent fois, les commissaires de l'Enquête d'Utilité Publique l'ont confirmé, il est impossible d'être «la liste du rail» si le boulet LGV reste attaché, par les autorités politiques, aux pieds de la SNCF !

Dès le 21 octobre 2015, en début de campagne électorale, Carole Delga, a rappelé son enthousiasme pour les LGV Bordeaux-Toulouse, et Montpellier-Perpignan. Vu la nouvelle grande région, pour ne pas faire du favoritisme, elle est obligée d'en évoquer une quand elle évoque l'autre, sauf que Bordeaux-Toulouse est beaucoup plus avancé que Montpellier-Perpignan.

Bien qu'ancienne secrétaire d'État au Commerce et à l'Artisanat du gouvernement Valls elle a fait «une proposition forte³» : « mettre en débat une taxe poids lourds en transit international pour financer la

² Voir mon premier livre sur le sujet avec documents à l'appui.

³ Ah ! l'adjectif fort comme fort de café !

LGV». Elle reconnaît que cette instauration d'une taxe de plus passerait d'abord par le vote d'une loi au niveau du gouvernement, tout en sachant le triste dénouement d'une «écotaxe» précédente ! Peu avare en promesses, elle a répété son appui au prolongement du métro toulousain à Labège qu'un an après elle abandonnera ! Elle avait pourtant raison : *«La priorité, c'est le prolongement vers Labège, pour lequel 10 millions d'euros sont prévus par la Région. Nous avons toutes les autorisations, l'enquête publique était favorable et nous avons là une ligne opérationnelle d'ici cinq ans.»* Mais l'entente avec Moudenc étant devenue prioritaire par rapport à l'appui à ses amis socialistes de Ramonville, elle abandonnera un projet tout prêt pour une aventure folle, la fameuse troisième ligne de métro (nous y reviendrons).

L'entente entre la liste Onesta et la liste Delga s'est donc faite sur l'idée d'organiser des Etats généraux du rail mais dès le 10 février 2016, dans **Toulouse Eco**, Carole Delga fait entendre son point de vue :

Question : Certains projets, notamment la ligne à grande vitesse, sont contestés par les élus d'EELV avec qui vous avez été élue. Comment allez-vous gérer ces dossiers ?

Carole Delga : *Personnellement j'ai toujours été pour la LGV entre Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan. Sur le principe d'avoir la grande vitesse, l'ensemble de la majorité partage cette vision. Ensuite c'est la différence entre la grande vitesse et la très grande vitesse. Durant la campagne, Gérard Onesta a évolué sur ce dossier.*

J'ai demandé au Premier ministre un groupe de travail sur le financement de la LGV Bordeaux-Toulouse car nous devons consolider l'ensemble du financement des collectivités, de l'État et de l'Europe. Concernant le tronçon Montpellier-Perpignan, un arrêté ministériel va définir la LGV Montpellier-Perpignan. »

En effet le tracé est arrêté pour la LGV Montpellier-Perpignan. En effet EuroSud Transport va essayer de rassembler des financements. Et en plus Onesta a évolué ? Une embrouille va faire carrière : il y aurait la grande vitesse et la très grande vitesse, mais avec ou sans la LGV ? Si le discours disait : « Oui la grande vitesse sur voies existantes et non à la très grande vitesse sur LGV » le propos serait clair or le message majeur devient : « Onesta veut la grande vitesse » ; et le message mineur à EELV : « elle peut ne pas passer par la LGV » (sauf que la LGV est si avancée qu'elle a une DUP !). La machine à intoxiquer commence à fonctionner mieux que sous l'ère Malvy ?

Le 23 mars 2016 le journal **Objectif Gard** rappelle ce qui n'a pas encore eu lieu : l'annonce des Etats Généraux du Rail. Il porte l'accent sur la gare LGV de Manduel à Nîmes. L'accord électoral d'avant le second tour entre Onesta-Delga prévoie notamment un moratoire sur le financement des deux gares nouvelles : celle de Montpellier-La Mogère et celle de Nîmes-Manduel. L'enjeu porte sur l'engagement financier de la Région qui en 2012 prévoyait plus de

20 millions d'euros pour la gare TGV à Manduel. Revenir en arrière constituerait un désaveu des engagements du Conseil régional de l'époque et mettrait à mal les premiers montants engagés par l'État, Réseau ferré de France et l'Agglo de Nîmes.

Jean-Paul Fournier, à l'origine du projet a écrit une lettre à Carole Delga exprimant *"une profonde inquiétude (...) qu'un projet aussi structurant pour le territoire soit sacrifié sous des prétextes fallacieux et des arrangements électoraux de circonstance !"*

L'édile de Nîmes en profite pour rappeler que *"la portée de ce futur équipement va bien au-delà du simple territoire gardois (...) c'est un projet à vocation régionale voire, et je n'ai pas peur de le dire, à dimension européenne puisque cette gare va nous connecter au réseau de la grande vitesse européenne"*. Et de conclure : *"Je vous demande ainsi, Madame la Présidente, d'affirmer clairement votre engagement pour que ce pôle Manduel /Redessan voit le jour d'ici 2020"*.

Tout doit, dit-on, se régler avec les Etats généraux du rail et tout est, bien sûr, question de financements.

Le département du Gard n'a pas le premier des 50 millions d'euros d'investissement prévu pour finaliser les accès à la gare, la ville de Nîmes n'arrive pas à trouver le financement du musée de la Romanité, etc... Il n'est pas toujours possible de réaliser tous ses rêves, et dans le cas présent, Nîmes a déjà beaucoup fait (tram, esplanade Jean Jaurès, Musée de la Romanité, etc...) en peu de temps.

La question des gares, évoquée dans l'article de **L'Humanité**, devient le deuxième sujet d'embrouil-

le : au nom de la lutte contre les gares, ont fait passer le dossier LGV ! Ségolène Royal dans sa région Poitou-Charentes, n'a pas financé la LGV Tours-Bordeaux mais a financé tout ce qui va autour. Delga veut faire adopter un principe équivalent : on ne finance pas les gares (pour faire plaisir à MM. Gibelin et Dupraz) mais on finance tout ce qui est autour. Or, la question des gares est secondaire dans le projet et surtout à Nîmes !

Les pro-LGV demandent : « *Quels voyageurs venus d'Espagne ou de Montpellier et à destination de Lyon ou Paris accepteraient de perdre 20 à 30 minutes pour faire un crochet en gare centrale de Nîmes ?* »

En fait les pro-LGV se moquent de Nîmes comme d'Angoulême, Agen, Montauban etc. Et s'il n'y a pas de gare LGV, c'est très bien, le train s'arrêtera moins. Pour aller en gare centrale de Nîmes faudra changer à Avignon ou Montpellier et prendre un... TER !

Donc le 25 mars 2016, la promesse de campagne (EGRIM) entre dans les faits mais observons-le tout de suite, c'est très mal parti. Lisez plutôt :

«*La Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées, autorité organisatrice des transports régionaux et responsable de l'aménagement du territoire, souhaite que les habitants de son territoire puissent s'exprimer sur les enjeux multiples de la mobilité (sociaux, économiques et environnementaux) et leurs attentes dans le cadre des nombreux projets à poursuivre ou à construire (développement des TER, **arrivée de la grande vitesse**, maillage des*

différents réseaux de transport et devenir des trains d'équilibre du territoire).»

Vous pouvez donner votre avis, la réponse est connue : **arrivée de la grande vitesse.**

Comme pour la préparation de l'Enquête d'Utilité publique, l'Association Alternative LGV Midi-Pyrénées a souhaité rencontrer les nouveaux élus à commencer par M. Gibelin (communiste) qui a remplacé Charles Marziani comme vice-président aux transports puis Christian Dupraz, la nouvelle référence transport à EELV. A lire l'annonce que «*l'arrivée de la grande vitesse*» est actée, on comprend mieux le refus de nous associer à l'élaboration des questions, et le fait que l'association soit écartée des rencontres de préparation.

Sur la LGV, le message devient : « Exprimez-vous... sur "l'arrivée de la grande vitesse" mais elle est inévitable ? » Or au 25 mars nous en étions au stade de **l'avis défavorable** de l'enquête d'utilité publique, dans l'attente de la signature par le gouvernement de la déclaration d'utilité publique (DUP). Si Carole Delga avait écrit «l'arrivée de la LGV» alors EELV aurait levé les bras au ciel pour dire son refus, mais avec la référence à la grande vitesse qui n'est pas la très grande vitesse, alors tout baigne. Or, non seulement «la grande vitesse» style Delga, valide le GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest avec la LGV Bordeaux-Dax et celle Bordeaux-Toulouse) mais elle veut aussi la LGV Montpellier-Perpignan et même Toulouse-Narbonne ! Sauf que pour Toulouse-Narbonne on laisse entendre une

possible rénovation de la ligne existante ! Bref, LGV sur toute la ligne ! La source du mal devient le remède !

Carole Delga procède comme François Hollande quand il est arrivé au pouvoir : on va faire l'inventaire des besoins pour décider des priorités. Alors, une première commission Duron a étudié la fiabilité du tout LGV, et a décidé de tout reporter après 2030, sauf une exception, si les moyens sont là: Bordeaux-Toulouse. Or tout a continué comme avant, et pire même ; ce quinquennat actuel est le plus LGV de toute l'histoire ! Mais attention, dans les mots, l'essentiel reste : «priorité aux transports du quotidien»!

Pourquoi la LGV est la source du mal du ferroviaire ? Car le rapport entre le montant des investissements et les bénéfices sociaux est lamentable. Pour le bien de quelques-uns tout le système ferroviaire est conduit au gouffre ! Nous ne comptons plus le nombre d'experts ayant confirmé ce bilan mais les politiques n'en ont rien à faire. Nous y reviendrons.

Le 25 mars 2016, **Objectif news Languedoc** confirme l'organisation des EGRIM, par un article d'Anthony Rey :

«Carole Delga, présidente de la Région, a dévoilé, le 25 mars, la consultation prévue du 21 avril au 7 juillet, sur 13 départements, qui devra écrire la feuille de route ferroviaire du LRMP [Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées] à 20 ans. Elle confirme, dans ce cadre, que le financement

régional de la future gare TGV de Montpellier est gelé jusqu'à nouvel ordre. Elle a présenté le processus des États généraux du rail, promis lors de la campagne des régionales 2015, sur le pôle multimodal de Baillargues (34), en présence de nombreux institutionnels et professionnels. Cette consultation s'étendra du 21 avril au 7 juillet, sera suivie d'un travail de compilation des résultats prévu au cours de l'été, et devra déboucher, selon la présidente du LRMP, "sur la feuille de route du ferroviaire et de l'intermodalité en région pour les vingt ans à venir", qui sera elle-même soumise au vote des conseillers régionaux en septembre 2016⁴.

(...)

Une enquête publique sera également lancée auprès de la population du LRMP (six millions d'habitants). Le budget de cette consultation est de 500 000 €. »

Si les LGVs ne sont pas en question, c'est le cas de la gare de la Mogère. Carole Delga indique que, en attendant de connaître les conclusions des États généraux du rail, la part du financement revenant à la Région est gelée jusqu'à nouvel ordre. Le versement prévu fin juin n'aura pas lieu, et aucune autre contribution n'est donc annoncée pour la suite (sur une participation totale attendue à 32 M€). Le coût global du chantier est de 135 M€.

⁴ Cet élément a eu lieu beaucoup plus tard, en février 2017..

"J'ai demandé au préfet, le 24 mars, de réunir prochainement l'ensemble des financeurs pour faire le point sur le nombre de TGV qui pourront s'y arrêter en 2018 (le chantier doit être livré fin 2017, NDLR), mais aussi sur la possibilité d'augmenter le nombre de TER du quotidien, justifie Carole Delga. Nous ne construirons un équipement public comme une gare TGV que s'il est utilisé, et que s'il est connecté aux autres modes de transport en commun. L'engagement contractuel de la Région dépend donc d'informations exactes sur l'augmentation des TER : nous avons notamment besoin de 30 % de TER en plus à la gare Saint-Roch sur l'axe Sète-Lunel."

Face à la construction quasi achevée de la dalle-pont, dévoilée 48 heures plus tôt, Gérard Onesta se fait spécialiste du rail : *"La dalle est un équipement indispensable avec ou sans gare, assure Gérard Onesta. Elle pourrait servir de plate-forme de croisement des trains, qui sera sans doute indispensable à l'avenir, et cet investissement-là a donc été fait. Ce sont les investissements futurs qu'il faut étudier."*

Le comité de pilotage des EGRIM est présidé par Jean-Luc Gibelin et Muriel Bultel-Herment, vice-présidents de Région, et associant les conseillers régionaux Stéphane Bérard, Vincent Garel et Christian Dupraz, qui promet un débat "sans tabous"

Pendant ce temps voici la réalité sur la ligne Montréjeau-Luchon avec les propos de la

Coordination Rail suite à la rencontre du préfet Mr Philizot :

«Nous avons dénoncé cette politique de démantèlement du service public national des transports et d'abandon des territoires ruraux et de montagne, politique qui y nourrit dangereusement un vote d'extrême-droite. Concernant le Paris-Luchon, Mr Philizot confirme que Mr Vidalies maintient (pour l'instant ?) sa décision de suppression de 4 TET de nuit.

Nous avons rappelé l'importance de la ligne Montréjeau-Luchon pour nos vallées et celle du train Paris-Luchon pour acheminer curistes, touristes, skieurs et commingeois résidant à Paris et autres régions du Nord et de l'Ouest.

Nous avons demandé au Préfet pour quoi l'argument "absence d'alternative attractive au train" (retenu pour conserver les dessertes de Rodez et de La Tour de Carol) n'a pas été appliqué au Paris-Luchon : pas de réponse !

Nous avons redit notre opposition à la suppression du Paris-Luchon et remis au préfet copie des documents qui illustrent la détermination et la mobilisation des usagers. »

M. Marziani s'active beaucoup avec la Coordination rail d'où l'absence de lien établi entre les dépenses pharaoniques pour la LGV et les quelques euros qui manquent pour le train du quotidien.

La LGV vue de Toulouse

Combien de fois les caméras de France 3 Midi-Pyrénées sont allés à la Gare Matabiau poser cette question idiote aux voyageurs : «Aimeriez-vous aller jusqu'à Paris en 3 h ?» Tout comme les questions des EGRIM, elles induisent la réponse !

Or, contrairement à un lieu commun, la LGV à Toulouse n'enthousiasme pas l'ensemble des habitants. Elle suscite plus d'indifférences que de critiques ou de soutiens mais si on se reporte à l'enquête d'utilité publique ceux qui s'expriment contre, sont aussi nombreux que ceux qui s'expriment pour, surtout si on fait abstraction de la lettre type, lancée à l'époque par la CCI de Toulouse, pour inciter ses membres à soutenir le projet !

Cette faible mobilisation a pu se vérifier encore plus en décembre 2014 quand les commissaires enquêteurs ont invité les Toulousains à venir discuter avec eux du GPSO : ils ont vérifié que mêmes les autorités n'ont pas daigné se déplacer pour le défendre ! Ceux de l'EUP pour les Aménagements Nord Toulouse (la suite de la LGV de St-Jory à Matabiau) ont été obligés de s'insurger contre les conditions qui leur furent faites.

Les mêmes autorités avaient lancé une association **le TGV vite !** avec une pétition sans suite.

Une communauté des communes comme le SICOVAL a dès le départ compris que le projet LGV pouvait porter tort à leur projet de prolongement de la ligne de métro et se sont donc montrés critiques. Bref, l'engouement toulousain pour la LGV concerne un cercle très étroit d'autorités qui vivent entre elles. Pour témoigner de ce phénomène je vais évoquer ici un bel article du magazine BOUDU de février 2016 dont je crains fort qu'il n'ait pas été mis sur le bureau de Carole Delga ou de son sous-fifre Gibelin. Il ne s'agit pas d'un article anti-LGV mais d'une enquête plus positive, qui procède par la question simple : ***LGV : et si on faisait fausse route ?***

La question en soi est déjà sacrilège pour Delga, or elle est plus positive qu'une enquête à charge, car on peut y lire la vacuité des avis favorables au projet, vacuité que nous avons si souvent vérifiés au cours des rencontres avec des élus, qui se résument à ceci : «Pourquoi faut-il la LGV ? -Parce qu'il la faut.» Cet article pêche cependant par un temps de retard sur le prix : "(un kilomètre de LGV coûte tout de même 15 millions d'euros)". Avec la LGV Tours-Bordeaux nous sommes plutôt à 24 millions d'euros du km et, comme nous le savons, les aménagements annexes ne sont pas comptés, car à la charge des départements.

Voici l'esprit de l'enquête :

« Au train où vont les choses, la ligne à grande vitesse permettant de voyager de Toulouse à Paris en 3 heures ne sera pas inaugurée avant 2030. D'ici là, la révolution des usages et

l'avènement de la voiture autonome auront certainement bouleversé le monde des transports. D'où la question naïve que BOUDU a posée à quelques spécialistes du secteur : « Et si nous faisons fausse route ? ». Réponse globale des intéressés sous forme de slogan SNCF : « C'est possible ! ».

On raconte que Joseph de Villèle, maire de Toulouse dans les années 1810, fit manquer le train du progrès à sa ville en privilégiant l'hippomobile et le fluvial aux dépens du ferroviaire. Le pauvre homme a eu beau occuper par la suite les plus hautes fonctions gouvernementales, les Toulousains ne se souviennent de lui que pour son manque cruel de jugeote. 200 ans plus tard, le train est plus populaire que jamais, et à quelques exceptions près, il emporte l'adhésion de tous les responsables politiques. Si bien qu'avec un brin de mauvaise foi, on peut se demander si ces derniers ne seraient pas en train de commettre l'erreur de Joseph de Villèle à l'envers, en préférant le rail en général et la grande vitesse en particulier à d'autres moyens de transport plus légers ou plus rentables. Mauvaise foi ou pas, l'idée ne fait pas du tout rigoler Martin Malvy. Le président du Conseil régional Midi-Pyrénées de 1998 à 2015 qui s'est battu pour désenclaver Toulouse par le train, n'est pas près de changer d'avis : « Ne faisons pas porter à de Villèle des responsabilités qui ne lui incombent pas. D'ailleurs, Toulouse a été par le passé desservie par le train le plus

rapide à destination de Paris : Le Capitole. À présent, Il s'agit de savoir - et c'est là la seule interrogation valable - si Toulouse, 4e ville de France doit se distinguer des autres en restant la seule à ne pas être intégrée au réseau national à grande vitesse. Ma réponse est, sans hésitation, non.»»

Et revoici la CCI :

« Dans son bureau éblouissant de lumière de la rue d'Alsace-Lorraine, le président de la C.C.I de Toulouse, Alain di Crescenzo perd patience en voyant s'enliser le GPSO : « On ne peut pas attendre 20 ans. Si on a une baisse de la mobilité pendant 20 ans dans la région, on va tuer ce territoire. Beaucoup de patrons d'entreprises d'ici me disent renoncer à des projets d'extension à cause des problèmes de circulation.»»

Et une opinion contraire :

« Alain Costes, directeur scientifique de Mapping Consulting et ancien directeur du LAAS/CNRS le constate quotidiennement. Pour lui, la révolution des usages s'accompagne d'une inversion du rapport de force entre l'offre et la demande : « On vit une rupture que les gens ne voient pas, et qui, pourtant, est déterminante. Avant, les technologies s'imposaient aux usages. Désormais, les besoins et les usages s'imposent aux technologies. Cela concerne aussi bien les transports, que la médecine ou l'énergie. On ne peut plus imposer un moyen de transport aux gens en disant : « Le voilà, utilisez-le ! ». Désormais, ce sont les besoins qui font le marché.

Pour intégrer ces besoins, il est temps de mettre en place un groupe de réflexion transversal sur le transport de demain, réunissant utilisateurs, tech-nologues, universitaires, politiques et industriels.»»

La preuve par le développement fulgurant de Blablacar, la plus fréquentée des plateformes communautaires payantes de covoiturage.

Répondre par un retour de la voiture individuelle ?

« Et Laurent Meillaud d'expliquer que les systèmes permettant d'automatiser la conduite entre 0 et 60 km/h sont déjà au point, qu'en phase de bouchon, un régulateur de vitesse intelligent couplé à un système de suivi de file agit sur la direction et s'accroche virtuellement au véhicule de devant, et que ces autos circuleront sur le périphérique toulousain dans 10 ans : « La voiture autonome sera un espace de paix, un habitacle où l'on ne sera pas importuné par les autres. Même si votre trajet prend une heure de plus, vous vous fatiguerez moins, et vous avancerez sur les tâches professionnelles que vous avez à accomplir. Bien sûr, le train garde ses deux grands avantages : régularité et temps de parcours garanti. Je suis un utilisateur du TGV, et je sais que malgré les grèves, la météo, les incidents, j'arriverai la plupart du temps à destination à l'heure prévue », bémolise-t-il. »

Face à la LGV, les nouvelles technologies concernent surtout les vidéoconférences qui rendent de plus en plus inutiles les voyages

d'affaires qui constituent la base de la clientèle du TGV.

Mais ne jouons pas petit bras !

« Le directeur territorial Midi-Pyrénées de SNCF réseau, Pierre Boutier, croit dur comme fer au train du futur et à l'avenir du train à grande vitesse. Il fait remarquer qu'en 1850, tout le monde pensait que le rail allait remplacer les autres moyens de transport et régner en maître tout autour de la planète, et que finalement, il joue depuis un rôle complémentaire de ceux de l'avion et de la voiture. Par conséquent, rien n'indique, pour lui, que de nouveaux usages ou de nouvelles technologies rendront un jour le TGV obsolète. Il considère même qu'abandonner la grande vitesse à l'heure où le monde entier s'en empare, serait une erreur stratégique : « Les Japonais, qui ont inventé le train à grande vitesse, continuent de le développer. Le réseau grande vitesse des Chinois atteindra bientôt 20000 km. Celui des Espagnols est plus long que le nôtre. Les Allemands et les Anglais développent leurs lignes. Il y a de la grande vitesse en vue en Californie et à New-York. Les Saoudiens truffent le désert de trains. Ce serait tout de même un comble si les Français, qui ont été à la pointe avec leur TGV, se mettaient à le considérer comme un échec couteux, comme un Concorde du rail ! » Raille-t-il. »

Pierre Boutier dit n'importe quoi. En 1850 le rail a quasiment remplacé tous les autres moyens de transport (les compagnies ont fait une guerre

sévère au fluvial) et seulement après 1930, la route puis l'avion sont venus le concurrencer au point qu'aujourd'hui le ferroviaire est minoritaire dans le Groupe SNCF ! Que là où le ferroviaire n'existe pas (comme en Chine, en Arabie Saoudite ou en Californie) on y fasse des investissements massifs, et vu les disponibilités financières, est une chose, qu'on en tire une généralité en est une autre. Surtout avec l'Espagne en modèle ! Rappelons à ce cher monsieur que les Saoudiens ne truffent pas le désert de trains mais construisent une ligne pour aller de l'aéroport au site de La Mecque ! Au moment où en France les lignes existantes pour aller à Lourdes sont en péril ! Plutôt que de vouloir jouer au plus fort il semble plus efficace de jouer dans sa catégorie.

Et la conclusion est magnifique :

« Aussi passionnantes et pertinentes soient-elles, les analyses de ces spécialistes des transports ne dissipent pas les malentendus et ne répondent pas à la question posée en préambule : « Faisons-nous fausse route ? ». Aussi, pour que cet article sur le train ne finisse pas sur une voie de garage, autant s'en remettre à Rory Sutherland, célèbre publicitaire britannique, qui, en 2011 à Oxford, lors d'une conférence Ted, proposait une solution efficace et économique : « Prenons l'Eurostar. On a posé la question à des ingénieurs il y a environ 15 ans : Comment améliorer le voyage jusqu'à Paris ? Ils ont répondu avec une très bonne solution d'ingénieurs, à savoir dépenser 6 milliards de livres pour construire des voies

toutes neuves de Londres jusqu'à la côte, pour réduire de 40 minutes un trajet de 3h30. Ça me paraît manquer un peu d'originalité pour améliorer un voyage en train, que de juste le raccourcir. Ce qu'on devrait faire, c'est employer les plus beaux mannequins hommes et femmes du monde, et les payer pour parcourir les allées du train, à offrir du Château Petrus gratuitement pendant toute la durée du trajet. Il vous restera encore trois milliards de livres en argent de poche, et les passagers voudront ralentir le train !». Espérons qu'à l'automne, les états généraux du rail voulus par la nouvelle présidente de la Région, Carole Delga, accoucheront de propositions aussi réjouissantes. »

La citation est longue car le refus des autorités de discuter du sujet est immense ! Dans les débats de l'EUP cette idée est venue souvent, parfois avec précaution tellement le mythe de la vitesse semble dictatorial : « pourquoi vouloir à tout prix réduire le temps de trajet en train quand il est si agréable de s'y laisser conduire ? On peut lire, dormir, écouter de la musique, téléphoner aux amis, et regarder les vaches qui regardent passer les trains! »

Oui mais voilà, de tout temps les hommes ont cherché à aller plus vite et donc... mais à quel prix aller plus vite ?

Notes sur les réunions EGRIM

Avec l'association Alternative LGV Midi-Pyrénées nous avons participé sans illusion à l'ensemble du processus des EGRIM, aussi, voici quelques éléments des réunions.

1-Castres

Ras-le-bol des usagers confrontés à leur lot quotidien de retards, d'annulations de trains de pannes, etc. est apparu. Vu l'absence de documents sérieux, et vu la diffusion d'un film ridicule, toute vision globale est marginalisée par rapport aux questions locales or un système ferroviaire n'a de valeur que par sa globalité. Cet écart est aggravé par les interventions des élus qui logiquement regardent surtout à leur porte donc à Castres, le maire Pascal Bugis indique :

«Je pensais que la Région nous accompagnerait de façon plus volontariste, sur notre projet de gare multimodale au Petit-Train, à côté de la gare. On nous annonce 150 000 € sur un projet de 3,5 M d'€. C'est insuffisant pour nous donner une impulsion.»

Marc Albouy, syndicaliste cheminot CGT :

«Les autocars de substitution sont là pour pallier, lorsqu'il y a des travaux sur la ligne. Remettons des petites brigades d'entretien et il y aura moins de problèmes. L'absence de contrôleurs ou de conducteurs est la première à engendrer des substitutions par bus. La Région doit vérifier le

*niveau d'emploi avant de s'engager avec la SNCF.
Sur 10 ans, nous avons perdu 2000 emplois.»*

Par la bouche de Bernard Cottaz-Cordier, du Parti de Gauche, la LGV prendra largement sa place :
« **Communiqué du Parti de Gauche Tarn –**

Le 24 avril 2016

Pour des Etats généraux du rail et de la mobilité.

Les enjeux sont d'importance ! Cette consultation ne doit pas être un marché de dupe. Il faut imposer le choix d'une politique des transports publics qui prenne en compte les besoins du plus grand nombre, dans notre région, au quotidien, et abandonne les investissements inutilement coûteux comme la Ligne Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse. Le maintien d'une présence humaine dans les gares, la densité du maillage, l'amélioration de la vitesse et le cadencement systématique des TER (par ex. Mazamet – Toulouse) favoriseront le report modal vers le rail dont l'impact environnemental est moindre. Une tarification incitative doit permettre, à terme, la gratuité des déplacements contraints (scolaires, professionnels). Pour redynamiser le fret ferroviaire, la région doit avoir une politique volontariste et proposer une offre de ferroutage pour les trafics de transit et la régénération du fret de proximité. Nous invitons les citoyens usagers à se saisir de ces « Etats généraux » pour y porter des propositions pour un service public de qualité à l'encontre des grands projets inutiles et coûteux. »

Puis EELV donne son point de vue :

« Lors de la campagne des régionales, la liste Nouveau Monde en Commun a été à l'initiative

*d'une proposition de concertation citoyenne sur le rail et l'intermodalité. Cette concertation vient d'être lancée par la nouvelle Assemblée régionale. Nos élus, Jean-Luc GIBELIN et Christian DUPRAZ vont ainsi, pendant 80 jours, organiser 36 réunions sur tout le territoire de Languedoc Roussillon et Midi Pyrénées. Par ailleurs, du 21 avril au 9 juillet, toutes celles et ceux qui veulent participer à cette concertation pourront trouver des questionnaires dans les gares, les trains, sur internet via le site de la région. EELV Midi Pyrénées suivra avec une très grande attention ces Etats Généraux. En effet, de nombreuses lignes ferroviaires sont aujourd'hui en sursis : Montréjeau-Luchon par exemple mais aussi dans l'Aveyron, dans le Lot. Dans l'Hérault, notre demande d'arrêt des travaux de la gare de la Mogère n'est pour l'instant pas actée et pendant ce temps, la Présidente de la région cherche des crédits publics pour financer la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse dont nous contestons la pertinence ! Nous avons aujourd'hui l'opportunité de faire valoir nos points de vue sur la nécessité d'une politique ambitieuse de transports en commun et du fret, hors des choix d'un temps passé et dépassé, de dire nos attentes sur la transition écologique bref de faire bouger les lignes!! SOYONS NOMBREUSES et NOMBREUX à faire entendre notre voix !!! Christine Arrighi Secrétaire Régionale,
Georgette Sauvaire Porte Parole*

2 Grisolles

Les deux textes d'initiateurs des EGRIM seront relus à la lumière de la suite. De son côté, pour faire

entendre sa propre voix, l'association Alternative LGV Midi-Pyrénées a proposé une réunion à Grisolles le 30 Avril 2016. Les trente présents ont pu dialoguer largement sur les raisons des politiques actuelles, sur les effets et les limites du questionnaire. Grisolles est une halte ferroviaire importante car elle se trouve dans une zone en plein développement. S'il y a une douzaine de trains quotidiens par sens, une question sur l'absence de trains le week-end, pour les jeunes, nous semble significative. Bien souvent le train pourrait s'améliorer par une attention plus grande aux besoins des éventuels usagers. C'est de la compétence de la SNCF or le train TER est conçu pour le trajet domicile-travail et basta ! Certes, le week-end les usagers sont moins nombreux mais des horaires adaptés aux jeunes peuvent se réfléchir. Pourquoi à certaines heures n'y-a-t-il pas un wagon de plus ? Les autorités veulent des métropoles mais pas le système RER qui va avec les métropoles ! A Paris tous les trains de banlieue sont à deux étages. C'est possible autour de Toulouse mais ça coûte cher en matériel donc on reste à l'ancien système (avec des évolutions positives annoncées).

Contradictions aussi entre les divers pouvoirs : la région fait une enquête pour déterminer sa politique, mais comment coordonner avec celle de l'Etat, de la SNCF, de la Métropole, ou des Codevs ! Toulouse vient d'avoir un bel exemple d'incohérence : le préfet signe une DUP pour prolonger la ligne B du métro vers Labège, et quinze jours après le plus gros financeur, la Métropole, décide de financer à la place

une troisième ligne de métro. La DUP signée est morte aussitôt née !

Tous les présents, d'accord pour vanter les mérites du rail par rapport à ceux de la route ont constaté que face au smartphone qui fait le bonheur de blablacar, la SNCF doit multiplier ses efforts pour s'adapter. La concurrence des bus macron, dans laquelle la SNCF s'est engagé avec ses propres bus, prouve que, sur le rail, la vitesse est un des critères, mais pas le seul à retenir pour défendre une politique adaptée aux temps présents. Cette réunion sera peut-être la seule sur le Grand Sud, organisée en parallèle avec les Etats Généraux pour faciliter une prise de parole plus large et plus autonome, car le carcan du questionnaire ressemble plus à un piège qu'à un outil réel d'études.

3 - A Foix ont été évoqués les retards intempestifs, les tarifs, les fréquences, les correspondances, les voies uniques, les heures d'ouverture - ou plutôt de fermeture - des guichets. Puis, l'état des trains, la «concurrence» entre les bus et les transports ferroviaires, la place pour le fret ou le manque de liaisons vers l'Espagne et les autres régions. Oui, les griefs contre la SNCF sont nombreux.

Du positif : «Le ski rail entre Toulouse, Ax et Ascou, est une grande, grande réussite pour notre économie locale», notait le maire d'Ax-les-Thermes. Mais qui n'a pas manqué de rappeler que beaucoup de ses collégiens prenaient le taxi pour rejoindre leur établissement.

Pour l'Ariège, tout l'enjeu est justement dans le maillage du territoire, l'entretien des infrastructures et l'ouverture vers le reste du pays, vers Paris. Mais qui dit TGV ou LGV, dit aussi moins de budget pour les liaisons locales comme les TER. «Construire des lignes à grande vitesse pour permettre à certain de gagner une heure, c'est une erreur, glissait Danielle, citoyenne, en repartant. Le problème ici, c'est de désenclaver Saint-Girons, Lavelanet ou encore Mirepoix. Mais il est intéressant que ce genre de rencontres existe.»

Le mot de la fin reviendra toutefois à Claude, 77 ans et cheminot retraité, qui expliquera sans détour, mais avec humour, «avoir perdu deux heures». «En 1990, j'étais tout content quand j'ai appris qu'on allait pouvoir faire Toulouse-Paris en 3 h 16. C'était il y a 26 ans et vu mon âge, je n'attendrai pas 26 ans de plus !» »

Un cheminot qui rappelle qu'il attend la LGV depuis 1990 ! Et Toulouse qui, depuis 1990, s'est tant développé sans ce luxe ! D'avoir accès gratuitement au train rend parfois les cheminots myopes !

4 - Limoux

Au cours de cette rencontre ont été évidemment abordé le sujet qui fâche à Limoux la ligne Carcassonne Quillan. Aucune réponse précise n'a vraiment été donnée au président de l'ALF (association ligne ferroviaire) Patrick Bacot, sur le devenir réel de cette ligne, puisque le lieu était essentiellement une chambre d'enregistrement des

différents besoins de la population. Ce qui est confirmé pour l'heure ce sont les travaux de régénération qui auront lieu en janvier 2017 sur le tronçon Carcassonne Limoux, Quid du reste de la ligne Limoux Quillan ? L'ALF a plaidé hier pour l'instauration de plates-formes multimodales, la remise en place d'aiguillages à Limoux afin de rendre possible le croisement des trains et les manœuvres dans une gare qui sera redevenue alors une vraie gare et non une halte comme aujourd'hui. Le président Bacot a fait part de la nécessité de construire une halte sur la zone industrielle de la Bouriette à Carcassonne. L'association d'usagers veut démontrer l'intérêt d'une ligne vecteur économique incontournable dans le grand Limouxin incluant la haute vallée, tant sur le plan industriel, avec le transport de marchandises, que sur le plan touristique. Pour mémoire l'association lutte pour que des travaux de régénération soient entrepris depuis 2009.

5 - Tarbes

«Il est incohérent d'avoir une gare sans un accueil humain dans une station thermale qui accueille 4.500 curistes, souvent handicapés.» Pour Yolande Guinle, «la réouverture de la ligne Montréjeau-Luchon est une nécessité non seulement pour l'accès au ski mais aussi pour le développement économique des eaux de Luchon».

Un combat déjà évoqué.

6 - Millau

Une contribution du Département de la Lozère de dix pages rassemble de nombreuses "propositions pour les vingt prochaines années" afin de pérenniser le rail en Lozère. Est-ce parce que la situation est grave qu'à ma connaissance nous avons cet unique document départemental ? Ou parce qu'ils ont compris que la région Languedoc-Roussillon et les grandes agglomérations ont été trompées par RFF qui est venu leur demander des subventions pour le Contournement Nîmes Montpellier (CNM) et la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan en leur vantant la progression du nombre de voyageurs TGV ? Et comme toujours RFF n'avait pas compté les plus de 30 millions d'euros engagés par la région pour les investissements sur la gare nouvelle. Pendant ce temps le Massif Central manque de financements.

J'ai des amis qui autrefois allaient aisément de Paris à Séverac le château mais aujourd'hui c'est "galère" avec "aberration des horaires des TER". Toute la Lozère va perdre son système ferroviaire.

Castelsarrasin

Cette fois la réunion se tient au cœur même de la question LGV. Les présents à la tribune Stéphane Bérard (PS), Patrice Garrigues (PS) et Jean Luc Gibelin (PCF) vont le vérifier.

Le film a été représentatif de la démarche : le principe du micro-trottoir. C'est-à-dire demander aux gens un avis sans leur donner les moyens d'avoir un avis ! Avec l'enquête d'utilité publique nous avons été noyés par les informations (15 000 pages)

et là juste quatre pages de données publicitaires. Combien de gens prennent le train à Castelsarrasin ? Voilà une donnée simple que la SNCF refuse de communiquer car il s'agit d'un secret industriel.

Avec les interventions de deux membres de TEG 82, et celle de 7 membres d'Alternative LGV Midi-Pyrénées on peut dire que le débat a été vif.

Une citoyenne ordinaire a pointé cette question naïve: "*Y a-t-il des contradictions entre la SNCF et les autorités régionales ?*" A cette date la SNCF ne diffusait pas le questionnaire régional. Pourquoi ?

Là où la tribune est devenue indigeste c'est quand elle a fait croire que la LGV c'était seulement une décision nationale alors que Carole Delga s'arrache les cheveux pour trouver le financement !

Le maire de Castelsarrasin rappellera qu'il fera le nécessaire pour défendre la présence humaine à la gare et pour l'accès aux handicapés.

Le représentant syndical des cheminots CGT est le seul à appuyer la tribune : on peut tout faire, le fret, le TER, les intercitys, la grande vitesse. Ce discours d'un autre âge est ridiculisé par l'histoire depuis trente ans ! Les opposants à la LGV sont pour l'austérité ! Or, dire, "priorité au train du quotidien" ce n'est pas mettre la SNCF en veilleuse. C'est le contraire : le "tout LGV" est la cause de la mort du fret, la raison qui a poussé la SNCF à refiler le TER aux Régions. Mais pour en débattre, il faut des outils. Et quand l'outil c'est de dire, la ligne est saturée alors j'ai eu du mal à contenir ma colère.

Un seul parti politique est intervenu : le Parti de Gauche.

Nous avons eu là un avant-goût de l'inadmissible 14 décembre : le rouleau compresseur de la désinformation est à vomir. Quand un questionnaire est établi pour induire des réponses, alors vive la manipulation.

Puis, surprise finale, le propos naïf d'une participante. Faute d'obtenir le questionnaire à la gare de Castelsarrasin, elle l'a demandé à la gare de Toulouse et après plusieurs questions on lui a dit : *"Ah oui, le questionnaire où il n'y a que les questions 14 et 15 qui sont "utiles" ?"* Cette observation indiquait ainsi que l'enquête c'était surtout pour tester le soutien à la LGV qui est traité en 14 et 15.

Dans le compte-rendu publié sur internet j'ai pronostiqué : **"Bref, une enquête pour dire demain : 70% des gens sont pour la grande vitesse ?"** Aujourd'hui le résultat est là : 71% pour la LGV Bordeaux-Toulouse ! Il suffisait de me donner les 500 000 euros du coût de l'enquête, et je donnais toutes les réponses en deux heures : les gens veulent des trains ponctuels, plus fréquents, plus accessibles, moins chers etc.

A la réunion, dans le même temps, aucune réponse concrète de la tribune à des questions précises :

- une part de TIPP a été orientée vers le paiement de la LGV : depuis l'avis des commissaires, les sommes ont-elles été orientées vers d'autres dossiers ?
- comment dire oui à la LGV dans l'introduction au dossier et interroger sur la LGV ensuite ?
- va-t-on avoir des comités de ligne ?
- etc.

Sur les comités de ligne J-L Gibelin va se distinguer en prétendant que c'est de la compétence de la SNCF. C'est la loi SRU qui a instauré les comités de ligne pour le TER, c'est-à-dire des lieux de rencontre entre les différents acteurs du ferroviaire : les autorités politiques (gestionnaires des lignes), la SNCF et RFF, les usagers et les salariés représentés par les syndicats. Instance consultative, mise en place par un conseil régional, elles ont pour référence un axe ferroviaire ou une zone de déplacements. Plusieurs réunions se tiennent dans l'année, préparées et animées par les services techniques des régions et de la SNCF, souvent présidées par un élu régional référent, permettent ainsi d'aborder les questions d'horaires, de correspondance, d'information, de sécurité en gare ou de perturbations diverses du trafic. Rencontres à quatre pour réfléchir aux problèmes : c'est de la bonne démocratie sauf que la loi comme il arrive souvent maintenant, ne se donne pas force de loi. Elle incite. Ceci étant, partout en France sauf en Corse et en Midi-Pyrénées, les Conseils régionaux ont saisi cette opportunité, chose naturelle puisqu'ils sont de gauche et qu'il s'agissait d'une loi de gauche !

Cette faille en Midi-Pyrénées, vous ne la lirez pas dans le journal de la région ! Ce sont les amis de TEG 82 qui se sont mis au boulot pour conduire une étude précise sur le sujet et fournir des documents irréfutables. «Irréfutables» ai-je écrit ? Mais nous le savons à présent, même face à l'évidence les autorités refusent d'obtempérer ! L'intérêt des comités de ligne – et toutes les autres Régions l'ont compris – c'est de

faciliter l'accès à leurs travaux en les mettant sur internet. Ainsi, les différents secteurs touchés peuvent réagir et améliorer l'outil TER. Car, vous l'avez deviné, un comité de ligne n'est pas un instrument de la révolution, mais un simple instrument de régulation. Mais alors pourquoi la Région Midi-Pyrénées se débîne ?

La question de la gare de Castelsarrasin reviendra dans l'actualité en octobre quand la CGT lancera une pétition justifiée pour défendre un poste à Castelsarrasin, pétition qui motiva une lettre ouverte envoyée au maire de Castelsarrasin le 27-10-2016 :

Lettre ouverte au maire de Castelsarrasin

La CGT a lancé une pétition pour sauver l'emploi à la gare de Castelsarrasin, une pétition qui mérite d'être signée mais pas sans commentaires.

En effet, si, Monsieur le maire, vous avez, à la réunion castelsarrasinoise des Etats généraux du Rail alerté sur la dégradation de la situation à la gare, le représentant de la CGT a préféré plaider pour la LGV sous prétexte que la ligne actuelle serait saturée.

Or la CGT rappelle à présent qu'à la gare passent 55 trains ce qui est loin d'une saturation qui interviendrait à 120 trains. De plus si LGV il y a, 12 TGV ne passeront plus par la gare, mais à travers le quartier de Bénis qui sera fortement impacté. Ajoutons que la LGV implique l'abandon d'intercités lui faisant concurrence donc 11 trains de moins.

Après la LGV au coût pharamineux, combien de trains pour la gare de Castelsarrasin ? Les TER et les trains de fret, deux sortes de trains que nous

défendons fortement mais qui sont victimes depuis 20 ans des investissements pour le «tout LGV».

Contrairement à une idée répétée jusqu'à saturation, ce n'est pas une nouvelle ligne qui libère des sillons pour les TER et le fret mais les nouvelles lignes qui tuent le train du quotidien. En effet, faut-il avoir demain deux voies ferrées qui passent à Castelsarrasin avec au mieux 25 trains sur chaque voie ?

Pour moi, il n'existe de défense sérieuse de la gare de Castelsarrasin que par une dénonciation claire et nette du projet LGV. Ce n'est pas une position de principe mais un constat face à une réalité. Améliorer la ligne existante serait bénéfique à tous les services qu'elle rend, construire la nouvelle c'est pour une minorité adepte de la métropolisation si néfaste pour les villes moyennes. »

Un exemple simple où le ferroviaire suppose de le saisir dans ses interactions. Quand il y a une autoroute la route nationale est déclassée et donc à la charge des départements. Avec la LGV la Région va payer pour elle et va recevoir sur les bras la vieille ligne devenue ligne TER !

Montauban

Après la réunion de Castelsarrasin peut-on dire : rebelote ? Pas tout à fait car cette fois à la demande de "comités de lignes" il n'a pas été répondu : "c'est à la SNCF de les organiser". M. Bérard contrairement à M. Gibelin absent a reconnu le bien fondé de la question mais sans donner de réponse !

Sur la nature du questionnaire il a fallu enfoncer le clou. Une fois de plus M. Bérard a répété qu'il ne faut

pas opposer TER, TET, LGV. Sauf que dès la question 2 du questionnaire on demande de choisir les priorités entre divers aspects du TER. Priorité à la ponctualité sur la propreté ? Car la région ne peut pas tout faire... mais n'opposez pas TER et LGV !

Les questions sont sans lien avec le réel : combien de personnes concernées par le TGV sur LGV ? Combien coûtent tel ou tel investissement ? Pourquoi ne pas demander s'il faut remplacer les passages à niveau par des franchissements de ligne ?

On invite les citoyens à répondre à des questions sans mettre en face les données concrètes et sans différencier les responsabilités !

Sur le financement de la LGV (qui n'est pas le seul point) la question a été posée de diverses manières mais sans réponse. Brigitte demande : *quels textes vous autorisent à ce financement ?* Pierre : *L'abandon de la clause de compétence générale n'existe plus ?* Moi-même : *la seule question en lien avec la politique de la région était la suivante sur la LGV : La Région doit-elle financer ou non la LGV ?*

Le cas Jean-François Agrain

La réunion de Montauban a bénéficié de la présence de Jean-François Agrain qui, au nom de la CGT cheminot, est membre du CESER où il a été le maître d'œuvre de la contribution de cet organisme aux EGRIM. On apprend d'abord l'impressionnante liste des notables consultés : « Cette Contribution a été élaborée par la Commission « Aménagement du Territoire » du CESER, présidée par Jean-François

AGRAIN. Elle adresse ses remerciements aux personnes qui ont bien voulu alimenter sa réflexion :
Frédéric KONEFAL, Président de la Commission Economique du comité d'Etablissement Régional SNCF Midi-Pyrénées

Jean-Marc BIAU, Président de la Commission Economique du comité d'Etablissement Régional SNCF Languedoc Roussillon

Philippe BRASSELET, Délégué Régional Arc Atlantique SNCF Logistics

Emmanuel BEAUSSART, Délégué Régional à l'Aménagement des Territoires Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées SNCF Logistics

Pierre BOUTIER, Directeur Régional SNCF Réseau Midi-Pyrénées

Jacques RASCOL, Directeur Régional TER Languedoc Roussillon Midi Pyrénées

Alain BLASES, Président de la Fédération Nationale des Transports de Voyageur Languedoc Roussillon

Françoise GLEIZE, Déléguée Régionale Languedoc Roussillon de la Fédération Nationale des Transports de Voyageur

Agnès PRADO, Déléguée Régionale Midi-Pyrénées de la Fédération Nationale des Transports de Voyageur

Alain BERTHOUMIEU, Représentant Régional Midi-Pyrénées de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

(...)

Dans son dernier avis en date, le CESER relevait notamment à ce propos :

- la réalisation des Lignes à Grande Vitesse (LGV) à même de structurer le territoire de la nouvelle région: la réalisation de la Ligne ferroviaire à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse et son prolongement jusqu'à Narbonne, le chaînon manquant que constitue la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et, plus globalement, la promotion au niveau européen d'un corridor D dédié au fret sur cet axe;
- la modernisation des axes ferroviaires structurants que sont : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Clermont Ferrand - Béziers, Toulouse-Tarbes-Pau-Bayonne, Clermont Ferrand-Nîmes-Marseille ;
- la poursuite de la réhabilitation du réseau ferroviaire régional pour, d'abord, assurer partout sa pérennité et, ensuite, accroître ses capacités, notamment dans l'agglomération toulousaine et le long du littoral méditerranéen, pour répondre au développement du TER... »

Jean-François Agrain fait partie de cette mouvance CGT Cheminot-PCF (même s'il n'est pas membre de ce parti) dans laquelle le plus souvent on retrouve des discours pro-LGV. Par exemple, Jean-Pierre Chauffier militant à Limoges contre la LGV à écrit :

« Lors des Assises Nationales des Collectifs de Défense et Développement des Services Publics (18 et 19 Novembre dernier) à Montreuil, j'ai découvert cette revue parmi les diverses associations présentes: "Naturellement" Revue Trimestrielle du Mouvement National de Lutte Pour l'environnement (MNLE) N° 123, d'octobre 2016. A ma grande stupéfaction j'ai lu

l'article d'un certain Rémi Quinton (de Nice) page 38 sur les vertus durables comme écologiques des LGV!! A lire de telles aberrations à propos de ces LGV , si l'on est un tant soit peu "renseigné", sinon compétent sur ce genre de sujet , nous sommes en droit de nous demander si ce papier (pour ne pas employer le terme de "torche-cul") n'a pas été rédigé par un crâne d'œuf de "SNCF Réseau" ex RFF (Réseau Fauché de France!) ou par un porteur de projet d'une quelconque Chambre de Commerce et d'Industrie, voire par quelques "Lobbyiste" du BTP en toute indépendance bien sûr ! C'est un ramassis d'inexactitudes et de contre-vérités grossières qui devraient faire bondir (comme moi) Victor, Martine, Denise pour les GPSO, ainsi que bien des camarades opposants à la LGV PACA. On n'y parle peu de Service Public et encore moins d'intérêt Général ! Je crois que je vais rédiger une "petite contribution" auprès de la rédaction de ce trimestriel. »

Il ne savait pas que le MNLE est le mouvement écolo né dans l'ombre du PCF, qui peut avoir des mérites mais quand il est question du rail alors gloire à la SNCF et vive les LGVs.

Pour revenir à la réunion de Montauban, Jean-François Agrain dont j'ai bien connu le père, cheminot lui aussi, est donc un pro LGV⁵. Il a insisté pour que la Région ne se lance pas dans la récupération des intercités qui ne sont pas de sa

⁵ Au cours d'une présentation du film cheminots à Montauban il aurait souhaité que la discussion n'évoque pas le système grande vitesse !

compétence, «et pour la LGV? » l'ai-je coupé, qui n'est pas davantage de sa compétence, pas de réponse simple du genre : "la région ne doit pas financer la LGV". Quant à la reprise des intercités rendez-vous au 14 décembre !

A un autre moment il s'est fait pédagogue : hier il y a eu, les rapides, les express, les omnibus et aujourd'hui ont dit TGV, Intercités, TER. Sauf que la grande vitesse impose une nouvelle voie ferrée et qu'en plus le TGV sur LGV fait disparaître... les intercités. Donc on a d'un côté la grande vitesse au tarif si cher (mais ne vous inquiétez pas, l'Etat peut payer l'infrastructure, et son fonctionnement pour rendre le billet gratuit) et de l'autre, le train du pauvre.

La métropolisation du monde n'est pas un simple développement des villes, une histoire qui se répète. Il s'agit d'un déménagement du territoire où on crée des ghettos : là zone dortoir, là zone tourisme, là zone à retraités, là zone travail, là zone du centre etc.... Tout le monde sait que cette folie crée des problèmes graves dans des tas de cas (et en matière de transport par exemple) aussi dès qu'ils le peuvent beaucoup de citoyens préfèrent échapper à cette situation. En France avec le centralisme de Paris on en sait un bout sur le sujet, mais au lieu d'en tirer les conséquences, on multiplie les Paris un peu partout avec les féodaux qui vont avec !

Ceci étant nous étions dans cette réunion pour écouter autant que pour parler. Par exemple il était bien d'entendre : 11 intercités passent à Montauban sans s'y arrêter, c'est un scandale ! Très bien mais

pourquoi ces intercités ne s'arrêtent pas ? La Région n'y est pour rien ! Et que dire des TGV qui ne s'arrêtent pas ? Certains ne sont pas à une contradiction près : "la gare à Montauban ça aurait été mieux". Mais on ne peut pas vouloir la LGV et donc la vitesse et en même temps des gares en centre ville qui font facilement perdre 15 minutes d'autant que les gares LGVs sont faites pour que les trains qui ne font que passer, puissent ralentir le moins possible !

Impossible de faire entendre ce que pourtant le Conseil régional a fait : transvaser des financements du TER vers la LGV ! Mme Salomon conteste cette vérité car comme pour toutes les questions évoquées le débat se base sur du vide ! Sauf quand elle aura une parole historique pour dire que sans LGV personne ne viendra tourner des films à Toulouse !

En conséquence quand j'entends le même un cheminot dire que la ligne existante est saturée je ne peux que m'insurger car le cheminot est bien placé pour me dire : « Combien de trains circulent et combien peuvent circuler ? » C'est devant le Conseil général du Lot et Garonne il y a des années déjà que pour la première fois RFF a reconnu que la question de la saturation n'était pas liée à la construction de la LGV. Pendant l'EUP on a pu avoir les chiffres officiels de la SNCF pour 2014 : au total 96 trains à Montauban en comptant les 21 trains de fret. Il pourrait y en avoir 120 et même plus avec une signalisation améliorée !

Quant au plus beau, "la LGV pour s'ouvrir sur l'Europe" observation d'un responsable CCI qui ne

sait pas qu'il y a peu on pouvait aller de Bordeaux à Vintimille sans changer de train donc sans correspondance ce qui n'existe plus comme pour aller de Bordeaux à Lyon où il faut passer par Paris ! Le système LGV est une folie et à écouter ceux qui le défendent on a de quoi pleurer.

Enfin dernier point : quand on entend que nous serions contre les terres agricoles volées par la LGV mais insensibles sur ce point quand des autoroutes font de même, c'est une insulte ! Combien de fois avons-nous dénoncé l'autoroute Langon-Pau qui procède du même système que le tout LGV, celui des Grandes Vanités. Il était temps que je prenne des vacances et en effet, deux jours après je partais un mois en Equateur !

A la réunion de Montauban c'est la ligne POLT qui aurait dû être au cœur des discussions. Or en réponse à l'argumentation des commissaires de l'EUP-GPSO invitant la puissance publique à ne pas négliger la ligne POLT, la DUP sur ce projet explique en quoi la ligne POLT ne peut pas être pour Toulouse une alternative à la LGV Bordeaux-Toulouse :

« De même, les études complémentaires réalisées par le maître d'ouvrage démontrent que l'intérêt de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) pour la desserte de Toulouse, avec ou sans la ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, n'est pas avéré. Des gains de temps significatifs sur cet itinéraire ne peuvent en effet être obtenus qu'avec la création de sections de lignes nouvelles, présentant des ratios de coûts très importants du fait des forts pourcentages d'ouvrages d'art de type

tunnels et viaducs qui seraient requis, en raison de la topographie des territoires et de leurs enjeux.

En tout état de cause, ces gains de temps, bien que très significatifs, ne permettraient pas d'offrir, pour la desserte de Toulouse, une alternative efficace et intéressante du point de vue économique au passage par Bordeaux, qui permettra, dès la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux prévue en 2017, des liaisons entre Paris et Toulouse en 4 heures et 18 minutes (avec des arrêts intermédiaires en gares de Bordeaux. Agen et Montauban), puis en 3 heures et 10 minutes pour le meilleur temps de parcours, dès la mise en service de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse du GPSO (qui s'inscrit par ailleurs dans des secteurs à la topographie plus favorable)⁶.»

La comparaison porte sur un seul critère, la vitesse, c'est-à-dire le temps de parcours entre Toulouse et Paris. Or pour comparer la ligne POLT et la LGV bien d'autres critères devraient être pris en compte.

1) La ligne POLT existe (et est donc rentabilisée depuis longtemps) alors que la LGV est à construire.

2) A partir de là, le critère du prix du billet donne ce résultat : nettement plus faible sur l'axe le plus court et le plus ancien. Tous les bus qui font Toulouse-Paris passent par cet axe pour concurrencer le train.

3) La ligne POLT ne peut se juger uniquement par rapport à Toulouse car en tant qu'épine dorsale du pays (de Paris à Cerbère) elle dessert des zones qui,

⁶ Page 5, annexe 2 de la DUP

certes, sont parfois en baisse de population, mais qui conservent bien des atouts pour leur devenir. Les luttes citoyennes pour imposer des arrêts du train à Gourdon et Souillac démontrent le besoin de cette ligne. Au contraire, si Toulouse ne défend pas cet axe central, la ville porte un mauvais coup à sa fonction géographique : elle se soumet aux axes est et ouest (vallée du Rhône et voie atlantique). En devenant capitale de la nouvelle région, Toulouse devrait d'ailleurs regarder plus vers Montpellier que vers Bordeaux.

4) En rendant un avis défavorable pour la LGV Limoges-Poitiers, le Conseil d'Etat a jugé que l'axe Limoges-Paris par Orléans avait plus d'intérêt public que l'axe par Poitiers⁷, qui lui aussi voulait déplacer le flux ferroviaire vers l'axe atlantique. Quand la DUP dit « avec ou sans la ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges » elle ne peut faire référence à aucune étude, car, jusqu'à la décision du Conseil d'Etat, tout a été pensé avec cette LGV vers Poitiers.

5) En fait, l'expansion de Toulouse crée comme priorité un besoin de transports collectifs, dans et autour de l'agglomération, plus que la nécessité d'une liaison ultra-rapide vers Paris. A quoi bon aller de Montauban à Paris en 3 h 40 quand il faut 2 h pour aller de Montauban à Toulouse !

6) Et si, pour cette amélioration du quotidien, il faut une ligne nouvelle (et pas deux comme dans les

⁷ Il est surprenant de constater que par avance le mort de la LGV Limoges-Poitiers avait été anticipé !

AFNT), pas besoin, pour aller de Toulouse à Saint-Jory, d'en faire une allant de Toulouse à Bordeaux !

Gard

Intervention de Dominique Herman d'Ensemble! Gard, membre du Front de Gauche à la réunion à Nîmes le 25 avril 2016 des EGRIM :

"Nous sommes bien sûr heureux de l'organisation de ce débat qui se place dans le cadre des États-Généraux du Rail et de l'Inter-modalité.

C'était une exigence de notre liste aux élections régionales "Nouveau Monde en Commun"...

...Mais ce n'est pas le premier débat de ce type: étant de la région alésienne, je me souviens de ceux de 2009/2010, à Alès et aux Mages, qui évoquaient par exemple l'état dégradé de la ligne Alès-Bessèges, au regard des financements exorbitants consentis par la Région pour les lignes nouvelles TGV...et comme les budgets ne sont pas extensibles, presque rien n'était prévu pour rénover les lignes existantes.

Depuis ? Alès-Bessèges a fermé et les lignes continuent à se dégrader, comme celle du Cévenol.

Par ailleurs, quand vous demandez un billet pour Clermont-Ferrand par exemple, on vous propose Alès- Nîmes, Nîmes-Lyon-Part Dieu, Lyon-Clermont (soit 5H36 au minimum et 7H41 au maximum, et un coût variant entre 64,90€ et 90,70€!).

Alors nous voilà pour ce nouveau débat à un moment stratégique, car il est encore temps d'infléchir, à condition de prendre 3 orientations qui nous paraissent essentielles :

-réduire le "Tout pour le TGV" avec une très grande vitesse maximum à 300 km/h

-faire arriver les TGV dans les villes, à commencer par Nîmes et Montpellier

-rénover les lignes qui irriguent tout le territoire, en créer d'autres et aussi créer des gares, pour le même budget que le "Tout pour le TGV".

Illustrons par un exemple: l'objectif pour la ligne du Cévenol de gagner Clermont-Ferrand en 3H30/3H45!

Car nous ne sommes pas des vaches pour regarder les trains passer à toute vitesse pour faire gagner ¼ d'heure sur Paris-Barcelone!

Pour finir : nous pouvons nous servir de ce débat, nous avons une certaine confiance dans la Région car nous avons été élus sur la liste majoritaire.

Mais, s'il n'est pas affirmé une alternative à la politique "transports" passée, alors nous perdrons vite confiance !

Faisons en sorte que cette alternative se prouve par des choix concrets, comme les trois décisions que je proposais que notre Région prenne. »

Bilan

Ce petit tour d'horizon prouve au moins un point positif : le débat est nécessaire. Il mériterait d'être pris en considération par les journalistes qui interrogent les candidats à l'élection présidentielle à qui on ne demande jamais : « La SNCF est aux ordres des politiques, que souhaitez-vous dire sur le sujet ? » Bon d'accord, ils répondraient avec quelques phrases creuses...

Les salades de Delga-Gibelin

Pendant les EGRIM la vie a continué y compris pour les décisions en matière de ferroviaire. Le 11 juillet Delga-Saurel signaient le contrat de plan Etat-Région (CPER) dans son aspect concernant Montpellier.

Cette signature fait suite à un vote intervenu le 24 juin en Conseil régional. Le dossier n'a pas été présenté par le vice-président aux transports mais par la première vice-présidente, Sylvia Pinel qui a juste planté le décor. Les priorités régionales sont donc affichées et là c'est Carole Delga qui a pris la parole (pour des généralités sans intérêt).

Dans la discussion Ch. Dupraz intervient pour Nouveau Monde en se félicitant du rapport quant au "Renouvellement de la voie Montréjeau-Luchon" mais affiche une inquiétude car l'Etat ne respecte pas ses engagements. Rien n'est dit sur le prolongement de la ligne 1 du tramway vers la gare TGV Montpellier. Pour le même groupe, Mme Visentini demandera aussi des garanties sur la contribution de l'Etat.

Pour la droite M. Audrain s'inquiète du flou sur le débat public concernant la ligne Toulouse-Narbonne qui devrait être accéléré, puis il dépasse son temps de parole à ne rien dire. Le PRG ne dit rien d'utile et le FN propose un amendement qui prouve une réelle étude du dossier.

La gare de La Mogère

Ce vote a alerté les opposants à la gare TGV de La Mogère à Montpellier car il inclut une somme rondelette pour le prolongement de la ligne 1 du tramway... dont la fonction est d'aller jusqu'à la dite gare TGV.

Pour en savoir plus, un militant syndical a interpellé à ce sujet M. Jean-Luc Gibelin, lors de l'avant-dernière réunion des EGRIM, le jeudi 7 juillet 2016 à Narbonne. Il n'a pas répondu en public à cette interpellation, mais a accepté de répondre à ce militant, en marge de la réunion. M. Gibelin l'a assuré que la Région Occitanie a voté une contribution globale au tramway dans le cadre du contrat tripartite État-Région-Métropole de Montpellier, et que son éventuelle affectation directe au prolongement de la ligne 1 serait un choix unilatéral de la Métropole, en assurant que la Région reste ferme dans sa position de non-versement des financements CNM et gare de La Mogère.

Face à cette réponse, il y a deux choses à dire:

1 Jean-Luc Gibelin ment : la Région Occitanie a bien voté, le 24 juin 2016, l'autorisation de signer le contrat triennal avec la métropole de Montpellier, avec une annexe financière qui prévoit **explicitement** un montant de 4 M€ pour l'extension de la ligne 1 du tramway (annexe non fournie aux élus au moment du vote, à qui cette précision n'a en outre pas été donnée en séance par Carole Delga), or la seule extension prévue sur cette ligne est celle devant desservir la gare de La Mogère.

2-Comme le disent les opposants à la gare TGV "la Région n'aurait organisé les EGRIM que pour faire croire à l'existence d'un débat et d'une prise en compte possible de l'intérêt général."

Ensuite, pour le groupe NMEC, Christian Dupraz explique que l'annexe financière leur a été fournie trop tard, ce qui fait que les élus ont été piégés. Il demande donc un rectificatif du compte-rendu de la séance, ainsi qu'un nouveau vote sur cette subvention. Carole Delga accepte de joindre le rectificatif au compte-rendu, mais refuse le nouveau vote.

Moment éclairant car, sans l'action d'une association, personne n'aurait eu connaissance de la manœuvre qui n'honore pas la présidente de la région et son vice-président aux transports.

23 juin 2016

Sur Politis contre les LGVs

Il est rare que ce journal (comme tous les autres) accepte de se pencher sur le ferroviaire aussi je me fais un plaisir de reprendre cet article d'autant que l'auteur est Conseiller Régional de ma région ! Ce n'est pas dit dans l'article qui mentionne les EGRIM. « *Ils deviendraient une parodie de démocratie participative s'il était avéré que la réalisation des chantiers contestés était d'ores et déjà actée par l'État et par les métropoles, et en partie budgétée par la Région elle-même.* »

Ce maître de conférences a-t-il bien lu le questionnaire des Etats Généraux ? Si oui il ne devrait pas employer le conditionnel : les Etats généraux sont bel et bien une parodie de démocratie! En tant que Conseiller régional a-t-il pris la peine d'aller écouter ceux de sa majorité, dans les réunions publiques, tenant tous un discours pro-LGV à mourir de rire, si rire il y a en la matière ? Mais bon, il aura écrit un beau texte dans Politis !

REMETTRE LA POLITIQUE FERROVIAIRE SUR SES RAILS PAR LIÉM HOANG-NGOC MAÎTRE DE CONFÉRENCES À L'UNIVERSITÉ DE PARIS I
Dans la littérature économique, les transports ferroviaires représentent le cas d'école du bien collectif. Lorsque l'objectif est l'accès du plus grand nombre par une tarification optimale (au coût marginal du voyageur), cette activité ne peut

engendrer de profits, en raison de l'importance des coûts fixes liés à l'installation et à l'entretien du réseau. Il appartient alors à la puissance publique de combler les pertes pour que l'entreprise puisse assurer sa mission de service public, À défaut, en cas d'ouverture à la concurrence, une entreprise privatisée (ou filialisée) voulant réaliser du profit cherchera à se situer en situation de monopole afin de sur-tarifier ses billets, Pour assurer l'égalité territoriale, l'engagement financier de l'État et des collectivités est, dans tous les cas, déterminant. Il doit plus que jamais faire l'objet d'un contrôle démocratique, tant certains projets de lignes à grande vitesse (LGV) se révèlent dispendieux, socialement discutables et écologiquement aberrants.

À cet effet, les États généraux du rail et de l'intermodalité, organisés par la Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, devraient remettre à plat la politique du rail en donnant la parole aux citoyens. Ils deviendraient une parodie de démocratie participative s'il était avéré que la réalisation des chantiers contestés était d'ores et déjà actée par l'État et par les métropoles, et en partie budgétée par la Région elle-même. Parmi ces projets, les nouvelles gares de Manduel et de La Mogère, situées hors des centres-villes de Nîmes et de Montpellier engouffrent des ressources qui auraient pu être consacrées à l'aménagement des tronçons existants pour y faire circuler les TGV, améliorer leur connexion avec les TER et les Intercités, créer des sillons pour le fret.

Les gares de centre-ville de Nîmes-Feuchères et de Montpellier-Saint-Roch avaient d'ailleurs été modernisées en ce sens, à la grande satisfaction des usagers.

La logique des nouvelles LGV et de leurs gares est tout autre : réduire les distances temporelles entre les grandes métropoles, supprimer les arrêts intermédiaires, capter les subventions au détriment du réseau secondaire. Non seulement les usagers des campagnes et des villes perdent leur temps pour accéder aux nouvelles gares, souvent en voiture ou en autocar, mais, de plus, la « clientèle » des quartiers d'affaires des métropoles reliées par ces lignes étant trop restreinte, le nombre de trains, circulant sur celles-ci est insuffisant pour qu'elles soient rentables. Les tarifs augmentent donc, d'autant plus que le financement transite par de scandaleux partenariats public-privé, détournant les recettes d'exploitation pour tirer les rentes du BTP (que Lisea, filiale de Vinci empochera ainsi pendant quarante-quatre ans pour la construction de la LGV-Tours-Bordeaux),

En définitive, ce n'est tant la SNCF mais les caciques politiques locaux qui exercent la plus forte pressions sur l'Etat et les Régions pour financer ces projets. Faire décroître ces chantiers inutiles, faire croître les projets socialement justes et écologiquement responsables, tel devrait être le sens d'une bonne planification écologique.

Après les EGRIM retour aux décisions sérieuses

Dès le mercredi 22 juin J-L Chauzy rencontre le Ministre Alain VIDALIES sur le financement de la LGV Bordeaux-Toulouse Bordeaux-Dax :

« J'aurai le plaisir, en qualité de Président de l'Eurosud Transport⁸ de conduire la délégation des grandes collectivités du Sud-Ouest avec la Caisse des Dépôts et Consignations, la FNTP et la CCI de Région pour aborder les modalités de financements de la LGV et du modèle financier qui permettra au TGV d'être à Toulouse en 2024, à Dax en 2027 : le recours à un emprunt de long terme aux fonds européens et à des investisseurs privés sera nécessaire. Nous demanderons la mise en place d'un groupe de travail. Bien sûr j'évoquerai aussi l'urgence de réaliser les chainons manquants Montpellier Perpignan et Toulouse Narbonne. »

Voici en date du mardi 12 juillet 2016 le COMMUNIQUE DE PRESSE du secrétaire d'Etat aux transports. Je n'ai aucune estime pour cette prose indigeste qui en cache plus qu'elle n'en dit, mais par respect pour les documents la voici «nature» :

⁸ Chauzy ne manque pas de casquettes fournies par le Conseil régional et rémunérées au plus haut point afin qu'il serve sans relâche les intérêts du lobby pro LGV.

**"Financement des lignes nouvelles
Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax :**

Alain VIDALIES, Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, a réuni ce mardi 12 juillet Carole DELGA, Présidente de la région Occitanie, Alain ROUSSET, Président de la région Nouvelle-Aquitaine, Jean-Luc MOUDENC, Maire de Toulouse et Président de Toulouse Métropole, et Virginie CALMELS, Première adjointe au Maire de Bordeaux et Vice-présidente de Bordeaux Métropole, pour une réunion de travail sur le financement des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. Cette réunion a permis de s'accorder sur les grands principes de la mission de financement, conduite conjointement par M. Benoit WEYMULLER du Conseil général de l'environnement et du développement durable et M. Alain BODON de l'Inspection générale des finances. En matière de méthode de travail, l'objectif convenu est la signature d'un protocole financier pour la réalisation des lignes nouvelles, et d'une convention de financement entre les partenaires pour les études d'avant-projet détaillé et l'action foncière au printemps 2017. Les participants à la réunion ont également convenu de la mise au point immédiatement d'une convention d'initialisation d'un montant de 45 M€, qui permettra de poursuivre les études et d'engager les acquisitions foncières. L'Etat et les collectivités locales présentes participeront à hauteur de 50/50 au financement de cette convention. Les participants ont convenu d'une nouvelle réunion à la mi-septembre."

Suite à cette réunion, Carole Delga parle *«d'étapes décisives dans l'accélération du projet de ligne à grande vitesse pour le Sud-Ouest européen (...) Je souhaite voir se concrétiser le GPSO au plus vite et que celui-ci ne prenne aucun retard. Aujourd'hui, nous en faisons la preuve»*.

D'une part les résultats des EGRIM devaient dicter la marche à suivre en matière de politique du rail or à lire de tels propos, ce n'était qu'une farce !

D'autre part quand on fixe un objectif de 45 millions d'euros sur un total de 10 milliards, comment parler d'étape décisive, d'autant que les quatre collectivités, les seules à financer, n'ont pas encore voté !

Du côté de l'Aquitaine, EELV et d'autres ont déjà dit qu'ils refuseraient de payer si bien qu'à Bordeaux Rousset avait laissé entendre que lui aussi refuserait. Moudenc, plus enthousiaste que jamais, annonce par contre que dès septembre, il va faire voter la somme correspondant à sa chère métropole.

Le 29 septembre avec les mousquetaires de la LGV Vidalies relance la réunion du 12 juillet. A cette vitesse d'escargot, pour aboutir à 10 milliards, il faudra combien de décennies ?

29 septembre 2016 -

Alain VIDALIES, Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, a réuni ce jeudi 29 septembre Carole DELGA, Présidente de la région Occitanie, Alain ROUSSET, Président de la région Nouvelle-Aquitaine, Jean-Luc MOUDENC,

Maire de Toulouse et Président de Toulouse Métropole, et Geneviève LE BIGOT, Conseillère spéciale d'Alain JUPPE, Maire de Bordeaux et Président de Bordeaux Métropole, pour une réunion de travail sur le financement des lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.

Cette réunion s'inscrit dans la continuité de celle du 12 juillet qui avait permis l'installation de la mission de financement.

Lors de la réunion de ce jour, qui s'est déroulée dans un excellent esprit de travail, chaque partenaire a réaffirmé son plein soutien au projet et à la démarche engagée.

Les participants ont convenu que les deux Régions constitueront les chefs de file pour fédérer les financements des collectivités locales. Les deux métropoles seront, aux côtés des Régions, les partenaires privilégiés de l'organisation du financement de ce projet. Comme convenu le 12 juillet, un projet de convention d'initialisation a été présenté ce jour, dans la perspective pour les collectivités de délibérer cet automne. D'un montant de 45 M€, cette convention permettra de poursuivre les études et d'engager les acquisitions foncières. »

Cette réunion du 29 septembre fut une réunion pour rien faute d'argent à se mettre sous la dent, mais de la com s'imposait pour contrer un rapport d'une commission du Sénat qui allait être rendu public.

Et en ce 29 septembre 2016, dans la rubrique autosatisfaction chère à Carole Delga, elle envoie un message internet aux participants aux réunions aux

EGRIM, qui avaient laissé leurs coordonnées internet, pour leur dire le succès total de l'opération en nombre de contributions.

A cette occasion Alternative LGV Midi-Pyrénées a publié un communiqué où il est dit : *« Quand on interroge, de la Lozère aux Hautes-Pyrénées, encore faut-il, pour avoir des réponses en connaissance de cause, donner les informations adéquates. Or les animateurs des réunions n'allaient (sauf exception) que dans un sens, POUR la LGV sans plus d'explications sauf du genre ridicule : « pas de tournage cinéma à Toulouse sans LGV » ! Comme si on avait dit : « pas de coupe d'Europe de foot à Toulouse sans LGV ! » Quand le Conseil régional interroge, il doit interroger en lien avec ses compétences et non pas avec des questions biaisées. Une question sur le TER (compétence régionale) n'a pas le même poids que celles sur le train de nuit ou la LGV.*

En réalité, l'opération est juste un alibi pour une politique déjà en marche ! Par exemple, le Conseil Régional a décidé dès juillet de soutenir financièrement Moudenc dans son projet pharaonique de nouvelle ligne de métro ! »

Moudenc a justement été le plus rapide à s'exécuter sur sa part pour la LGV. La délibération du Toulouse-Métropole en date du 6 octobre, reconnaît le vote de 5,6 millions d'euros pour la LGV avec quatre opposants à qui il est bon de rendre hommage : Patrick JIMENA, élu de Colomiers et Antoine

MAURICE, Mme BLEUSE, Régis GODEC, élus Verts de Toulouse.

Il existe aussi quatre prudents avec les abstentions : Marc PERE, Mme SIMON-LABRIC de l'Union, Bernard SANCE et M. LEPINEUX de Brax,

Un blâme à M. Thierry FOURCASSIER le maire de Saint-Jory qui autrefois fut un opposant turbulent au tracé de la LGV et qui, depuis son élection au poste de maire, est entré dans le rang, bien que le tracé retenu ne soit pas celui qu'il préconisait !

Pour le Conseil régional Nouvelle Aquitaine, Alain Rousset a été obligé de retirer du vote la proposition des 5,6 millions d'euros d'une assemblée plénière et d'une commission permanente, soit un coup dur pour le projet. Pourquoi ce retrait ?

Dans l'entre deux tours des élections régionales, Verts et PS soudaient un accord sur le dossier si brûlant de la LGV. Alain Rousset s'engageait à ce qu'aucun financement supplémentaire émanant du Conseil régional ne vienne entacher la nouvelle entente. Contre l'enveloppe de 5,6 millions d'euros soumise au vote, les conseillers EELV appelaient au boycott de toute la ligne transport du budget. La délibération modificative étudiée le lundi 24 octobre répondait aux réajustements classiques de fin d'année : les fonds non dépensés trouvent une nouvelle place dans les budgets. Et parmi les chapitres étudiés, la question des transports dans laquelle devait se glisser, entre autres, la fameuse enveloppe pro-LGV. La veille du vote, dans un communiqué diffusé à la presse, le conseil politique

régional d'EELV appelait les élus à voter contre la délibération. Rousset a dû céder par manque de majorité et Jean Lissar, le chef d'EELV déplorait "cette manœuvre" de la part des socialistes, trahissant l'accord passé. La droite finira par venir au secours de Rousset.

Bordeaux Métropole et le Conseil régional d'Occitanie ont dû voter mais impossible d'accéder à la délibération pour rendre hommage aux rares opposants. EELV indique un refus de vote mais sans communiqué affiché sur la question.

Quant à l'Etat, en charge de la moitié de la somme, il a fallu **attendre le 14 décembre** pour qu'elle soit débloquée (il reste ensuite à faire le chèque !):

« Le 7 décembre 2016, le Conseil d'Administration de l'AFITF a voté les Autorisations d'Engagement (AE) de 22,5M€ pour le financement d'une première tranche de l'avant projet de la LGV Bordeaux-Toulouse / Bordeaux-Dax et les premières acquisitions foncières. Les collectivités prendront également en charge 22,5M€ pour atteindre les 45M€ dont l'engagement avait été décidé en juillet 2016 par Alain Vidalies et les président(e)s des régions Nouvelle Aquitaine et Occitanie et des métropoles de Bordeaux et Toulouse. »

Il a donc fallu six mois pour réussir à débloquer une partie des 45 millions d'euros d'argent public. Même dans le pire des cas, je pensais qu'en trois mois la question serait pliée !

La gare de Manduel

Comme la gare de La Mogère, la gare de Nîmes que refuse Gibelin fait débat. A Castelsarrasin le même Gibelin n'a pas daigné répondre à la question : *Pourquoi dire non à la gare de Manduel et oui à celle de Bressols ?* Si Delga dit ne pas vouloir financer, son ami Alain Vidalies a sommé le préfet du Gard, Didier Lauga «*de pousser le dossier de la future gare TGV de Manduel*», à cheval sur cette commune et sur celle de Redessan, à l'est de Nîmes. Dans un courrier envoyé au préfet fin avril, il lui demande «*de régler le problème avant l'été*». L'avancée du chantier du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) devrait booster la réalisation rapide de la dite gare or le calendrier prend du retard.

Sans remettre en question pour l'heure la signature des conventions de 2012 concernant la gare TGV de Manduel, Carole Delga, ne cesse de s'interroger sur la carte future de la desserte ferroviaire, ce qui visiblement agace fortement le gouvernement, qui ne veut plus tergiverser. Des opposants sont recadrés et sommés de stopper leurs actions par Paris. Venant du gouvernement socialiste, il est évident que cela est perçu comme un malaise.

Réponse de Carole Delga sur **le Midi Libre** :

« La présidente Carole Delga répète que l'intervention du ministre des transports ne modifie pas son calendrier. Interpellée par des élus communistes nîmois à la suite des propos du préfet Didier Lauga comme quoi la réalisation de la gare

TGV de Manduel était une affaire "tranchée", Delga précise.

"Il faut que chacun comprenne que la Région n'est pas maître d'ouvrage dans cette gare, c'est SNCF Réseaux qui a son propre calendrier."

Au cabinet de la présidente Carole Delga, on rappelle la méthode initiée par le conseil régional :

"Le budget transports fait partie des trois plus importants de la Région, on a décidé pendant un mois et demi de se poser et d'écouter les gens, c'est le but des états généraux du rail. Après cette phase de contacts, on prendra nos décisions à l'automne et d'ici là, nous refusons les pressions d'où qu'elles viennent."

Mais ce n'est pas tout. La Région estime aussi que le compte avec la SNCF n'est pas bon. Elle attend notamment de connaître ses intentions d'investissements concernant les TER et le fret :

"Si nous avons participé au financement du contournement à grande vitesse Nîmes-Montpellier alors que nous n'y étions pas obligés, c'est que des engagements avaient été pris par la SNCF sur la réouverture de la rive droite du Rhône, l'augmentation du nombre de trains du quotidien et le développement du fret. On a écrit au patron de la SNCF en mars car nous estimons que la SNCF ne respecte pas ses engagements." »

Ce jeu de cache-cache tient du marchandage : je te donne A et en échange tu me donnes B !

Carole Delga et la marche arrière

1 Octobre 2016

Une commission du Sénat veut geler toutes les dépenses en matière de LGV.

Réactions Côté Dépêche :

« La LGV Bordeaux-Toulouse gelée pendant quinze ans ? »

« Un groupe de huit sénateurs de droite et de gauche préconise dans un rapport le gel des LGV, dont le coût est jugé «excessif», au profit du renouvellement du réseau ferroviaire.

La publication, hier, du rapport d'un groupe de sénateurs sur la pertinence du financement des lignes à grande vitesse a fait l'effet d'une (petite) bombe. Pour ces huit sénateurs, de droite et de gauche, les projets de LGV reliant Bordeaux à Toulouse et Dax, Poitiers à Limoges et Montpellier à Perpignan «apparaissent comme des investissements excessifs». Ils estiment, par conséquent, que leur construction «mérite d'être différée, à tout le moins pendant une quinzaine d'années».

A la place, ils proposent que ce gel soit mis à profit pour «investir massivement» dans le renouvellement du réseau ferroviaire, les auteurs estimant «indispensable de dégager 1 à 2 milliards supplémentaires» chaque année. L'Etat et la SNCF y consacrent actuellement 2,5 milliards par an et le gouvernement s'est engagé à porter progressivement ce montant à 3 milliards d'ici 2020. »

La publication de ce rapport est intervenu au moment même où les présidents des régions Occitanie, Nouvelle Aquitaine, le maire de Toulouse et un proche d'Alain Juppé rencontraient Alain Vidalies au sujet du financement de la ligne Bordeaux-Toulouse-Dax.

Les réactions n'ont pas tardé.

« C'est un rapport très mal venu. Je suis stupéfait de constater que deux parlementaires de l'inter-région, Marie-Hélène Des Esgaulx (Gironde) et Yvon Collin (Tarn-et-Garonne) nous plantent un couteau dans le dos. Si on les écoute, toutes les grandes villes de France auraient un TGV sauf Toulouse ? Ce n'est pas acceptable » indique Jean-Luc Moudenc, selon qui il faut cependant relativiser la portée de ce rapport.

Le président de la métropole de Toulouse, déterminé à faire aboutir la LGV Bordeaux-Toulouse, estime par ailleurs que les auteurs du rapport ont tort d'opposer les crédits affectés à la régénération du réseau, qui existent déjà, et ceux pour les LGV.

Même détermination pour Carole Delga pour qui ce rapport *« nie le développement de nos territoires alors même qu'ils devraient les défendre ».*

« Nous devons faire aboutir la construction de la grande vitesse dans le Sud-Ouest européen, pour faire de la Région Occitanie / Pyrénées - Méditerranée un territoire encore plus attractif, dynamique, au service de l'emploi et de l'ensemble de nos concitoyens. La dynamique est en marche

et des étapes décisives ont été franchies. Nous ne pouvons plus faire marche arrière» »

Même face au gouffre Carole Delga nie les mérites de la marche arrière !

Inversement, P. Camani président du Conseil départemental du Lot et Garonne ne mâche pas ses mots dans **La Dépêche** du 30 septembre :

«L'urgence est à l'amélioration du quotidien des usagers des liaisons régionales. Les Français les utilisent beaucoup. En Lot-et-Garonne, nous avons besoin des lignes que sont Marmande — Agen, Agen — Bordeaux ou Agen — Montauban. Oui, il y a d'autres urgences même s'il est nécessaire de réserver le sillon LGV (le tracé, N.D.L.R.) pour l'avenir.»

«Ce rapport du Sénat va dans le bon sens pour Bordeaux-Toulouse et globalement, la question des lignes à grande vitesse est soulevée par bon nombre de responsables politiques de droite et de gauche. On voit bien les difficultés financières qu'elles engendrent.»

Le Midi libre qui n'est pas encore formaté par son nouveau PDG donne la parole à des opposants :

« Selon le rapport des sénateurs, le gel doit permettre d'investir massivement dans le renouvellement du réseau ferroviaire existant. Chaque année 2,5 milliards d'euros sont débloqués par l'Etat et la SNCF pour cela et l'objectif est de passer à 3 milliards d'euros d'ici 2020. «Il y a une urgence de modernisation du

réseau, plaide Éric Boisseau, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) de l'Hérault. Pour la partie Languedoc-Roussillon, si le budget ne peut être augmenté, une nouvelle ligne à grande vitesse n'est pas la priorité. Rouvrir certaines lignes et les améliorer, ça, c'est indispensable. » Éric Boisseau rejoint Christian Dupraz, lorsqu'il déclare que ces LGV ont été ou sont voulues au nom de la modernité. "Mais ce n'est pas parce que vous avez des gares de LGV que vous avez un trafic plus dense et des trains plus remplis. Le ferroviaire en France est face à une catastrophe industrielle ! Depuis quarante ans nous sommes le seul pays d'Europe qui n'a pas vu son trafic augmenter", se désole le président de la Fnaut de l'Hérault.

Toujours dans le rapport, les sénateurs proposent de concevoir une nouvelle forme d'écotaxe, que ce soit une redevance kilométrique ou une vignette.

"Nous y sommes absolument favorables, déclare Christian Dupraz. Il y a une distorsion avec des passages de trains qui sont taxés pendant que les poids lourds circulent sans payer. La ligne Bordeaux-Toulouse, d'un coût d'un peu plus de 9 milliards d'euros, et qui vient d'être déclarée d'utilité publique, doit en principe voir le jour en 2024. Celle entre Montpellier et Perpignan, seul tronçon manquant de la liaison Paris-Barcelone, n'a toujours pas vu son enquête publique lancée. Ce rapport n'annulera probablement pas ces projets, mais il y aura un phasage dans le temps.

Jeudi, en commission au conseil régional, nous venons tout juste de voter une expertise pour trouver des financements", conclut Christian Dupraz. »

Sans cette petite note de Dupraz nous aurions raté le feuilleton de cette «ingénierie financière» qui ne semble pas le scandaliser ! L'idée n'est pas nouvelle puisque par une lettre, rendue publique par le **Populaire du Centre**, début octobre 2013, et adressée aux élus de Limoges, voici la feuille de route voulue par François Hollande:

« La faisabilité de la ligne LGV Limoges-Poitiers repose sur la possibilité, pour les différentes parties prenantes, de dégager les moyens de financement nécessaires » et de réussir à boucler le financement «préalablement au lancement du projet», soit fin 2014-début 2015.

Aussitôt ses amis élus (battus depuis en 2014 à Limoges) prirent le taureau par les cornes. Donc le même **Populaire du Centre** du 17 octobre 2013 annonce :

"Les trois principales collectivités qui souhaitent voir aboutir le projet de LGV Limoges-Poitiers (le Conseil régional du Limousin, le Conseil général de la Haute-Vienne, la Ville et l'agglomération de Limoges) ont décidé de faire appel à un cabinet spécialisé qui aura la charge de travailler sur « le financement et le mode de réalisation de la ligne». Il lui sera confié une mission d'ingénierie financière dans l'objectif, est-il prévu, «d'aboutir à des conclusions avant fin 2014». Dans les

prochains jours, des délibérations vont être présentées devant les collectivités concernées pour acter le principe d'appel à ce cabinet."

C'est quoi, l'ingénierie financière : payer un organisme privé pour trouver de l'argent qui sait où ! Je l'appelle le "chasseur de primes". Car de deux choses l'une : ou les services des dites institutions se chargent d'aller consulter la Caisse des Dépôts etc. et trouvent le financement, ou faire appel à du privé, c'est jeter l'argent par les fenêtres. Car vous vous en doutez, je n'ai lu nulle part le montant de la dépense pour obtenir les services de l'ingénierie financière ? La seule chose que nous savons : pas de résultats.

Pour le cas du Limoges-Poitiers :

« Caractéristiques principales de l'appel d'offre : la présente procédure adaptée ouverte est soumise aux dispositions de l'article 28 du Code des marchés publics. Il n'est pas prévu de décomposition en tranches ou en lots. Le marché est conclu pour une période d'un an à compter de sa date de notification. Les délais d'exécution se confondent avec la durée du marché. Aucune variante n'est autorisée, et aucune prestation supplémentaire ou alternative n'est prévue. »

Pour la LGV-GPSO les dirigeants politiques de notre Région qui n'ont rien appris, en remettent une couche avec cet appel d'offre :

La Région Occitanie lance (le 21/10) un marché portant sur l'étude d'ingénierie financière et juridique relative au financement du Grand projet ferroviaire Sud-Ouest (GPSO). L'attributai-

re sera notamment chargé d'identifier les différents partenaires financiers de l'opération, de quantifier leur participation financière et de définir le cadre juridique dans lequel ces derniers interviendront. Le marché est financé par la Région Occitanie avec la participation de la Région Nouvelle Aquitaine. Le budget prévisionnel de l'opération avoisine 8 Md€, dont plus de 5 Md€ pour la seule LGV (ligne à grande vitesse) Bordeaux-Toulouse. Date limite des réponses : 7/11. Durée du marché : 36 mois.

Les rois de l'ingénierie financière vont devoir s'activer avec une date limite pour le 7 novembre. J'observe qu'avec une durée du marché de 36 mois (soit 3 ans) on a la confirmation que le projet n'est vraiment pas sur les rails ! Et comment faire appel au privé sans en arriver au PPP ? Cette fois nous avons le montant de la dépense : la Région Occitanie a prévu un versement de 120 000 euros pour cette opération ! Et si le PPP n'est pas envisagé, à la place ça sera «une société de projet», système tout aussi néfaste pour les finances publiques.

Des nouvelles d'Espagne

11 Septembre 2016

La Zaragoza Alta Velocidad (ZAV) est le cinquième sauvetage de sociétés immobilières publiques en Aragon en seulement un an. Après Expo, des plates-formes logistiques (Zaragoza, Huesca et Teruel), et le polygone de Huesca, ZAV, créé voici près de trois décennies sous le contrôle du ministère du développement Francisco Alvarez Cascos et avec la participation de la communauté et l'hôtel de ville, dans l'espoir de gains avec la revente de terrains entourant la Gare Delicias et l'ancienne d'El Portillo, a une dette de 260 millions d'euros et se trouve au bord de la faillite.

La cause de la situation critique de ces entreprises publiques de l'immobilier du secteur se trouve dans la difficulté, plutôt l'impossibilité, de vendre leurs terrains. Sans compter les détournements de fonds !

Les partenaires de ZAV: Communauté (25 %), Mairie de Zaragoza (25 %), RENFE (12,5 %) et l'Adif (37.5%). Ils ont décidé cette semaine de réduire à zéro leur capital social et d'émettre une nouvelle série d'actions d'une valeur de 13 millions, tandis que la négociation avec les banques est lancée avec possibilité de refinancer les entreprises.

C'est la seule alternative possible à la dissolution étant donnée l'impossibilité de l'un des partenaires, le Conseil municipal, d'augmenter le capital car il fait l'objet d'un plan d'ajustement. Pendant ce temps, RENFE (les chemins de fer espagnols) abandonne les

actionnaires après avoir refusé de fournir les 22 millions de sa part de la dette. La ZAV a des actifs qui se dévaluent tous les jours, et des rentrées qui manquent tous les jours ! **C'est ce qu'on appelle un succès économique apporté par la Grande vitesse ferroviaire.** Cette réalité peut-elle impressionner Carole Delga et autres fous de LGV ? Non, ils sont allergiques aux arguments rationnels !

D'une faillite à l'autre

Il faut se délecter à lire une telle prose officielle :

Communiqué de Vidalies

Ligne nouvelle Perpignan-Figueras : la situation du concessionnaire TP Ferro n'impactera pas les circulations ferroviaires entre la France et l'Espagne

15 septembre 2016 -

En février 2004, la France et l'Espagne ont confié à TP Ferro la construction et l'exploitation de la ligne nouvelle Perpignan-Figueras, pour une durée de cinquante ans, afin d'assurer la connexion à écartement standard européen entre les réseaux ferroviaires des deux pays.

Après la mise en service complète de la section internationale en janvier 2013, la société concessionnaire, TP Ferro, a rencontré de réelles difficultés, les niveaux de trafic s'étant révélés très inférieurs à ceux qu'elle avait anticipés. Cette situation a conduit, en septembre 2015, à l'ouverture d'une procédure d'insolvabilité sous l'égide du tribunal de commerce de Gérone.

Les Gouvernements français et espagnol ont constamment rappelé qu'il appartenait au concessionnaire, conformément au contrat et aux principes juridiques français et espagnols, d'assumer seul les risques qui lui ont été transférés par le contrat de concession. Il revenait ainsi aux actionnaires et aux créanciers de TP Ferro de s'accorder sur un plan de restructuration permettant au concessionnaire de poursuivre son activité.

Afin de faire face à toute éventualité et de garantir la continuité des services ferroviaires entre la France et l'Espagne, les deux Gouvernements ont proposé, dès les difficultés du concessionnaire connues, que les deux gestionnaires nationaux d'infrastructures, SNCF Réseau et ADIF, se préparent à reprendre l'exploitation de la section internationale par l'intermédiaire d'une filiale commune, dans l'hypothèse d'une éventuelle défaillance de TP Ferro. Dans cet esprit, les deux Gouvernements ont préparé, puis conclu en mai 2016, un accord international permettant d'organiser l'exploitation de la ligne nouvelle si le concessionnaire venait à ne plus pouvoir assurer ses missions.

Lors de la réunion tenue le 15 septembre 2016 sous l'égide du tribunal de commerce de Gérone, les actionnaires de TP Ferro et ses créanciers financiers ne sont pas parvenus à un accord sur un plan de restructuration du concessionnaire,

ouvrant ainsi la voie vers sa liquidation et la résiliation du contrat de concession.

Les deux Gouvernements tiennent à réaffirmer que cette situation ne doit en aucun cas compromettre la continuité du service public ferroviaire entre la France et l'Espagne. Il revient désormais à la filiale commune en cours de constitution par SNCF Réseau et ADIF de prendre en charge l'exploitation de la ligne nouvelle, dès la cessation d'activités de TP Ferro. Les contacts entre les deux entités sont d'ores-et-déjà en cours pour préparer au mieux le transfert des activités.

La France et l'Espagne tiennent enfin à faire part de leur soutien aux agents de la société concessionnaire dans ce contexte difficile : les deux Gouvernements veilleront à ce que la nouvelle filiale entre SNCF Réseau et ADIF reprenne l'ensemble des personnels de TP Ferro. Dans l'attente de cette reprise, des contacts seront rapidement organisés avec des représentants des deux gestionnaires nationaux d'infrastructures, afin que cette transition se déroule dans les meilleures conditions possibles. »

Un PPP tombe à l'eau mais personne n'est noyé ? Un PPP c'est l'accord avec TP Ferro pour la construction et l'exploitation du tronçon Perpignan-Figueres de la LGV Perpignan-Barcelone. Ce PPP va finalement retomber dans les mains du secteur public mais pas un mot sur le coût de l'opération. Qui va nous faire croire que la société TP Ferro devenue insolvable va oublier de se faire dédommager ? Que

le communiqué puise nous rassurer sur la continuité du trafic est une chose, mais avec quelles pertes, sinon pourquoi ne pas avoir dès le départ constitué la filiale publique ? Est-ce que demain nous aurons le même problème pour Tours-Bordeaux ?

Pour compenser la résiliation anticipée du contrat de concession, les gouvernements d'Espagne et de France n'ont pas l'intention de payer un seul euro à TP Ferro, la compagnie exploitant jusqu'à présent le tunnel ferroviaire du Perthus en liquidation. TP Ferro et ses deux actionnaires à 50% ACS et Eiffage réclament de leur côté 450 millions pour un chantier qui a coûté 1,1 milliard, représentant 45 km de LGV. Inigo de la Serna, ministre des Travaux publics de l'Espagne, et trois ministres français Jean-Marc Ayrault (Affaires étrangères), Ségolène Royal (Environnement et Energie) et Michel Sapin (Economie et Finances) se sont unis pour dénoncer les «violations graves et répétées des dispositions du contrat de concession". En particulier, son «obligation d'exploiter et de maintenir la section internationale [le tunnel du Perthus] jusqu'à la fin normale de la concession".

TP Ferro est entré en liquidation en septembre dernier à cause de ses problèmes de liquidité et après avoir échoué à parvenir à un accord avec les créanciers financiers. Cette partie allègue que la résiliation a eu lieu sans aucune faute de leur gestion et, par conséquent, exige une compensation, qui a été initialement estimée sur la base de la valeur des actifs à 450 millions d'euros.

Pour préparer leur défense les ministres ont multiplié les accusations : "refus de remplir son obligation d'informer" les administrations publiques respectives, de ce qui se passait. On dit aussi que le concessionnaire n'a pas respecté son obligation de «garantir le financement» de la société. TP Ferro "n'a jamais pris de mesures concrètes et sérieuses" pour remédier à la situation et "éviter de demander à des institutions financières un moratoire" jusqu'à ce qu'il soit trop tard. L'affaire sera tranchée par un tribunal d'arbitrage de l'UE. Une occasion de rappeler que de tels arbitrages existent en dehors des traités comme le CETA. Pour mémoire, les prévisions « passagers » ont été surévaluées de 85% et celles du fret ferroviaire de 92% ! La surévaluation, c'est la faute à qui ?

Le conseil régional du 26 novembre 2016: on y parle de gares TGV

11 Septembre 2016

Voici une déclaration du groupe Nouveau Monde :

"La Grande Vitesse : Quel que soit le choix de chaque composante de notre groupe par rapport à la grande vitesse, notre positionnement collectif est pour l'arrivée des TGV dans les gares existantes de manière générale (Toulouse, Béziers, Montpellier, Nîmes, etc.), de nouvelles gares comme à Montauban ne peuvent s'envisager que connectées au réseau des trains régionaux, les concertations concernant de nouvelles lignes doivent être respectueuses des différents avis et intégrer les solutions alternatives. Le financement de ces réalisations relève en priorité de l'Etat. Notre groupe reste opposé à tout partenariat public-privé. Nous exigeons que la SNCF ait à nouveau la capacité d'investir dans les projets structurants pour les territoires."

L'absurdité de cette déclaration ne nous étonne plus.

"Quel que soit le choix de chaque composante de notre groupe par rapport à la grande vitesse, notre positionnement collectif est pour l'arrivée des TGV dans les gares existantes de manière générale."

La Grande Vitesse ferroviaire IMPOSE les gares externes au centre ville car il s'agit de gares très différentes des gares traditionnelles. Elles sont conçues surtout pour les trains qui ne s'arrêtent pas avec des quais sur des dérivations de la ligne elle-même pour réduire au maximum le ralentissement. Un arrêt, c'est 15 minutes de perdues entre le ralentissement, l'arrêt lui-même et l'accélération. Pour Montauban la nouvelle gare sera connectée à l'ancienne étant au croisement des deux lignes.

Je lis :

"Les concertations concernant de nouvelles lignes doivent être respectueuses des différents avis et intégrer les solutions alternatives."

Comment faire de nouvelles lignes en intégrant les solutions alternatives. C'est comme si vous voulez faire une omelette sans utiliser des œufs !

A écouter les débats de cette séance je découvre que pour Carole Delga la gare de Bressols est devenue gare de Montech, preuve d'une « maîtrise » du dossier, à moins qu'il ne s'agisse d'un acte manqué pour faire passer cette gare dans l'orbite du PS !

Christian Dupraz apportera sa pierre à la séance :

« Madame la Présidente, chers collègues, J'interviendrai sur le volet Transports et Intermodalité de ce DOB, pour lequel nous avons déposé 3 amendements. Cette année budgétaire sera une année particulière car marquée par l'aboutissement d'une grande concertation : les Etats généraux du Rail et de l'Intermodalité.

Notre majorité peut le dire avec fierté, ce fut une réussite. Les attentes exprimées sont fortes en direction de notre collectivité et de notre partenaire la SNCF : rénovation des lignes du quotidien, ponctualité et régularité des trains, qualité du service, amélioration de l'intermodalité. Les citoyens et citoyennes ont aussi, et je veux le souligner, exprimé une volonté de voir se rouvrir certaines lignes. Nous en tiendrons compte, et avons proposé un amendement pour permettre, dès 2017, des études de faisabilité sur certaines réouvertures de lignes.

Le fret ferroviaire n'a pas été non plus oublié et il est temps de dépasser les simples déclarations (souvent de la part de ceux qui l'ont détruit peu à peu). Il faut enfin le relancer vigoureusement. Nous avons entendu le besoin d'une politique régionale des transports et des mobilités qui garantit l'égalité des territoires et qui assure l'indispensable lien entre l'est et l'ouest de notre grande région. Il faudra dégager les moyens à la hauteur de ces attentes en faveur des trains du quotidien. Des choix devront donc être faits sur la LGV Bordeaux-Toulouse et sur des projets de gares inutiles. Notre position est constante : conformément à l'avis des commissaires enquêteurs, nous sommes favorables à la rénovation de la ligne existante entre Bordeaux et Toulouse pour obtenir une grande vitesse qui correspond au standard européen et qui mettra Toulouse à 3 h 30 de Paris, comme Montpellier, pour un coût nettement inférieur et avec un délai

de réalisation plus court. C'est l'objet de notre amendement. Et nous sommes opposés au financement des gares nouvelles inutiles de la Mogère et Manduel.

Nous avons enfin proposé un amendement pour éviter le financement des lignes aériennes low-cost qui interviennent sur nos aéroports régionaux, dans l'attente de la révision de notre politique régionale concernant les aéroports. Je vous remercie.

C'est au cours de cette séance qu'a été proposé l'amendement n°11 évoqué dans l'introduction : « pour augmenter la vitesse sur la ligne existante Bordeaux-Toulouse au lieu de construire une LGV (il sera rejeté par le PS, le PRG et la droite). »

Deuxième partie :

Le poison dans du chocolat

Pourquoi le 14 décembre 2016 ?

En politique tout est question de calendrier. Et cette date du 14 décembre en est un exemple. Avant de faire cette restitution des Etats généraux qui normalement devait donner lieu à une séance plénière en septembre (et qui étaient prêts depuis longtemps dans les couloirs), il fallait à Carole Delga des soutiens venus du gouvernement et c'est donc justement en ce 14 décembre qu'ils sont arrivés.

Ce jour là un accord a été réalisé entre l'Etat et Delga sur la reprise par la Région de la ligne du Cévenol (Clermont-Ferrand–Nîmes), et sur la gestion commune, à titre expérimental pour une durée de deux ans, de la ligne de l'Aubrac (Clermont-Ferrand–Béziers). Au terme de cette période, l'État décidera de la suite à donner à cette expérimentation.

"Le Cévenol comme l'Aubrac, qui traversent des territoires ruraux voire hyper-ruraux d'Occitanie/ Pyrénées-Méditerranée, ont une véritable utilité publique pour nos concitoyens", déclare Carole Delga. Cet accord signe en fait la reprise de deux

lignes TET (trains d'équilibre du territoire) par la Région, un phénomène qui s'inscrit dans un vieux rêve de la SNCF : donner aux régions la gestion de toutes les lignes TET après la gestion des TER.

Aujourd'hui, comme pour les bureaux de poste, la stratégie a changé : au lieu d'une opération générale, l'Etat procède au cas par cas. Et ainsi un désengagement supplémentaire de l'Etat devient une victoire des Conseils régionaux !

L'Occitanie devient donc autorité organisatrice de la ligne du Cévenol à compter du 1er janvier 2018.

Par cet accord, l'État se montre tout de même généreux : il finance le renouvellement complet du matériel roulant de cette ligne, avec l'acquisition par l'État de 3 rames Alstom Coradia Liner neuves pour un montant d'environ 30 millions d'euros et il s'engage à verser une contribution de fonctionnement à la Région. Comme l'Etat propose aux mairies de supprimer le bureau de poste contre une aide en faveur d'agence postale communale.

« **Des décisions uniques en France** » se félicite Carole Delga.

Maintenant allons voir ce qui se passe au même moment dans la région voisine de Nouvelle Aquitaine qui indique officiellement :

*« Trains Corail : la Région, autorité organisatrice
La Région Nouvelle-Aquitaine deviendra autorité organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) sur les lignes ferroviaires Bordeaux - La Rochelle, Bordeaux - Limoges et Bordeaux - Ussel à compter du 1er janvier 2018.*

Dans le cadre de cet accord, l'Etat s'engage à accompagner la Région en finançant le renouvellement complet du matériel roulant sur ces mêmes lignes par l'acquisition de 5 rames Alstom Régiolis neuves, déployées au plus tard en juin 2019. L'Etat versera également une contribution de fonctionnement à la Région.»

Voilà comment un désengagement de l'Etat est célébré comme une victoire ! On peut le vérifier encore par ce communiqué de la Région occitanie en date du 9 Novembre 2016

"Axe structurant de la région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, la ligne ferroviaire Toulouse-Tarbes a entamé depuis la fin mars un nécessaire et vaste plan de modernisation de 450 M€ jusqu'en 2020. Il est financé par SNCF Réseau et la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, qui y contribue pour 20 M€. La totalité des voies doit être renouvelée sur 150 km (soit 300 km en comptant les deux rails), pour garantir le niveau de performance, assurer le confort des voyageurs et développer la qualité de service d'une ligne empruntée par plus de 10 000 voyageurs et une cinquantaine de trains par jour. Cet automne, la modernisation se concentre en Hautes-Pyrénées. Depuis le 17 octobre, des travaux de régénération des voies ont débuté entre Capvern et Tournay et dureront jusqu'au 15 décembre. Rails, ballast et traverses - soit toutes les composantes de la voie - seront changés. Parallèlement, des poteaux caténaires neufs seront installés entre Capvern et Montréjeau (en Haute-Garonne). Globalement, les

travaux entre Tarbes et Montréjeau concernent le renouvellement de 24 km de voie, de 4 aiguillages en gare de Capvern, le remplacement de 45 000 tonnes de ballast et la pose de 750 poteaux caténaux.

Selon SNCF Réseau, c'est un investissement de 40 M€. La Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée apporte 20,25 M€ au programme de modernisation de la section Montréjeau-Tarbes. Ces travaux imposent l'interruption de la circulation des trains entre Tarbes et Montréjeau. Jusqu'au 15 décembre, des autocars de substitution transporteront les voyageurs entre les deux gares."Mais entrons dans le vif du sujet.

La Région Occitanie mentionne Toulouse-Tarbes sans signaler que cette ligne, c'est Toulouse-Hendaye. Pourquoi cette observation ? Car prendre un tronçon de ligne Toulouse-Tarbes c'est une ligne régionale (TER) or une ligne Toulouse-Hendaye est une ligne nationale (intercités ou TET). Par ce tour de passe-passe, l'Etat devient absent des financeurs ! Au départ, le coût total est de 450 M€ et la région apporte 20 M€. Puis à la fin pour la section Montréjeau-Tarbes c'est 40 M€ au total avec une participation de 20,25 M€ pour la Région. Un communiqué pas très clair !

Encore de la naïveté

Le lecteur est en droit de penser qu'après une telle mise en condition j'étais vacciné et peu enclin à m'étonner des propos énoncés. Avec Alternative LGV Midi-Pyrénées nous avons préparé quelques tracts pédagogiques à distribuer pour expliquer la situation de la LGV mais sans imaginer la douche glacée qui allait nous sidérer, en ce jour pourtant bien ensoleillé de décembre.

En ce 14 décembre 2017, tout a débuté par la tonne de remerciements ciblés en direction des sommités qui, c'est sûr, n'équivalent en rien aux simples citoyens. Un oubli cependant. Des remerciements à adresser au quotidien local, **La Dépêche** qui, par avance, a publié quelques articles à la gloire de la présidente.

Fidèle à son sens de la propagande **La Dépêche** du 14 décembre consacre pas moins de six articles sur deux pages avec des approches aussi diverses que l'édito, les enjeux de l'arrivée de la LGV, les dix chantiers de Carole Delga etc. Pour une fois concernant la LGV ce n'est pas le 3 h 10 Toulouse-Paris qui est mis en avant mais les aménagements nord Toulouse.

« La mise à quatre voies de la ligne ferroviaire existante entre Saint-Jory et Matabiau va donner de nouvelles capacités ai trafic de marchandises et de voyageurs avec en perspective la possibilité d'un cadencement des TER au ¼ d'heure. »

Sauf qu'à mettre de tels aménagements à la remorque de la LGV, le train du quotidien risque d'attendre longtemps cette amélioration d'autant que ficelé comme le projet l'a été, il a obtenu un avis défavorable de l'EUP ! Comme toujours EuroSud Transport est appelé à l'aide pour vendre l'invendable !

L'édito rappelle que depuis longtemps c'est une priorité des élus régionaux. Si ça n'avait pas été une priorité où en serions-nous des dysfonctionnements du rail dans la Région ? Et nous avons droit à une charge contre la privatisation, avec comme toujours l'exemple anglais caricaturé, privatisation qui est pourtant en cours sous diverses formes.

Et bouquet final, une charge mesurée contre la SNCF qui doit accomplir des efforts, or la SNCF est aux ordres des politiques comme va le rappeler tout le discours de Delga ! Quand, sur la nouvelle LGV Tours-Bordeaux, la SNCF propose un nombre de trains en fonction de ses capacités, l'Etat lui impose le nombre de trains fixés par Vinci qui veut encaisser le plus de péages possibles ! La SNCF a ses torts mais sur ce point la classe politique joue un rôle totalement néfaste, Carole Delga y compris.

Nous sommes habitués à de tels articles mensongers mais à voir s'étaler sur deux pages une prose aussi ridicule ça aurait dû nous alerter sur la température de l'eau déversée pendant la réunion. Mais bon, pour être beau joueur, avant de focaliser sur le chantier n° 5, voici la présentation globale.

Reprenons le fil de la restitution des Etats Généraux

Voici la suite du discours de Carole Delga

« Durant plus de 80 jours, la Région a entendu les représentants des associations d'usagers, des citoyens, les syndicats des cheminots, les chambres consulaires, les partenaires financeurs que sont l'Etat, la SNCF et les collectivités territoriales.

Nous avons, également, bénéficié d'un rapport voté à l'unanimité par les 213 membres du CESER dont je salue le travail. »

Oui, une unanimité qui n'honore pas le CESER...

« Nous avons écouté, plus largement, les citoyens, les usagers quotidiens des transports et je remercie toutes et tous de votre implication. Aujourd'hui, la parole revient à la Région dont vous attendez les premières décisions. Quelles que soient ces décisions, sachez que ces Etats Généraux ne baissent pas le rideau ce soir. Ils ne sont que le début d'un dialogue ouvert et constant. Il y aura, bien-sûr, une actualisation, une actualité dans nos rencontres avec l'ensemble des acteurs de la mobilité de cette Région. Et j'aurai des propositions à vous faire en ce sens pour 2017. »

Un dialogue ouvert ? La Région Midi-Pyrénées se distingue parmi toutes les régions de France pour n'avoir jamais mis en fonctionnement une instance de dialogue

imposée par la loi, les comités de ligne. Madame Delga n'a pas besoin de propositions nouvelles sorties de son chapeau mais peut éventuellement élargir les comités de ligne qui concernent le rail, à l'ensemble de la mobilité. M. Gibelin interrogé à Castelsarrasin a cru bon d'indiquer que les dits comités sont de la responsabilité de la SNCF ce qui est totalement faux.

« Tout d'abord, je tiens à remercier Jean-Luc Gibelin vice-président délégué aux transports et aux infrastructures et les conseillers régionaux du comité de pilotage, Christian Dupraz, Stéphane Bérard, Monique Bultel Herment, Vincent Garel qui ont été très impliqués dans cette démarche ainsi que l'ensemble des élus de la majorité. Je tiens aussi à apporter un témoignage appuyé et une reconnaissance aux services de la Région qui ont fait un formidable travail pour que cette concertation se passe dans les meilleures conditions et surtout pour que les 10 grands chantiers que nous allons vous proposer, ce soit des chantiers qui soient opérationnels, qui soient réalistes et qui correspondent à vos attentes. »

Vous aviez cru que la pommade de l'introduction suffisait mais non il fallait insister et la suite est significative : « fière de mes services » car les services régionaux sont SES services !

« J'ai été vraiment très fière de mes services quand j'ai relu, avant validation, le document qui vous est

distribué. C'est faire d'un sujet assez technique, un sujet qui est partagé, un sujet qui devient, en fait, facilement compréhensible. Et un gros travail de pédagogie a été mené et nous avons eu à mener, en même temps, une réorganisation de l'ensemble des services de la Région et cette production de documents, et je vous demande Monsieur Le Directeur des Transports, de transmettre mes sincères remerciements à l'ensemble des agents régionaux.»

Cette fois la pommade en direction dit-elle de 20000 contributions que d'autres intervenants réduiront de moitié - mais l'enthousiasme a ses raisons... - et des contributions pour instaurer le paradis en Occitanie c'est génial :

« Vos contributions, aussi, nous ont été précieuses. Elles ont été nombreuses, près de 20 000. Elles sont riches, elles sont diverses, mais au final majoritairement concordantes. Vous allez le constater, elles s'inspirent de valeurs fortes, révèlent des attentes importantes et portent une ambition commune : celle d'une mobilité toujours plus juste, durable, performante et attractive. »

A présent célébrons les transports :

« Vous nous l'avez dit, le rail et les transports en général sont, aujourd'hui, une condition sine qua non, de la croissance, de la libre mobilité, de l'égalité, de la cohésion territoriale et nous savons qu'à travers l'investissement dans les transports, c'est une condition indispensable pour la croissance,

pour le développement économique. Il s'agit de relier les hommes, de rapprocher les territoires, bref ! de favoriser les échanges.

Nous avons une fonction de responsabilité au niveau régional depuis 2002, depuis la réorganisation ferroviaire et qui s'est vue renforcée par la loi NOtre en 2015. Il serait, d'ailleurs, injuste d'oublier la qualité des politiques ferroviaires régionales menées durant près de 15 ans par mes prédécesseurs. Je pense, bien sûr, à Martin Malvy avec le plan Rail avec 820 millions d'euros. C'était une première en France. Je pense, également, aux plans ambitieux lancé par Georges Frèche, Christian Bourquin ou Damien Alary. »

Ah ! l'étrange arrivée d'un chiffre phare avec 820 millions d'euros, cette première en France ! Un premier mensonge qui va en annoncer d'autres. L'expression magique «plan rail» est telle qu'il y a plus de TER de Langon à Bordeaux que de Toulouse à Montauban !

« Regardons d'abord d'où nous venons avant de savoir où nous allons. De nombreux voyageurs de TER qui ont progressé. En 15 ans, c'est 60 % pour atteindre 20 millions. C'est près de 600 km de lignes ferroviaires qui ont été renouvelées et c'est plus de 4,7 milliards qui ont été supportés sur les 15 dernières années par les budgets régionaux⁹.

⁹ Rn présentant son budget 2017 elle proposera 4 milliards pour 5 ans !

La régionalisation ferroviaire a donc été un succès. Mais qui dit nouvelle région, dit nouvelle ambition. De tous temps nos concitoyens ont eu besoin de mouvement, donc ce besoin, demain sera encore plus fort et nous allons continuer à bouger avec vous en vous présentant les conclusions et surtout, en vous présentant les 10 grands chantiers que nous allons mettre en œuvre. Ces 10 grands chantiers qui vont, bien sûr, prioriser un service de qualité, un service qui soit adapté aux besoins des usagers, aux besoins des territoires avec, bien entendu, une accessibilité parce que si nous voulons avoir un service public de qualité, une fréquentation en hausse, nous devons avoir une accessibilité, accessibilité en termes de tarifs qui vous sera présentée, accessibilité avec les travaux qui sont nécessaires sur les gares et nous aurons, en tout, près de 130 points dont les travaux seront finalisés d'ici 2021. C'est bien entendu l'arrimage à la LGV au niveau européen, c'est également le développement de l'Intermodalité des pôles d'échange inter modaux, c'est également la régénération et l'ouverture de nouvelles lignes parce que nous voulons renforcer ce train du quotidien qui est une armature indispensable pour l'égalité des chances et pour l'équité territoriale, et ce que nous souhaitons aussi c'est cette dynamique qui a été initiée à travers ces Etats Généraux du rail, qu'elle puisse perdurer, et ce sera à travers différentes instances de concertation que nous vous dévoilerons, tout à l'heure, que nous mènerons ce dialogue constant, cette actualisation de nos politiques. Donc, merci à toutes et à tous pour

votre présence. Sans plus tarder, je laisse la parole à Jean Luc Gibelin et aux élus du Comité de Pilotage pour la restitution des Etats Généraux avant de reprendre, tout à l'heure, la parole pour vous présenter en détail les 10 grands chantiers régionaux pour les 15 années à venir. Je vous remercie. »

Ah quelle belle envolée finale ! Elle s'engage même pour les 15 années à venir (au départ elle disait plutôt les 20 ans à venir) même si elle est élue seulement pour 5 ans ! Son art consiste à enrober de chocolat un poison très grave pour la SNCF : à suivre les données, seulement 1% de la population régionale utilise régulièrement le train !

La parole à Jean-Luc Gibelin :

Merci, Madame la Présidente,

Nous allons vous présenter les différentes étapes de cette concertation, de ces 80 jours tels qu'ils viennent de vous être présentés, avec à la fois l'étape de l'écoute et de la démarche qui a été la nôtre. Monique et Stéphane vont le présenter, ensuite l'état de la situation et ce qui était et ce qu'il y a à développer ; Christian y reviendra. Vincent précisera sur un certain nombre d'aspects. Je reprendrai deux minutes la parole sur les éléments à moderniser et la réponse aux besoins qui se sont exprimés et ensuite la Présidente, Madame Delga, vous présentera les 10 chantiers des prochaines années. Je laisse la parole à Monique et à Stéphane sur cette première partie. »

Rien d'important, car l'essentiel est confié aux autres en commençant par un membre du PS.

Stéphane Bérard :

« Merci Monsieur le vice-président, merci Madame la Présidente ; Evidemment à mon tour de vous saluer toutes et tous et vous remercier aussi d'être venus si nombreux à cette restitution finale des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité.

En préambule, je voulais vous rappeler rapidement les attentes et les objectifs fixés par la Présidente autour de ces états généraux du rail. Cela a été dit : engagements pris en décembre 2015, organisés dès le 2^{ème} trimestre 2016 et engagements tenus en décembre de la même année. Au-delà de ce dispositif unique en France et à l'initiative de la Région Occitanie, cette consultation se devait d'être et a été la plus large possible et la plus représentative de notre nouveau territoire régional. La plus large possible par la diversité des participants, citoyens, usagers et non usagers, les élus locaux, les organisations syndicales, les associations d'usagers, les partenaires financeurs, l'Etat, et la SNCF. Pour évoquer ensemble les enjeux sociaux, économiques et environnementaux autour du ferroviaire et de l'intermodalité. La plus large possible aussi par la représentation du territoire Occitanie et être dans l'esprit « faire région ». »

Au cas où l'autosatisfaction de Delga n'aurait pas suffi il fallait en ajouter une couche ! Et je m'en voudrais de ne pas citer tout le discours.

« Notre région est forte de sa diversité, métropoles, villes moyennes, ruralité. Et pour ce faire, nous avons déployé avec la même énergie et avec vous, les mêmes moyens opérationnels et humains dans tous les départements pour qu'il ne doive pas exister de territoires abandonnés et de citoyens de 2^{ème} zone. »

Existe-t-il une région qui ne soit pas forte de sa diversité ? Quant aux citoyens de 2^{ème} zone et aux territoires abandonnés ils sont sans doute absents dans la salle mais bien vivants dans la réalité. Zones sans médecin, sans poste, sans école, zones sans transports collectifs, sans avenir etc.

« Mesdames, Messieurs, le constat est unanime. Une consultation largement plébiscitée par l'ensemble des intervenants, une satisfaction de la part des citoyens de rencontrer les élus régionaux et d'être écoutés. Maintenant, une attente forte d'avoir des réponses et une traduction par les actes. Alors la concertation en quelques chiffres : c'est exactement 37 réunions publiques dans 13 départements différents, 80 jours de débats publics, un site internet dédié à l'opération, 3100 participants pour l'ensemble des réunions publiques, 52 élus ont participé aux 37 réunions, 13798 personnes ont répondu au questionnaire, 283 contributions écrites par les collectivités territoriales, les syndicats, des associations du monde économique et du grand public. Et pour terminer, pas des moindres, 213 membres du Conseil Economique Social et

Environnemental ont produit un rapport très précis et très exhaustif. »

C'est ici que le 20000 se change en 13798 ! Mais pourquoi faut-il toujours cette référence obsessionnelle à l'unanimité quand les comptes-rendus des réunions ont prouvé qu'il n'en était rien. Mais bon c'est vrai, tout le monde veut que ça aille mieux !

Monique Bultel Herment

« Vous l'aurez compris, cette consultation, cette concertation, elle a été une marque de démocratie participative. Le compte-rendu que nous vous présentons aussi aujourd'hui est aussi très participatif. C'est pourquoi nous nous succédons pour vous présenter les comptes rendus de ce résultat. En ce qui me concerne, sans dévoiler le contenu des interventions de mes collègues futurs et bien entendu la présentation des 10 chantiers de la Présidente, je veux juste évoquer, à cet instant, quelques propositions. Il y en a eu de nombreuses, mais elles sont si concordantes qu'elles illustrent bien la qualité et la pertinence de nos échanges. L'expertise d'usage que nous avons sollicitée chez l'ensemble de nos concitoyens, chez tous les acteurs professionnels du rail ont rendu des propositions et des demandes très cohérentes en conscience avec l'objet de la consultation en temps étendre et intensifier l'offre de transport ferroviaire en fonction des besoins des territoires, en renforçant, par exemple, les liaisons quotidiennes dans le péri-urbain à destination des grandes agglomérations,

mais aussi en préservant et en développant le transport en milieu rural comme un levier d'aménagement du territoire régional, mais aussi en réorganisant le transport entre les grandes agglomérations. »

Oui un compte-rendu si participatif qu'il évitera soigneusement de donner la parole à la salle !

« Améliorer la qualité du service, des trains fiables et à l'heure. Il faut en faire une priorité, ça paraît tomber sous le sens. Finalement c'est quand même ce qui est ressorti majoritairement ; une information plus accessible, repenser les tarifications afin qu'elles soient plus lisibles, plus simples et plus attractives, repenser et soutenir l'intermodalité avec le train du quotidien comme armature des transports régionaux. »

En faire une priorité ? Une fois encore l'usage du mot PRIORITE a du heurter les oreilles de Monsieur Agrain qui ne voit aucune priorité entre TER et LGV ! Ceci étant, comme indiqué, le propos tombe sous le sens !

« Mais aussi on a senti dans toutes ces consultations qu'il fallait ne pas opposer les différents modes de transport mais les mettre en cohérence, maintenir et conserver les trains d'équilibre du territoire dans le giron national, bien entendu, développer la grande vitesse qui est indispensable pour l'avenir de la Région, dynamiser le fret ferroviaire enfin qui est en perte de vitesse on le sait. »

Mais aussitôt le mot priorité est bannie pour ne pas opposer les TER en retard et les TER trop rares ! Ils proposent l'incohérence au nom de la cohérence ! Là je m'étouffe !

« Cette liste, bien entendu, n'est pas exhaustive, mais toutes ces attentes et tous ces besoins exprimés vont permettre à l'Assemblée régionale de définir les grandes orientations, les grands axes du schéma régional des transports publics et garantir l'attractivité, l'équilibre de la Région Occitanie. J'invite mon collègue à venir pour la suite. »

Christian Dupraz

« Bonjour à tous

Un message fort qui est sorti de cette consultation et qui a été très cohérent entre toutes les interventions que ce soit dans les questionnaires, dans les réunions publiques, dans les contributions écrites nombreuses et dans le rapport du CESER, c'est que c'est une politique de l'offre dynamique et volontariste qui va permettre de relancer les transports collectifs dans notre grande Région. Cette demande vise un objectif essentiel, capter de nouveaux usagers, augmenter la fréquentation de nos transports régionaux, prendre des parts modales aux transports individuels et notamment à la voiture. C'est cette conviction qui a été partagée par beaucoup de participants à cette consultation et que nous avons bien entendu. Cette conviction se traduit par 6 objectifs en termes d'amélioration de l'offre, d'intensification de l'offre. »

Avec un membre d'EELV j'ai cru pouvoir respirer grâce à un autre son de cloche. Mais non, pas du tout ; toutes les interventions ont été cohérentes, tout sent encore l'unanimité !

«Le premier élément, c'est l'augmentation du service des trains régionaux par la fréquence, augmentation des fréquences, augmentation des dessertes, des points desservis et également, amélioration de l'amplitude horaire avec plus de trains notamment en soirée, qui ont été réclamés sur beaucoup de lignes. C'est en particulier l'exemple du Toulouse/Montpellier où, aujourd'hui, il n'y a pas de trains en soirée et qui pose un problème important aux utilisateurs, mais c'est vrai aussi sur de nombreuses lignes, de petites lignes rurales qui ont un niveau de service qui n'est pas attractif avec un nombre de trains quotidiens trop faible et puis c'est un ensemble de haltes qui ont été proposées, repérées et qui peuvent être incluses dans le schéma de desserte.»

Cette intervention aura tout de même un mérite, elle entre dans le détail mais pour encore et toujours promettre le paradis car jamais le moindre élément budgétaire ne l'accompagne.

« Au-delà de l'amélioration de la performance du réseau des TER qui vient d'être évoquée, on a entendu une demande très forte sur l'amélioration de la performance des transports. Cette performance s'exprime d'abord par la ponctualité et la fiabilité.

C'est important. On nous a dit qu'il fallait fixer des objectifs, mieux suivre l'opérateur ferroviaire, imposer des pénalités s'il le fallait, négocier au plus serré et suivre au quotidien les résultats. Pour l'attractivité, également, importante, par rapport à la captation de nouveaux usagers, le thème majoritaire qui est ressorti, c'est qu'on souhaite des transports plus rapides. Il faut que les rénovations de lignes permettent de retrouver, au moins, les vitesses nominales de ces lignes à leur inauguration il y a 50 ou 100 ans et peut-être les améliorer lorsque c'est possible. Et c'est très important pour nos agglomérations relativement éloignées, nos capitales départementales, je ne sais pas, Mende, Rodez, qui doivent pouvoir rejoindre les métropoles dans des temps raisonnables et parfois symboliquement inférieurs à des barrières que les gens évoquent souvent. C'est vrai, également, pour des lignes historiques, le train jaune qui, aujourd'hui, est beaucoup trop lent ou la liaison Toulouse/Montpellier qu'il faudrait accélérer. Il est également important de voir que les usagers récusent très fortement les autocars de substitution qui sont vécus comme une dégradation du service, moins sûrs, moins fiables, plus longs, et cela surtout en zone rurale ou en zone de montagne.

Très bien, très bien avec un exemple à la clef : la ligne Toulouse Albi en travaux pendant des années a été réouverte avec les mêmes temps de parcours !

« Le 3^{ème} élément qui est apparu très fortement suggéré, c'est de préserver et améliorer notre outil, le réseau régional. C'est presque l'unanimité dans les questionnaires qui s'expriment pour renouveler les lignes régionales, les entretenir mieux, et puis accroître leur capacité dans certains cas. Pour le besoin d'entretien des lignes régionales, nous savons qu'il y a des risques de fermeture à court terme, les usagers le savent, il y a un retard à rattraper, un gros travail à faire et de nombreuses lignes ont fait l'objet de cette citation : je dirais le Béziers/Nosagle, Monestié/Labastide, le H Lauzérien, la ligne du cevenol, mais aussi le train jaune, Montrejeau/Luchon, Carcassonne/Quillan, Rodez / Séverac / Millau, ou Brive/Aurillac.

Pour l'augmentation capacitaire du réseau, il a été cité pas mal d'exemples de lignes en voie unique qui limitent, aujourd'hui, les capacités du réseau. C'est notamment le cas de l'étoile ferroviaire de Toulouse vers Albi/Auch ou Pamiers. Et puis, on a évoqué souvent la nécessité de créer des liaisons intra régionales nouvelles qui n'existent pas et de renforcer les liaisons entre les grandes agglomérations régionales. Il a été évoqué un Toulouse/Nîmes par le nord, ou un Toulouse/Barcelone par la Tour de Carol. »

Evoquez, évoquez toujours et qui va payer la facture ? Mais oui bien sûr un Toulouse-Barcelone par la Tour de Carol qui viendrait en concurrence par la ligne nouvelle qui passe par le Perthus et qui est en faillite ?

Mais qui a vu la SNCF maintenir ou pire créer une ligne intercity concurrente à une LGV ?

« Sur un élément qui a beaucoup mobilisé les participants, c'est le thème de la réouverture de lignes fermées ou plus en activité aujourd'hui. 25 lignes nous ont été citées comme étant des candidates à la réouverture des lignes rurales, mais aussi des lignes périurbaines avec un argument fort qui a été beaucoup répété, c'est de dire : on ne rouvre pas pour rouvrir, on rouvre parce que ça va marcher, parce qu'il y a aujourd'hui une clientèle, parce que les choses ont évolué, les bassins de population ont évolué et que ces lignes qui ont fermé à une époque, aujourd'hui rouvertes, seraient un vrai succès. Alors ça concerne des lignes suspendues actuellement, comme Montrejeau/Luchon, Alès/Bessèges, lignes que l'on nous demande de rouvrir avec un gain de vitesse Alès/Bessèges 30 mn par exemple, mais ça concerne aussi des lignes du fret qui pourraient être rouvertes aux voyageurs, la rive droite du Rhône Auch/Agen, Elne/Le Boulou/Ceret par exemple et puis des lignes fermées depuis plus longtemps où de nombreux intervenants sont venus pour nous dire qu'elles devraient, qu'elles pourraient reprendre du service. On peut citer Cahors/Capdenac, Montpellier/Faugères, Tarbes/Bagnères et puis le raisonnement a été élargi de manière assez cohérente autour d'étoiles ferroviaires car une étoile ferroviaire ça permet de faire beaucoup de liaisons différentes et donc ça a des effets d'entraînements importants et on nous a

beaucoup cité l'étoile ferroviaire de Poyan et celle de Séverac le Château qui permettrait de faire un Millau/Montpellier par voie ferrée aussi rapide que le bus aujourd'hui. Cette relance a été aussi évoquée pour des lignes périurbaines sous forme de tram/train et il a été évoqué la liaison Sommières/Castres/Montpellier/Balaruc/Sète dans ce type de possibilité. »

L'étoile de Séverac de château, j'en rêve même la nuit car je connais des Parisiens qui voici quelques années prenaient un train direct de Paris jusqu'en ce lieu reculé ! Voici quelques années...

Puis nous arrivons au point crucial, en architecture on dit la clef de voûte, la grande vitesse :

« Pour la grande vitesse et la connexion avec les nouvelles gares, il y a eu une forte demande pour que les lignes à grande vitesse Bordeaux/Toulouse et Montpellier/Perpignan soient réalisées avec parfois des différences d'appréciation sur la manière de le faire. Mais il y a unanimité pour considérer que la grande vitesse est très importante pour l'accès à nos métropoles régionales et que Toulouse doit être à moins de 3h30 de Paris comme les autres métropoles régionales.

Les modalités de réalisation de ces grandes lignes ont été un peu plus discutées. Il est apparu un grand souci des usagers que le financement de ces lignes ne pénalise pas le train du quotidien et c'est quelque chose qui a été entendu. Les nouvelles gares TGV ont été, presque unanimement, contestées, surtout celles

qui ne sont pas connectées avec les lignes régionales et notamment la gare de la Mogère à Montpellier. Enfin on nous a dit qu'il fallait accélérer la liaison entre nos deux métropoles régionales et également entre Toulouse et Perpignan. »

C'est le coup de massue.

-67% ce qui est loin d'être une forte demande, surtout à partir de questions biaisées et sur une zone essentiellement extérieure aux deux lignes concernées (cinq départements touchés sur treize !)

-Comment juger des manières de faire ? En bricolant un Montpellier-Perpignan en deux étapes ?

-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.

-Sur le coup j'ai cru que la référence à 3 h 30 était enfin la prise en compte d'un temps moyen entre Toulouse et Paris or il s'agissait, à l'adresse des initiés, de faire référence à la rénovation des lignes existantes qui pour EELV permettraient ce temps de parcours.

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

-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. Mais ce miracle a été «entendu» !

-Faire un LGV sans gare excentrée c'est comme boire du vin sans alcool !

Christian Dupraz sait cependant se défendre auprès d'un ami :

« Relisez les 286 contributions en ligne. Aucune ne dit explicitement qu'il ne faut pas accélérer le trajet Bordeaux-Toulouse. Les commissaires enquêteurs ne le disaient pas non plus. Là où il y a des différences d'appréciation, c'est sur la manière de le faire : une ligne nouvelle très grande vitesse pour les uns, une amélioration de la ligne actuelle pour être à grande vitesse pour les autres. D'où l'expression tout à fait pesée que j'ai employée.

Pour ma part, je défends l'amélioration de la ligne existante, et c'est un point dur de nos discussions avec nos partenaires de la majorité. Nous avons voté contre les premiers crédits destinés aux études pour la ligne nouvelle et les premières acquisitions foncières. Prenez du recul, et regardez bien les conclusions de ces EGRIMs. Les avancés sont considérables sur de très nombreux points.

Et pour le GPSO, les difficultés de financement risquent de nous donner raison... à terme.»

Donc toute l'astuce consiste à dire «Oui à la grande vitesse» sur ligne existante quand le simple citoyen sait que la grande vitesse conduit vers des LGVs. Puis compter sur «les difficultés» de financement pour bloquer

cette folie quand elle a déjà donné lieu à une DUP, c'est un peu court ! Des élus régionaux opposés à la LGV auraient pu intervenir dans les débats de l'EUP, puis ils pouvaient déposer des recours contre la DUP, des actes simples, concrets et sans subtilité mais malheureusement nous sommes loin du compte ! S'il répond en privé Dupraz s'est bien gardé de réagir sur le blog internet¹⁰ où j'ai présenté son texte et mes commentaires !

« Dernier point sur ce renforcement de l'offre qui a été plébiscité, c'est la question du fret ferroviaire. Vous savez que nous sommes dans une situation de catastrophe nationale sur le fret. Le Grenelle de l'Environnement devait nous engager à augmenter la part de fret dans les modes de transport de marchandises en France et nous n'avons fait que dégringoler depuis 10 ans. Cet avis a été partagé par la grande majorité des participants au questionnaire avec 4 attentes qui se sont exprimées, qui sont la mixité fret/voyageurs sur certains tronçons de lignes nouvelles ou de lignes existantes notamment rurales de manière à les valoriser et à les rentabiliser, le développement de plates formes multimodales de fret, notamment dans les ports régionaux, des actions de promotion auprès des entreprises situées le long des lignes et notamment pour ouvrir des lignes locales au fret où pour

¹⁰ Les Grandes Vanités

trouver un projet motivant pour l'Aubrac et enfin des péages raisonnables pour les trains de fret sur les lignes nouvelles ou sur les lignes anciennes et la mise en place d'une écotaxe pour les poids lourds en transit. Voilà les messages que nous ont envoyés les participants à ces Etats Généraux sur le pari de renforcer l'offre de transport régional en Occitanie. »

Le fret ferroviaire qui s'effondre pas à pas depuis tant d'années ! Dans les réunions anti-LGV nous l'avons entendu cent fois cet argument : «il faut la LGV pour libérer des sillons pour le fret» alors que la vérité est inverse : le coût du «tout LGV» est tel que la SNCF a décidé de liquider le fret ferroviaire, en devenant elle-même le premier transporteur routier du pays ! Les schémas ont la vie dure : SNCF c'est en fait le Groupe SNCF, Geodis, Keolis, Oui Bus... et le ferroviaire c'est 50% !

Vincent Garel

Madame La Présidente, Mesdames, Messieurs, bonjour, Il me revient d'aborder le chapitre : maintenir et renforcer les liens entre les territoires. De façon très générale, les participants aux Etats Généraux du rail ont considéré que le réseau ferroviaire devait être perçu comme quelque chose qui est bien plus qu'une infrastructure. Pour les territoires les plus difficiles d'accès, c'est le signe qu'ils appartiennent à la Région, qu'ils bénéficient

du service public et qu'ils ne sont donc pas abandonnés. »

Pour une fois ce n'est pas l'unanimité mais de façon très générale....

« Les acteurs des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité estiment, par ailleurs, que leurs liens avec Paris et les métropoles régionales doivent être maintenus et améliorés. Donc, il y a beaucoup de choses que je vais détailler un petit peu plus, qui ont déjà été abordées, notamment, dans ce que vient de vous dire Christian. Un des éléments qui a été abordé très largement sur l'ensemble du territoire, c'est le maintien des TET. Cette volonté des maintiens des trains d'équilibre du territoire a été exprimée dans tous les canaux de la concertation, par tous les moyens d'expression et là, pour le coup, de façon totalement unanime. »

Ouf, l'unanimité est de retour, l'unanimité de l'ignorance car le TET, autrefois intercité, meurt chaque fois qu'une LGV naît ! Pour ensuite vanter les succès du réseau LGV. Pourquoi pas un corail Paris-Lyon ?

« Pour de nombreux intervenants cela implique que la compétence reste nationale, que l'Etat, par ce biais, puisse assumer sa responsabilité d'aménagement du territoire et l'égalité des territoires. Plusieurs craintes ont été d'ailleurs abordées, dans le cas d'un transfert sec vers les régions, la crainte de voir des charges de fonctionnement supplémentaires, la crainte aussi de voir des coûts d'entretien

et d'infrastructure très importants pour la seule institution régionale ; une crainte également de perdre un outil d'ouverture de la région vers l'extérieur. Par ailleurs 65 % des personnes qui ont répondu sont favorables au maintien des trains de nuit. Ces trains de nuit sont présentés comme une solution attractive pour les territoires les plus distants et certains contributeurs ont rappelé l'intérêt de ces trains de nuit pour le développement des loisirs et du tourisme ; ce qui est très important dans notre Région. Ensuite, il est question de maintenir les trains comme la colonne vertébrale du territoire. »

Le paradis continue même la nuit ! Le gouvernement socialiste provoque la disparition des trains de nuit mais les socialistes locaux s'insurgent ! Sans rappeler surtout que la grande vitesse signe la mort du train de nuit ! La SNCF ne veut pas être un hôtel ! On roule vite le jour et la nuit on dort dans un lit ! Toujours le même poison, la déesse vitesse !

Alors bien sûr quelques doléances ont été données sur les doublons qui pouvaient exister entre des lignes d'autocars départementaux, régionaux et certaines lignes de TER. Dans ce domaine, le transfert des compétences est perçu comme une opportunité pour mettre en cohérence le futur réseau régional de transport. Pour les participants aux Etats Généraux, le rail constitue l'armature du réseau régional des transports sur lequel doivent se

rabattre les autres modes : le mode routier, les modes d'autocars ou le transport à la demande.

Le mode de transport le moins utilisé doit être la référence ! C'est la philosophie de la SNCF qui a toujours refusé des efforts en terme d'intermodalité en particulier avec les aéroports.

Il a été également abordé, et c'était très intéressant, dans le cadre du transfert de la compétence du transport scolaire, l'idée que le train puisse être utilisé là où c'est possible, bien entendu.

Dans les territoires ruraux, de fortes attentes, surtout dans les territoires ruraux, bien sûr, qui sont éloignés des lignes ferroviaires, de fortes attentes ont porté sur le développement de lignes d'autocars et de transports à la demande efficaces, des demandes de lignes d'autocars que vous retrouverez dans le document qui vous sera donné à la sortie.

Une idée qui a été mise en valeur aujourd'hui par la présence du train jaune sur le parvis¹¹, mais sur le principe de maintenir les services ferroviaires en faveur du tourisme. Beaucoup ont évoqué les activités de loisir et de tourisme pour valoriser le maintien, voire le développement de services ferroviaires sur ce qui peut être considéré de plus petites lignes. Le train pourrait, ainsi devenir un produit touristique qui, globalement, au niveau du

¹¹ Des manifestants étaient présents devant le Conseil régional et la présidente n'a pas oublié de se faire photographier avec eux...

territoire, pourrait devenir une marque identifiant la région comme une destination touristique. Mais ce développement, et ça a été largement évoqué, ne doit pas remettre en cause les services existants ou les remplacer : l'exemple du train jaune qui en est, sans doute, le plus parlant puisque il est considéré par les touristes comme un train touristique, mais il est, bien entendu, considéré par les citoyens du territoire concerné comme un train de desserte locale.

Enfin, sur le thème de liens entre les territoires, les transports et le ferroviaire en particulier doivent contribuer à construire une nouvelle identité régionale.

Construire une nouvelle entité régionale d'une part en facilitant l'ouverture de la région vers l'extérieur, par le maintien des TET, je l'ai dit, par le développement de lignes nouvelles, notamment les projets de lignes à grande vitesse, ça a été évoqué tout à l'heure, et, également, en améliorant les correspondances transfrontalières.

Construire une nouvelle identité régionale, d'autre part, en renforçant les liaisons entre les deux ex-régions. Des demandes ont porté sur la densification de l'offre entre Toulouse/Montpellier, plus largement entre Bordeaux/Marseille, d'améliorer les relations, également, entre Toulouse et Perpignan, en créant des dessertes Toulouse/Nîmes par Brive/Rodez/Mende par exemple. Ont été évoquées, également, des demandes de liaison par autocar. Je vais en citer deux : Rodez/Montpellier par exemple ou Mazamet/Montpellier. Beaucoup

d'interventions ont également porté sur la demande d'offres adaptées aux territoires et aux usages des citoyens qui habitent ces territoires. Deux grands aspects les territoires ruraux, bien sûr, avec un fort besoin de désenclavement. Donc, il est attendu sur ces territoires une amélioration de l'offre, notamment par des services autocars, du transport à la demande ou en facilitant le covoiturage. Mais avec l'idée de rabattre ces modes de transport sur les lignes ferroviaires qui peuvent exister puisque on sait qu'en zone rurale tous les services ne sont pas présents.

Dans les promesses sans limite on a même entendu l'idée d'ouvrir aux voyageurs la ligne Beaumont-Castelsarrasin fermée depuis des dizaines d'années et qui sert si peu au fret. A l'heure des fermetures de ligne le cumul de demandes de réouvertures est de 1151 km ! Rêvez toujours...

Et puis deuxième aspect sur l'aspect urbain pour répondre au problème de la congestion aux abords des agglomérations ou des métropoles. Cela a été abordé tout à l'heure. Une demande sur l'augmentation de l'offre par la mise en place d'un cadencement, principalement autour des métropoles et puis, une augmentation, également çà a été dit, de l'amplitude et notamment le soir. Bien entendu, ces projets, aussi bien en zone rurale qu'en zone urbaine, ont été évoqués dans le cadre de réflexions qui portaient aussi sur la réalisation de pôles d'échanges multimodaux. Je vais laisser la parole à

Jean-Luc Gibelin qui va vous détailler comment on peut simplifier et faciliter l'usage du train dans notre région Occitanie. »

Intervention de Jean-Luc Gibelin :

« Comme cela vient d'être évoqué, il me revient de clore cette partie sur les éléments qui se sont exprimés dans cette phase de concertation avec l'ensemble du chapitre que vous retrouverez dans le document, tout à l'heure, qui s'intitule : «simplifier et faciliter l'usage ».

D'abord, le premier aspect portait sur la question de répondre aux besoins des usagers, de celles et de ceux qu'il me plaît d'appeler les ayants droit au transport. Sur ces aspects, à la fois en termes d'horaires et de correspondance, la Présidente y reviendra en détaillant, tout à l'heure. Avant cette question de répondre aux besoins, c'est aussi de traiter toute la question de l'accessibilité à la fois du moyen de transport et des gares. C'est un sujet qui tient beaucoup à cœur à notre Présidente et elle aura l'occasion de le redire dans quelques instants. »

Mais non, M. Gibelin, l'accessibilité n'est pas un sujet qui tient beaucoup à cœur à notre Présidente mais une loi à mettre en œuvre !

Sur cette thématique des besoins, en termes d'horaires et de correspondances, bon nombre d'interventions et de contributions ont insisté sur les situations tout à fait ubuesques qui pouvaient exister dans quelques cas avec des trains pour

lesquels les correspondances n'existaient pas ou qui arrivaient juste après que celui qui devait poursuivre soit parti, avec le fait qu'il n'y avait pas forcément de vraies coordinations entre les différents modes de transport. Il y avait parfois même de la concurrence entre le transport routier et le transport ferré. Donc, il y a une demande très forte qui nous a été faite : au contraire, travailler à ce qu'il y ait un rabattement par le transport routier vers le transport ferré, qu'il y ait une complémentarité entre les différents modes, qu'il y ait, en clair, une intermodalité beaucoup plus concrète à l'échelle de la Région. Cela tombe bien, c'est une des compétences qui nous est confiée et je pense que vous aurez l'occasion de mesurer qu'il y a, en ce sens, une volonté d'aller le plus loin possible sur cette question de l'intermodalité, de l'amélioration des correspondances, de cette capacité à faire ensemble et non pas d'opposer les différents modes entre eux.

**Mais qu'est-ce qui ne va pas être amélioré ?
Le chantier n'est pas pour quinze ans vu la
vitesse à laquelle les problèmes s'aggravent !**

Le deuxième aspect est venu autour de la question de la mobilité à vélo, avec en particulier la question d'aller vers une Région cyclable avec de nombreuses contributions autour de la question de la possibilité d'avoir le vélo dans le train mais aussi la possibilité d'avoir des lieux pour pouvoir garer les vélos pour ceux qui ne poursuivent pas le voyage avec leur vélo, avec le fait que cette demande a été largement

soutenue puisque ce sont plus de 59 % des sondés qui se sont déclarés intéressés par cette perspective. C'est donc en ce sens un élément tout à fait important et source d'innovations dans les propositions que vous seront détaillées tout à l'heure.

Vive l'intermodalité vélo-rail !

Le troisième point vient d'être évoqué. C'est celui de développer les pôles d'échanges multimodaux. C'est typiquement la concrétisation de cette volonté d'intermodalité, c'est-à-dire cette volonté de faire sur les lieux des gares, des capacités à faire se rencontrer les différents modes de transport, cette capacité à mettre en relation les différentes structures. C'est vrai, bien évidemment, pour des lieux importants, on pense en particulier à Albi, Béziers, Carcassonne, Mende, Tarbes, Villefranche de Rouergue. Mais vous le verrez, c'est venu aussi très fort dans les demandes. Il y a aussi une attente à ce qu'il y ait cette capacité à mettre en lien dans la ruralité, dans les haltes de moyenne montagne. Il y a un besoin de mettre en cohérence les différents modes de transport et c'est venu, de manière très importante, toujours pour en rester sur les chiffres, là ce sont 84 % des personnes qui ont répondu au sondage qui ont insisté sur le fait qu'il était important de faciliter le passage d'un mode à l'autre dans les transports. C'est aussi la preuve qu'il y a cette volonté de s'orienter vers les transports en commun.

La 4^{ème} idée qui est venue très fort dans cette partie, c'est celle de la présence humaine. Elle nous a été beaucoup évoquée par les organisations syndicales (Je sais qu'il y en a un certain nombre dans la salle cet après-midi) qui ont, évidemment, beaucoup insisté sur l'importance de la présence humaine dans les gares, dans les trains. C'est quelque chose qui nous a été beaucoup évoqué, mais ça a été, aussi, beaucoup évoqué par les associations d'usagers, des ayant droits aux transports. Cela a été beaucoup évoqué par les élus. C'est une dimension tout à fait importante. Soyez tout à fait certains que c'est un des éléments que nous avons, d'ores et déjà, mis dans le cadre de la négociation de la convention TER. Nous aurons l'occasion d'y revenir et la Présidente Delga le précisera bien évidemment tout à l'heure.

Vous retrouverez dans le document la carte de l'ensemble des demandes des pôles d'échanges multi-nodaux tels qu'ils ont été évoqués et celles des points d'arrêt. Dans ce cadre-là je veux citer le fait qu'une idée est venue dans les contributions qui mérite d'être regardée, celle de haltes éphémères, celle de haltes plage en particulier sur la liaison entre Sète et Agde où il y a cette demande d'imaginer la possibilité de mettre en place des haltes sur une durée particulière.

Enfin la question de la simplification de la tarification régionale s'est beaucoup exprimée ; bien évidemment d'abord parce que nous avons deux régions avec deux modes de tarification tout à fait différents et qu'il y avait donc cette demande d'aller

vers cette amélioration, qu'il y avait, dans le même temps, une attente et un engagement fort pris pendant la campagne électorale d'aller vers cette harmonisation. Mais qu'il y a eu aussi dans les préconisations du Ceser une demande de concrétiser une démarche, si je comprends les termes du Ceser, d'un titre unique inter opérable et utilisable dans les différents canaux de distribution.

Dernier élément de cette démarche-là, ça a été tout le travail autour de l'inter connexion des réseaux. Bien évidemment les usagers ont besoin de pouvoir passer d'un mode de transport à l'autre mais ils, elles, ont besoin de cet inter connexion entre les différents modes de transport. C'est tout à fait important de le souligner, c'est surtout la preuve, que dans le cadre de cette concertation, dans le cadre de cette première étape de ces Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, la question de la démarche de transports publics, la question de la démarche de transports en commun a montré à quel point elle était une idée neuve, une idée originale, une idée d'avenir et c'est vraiment dans ce sens que nous pouvons, maintenant, vous présenter (Monique Bultel Herment va le faire) les 10 chantiers que nous avons identifié et qui sont les engagements pour les années à venir.

Intervention finale de Madame Delga **Merci Madame, Merci Messieurs**

**C'est ici que les Athéniens s'atteignent !
C'est ici le sommet de la démagogie, de l'effet
d'annonce, de la communication à tout va et
presque poétique : elle évoque 10 chantiers
+1... comme les contes des mille et une nuit.**

*« Je vous invite maintenant à nous projeter dans les
15 ans à venir et à fixer le cap de la politique
régionale du rail et de l'intermodalité en Occitanie
Pyrénées Méditerranée. Le temps du ferroviaire est
un temps long, notamment du fait de travaux sur les
infrastructures, plus long que le temps politique d'où
l'impérieuse nécessité de se projeter à l'horizon
2030, parce que c'est cela l'essentiel d'être un
politique, c'est de savoir préparer l'avenir et de
savoir dépasser la temporalité de mandats
électoraux, mais au contraire avoir le souci de
l'intérêt général et d'ancrer une région dans un
avenir durable et partagé.*

**Ah ! savoir dépasser la temporalité ! Je me
souviens de Malvy déclarant qu'à l'horizon
2020 personne n'était capable de prévoir les
situations financières des collectivités
locales !**

*Cette ambition que nous avons avec l'ensemble de
ma majorité prend appui sur 4 valeurs fortes pour
la création d'un grand service public régional, des*

transports accessibles à tous et partout. Quatre valeurs fortes que nous portons et qui répondent aux attentes qui ont été exprimées lors de cette concertation. La liberté d'aller et venir, d'abord, qui permet de garantir au plus grand nombre de se déplacer le plus facilement possible sur des réseaux fiables. Notre ambition sera de faire croître le nombre d'utilisateurs des transports en commun. C'est le cas depuis 15 ans. Nous devons continuer à amplifier. C'est également l'égalité et la cohésion des territoires, condition d'un développement équitable, qui doit faciliter la mobilité entre tous nos territoires et avec l'extérieur, la protection de l'environnement qui implique une politique volontaire de report modal pour proposer des alternatives efficaces au transport routier et au tout voitures et enfin la démocratie participative pour améliorer en permanence le dialogue avec les citoyens et avoir une discussion franche sur nos politiques publiques de mobilité. »

Attention, quatre valeurs (pas trois comme la sainte trinité) FORTES ! Toujours important l'adjectif !

Et puis, bien entendu, nous devons avoir une vision budgétaire

Une vision budgétaire qui est presque le gadget de toute l'opération. Généralement j'aime peu les anglicismes mais le mot gadget et si bien adapté au sujet ! Tout le reste du propos va démontrer l'absence de couleur de la vision budgétaire !

Nos politiques régionales s'inscrivent dans un cadre financier contraint qui nécessite de faire des choix et de travailler en partenariat. Le choix de la majorité régionale est d'ores et déjà clair, à contre-courant de la plupart des régions françaises. Il s'inscrit clairement en faveur du ferroviaire, au-delà même de nos compétences. Nous souhaitons, pour ce mandat, investir, consacrer dans le cadre du budget, 4 milliards d'euros. 2.5 milliards d'euros de crédits régionaux seront engagés d'ici 2021 pour un meilleur fonctionnement de nos transports en commun. S'agissant de l'investissement, stricto sensu, ce seront plus de 1.5 milliards d'euros qui seront mobilisés, soit une augmentation de 65 % par rapport au précédent mandat. »

Faire des choix ? Une augmentation de 65% par rapport au précédent mandat ? Mais c'est génial ! Avec 65% d'augmentation des divers impôts régionaux ? Non ? Mais alors qui va y perdre ?

En dehors d'Ile de France, aucune autre région n'investira autant qu'en Occitanie Pyrénées Méditerranée sur la période. Mais ces efforts ne seront efficaces que si nous travaillons collectivement et je le dis, très clairement, seule la région assumera, bien sûr, pleinement ses compétences d'autorité organisatrice des transports. Mais seule la région ne peut garantir un réseau fiable. Et la mobilité du futur doit se construire et se financer à plusieurs, en premier lieu l'Etat bien sûr, la SNCF, mais également les autres collectivités locales, les

départements, les métropoles, les agglomérations, les intercommunalités. »

Là je m'étrangle ! J'ai envie de me lever, de lui couper la parole, d'arrêter ce cirque ! Elle dépense de l'argent qu'elle n'a pas et n'aura pas ! N'était-elle pas membre d'un gouvernement qui pour chaque collectivité a défini la clause de compétence ? Et où a-t-elle vu des départements finançant le ferroviaire ? Si bien que pour la LGV tous ont déclaré forfait !

Et puis, ce que nous devons bâtir, c'est avoir une relation de confiance. Nous sommes au début de la négociation pour la nouvelle convention TER. J'en parlerai tout à l'heure, et là-aussi, je fais partie de ces rares présidentes de région qui souhaite maintenir un service public ferroviaire et qui souhaite, en effet, avoir un partenariat avec la SNCF, parce que je fais confiance à la SNCF, une confiance exigeante, les représentants de la SNCF le savent, mais une relation de travail partenariale, respectueuse et avec comme souci l'intérêt général et la satisfaction de nos usagers.

Toujours rare, toujours exceptionnelle, toujours unique en son genre, toujours la plus audacieuse, toujours grandiose Carole Delga !

A partir de vos contributions et du travail qui a été mené, j'ai donc le plaisir de pouvoir vous présenter les 10 grands chantiers de la Région Occitanie Pyrénées Méditerranée en faveur du rail et de

l'intermodalité. Il y a un 11^{ème} chantier. Le 11^{ème} chantier s'inscrit de manière transversale aux 10 autres. C'est celui de l'innovation, innovation technologique, innovation financière, innovation sociale. Je peux vous donner un exemple : avec la SNCF et ALSTOM, la Région va participer en 2017 à un projet de démonstration de TER hybride qui devrait permettre une réduction de la consommation d'énergie de 10 à 15 % par rapport à un TER Régional standard, innovation à la fois technologique et environnementale.

Le 1er chantier, c'est l'amélioration de la qualité de service des trains express régionaux. C'est notre cœur de compétences. Notre 1^{er} objectif sera d'améliorer la ponctualité et la fiabilité de l'offre ferroviaire et routière en visant un taux de ponctualité supérieur à la moyenne nationale. Nous voulons aller au-dessus des 91 %, sachant qu'à ce jour nous sommes à 89 %, en améliorant les correspondances autocars régionaux/TER et en développant les services en gare et à bord des trains.

Je vous le disais, l'année 2017, tout particulièrement le mois de juin, devrait être marqué par la conclusion de notre négociation sur la nouvelle convention TER entre la région et la SNCF. Cette convention donc prendrait effet au 1^{er} juillet. Elle sera nourrie par les orientations définies par les Etats Généraux. En tant qu'AOT gestionnaire de l'argent public, la Région a des comptes à rendre aux usagers et nous devons afficher des ambitions

renforcées et renouvelées avec la SNCF et je n'accepterai pas, bien sûr, une dégradation du service. Concernant la qualité du service rendu, la Région va accroître le niveau d'exigence auprès de l'exploitant et mettre en place un système de pilotage précis reflétant, au plus près, le vécu de nos usagers en termes de trafic, de fréquences, de ponctualité, de temps de parcours. Quant au niveau de service, il faut d'abord renforcer le nombre de places, la propreté, l'accueil, le contrôle et la sécurité des voyageurs dans les trains.

Nous aurons un effort important à mener sur l'information en temps réel pour faciliter les correspondances et la multi-modalité. Nous allons pouvoir améliorer cette information à travers l'innovation que nous allons avoir dans certaines nouvelles rames à travers les Iphones puisque nous aurons, à ce moment-là, la possibilité d'avoir une identification et d'avoir, à ce moment-là, des messages pour toutes les personnes qui sont dans le train avec les téléphones portables.

Les langues régionales, en termes de mise en valeur de l'information, seront aussi utilisées. Et puis la région va continuer à investir dans du matériel neuf avec 18 nouvelles rames Régio 2n plus performantes combinant plus d'espace par exemple pour les vélos aussi et les premières seront mises en service en 2017 pour une finalisation en 2019 pour un montant total de 180 millions d'euros.

Enfin la connexion wifi embarquée va être expérimentée dès l'année prochaine dans une rame du parc TER avec pour objectif de pouvoir être

généralisée. Le TER être plus attractif pour fidéliser l'utilisateur et en conquérir de nouveaux. C'est toute notre ambition. »

Si ça ce n'est pas le paradis TER alors je veux bien qu'on m'explique ! Il y a tout de même une donnée : 180 millions, car entre nous les élus n'ont qu'un pouvoir, récolter de l'argent et le dépenser ! Tous les Etats généraux auraient dû avoir ce seul élément comme instrument de travail : quel argent récolter et comment le dépenser à bon escient ?

Deuxième chantier : *l'harmonisation de la tarification et le billet intermodal. Si on veut inverser la vapeur du tout voiture, il faut rendre le TER et les transports en commun plus simples, plus accessibles, plus compétitifs face à la concurrence. C'est pourquoi nous proposerons dès le 1^{er} septembre 2017 une seule gamme tarifaire unifiée sur le nouveau réseau Occitanie Pyrénées Méditerranée. Nous aurons, bien entendu, des tarifs sociaux pour les déplacements quotidiens, nous aurons des tarifs adaptés pour les déplacements occasionnels. Et concernant donc les déplacements occasionnels, sur le train à 1 €, nous aurons une réflexion à mener sur certaines lignes. Alors je connais les passions que cela déclenche dans des sens positifs ou dans des sens plus critiques, mais il y a un chiffre qui est révélateur : 78 % des usagers qui sont sur ces lignes qui ont bénéficié du TER à 1 € n'auraient pas pris le train sans ce billet. Et, donc, nous devons avec ce dispositif du train à 1 € qui pourra être sur certaines*

lignes régionales avoir un engouement pour faire oser le train. Donc, nous y réfléchîrions pour une proposition au 1^{er} septembre 2017. Par ailleurs, je m'étais engagée, dans le cadre de la campagne électorale, à une simplification du billet avec pour objectif la création d'un titre de transport intermodal, un titre unique et c'est ce que nous avons à mener avec un important travail de convergence entre les différentes autorités organisatrices de transport. »

Exemplaire la référence au train à 1 € ! Alors qu'on ne parlait depuis le début qu'unanimité, voilà que tout d'un coup, on a un sujet qui divise : « je connais les passions que cela déclenche dans des sens positifs ou dans des sens plus critiques » et quelle découverte : « 78 % des usagers qui sont sur ces lignes qui ont bénéficié du TER à 1 € n'auraient pas pris le train sans ce billet. » ! Avec un billet moins cher, les gens prennent plus le train ! Pour rappel : Castelsarrasin-Toulouse : 13 euros. Seul, ça passe encore, à deux, on prend la voiture !

***Troisième chantier :** c'est la sauvegarde des lignes ferroviaires et l'adaptation de l'offre TER. De nombreuses lignes souffrent d'une infrastructure vieillissante et dégradée. Leur survie implique des investissements conséquents pour les mettre à niveau. Nous avons identifié 6 lignes comme prioritaires 6 lignes où la demande était la plus forte et où techniquement cela était possible. Les 6*

lignes considérées comme prioritaires sont Alès/Bessegès, avec 2 phases Carcassonne/Quillan, dont les travaux sur la partie Carcassonne/Limoux débutent dès l'année prochaine, Montréjeau/Luchon, Rodez / Séverac/Millau, la rive droite du Rhône et le train jaune emblème du pays catalan. D'autres projets seront également mis à l'étude. Mais cet engagement n'est tenable que dans le cadre de véritables projets de territoire et doit faire l'objet d'investissements partagés. Quant à l'offre TER, la Région a pour priorité la cohésion territoriale. Elle veillera à optimiser le service afin de désenclaver les territoires ruraux, mais aussi désaturer le péri-urbain. Et, sur ce sujet, nous devons mener une vraie réflexion sur la mobilité en péri-urbain. Nous devons pouvoir, également, améliorer les liaisons ferroviaires entre les grandes aires urbaines de la Région : Toulouse/Montpellier, Nîmes/Perpignan. C'est 2 millions d'habitants. J'ai demandé donc au Ministre des transports la mise en place de 2 allers-retours supplémentaires inter-cité sur Bordeaux/Toulouse, Montpellier/Nîmes dès 2018. Cela veut dire aussi repenser les horaires, les correspondances entre trains et adapter le matériel roulant au nombre d'usagers. »

Mais où est passée la vision budgétaire ? Ce seul chantier est capable de manger tout le budget !

« Quatrième chantier essentiel : la mise en accessibilité des services ferroviaires et routiers, les transports, les bâtiments et la voirie seront les clés

de la chaîne de déplacement pour les personnes à mobilité réduite et je le dis clairement, la France doit rattraper le retard pris en la matière. Nous avons donc un projet de rendre accessible 33 arrêts ferroviaires et 100 points d'arrêts routiers en Occitanie Pyrénées Méditerranée. Cela sera réalisé d'ici 2021 pour les 128 points. Il y a 5 points qui seront plutôt réalisés sur les années 2022-2023 parce qu'il y a des circonstances techniques qui sont extrêmement complexes, mais d'ici 2021, 128 points d'arrêt seront mis en accessibilité. Cet engagement représente un investissement total de 75 millions d'euros dont 60 millions à charge de la Région et les premières réalisations seront mises en service d'ici la fin de l'année 2017. Je pense à Albi, à Rodez ou à Saint Sulpice. »

Comme indiqué l'accessibilité n'est pas un chantier mais une obligation de par une loi à mettre en œuvre!

« Le cinquième chantier, c'est l'arrimage de la Région à la grande vitesse. Deux chiffres caractérisent le rapport entre Occitanie Pyrénées Méditerranée et la grande vitesse. Sur près de 6 millions d'habitants, nous en avons quasiment 5.5 millions qui sont privés de grande vitesse et plus de 4 millions de nos concitoyens sont à plus de 5 heures de Paris. Si demain on recule sur la grande vitesse, j'ai une conviction profonde, après demain ce sera le déclassement de nos deux métropoles régionales face aux concurrences de Marseille et de Bordeaux qui, je le rappelle, dans 6 mois sera à 2 heures de

Paris. Et pour cela, en tant que Présidente de Région, j'aurai bien sûr une politique volontariste. »

Ah ! la concurrence entre métropoles !

Toulouse avec le GPSO s'est mis à la remorque de Bordeaux et Toulouse pourrait ensuite être déclassé par Bordeaux ! Perpignan sera toujours à Perpignan et Tarbes à Tarbes ! Ne faut-il pas pour autant améliorer la vitesse ? Oui, mais pas avec des comparaisons contre-nature ! Quoi les millions de gens privés de grande vitesse comme si la grande vitesse était le souhait de tous, comme si tous en avaient les moyens !

Alors rappelons qu'en France en moyenne 2% de la population prend le TGV donc sur 5 millions de personnes ça fait quoi ? 100 000 personnes pour notre région ? 10 milliards pour 100 000 personnes !

Concernant le GPSO, la mission sur le financement désigné par l'Etat a été installée en juillet et nous devrions avoir des propositions. Nous devons éviter, à tout prix, de retomber dans les travers d'un partenariat public/privé type la LGV Tours / Bordeaux. Nous devons là-aussi, innover sur de nouveaux financements. Nous avons réuni, avec Jean-Luc Moudenc, en septembre dernier, l'ensemble des collectivités de notre Région, partenaires du projet, qui m'ont toutes confirmé leur mobilisation et leur détermination à sa réalisation. »

Là le mensonge frise l'insolence ! Non je ne parle pas du mensonge de l'entente fraternelle avec Moudenc, ça c'est vrai, mais celui des collectivités partenaires qui veulent se mobiliser ! Je veux bien la liste ! Avec l'apport financier qui va avec ! La rencontre de juillet a démontré une chose simple : il n'existe plus que 4 collectivités pour financer : les deux métropoles, Bordeaux et Toulouse et les deux Conseils régionaux, celui de Nouvelle Aquitaine ayant d'ailleurs des difficultés pour assumer sa part ! Quant au nouveau moyen de financement je sais qu'il se trame des supercheries inspirées de la faillite du tronçon Perpignan-Figueres dites «société de projet».

Pour faire suite à la mise en service en 2018 du contournement Nîmes/Montpellier, j'ai demandé au Ministre des Transports l'inscription de la ligne nouvelle Montpellier/Perpignan comme projet d'intérêt général dans sa globalité. Dans sa globalité, je dis bien, parce que nous devons avoir cette perspective et le premier phasage que nous devons pouvoir réaliser, c'est Montpellier/Béziers, Béziers centre pour avoir une accélération des procédures et donc de pouvoir ainsi gagner 18 mn. C'est la meilleure solution si nous voulons avancer, l'objectif est bien entendu Montpellier/Perpignan et la première phase de façon pragmatique pour enclencher cette dynamique c'est sur Montpellier/Béziers centre.

Nous sommes face à ce paradoxe : la LGV Toulouse-Bordeaux a été déclarée d'utilité publique donc elle est très avancée alors que la liaison Toulouse-Montpellier qui doit unir les deux capitales est mauvaise ! Et le tronçon de LGV Montpellier-Perpignan est très loin d'avoir avancé en matière de procédure même si un tracé semble se dégager. Bref si on ajoute tous les projets, la facture se monte à combien ?

Enfin, la Région va relancer l'étude d'une liaison plus rapide entre Toulouse et Narbonne et ces 3 chantiers sont indispensables pour notre Région pour nous inscrire dans les arcs européens de développement de la grande vitesse et pour avoir, bien entendu, une connexion avec les trains du quotidien. Nous ne pouvons pas être dans une position simpliste de la LGV d'un côté et des trains du quotidien. Au contraire, nous devons démontrer qu'avec la LGV, nous avons aussi une irrigation de l'ensemble des territoires parce qu'avec les LGV nous devons avoir des sillons qui se libèrent et qui permettront d'avoir une offre nouvelle en trains du quotidien, tout particulièrement aux heures de pointe. »

Ici, pour Toulouse-Narbonne, Carole Delga n'ose pas employer le terme de LGV mais «liaison plus rapide» qui passe par une rénovation de la ligne existante mais elle ne le précise pas pour autant, afin de ne fâcher personne.

Quant à la LGV qui libère des sillons pour le TER c'est mathématiquement juste, mais économiquement faux car sur les lignes existantes il y a plus que jamais, place pour tout le monde. Je dis plus que jamais car le ferroviaire est en perte de vitesse (y compris le TER) et la tendance est donc à avoir des sillons de plus en plus libres ! Par ailleurs, faut-il le répéter l'argent dépensé pour une nouvelle ligne (sommés colossales), manque pour faire vivre le train du quotidien.

Quant aux gares nouvelles, nous devons aussi avoir la responsabilité, la lucidité : on ne peut pas en construire tous les 50 kms. Nous devons avoir en vue que ces gares nouvelles doivent, bien entendu, favoriser l'intermodalité. C'est l'exemple de la gare TGV de Bressols, près de Montauban.

La Région soutiendra les projets de gares nouvelles à la condition qu'elles soient utiles à la population, avec des services, qu'ils soient aussi interconnectés avec le réseau classique ferroviaire et desservis également par les réseaux urbains. »

Et avec les gares on arrive à l'embrouille finale ! Dire oui à la grande vitesse et non aux gares excentrées et en trop grand nombre ! Car il faut faire plaisir à M. Gibelin qui dit non à la gare excentrée de Nîmes et à Dupraz qui dit non à la gare de Montpellier. Pour Bressols par contre tout va bien.

Le 6^{ème} chantier : l'intégration et le redéploiement des services autocars, transports à la demande, dans une logique intermodale. La loi NOTRE a transféré la compétence Transport aux Régions au 1^{er} janvier pour les transports en dehors des métropoles et des agglomérations, au 1^{er} septembre pour les transports scolaires. Le montant de ces transferts a été évalué à 267 millions d'euros par an. Je tiens à souligner l'état d'esprit constructif que nous avons mené tout au long des derniers mois avec les Départements pour pouvoir continuer à offrir un service de qualité. Pour l'année 2017, il y aura une délégation de gestion aux Départements à l'exception du Tarn puisque nous sommes, donc, maintenant, partie prenante dans la SPL qui gère les transports sur le Tarn.

Je veux donc qu'on arrête les relations de concurrence entre le réseau ferré et le réseau routier. Durant l'année 2017, nous allons mener une réflexion sur les déplacements nécessaires pour la population. Donc, nous allons raisonner en bassin de vie et non pas en termes de limites départementales et nous allons donc, à partir de l'année 2018, proposer des circuits qui seront adaptés et une vraie complémentarité entre le rail et la route. Nous définirons donc un nouveau schéma régional de transport routier et nous pourrons, aussi, compléter avec un service de transport à la demande innovant qui sera associé à une centrale de réservation unique souvent dans des territoires ruraux et de montagne. Le transport à la demande peut être une solution qui doit être bien anticipée,

qui doit être gérée de façon efficace pour apporter un service à la population, dans un cadre budgétaire respecté. »

Madame Delga, même si vous avez inventé le fil à couper le beurre vous savez que le transport à la demande ne date pas d'aujourd'hui et qu'il y aurait des bilans à proposer !

Et puis, nous devons aussi, 7^{ème} chantier, multiplier les pôles d'échanges multimodaux. J'y suis très attachée, là aussi nous aurons une politique très volontariste parce que nous devons réduire l'utilisation du véhicule individuel en encourageant l'éco mobilité. Cela veut dire reporter les usagers sur les transports doux et les transports collectifs par le développement de pôles d'échanges multi modaux sur tout le territoire y compris en milieu rural. Je cite souvent l'exemple du pôle d'échange multi modal de Baillargues à proximité de Montpellier. La fréquentation a été multipliée par 10 en 2 ans. Il est possible, maintenant, de rejoindre Baillargues à Montpellier en 8 mn pour 3.2 €. Donc, nous devons avoir cette vision du train qui se transforme presque en tram. C'est ce que la gazette de Montpellier écrivait la semaine dernière. Et cette réflexion, nous devons l'avoir sur nos métropoles, sur le périurbain parce que c'est cela aussi l'avenir que nous devons mener. C'est pourquoi nous aurons une réflexion, un vaste plan régional PEM et avoir une réflexion sur un RER/TRAM qui peut être périurbain et qui

pourra, là-aussi, dans les prochaines années, révéler une véritable utilité.

Nous avons déjà 44 projets de création à notre connaissance et la Région compte ainsi coordonner les différentes offres de transport sur un même site en adaptant les temps d'attente pour les correspondances entre les TER, les grandes lignes d'autocars, l'accès au PEM sera facilité par un réseau maillé d'itinéraires cyclables bien entendu.

Nous aurons aussi un dispositif de financement incitatif qui sera adapté à la taille des projets et à la taille des collectivités.

Concernant l'intermodalité, je pense tout particulièrement à la nécessité pour la 3^{ème} ligne de métro sur la métropole toulousaine, de bien partir de Colomiers gare pour pouvoir arriver jusqu'à Labège parce qu'à travers cette 3^{ème} ligne, nous devons désaturer les entrées de la ville de Toulouse et c'est le rôle de la Région d'avoir une connexion entre l'urbain et le périurbain et faciliter les déplacements de nos concitoyens.

Pas un mot sur les «Aménagements Ferroviaires Nord Toulouse» (AFNT) dont la DUP a été signée par le préfet, malgré un avis défavorable de l'EUP et qui sont à un tarif dépassant les rêves les plus fous !

Le 8^{ème} chantier *c'est l'avenir des terrains d'équilibre du territoire. L'égalité des territoires, c'est une priorité pour notre majorité régionale. Nous l'avons prouvé au niveau de la concertation en ayant des réunions décentralisées : 37 réunions*

menées dans le cadre des Etats Généraux du Rail. Nous avons mené, également, des réunions décentralisées par bassin de vie dans le cadre de la stratégie régionale de la croissance et de l'emploi et nous avons, également, créé l'assemblée des territoires et avec Gérard Onesta, nous avons eu le plaisir de l'installer le 4 novembre pour la première fois et nous avons, après, d'autres rendez-vous d'ici le printemps. Nous devons, en effet, favoriser ces trains d'avenir qui doivent structurer, équilibrer notre territoire. C'est pourquoi, nous sommes arrivés à un accord avec le ministre, Alain Vidalies et je signerai, dans les prochains jours, un véritable pacte pour les Intercités en Occitanie. Ces négociations ont abouti au maintien et au projet de redynamisation des lignes trains d'équilibre des territoires : tout d'abord Paris/Orléans/ Limoges/ Toulouse qui doit être maintenu, renforcé et le service certainement pas dégradé, Toulouse/Hendaye qui est une des lignes les plus fréquentées sur notre territoire et où la SNCF, aidée par la Région, investit plus de 450 millions d'euros, mais également Bordeaux/Toulouse /Montpellier/Marseille avec 2 allers-retours Inter Cité supplémentaires avec du matériel neuf sur ces trois lignes et les trains de nuit.

Sur les trains de nuit, nous avons obtenu Paris/Toulouse/La Tour de Carol, également Paris/Rodez. Nous sommes en train de travailler avec les services de la SNCF pour un tracé Paris/Rodez qui prendra en compte les travaux qui sont sur la ligne Polt et donc nous couperons par les

Charentes, par Brive et ensuite par Rodez pour avoir une arrivée à Rodez acceptable et non pas à 11 heures ou midi.

Nous sommes en négociation concernant la liaison de nuit avec Cerbères. J'ai maintenu, depuis plusieurs mois, un attachement constant pour avoir, en effet, une desserte en train de nuit entre Paris et Cerbères. Nous continuons à y travailler et, d'ailleurs, j'avais proposé au printemps au Ministre, déjà, la mise en place d'un train à 4 branches qui permettait, en effet, de desservir les branches de la Tour de Carol, de Rodez, mais également qui permettait d'avoir 2 branches à partir de Toulouse sur Tarbes, et également sur Cerbères. Il en a accepté le principe il y a 15 jours. Il a compris que les Commingeoises étaient plus têtues que les Landais et donc il appartient, aujourd'hui, à la SNCF de mettre techniquement en œuvre cette décision avec l'appui de l'Etat.

L'exploitation du train d'équilibre des territoires Nîmes/Clermont Ferrand, le Cevenol, sera repris par la Région avec du matériel neuf et avec l'objectif de rétablir la liaison vers Paris et Marseille et nous avons, là aussi, dans le cadre de la convention, un investissement de l'Etat que ce soit aussi bien sur le financement des infrastructures que du matériel roulant.

Enfin, nous avons obtenu le maintien de la liaison Béziers/Clermont Ferrand dit l'Aubrac dans le cadre d'une expérimentation de deux ans où la Région participera au déficit d'exploitation au niveau de la moitié, soit 2 millions d'euros par an. Au terme de

cette période, l'Etat devra faire connaître ses intentions sur le maintien du service et sur la régénération indispensable de cette ligne et nous, la Région, nous ferons des propositions avec l'ensemble des collectivités concernées pour en faire un projet de territoire.

9^{ème} chantier : *là-aussi, je pense, que c'est un chantier d'avenir qui a, trop souvent, été délaissé : la relance du fret ferroviaire ; pour diminuer la pollution, lutter contre le réchauffement climatique, améliorer la sécurité routière. Quand nous sommes sur l'autoroute et que nous voyons ces corridors de poids lourds, nous en mesurons pleinement la nécessité. Nous devons donc réduire le nombre de poids lourds sur nos routes et nos autoroutes. Et c'est remarquable, il faut le dire, dans le cadre de la consultation, 82 % des personnes ont indiqué leur faveur pour ce dispositif du fret ferroviaire. Mais il faut donner les moyens aux entreprises de pouvoir utiliser le fret ferroviaire. Donc, nous avons décidé, et le budget 2018, cela y figurera, d'avoir un fond régional pour pouvoir participer aux embranchements ferroviaires qui sont indispensables et nous sommes, également, en train de travailler pour pouvoir réfléchir sur la régénération, par exemple de la ligne Auch/Agen et j'annonce que l'année prochaine, la Région mobilisera 1.2 millions d'euros pour cette ligne qui est indispensable et qui nous permet de connecter, en fait, le transport des céréales vers notre port, le port La Nouvelle. Nous expliquerons qu'il ne faut pas bifurquer vers*

Bordeaux. Nous verrons, en termes d'aiguillages, comment on peut faire. Plus sérieusement, c'est indispensable pour le développement de l'agriculture sur ce territoire. C'est aussi Tarbes/Mont de Marsan qui est indispensable, qui doit être réactivé et la Région gèrera dès 2017 la ligne Colombier/Cazouls les Béziers qui, là, permettra d'avoir aussi une réflexion sur un opérateur ferroviaire régional parce que nous avons, aussi, à gérer les voies ferrées dans le cadre de nos ports que ce soit, aussi bien à Sète qu'à Port la Nouvelle et rappeler quand même que nous avons le canal, certes, du Midi, mais aussi nous avons le canal du Rhône à Sète dans lequel nous investissons, là aussi, massivement. Donc, c'est près de 6 millions d'euros sur le budget 2017. Nous devons, aussi, soutenir les plates formes multi modales comme au Centre à Toulouse, Saint Charles à Perpignan, ou celle de Laudun l'Ardoise dans le Gard.

« Nous avons un 10^{ème} et dernier chantier : la poursuite de la concertation et les relations partenariales. Je pense que du dialogue nous avons toujours, en fait, un avantage à dialoguer. C'est de bâtir une intelligence collective. Je ne crains pas le débat. Je pense, qu'au contraire, à travers le débat, on peut trouver des points d'accord et qu'on peut, justement, bâtir un avenir partagé et un avenir dont chacun comprenne les enjeux. Il y a trop souvent de non-dits, parfois des illusions, parfois des mauvaises informations. Et c'est pourquoi cette dynamique qui a su être initiée (je tiens, une

nouvelle fois à remercier le comité de pilotage et les services), nous voulons bien sûr la pérenniser. Donc, nous allons créer, dès 2017, des comités départementaux de transports, des outils de veille et de travail un peu sur mesure adaptés aux spécificités de chaque territoire et qui pourront coordonner les comités de ligne et je salue Charles Marziani parce que c'était lui qui m'avait fait découvrir l'intérêt de ces instances sous le précédent mandat. Et, tu vois, nous allons continuer dans cet esprit qui est vraiment très intéressant.

Nous allons créer, également, un groupement des autorités responsables des transports : un GART régional qui sera très efficace parce que nous réunirons les autorités organisatrices de transport de la Région et cela permettra d'avoir une complémentarité des réseaux et surtout une discussion sur la complémentarité des différents dispositifs de réservation et d'émission de la billettique, ce qui est un sujet assez technique et ce GART aura pour mission d'impulser la création d'une centrale d'information multimodale et la fameuse création du titre unique de transport. »

Voilà, mesdames et messieurs les 10 chantiers que nous envisageons pour les 15 années à venir. Ce ne sont pas bien sûr des chantiers figés. Nous savons que nous devons nous adapter aux nouvelles circonstances et c'est pourquoi la concertation, le dialogue doit être maintenu pour pouvoir nous adapter et la Région donc est résolument décidée à écrire une nouvelle page de l'histoire des transports

dans son nouveau territoire. Ces chantiers, ce n'est pas une juxtaposition de projets, mais c'est au contraire une feuille de route clairement affichée, c'est aussi une politique cohérente, complémentaire qui commence par le service en ayant, bien sûr, les infrastructures et aussi les modalités de gouvernance. Nous voulons avoir ce projet cohérent pour porter une politique ambitieuse, parce que notre majorité a une conviction profonde que le rail et l'intermodalité sont des investissements d'avenir, des facteurs de croissance et donc d'emplois. Pour cela, pour réussir tous ensemble, c'est bien sûr le concours et la bonne volonté de toutes et de tous, l'Etat, les collectivités territoriales, la SNCF, les entreprises, les syndicats, les associations d'usagers. C'est ainsi que nous pourrons développer, faire vivre, donner une unité et faire l'union de la Région à travers un grand service public régional des transports que méritent les habitants de notre Région Occitanie Pyrénées Méditerranée. Merci.

Tout est bien qui finit bien comme dans les contes des mille et une nuits !

Un document en bouquet final

Pendant les discours, les intervenants ont été renvoyés à un document qui allait être offert aux participants à la fin de la réunion et pour avoir le dernier mot, M. Gibelin a fait observer qu'il y avait 80 pages comme un débat en 80 jours pour un tour du monde ferroviaire en 80 jours.

Un document que l'on a envie surtout de feuilleter tellement les illustrations y occupent la plus grande place, un document à la vacuité telle qu'il représente bien le bouquet final.

Les premiers mots comme les derniers sont de Carole Delga et je vais donner les derniers car c'est par la conclusion qu'on mesure la force d'un écrit :

« Les Etats généraux du rail et de l'intermodalité ont été riches et intenses ; en quantité et en qualité, vos contributions ont montré toute l'ambition que vous portez pour le train et plus généralement pour les transports. Au nom de l'Assemblée régionale, je vous remercie d'avoir participé à cette concertation. Elle n'est que le début d'un dialogue ouvert, constant et constructif avec l'ensemble des acteurs de la mobilité de la région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée. »

Le coach de Carole Delga doit la doper à la pilule «positivez, positivez ». Oui, positivez en quantité et en qualité ! Oui, positivez avec ambition ! Oui, ce n'est qu'un début, continuons le combat ! Dans une

des deux régions à avoir toujours refusé « les comités de ligne » pour dialoguer avec la SNCF, un an après son arrivée au pouvoir sont-ils en marche ? Je cherche sur internet « comités de lignes en Occitanie » et je ne trouve rien par contre ceux d'Aquitaine sont une mine de renseignements !

Le document permet de détailler les 10 chantiers pour demain mais là aussi, pour faire genre *mille et une nuits*, c'est en fait 10 chantiers + 1, le UN en plus traversant tous les autres au titre de l'innovation.

Pour le chantier 5, *l'arrimage de la région à la grande vitesse* mon ami Christian Delzers a détaillé le chapitre par ces mots envoyés à Christian Dupraz :
1 - « Pas un mot dans le document sur l'éventualité d'un aménagement de la ligne existante ! Vous prétendez défendre cette option : dont acte ! Mais ce point de vue n'apparaît ni dans vos propos de mercredi à la tribune, ni dans le rapport officiel qui nous a été remis en fin de "meeting", bien au contraire :

Page 15 : présentation de l'ensemble des projets : projet ligne BORDEAUX-TOULOUSE (DUP) : DUP, c'est la LGV, ligne nouvelle à construire !

Page 28 : 67 % jugent important de développer des lignes LGV et 72 % sont favorables à Bordeaux-Toulouse ! FAUX ARCHI FAUX ! et contraire de ce que vous prétendez ! J'ai participé à une réunion publique à Castelsarrasin ; environ 30 personnes dans la salle, une seule intervention "pour la LGV" du

représentant de la CGT cheminots au motif (inexact) que la ligne existante est saturée.

Page 29 : opinion plutôt favorable à la gare de Bressols : si ce n'est pas pour la LGV c'est pourquoi faire ?

Page 52 : Les LGV doivent permettre de faire circuler plus de TER : autrement dit il faut construire des lignes nouvelles pour ne pas encombrer les existantes !

Page 66 : 2024 mise en service de la LGV Bordeaux-Toulouse ! et l'aménagement de la ligne existante c'est pour quand ?

Page 67 : La région soutient le GPSO : LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax-Espagne !

Nous avons compris qu'elle devait s'arrêter à DAX ? Les Basques auraient-ils changé d'avis et donné leur accord ?

Page 67 encore : Mettre en œuvre des montages financiers innovants pour les LGV !

Engager un emprunt bancaire sur 40 ans de 10 à 12 milliards d'euros plutôt que de financer avec les collectivités locales les 3 ou 4 milliards nécessaires à la rénovation de la ligne existante et tout ça pour gagner 15 à 20 minutes sur le parcours Paris - Toulouse sans arrêt intermédiaire. Les Agenais(e)s et les Montalbanais(e)s feront comme les vaches : regarder passer le TGV à moitié vide ! »

Si la rénovation des lignes existantes comme alternative aux LGVs est absente, à la page 28 les critiques faites au «tout LGV» sont présentes :

« Cependant certaines critiques ont été émises au cours des réunions publiques et dans les contributions : elles portent sur l'impact écologique des lignes nouvelles, sur leur montage financier – le partenariat public privé ayant été considéré comme échec pour le LGV Tours-Bordeaux, le CESER propose le recours à un emprunt sur plus de 40 ans comme pour le métro du Grand Paris – ou encore le manque d'engagement de la SNCF concernant les dessertes.

Mais la critique la plus partagée sur la grande vitesse est son poids sur l'investissement public : pour de nombreux acteurs son coût important fait peser une contrainte budgétaire forte sur les finances de la Région. Certains ont spécifié que le financement de ces projets devrait être exclusivement porté par l'Etat, comme à l'époque des premières LGV, ce qui dégagerait de nouvelles capacités financières pour la Région en faveur des trains du quotidien. »

Dès ce constat, pour l'atténuer, on renvoie à la page 67 sur les innovations en matière de financement sans pointer à aucun moment le montant des sommes en jeu !

La page 28 sert à montrer pour la façade une capacité d'écoute mais une incapacité à entendre ! Avec cette donnée imparable : 67% des personnes interrogées jugent important de développer les lignes LGV.

Sur les documents internet la question est développée. Les critiques à la LGV sont mises en face à face avec les soutiens :

«La LGV, Une nécessité au niveau régional d'être connectée à Paris

- Une nécessité en termes d'attractivité du territoire, de développement économique et touristique
- Une solution écologique (versus l'aérien)
- Une solution alternative en cas d'engorgement sur les lignes classiques
- Le souhait d'une liaison à améliorer entre Toulouse et Montpellier »

Et à présent les critiques :

« Un gain de temps non significatif par rapport au coût de ces projets

- Un sentiment d'une priorité donnée à la grande vitesse au détriment des trains du quotidien
- Une interrogation sur le nombre des gares et leur financement
- Une absence de concertation auprès des citoyens contribuables sur les choix faits. »

A un autre moment, pour l'étude des commentaires :

Des avis favorables au projet :

Arguments :

- Accès plus facile à la nouvelle région : attractivité plus grande, et développement économique
- Trajet Toulouse-Paris raccourci (atteindre l'objectif de 3h pour le trajet Toulouse-Paris qui constitue un levier de report modal)

- Il n'est pas imaginable d'avoir une LGV qui arrive à Bordeaux sans aller jusqu'à Toulouse
 - Il est nécessaire de construire un réseau structurant à grande vitesse à l'échelle européenne, et mettre en relation Paris-Toulouse-Marseille-Barcelone.
 - Offre une alternative aux transports aériens en termes de vitesse et évite la création d'un nouvel aéroport toulousain
- «Ne pas faire de LGV c'est hypothéquer les connexions Et le développement économique de la Région. C'est un enjeu majeur de la Région qui va au-delà de nos territoires». Un membre de la CCI Midi-Pyrénées »

Des oppositions exprimées :

« Arguments :

- Craintes de la destruction de zones agricoles et d'espaces protégés,
- Coûts très importants de la ligne.
- Projet poursuivi malgré l'avis défavorable du Commissaire Enquêteur

«Comment expliquez-vous qu'il y a eu un avis négatif de l'enquête d'utilité publique sur la LGV Bordeaux-Toulouse et que pourtant le projet continue ?». Un habitant d'Argelès-Gazost.

Proposition complémentaire : Réaliser la gare nouvelle d'Agen à l'intersection de la LGV et de la ligne classique Auch-Agen.

L'étude SOFRES des EGRIM

La population qui a répondu n'est pas représentative car ils sont seulement 22% à n'avoir jamais pris le TER, 21% pour le TGV et 30% pour les intercités. Or en France les enquêtes disent que 78% de la population ne prend jamais le train !

Le TER est bien sûr le seul transport que des personnes prennent plusieurs fois par semaine. Dans un contexte d'abandon général du rail, tout le monde sait que seul le TER est en pointe.

Les personnes prétendent qu'elles ne prennent pas le train surtout parce que les trajets sont trop longs ! Mise à part l'avion dans des cas bien précis, qu'est-ce qui est plus rapide que le train ?

Une question a porté sur les trois priorités retenues et là je ne cache pas ma surprise.

Les réponses braquent le projecteur sur le besoin de trains plus fréquents (55%), ponctuels (45%) et moins chers (41%). Ce ne sont pas les réponses qui me surprennent (il n'y avait pas besoin d'une étude pour ça !) mais la question !

Je pensais qu'on peut tout faire, LGV, intercités, TER et j'en avais déduit qu'on peut tout faire : des trains plus fréquents, plus ponctuels, et moins chers ! Mais non il faudrait des priorités !

Il y aurait même des priorités à décider quant à la circulation des cars ! Et là aussi la fréquence arrive largement en tête !

Pour les gares aussi il faut décider de priorités !

Quand enfin il s'agit de LGV on demande d'abord de s'exprimer sur les mérites du train en général : environnement, confort etc. Et apparaissent des

priorités mais difficile à discerner quand on apprend que le TER est important à 85%, les lignes locales à 84%, le fret à 82% et développer les lignes LGV à 67%. C'est le type de priorités où tout est prioritaire ! Résultat 72% sont favorables à la LGV Bordeaux-Toulouse et même 77% à Montpellier-Perpignan. Mais pour faire plaisir à EELV on propose même de se prononcer sur le souhait de vitesse sur les nouvelles lignes 63% pour 200-250 km/h et 55% pour 320 km/h.

Conclusion

Le 3 février 2017, le rapport au Conseil régional va clore la question des EGRIM avec le vote d'une «feuille de route» en séance plénière. Gibelin, Dupraz et d'autres ont lancé les bavardages déjà connus avec une absence de référence à la LGV. Seuls, les propos du FN, dont la position était publiquement inconnue, à ce jour, sont venus rendre un peu amer le chocolat déversé.

Dans la lecture du document final ils ne sont pas allés plus loin que les dix premières pages se contentant de pointer trois éléments : « 56000 voyageurs quotidiens sur 543 trains »

Comme le voyageur fait généralement un aller-retour ça fait 28 000 personnes soit 0,5% de la population régionale et pour 543 trains ça fait une centaine de personnes par train !

Ils constatent qu'il s'agit d'une délibération de principe sans aucun montant et sans aucun calendrier, plutôt adroite car il y en a pour tout le monde. Comment ne pas être d'accord avec une question du genre : «souhaitez-vous une amélioration pour le TER ?»

La surprise est venue du dossier... LGV ! Le FN est encore plus pro-LGV que Carole Delga alors qu'à Bordeaux le FN est encore plus anti-LGV que EELV ! Qui peut comprendre pour une même question un tel écart dans un parti aussi centraliste ! Il est fait

référence au sondage qui montre que 67% sont pour la LGV. Ils veulent «une volonté plus forte pour acter que la LGV est une priorité.» Donc ils s'abstiennent ! Résultat du vote : 92 pour et 22 abstentions (18 membres du FN sont déjà partis).

Pendant qu'à Toulouse on ne cesse de rappeler l'avancée du GPSO, à Agen, y compris du côté de la CGT, le son de cloche est totalement différent puisqu'au même moment les Cheminots 47 ne voient rien venir pour ce qui concerne les tronçons LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye ! Ils confirment que le projet GPSO n'a donné lieu à aucune nouvelle étude technique.

"Il apparaît que SNCF Réseau et les élus politiques attendent de voir le fonctionnement de la LGV Paris-Bordeaux et sa réalité économique avant d'aller plus loin dans le double projet de liaison avec Toulouse et l'Espagne."

Nous le savons depuis 2010, ce qui est vrai à Agen ne l'est pas à Montauban ! Le poids des féodaux toulousains est tel qu'il efface d'un haussement d'épaules les doutes aquitains. Ce phénomène a un effet sur l'opposition à la LGV : ceux d'Aquitaine sont beaucoup plus forts que ceux de Midi-Pyrénées alors que c'est en Midi-Pyrénées que résident les pro-LGV les plus acharnés ! Quel militant d'Aquitaine va par exemple se mobiliser contre l'argument massue toulousain : ou un nouvel aéroport ou la LGV ! Un argument massue quand on se souvient que des manifestations de 10 000 personnes ont arrêté le

nouvel aéroport ! Or, la lutte contre le nouvel aéroport et celle contre la LGV sont du même ordre !

Dans ce contexte les EGRIM ont eu un mérite : ils ont rappelé le pouvoir des politiques sur la SNCF alors que pendant les premiers temps de la découverte du dossier LGV, pour détourner la colère citoyenne, les politiques montraient du doigt la SNCF et ses mauvais tracés !

Bien qu'opposé à la privatisation, je suis bien obligé de me poser des questions ! Ce pouvoir des politiques est totalement néfaste, donc, comment garder un service public (public ?) sous le contrôle des citoyens ? Pendant longtemps les cheminots ont joué un rôle de contrepoids, mais, depuis 1995, les évolutions sociales globales font qu'ils se mobilisent plus pour défendre leur statut que le service lui-même, sous prétexte qu'un bon statut c'est un bon service. Sauf que c'est moins évident. Quand les a-t-on vus susciter une action citoyenne pour empêcher des suppressions d'arrêts en gare, par exemple ? Sur le papier usagers et cheminots devraient avoir les mêmes intérêts ; dans la pratique ce n'est plus le cas.

La SNCF se trouve prise entre deux feux : des politiques incapables d'assumer leurs responsabilités et des évolutions techniques qui vont plus vite que d'habitude. Le rail est un investissement sur le très long terme et tout change à grande vitesse sur le court terme. En dix ans, le smartphone a bousculé le rapport aux transports avec le covoiturage. On parle

des bus Macron, ce qui est faire beaucoup d'honneur à un ministre qui n'a fait que copier une décision allemande ayant cinq ans d'âge ! Ces bus bénéficient de technologies efficaces par rapport au rail. Côté avions les changements sont également extrêmement rapides.

Ces éléments (on peut y ajouter la vidéo-conférence), -covoiturage, avions, cars- vont vite arriver au sommet de leurs effets, aussi, après les turbulences actuelles, le rail peut à la longue retrouver une place socialement utile, mais faut-il encore qu'il puisse s'adapter aux temps troubles que vivent les transports ! Pour moi la concurrence du rail ne peut venir du secteur privé qui n'en attend pas de grands bénéfices mais d'un autre type de lien SNCF-Etat. EDF pouvait craindre plus que la SNCF la privatisation et pourtant l'électricité ça reste EDF, ce qui ne signifie pas que là aussi le lien avec l'Etat ne soit pas à repenser quand on pense à la domination du nucléaire.

Documents :

Histoire abrégé d'un financement à 10 milliards

Résumons cette histoire rocambolesque autour d'un pactole à 10 milliards d'euros car elle est emblématique d'un état du politique en France.

En 2005 un débat public est lancé sur un projet de LGV Bordeaux-Toulouse. Belle «victoire» des démocrates qui ont enfin obtenu, qu'avant le lancement de tout grand projet, il y ait «un débat public» avec un bel organisme qui gère la démarche encadrée. C'est alors l'enthousiasme généralisé en Midi-Pyrénées, sauf qu'un tel débat – la suite le démontrera – n'était qu'une mascarade ignoble, une manipulation XXL.

Le «débat public» valide le projet et les autorités ferroviaires se préparent à lancer les études. Pour ça, il faut un plan de financement. Il sera élaboré dans le plus grand secret quand, à la fin 2009, les premiers éléments du tracé arrivent dans les chaumières.

Une révolte, victime à son tour d'une manipulation XXL va apparaître : le tracé est à revoir mais la LGV c'est bien. Dans trois lieux du Tarn-et-Garonne des projets de tracé alternatifs vont apparaître : Pompignan, Bressols, Lacourt St-Pierre.

Cet abrégé tient compte seulement des finances et à ce moment là tout le monde pense que l'Etat est «naturellement» le financeur d'un projet d'Etat. Que dit le plan de financement secret ?

Le 17 février 2010 au Sénat, Jean-Michel Baylet vend la mèche dans une question orale sur le sujet :

«Dois-je rappeler que les collectivités locales participent à hauteur de 50% au financement de cette ligne à grande vitesse ? Ce financement extraordinaire et inédit est une grande première ! »

Nous sommes juste avant les élections régionales, la colère gronde et J-M Baylet veut ainsi se mettre du côté des mécontents avec cet argument : nous finançons, donc on doit nous écouter pour faire un beau tracé. Il donne même les chiffres : 25 millions sur un total de 12 milliards, et 11 millions pour le Grand Montauban. Sur le *Petit Journal* du 22 février Bernard Dagen, responsable de la commission des finances, dégonflera le chiffre du Conseil général, en annonçant de son côté, 13 millions.

Comment accéder au plan secret dont la part du Conseil général du TetG a bien été retenue à hauteur de 13 millions ?

Par un ami travaillant aux impôts, j'ai pu avoir accès à un montage financier moins solide encore qu'un château de sable, confirmant le principe : 25% pour l'Etat, 25% pour RFF et 50% pour les collectivités locales, ce qui, en effet était une triste première.

Au début, les LGV furent prises en charge totalement par l'Etat, puis pour Paris-Strasbourg (pas encore achevé) ce fut 25% pour les collectivités qui

pensaient obtenir un «retour sur investissement» avec des prix du billet de train stables. Depuis ils s'insurgent face à la double facture : financer la ligne avec les impôts locaux,... et avec l'augmentation du prix du billet !

Sur Bordeaux-Tours l'augmentation du km de LGV étant passé de 9 à 22 millions d'euros il a fallu faire intervenir le privé pour ne pas accroître la part des collectivités locales, le privé bénéficiant en échange de l'encaissement des péages pendant 40 ou 50 ans, on ne sait plus. En juillet 2010 Vinci (voir 16 juillet 2010) devient le concessionnaire avec d'autres et sur la base d'un PPP dont les élus ne peuvent connaître tous les éléments du contrat ! Fait illégal mais personne n'ose porter plainte ! Aujourd'hui le PS dénonce ce PPP que pourtant les élus PS à Bordeaux comme à Toulouse ont applaudi des deux mains ! (voir texte : 2 juin 2010)

Donc 53 collectivités territoriales sur cinq régions doivent payer une facture à plusieurs colonnes : le tronçon Tours-Bordeaux, le tronçon commun Bordeaux-Captieux, le tronçon Captieux-Hendaye, le tronçon Captieux-Toulouse. Des clefs de répartition compliquées ont été mises en place. Ce document va servir à établir la Convention de financement qui, un an après la signature du contrat avec Vinci, doit être votée. Cette fois, même si des clauses de la convention sont secrètes on a le tableau du financement pour Tours-Bordeaux.

Le Conseil régional Midi-Pyrénées vote cette Convention le 28 février 2011 (intervention très percutante de François Simon pour dénoncer ce

vote). Malvy, sous la pression d'EELV accepte d'ajouter une clause : si Poitou-Charentes ne paie pas, Midi-Pyrénées ne paiera pas. Clause qui par la suite sera oubliée quand on découvrira que Poitou-Charentes ne paie pas et Toulouse oui !

Par ailleurs j'ai pu découvrir l'ignorance d'un vice-président de la Région : il croit que le 100 000 euros est le financement total qui est alors de 400 millions et de plus d'un milliard aujourd'hui.

Bref, le 17 février 2012 j'accède au document officiel qui donne les participations au Tours-Bordeaux et surprise, on découvre un très grand nombre d'absents. Surprise car aucun média ne s'en est fait l'écho ! Le plan à 53 n'était que théorique ! En Midi-Pyrénées c'est l'hécatombe ! J'ai à l'époque téléphoné à tous les Conseils généraux pour avoir des explications : même le Lot cher à Malvy a refusé de payer ! Conséquence : quand le Gers découvre qu'il est le seul département de la région à payer avec la Haute-Garonne, il renie sa signature tout comme le Grand Auch ! Les mêmes qui un an avant avaient voté pour, votent ensuite contre !

Les préfets s'activent pour colmater les brèches. Mais, grâce au journal **Sud-Ouest** on apprend un nouveau phénomène : ceux qui ont voté les sommes... ne signent pas les chèques ! En effet, aucun tribunal ne peut les obliger à respecter... leur signature ! Ce document de 2015, riche d'enseignements, évoque «les montants appelés» et «les montants encaissés». Pour la Région Midi-Pyrénées, la somme votée car demandée, était de 102. 139. 799 euros. Mais Malvy, pour faire pression en faveur de

Bordeaux-Toulouse considéra qu'il n'avait que 88 millions d'euros à payer et en 2015 il avait versé 58% de la somme appelée.

Pour le Tarn-et-Garonne nous sommes dans une configuration différente : le Grand Montauban avait acceptée de voter la somme demandée de 2,6 millions d'euros (voir 21 janvier 2011) mais en 2015 seulement 13% étaient versés ! Seul le Gers fait pire (9%) mais tout simplement parce qu'après un premier versement, il a annoncé son refus ! Mme Barèges continue de dire : « La LGV il la faut » sans jamais expliquer à personne qu'elle ne paie plus ! Il a fallu un moment épique au Conseil départemental pour que, sous la demande de M. Astruc, elle avoue : «Oui, on a arrêté de payer quand on a constaté que le gouvernement ne voulait plus faire Bordeaux-Toulouse !» En fait, tant que ses amis étaient au gouvernement, elle a payé, mais quand la gauche a gagné, plus de chèques !

Pour le Conseil général du 82, devenu départemental, le système est encore pire : le 27 janvier 2014, avec trois ans de retard, l'institution accepte de signer la Convention sous pression des autorités car il manque plus de 700 millions pour Tours-Bordeaux. Quand **Sud-Ouest** publie son tableau bilan, le CG du 82 n'apparaît pas, et j'imagine un retard administratif. Mais non, le vote n'a jamais été suivi de signature de chèques !

Bilan : le plan de financement qui devait concerner Tours-Bordeaux et le GPSO est déclaré invalide sans que pour autant un autre lui soit substitué. En conséquence, les autorités s'arrachent les cheveux

pour trouver 10 milliards ! Un grand colloque, une rencontre avec le président, des tractations multiples dans le cadre d'une course contre la montre, car la DUP doit être signée avant le 8 juin, ... mais la SNCF a averti : le plan de financement sera après la DUP !

Pourquoi ce rappel ?

1) Pour montrer que l'essentiel est fortement caché aux populations. Ce n'est pas parce que c'est cher qu'il faut éviter le « tout LGV » mais parce que le rapport entre le coût et le service démontre de suite, qu'il y a mieux à faire dans l'intérêt du rail !

2) Dans le cadre de la féodalisation capitaliste, les rois de la « métropole ambition » sont prêts à tout pour accéder à « l'image LGV » car ils le reconnaissent, la LGV est surtout un effet d'image.

3) Les dits féodaux sont prêts aux pires irresponsabilités. Dernièrement Rousset s'est distingué en demandant au gouvernement de passer outre à la décision du Conseil d'Etat au sujet de la DUP Limoges-Poitiers or c'est impossible !

Sur le document de la Convention Bordeaux-Tours :

Nom des payeurs et somme à payer sur la base 2009

CR Aquitaine :	306 381 566
CU de Bordeaux	127 161 053
CG : Gironde	142 852 058
CG : Lot et Garonne	33 834 322
CG : Pyrénées Atlantiques	79 879 811
CA : Grand Dax	7 99 468
CA : le Marsan agglomération	7 135 291
CA : Pau Pyrénées	21 544 166
CA Bayonne Anglet Biarritz	26 139 608

CC Nord Libournais	1 954 648
CR Midi-Pyrénées	102 139 799
CU Grand Toulouse	53 171 541
CG Haute-Garonne	68 198 281
CG Gers	1 681 314
CA Grand Auch	210 164
CA Grand Montauban	3 047 381
CC du Pays de Pamiers	52 541
GC Vienne	28 383 570
CG Charente-Maritime	28 383 570
CG Charente	25 229 840
CA Grand Poitiers	28 383 570
CA Pays Châtelleraudais	4 233 774
CA La Rochelle	575 711
CA Royan Atlantique	3 296 369
CA du Pays Rochefortais	1 843 907
CA Grand Angoulême	10 332 058
CC de Cognac	2 796 763
CR Limousin	26 274 094
CG Haute-Vienne	8 758 031
CA Limoges Métropole	8 758 031
CR du Centre	16 125 346

Sur 53 engagés au départ, il en reste 31 et par la suite, très vite, il en restera 8 !¹²

¹² Ce constat n'empêchera pas le préfet de Haute-Garonne de prétendre en 2017 que ce montage financier permet les AFNT !

Le Monde Diplomatique¹³
Juin 2016, pages 6 et 7
Accélération de la privatisation
du rail en Europe
Quand l'État français sabote le train
par Vincent Doumayrou

«Ce n'est pas vrai, d'abord» : la réponse du président de la République française à un journaliste (1) suggérant en janvier 2015 que le train était plus écologique que l'autocar pour se rendre de Paris à Lyon illustre un état d'esprit nouveau. Le dénigrement des chemins de fer est à la mode dans les milieux dirigeants, malgré les qualités de sécurité et de salubrité de ce moyen de transport (2). M. Emmanuel Macron leur préfère les autocars et Mme Ségolène Royal les voitures électriques, tandis que M. François Hollande interpelle l'humanité sur l'impératif environnemental. Depuis 2012, les trains français voient l'ensemble de leur fréquentation baisser, et la France a perdu la première place dans l'Union européenne pour le nombre de kilomètres parcourus par habitant.

¹³ Nous avons invité Vincent Doumayrou à Castelsarrasin pour un débat sur la LGV qui fut fondamental, à partir de son livre sur la Fracture ferroviaire, qui aurait mérité un succès beaucoup plus grand qu'il n'a eu. Il avait déjà écrit sur *Le Monde diplomatique* et je lui avais envoyé un mot pour m'étonner du fait qu'il n'ait jamais pu s'exprimer sur le rail. En fait la gauche fut toujours en pointe dans la défense de la grande vitesse et de ce fait *Le Monde diplomatique* a eu du mal à accepter le point de vue de Doumayrou pourtant si bien argumenté. Par exemple, dans l'article il évoque « l'avion sur rail » et le lecteur croira à une boutade où c'est le point de tout un chapitre de son livre pour expliquer que par voie terrestre il est fou de vouloir se donner l'avion, comme principal concurrent du rail !

Les contradictions du transport ferroviaire s'observent avec une force particulière dans le Nord-Pas-de-Calais. Habituellement associée à la désindustrialisation, au chômage, aux espaces de la France périphérique urbaine (le bassin minier) ou rurale (l'Avesnois), la région, désormais liée sur le plan administratif à la Picardie, compte quatre des vingt premières agglomérations de l'Hexagone. Située à la lisière de la «banane européenne» — cette zone d'intense activité humaine qui court de Gênes à Liverpool —, elle dispose d'un accès au tunnel sous la Manche ; son chef-lieu, Lille, quatrième agglomération française, est relié par la grande vitesse à Paris, Londres et Bruxelles. Dunkerque est le troisième port de commerce de France ; Calais, le premier port de passagers ; Boulogne-sur-Mer, le premier port de pêche. Les industries restent puissantes : construction ferroviaire, automobile, métallurgie. En théorie du moins, le Nord est un eldorado pour le développement du rail et de son principal exploitant, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). Pourquoi n'est-ce pas le cas ?

Question brûlante pour quiconque observe ou subit les embouteillages autour de la métropole lilloise. «Normalement, je devrais passer un peu plus de quatre heures sur la route par semaine, contre dix actuellement », témoigne ainsi une automobiliste qui parcourt matin et soir trente kilomètres entre son domicile de Sailly-sur-la-Lys et La Madeleine, commune limitrophe de Lille (3). L'autoroute A1 voit passer 180 000 véhicules par jour à Ronchin, où convergent les flux en provenance d'Arras, de Douai et de Valenciennes. Les bouchons s'étirent sur « une quarantaine de kilomètres aux heures de pointe lors des gros mois de l'année, d'octobre à février », confirme

M. Gérard Vincent, du centre régional d'information et de coordination routières. La mécanique se grippe facilement, comme le 22 novembre 2012, où un simple accident de motocyclette a provoqué 101 kilomètres de ralentissements. La chambre de commerce et d'industrie chiffre le coût des embouteillages à 1,4 milliard d'euros par an pour la région, soit... six fois la somme que le conseil régional consacre au transport express régional (TER).

Tout pour le TGV

On incrimine généralement l'étalement urbain, qui éloigne le domicile des lieux d'activité. Mais l'insuffisance des transports ferroviaires régionaux compte aussi. Certes, une convention lie depuis 1978 la SNCF et la région Nord-Pas-de-Calais. Et, depuis 2002, cette dernière définit la politique de desserte en tant qu'autorité organisatrice de plein droit ; grâce aux investissements consentis, le voyageur bénéficie souvent d'un matériel roulant récent, et le trafic a augmenté de près de moitié entre 2002 et 2012. Il se tasse depuis, pour se concentrer autour de Lille. Le service régional à grande vitesse (TER-GV), qui relie les villes de la côte à Lille, constitue le fleuron de l'offre locale, mais est aussi le reflet de sa centralisation. Car les liaisons transversales (de Calais à Étaples - Le Touquet, par exemple) perdent des voyageurs. Enfin, le TER n'assure qu'une part très limitée des déplacements dans l'agglomération lilloise, environ 1 % en 2006 (derniers chiffres disponibles). Dans ce contexte, les élus régionaux aimeraient créer le Réseau Express du Grand Lille (REGL), un RER avec une gare souterraine à Lille-Flandres (4).

Mais cela suffirait-il ? M. Philippe Ménerault, directeur du département de géographie et d'aménagement de

l'université Lille-I, prône une meilleure utilisation des voies ferrées existantes : de nombreux points d'arrêt dans l'agglomération sont médiocrement desservis, tel Pont-de-Bois, simple halte pourtant située à proximité du campus de Villeneuve-d'Ascq. La construction d'une gare à la jonction entre une ligne de TER et les deux lignes de métro (à la station Porte-des-Postes), explique M. Ménerault, soulagerait sensiblement la gare centrale de Lille-Flandres.

Mais ces réalisations n'empêcheraient pas une désarticulation plus fondamentale du réseau. Pour les voyageurs, ce dernier risque de se réduire à une juxtaposition d'« avions sur rail » (le TGV) et de trains de banlieue (le TER), sans aucun service intermédiaire du fait du déclin des trains Intercités. Ces lignes, qui formaient l'ossature du réseau avant l'apparition du TGV, furent de puissants outils d'aménagement du territoire. Elles connectaient les populations des métropoles et des villes moyennes. Leur disparition renforce la ségrégation territoriale.

De 1977 à 2004, M. Gérard Dupagny a pris quotidiennement le TER entre Le Quesnoy et Lille. Il anime désormais l'association *À fond de train*, qui dénonce l'organisation par la SNCF du déclin de la ligne Intercités Paris-Maubeuge, dans l'est de la région. En 2006, pour dynamiser cette ligne, le conseil général du Nord a subventionné un arrêt en gare du Cateau-Cambrésis pour les visiteurs du musée Matisse. Cinq ans plus tard, la SNCF a voulu supprimer l'arrêt, invoquant des quais trop courts. Le conseil général a alors apporté une contribution financière aux travaux d'allongement. En 2014, la SNCF a de nouveau demandé la suppression

de l'arrêt. Les quais étaient-ils vraiment en cause en 2011?

« Pour aller à Paris, on envoie tout le monde vers le TGV, par Lille et Valenciennes », observe M. Dupagny, ce qui force le voyageur à un détour moins commode et plus coûteux. Il redoute une limitation du service Intercités à Saint-Quentin, en Picardie, tandis que la région reprendrait le reste du parcours en TER. « La région et la SNCF font leur popote ensemble, nous dit-il, sans consulter les usagers. » Pour lui, la seule issue pour revitaliser la ligne consisterait à la connecter de nouveau à la Belgique.

M. Dupagny évoque la dimension internationale de ce tracé qui reliait autrefois Paris et Bruxelles. « Dans les années 1960, il n'était pas rare d'y rencontrer des Danois et des Suédois », sourit-il. La gare d'Aulnoye-Aymeries, point de croisement entre les trains Paris-Bruxelles et Calais-Bâle, était un carrefour européen de fait. Les lignes à grande vitesse ont aspiré ces flux de voyageurs. Et enclavé les territoires. Or des trains Intercités reliant Paris et Bruxelles pourraient trouver une clientèle intéressée par un coût de trajet total moins cher que celui du TGV, avec pour effet vertueux de desservir les territoires intermédiaires.

Consensus pro-route chez les dirigeants

Aucune ligne des Intercités dans la région n'est épargnée par le déclin. En 1999, la SNCF a supprimé les derniers trains Corail Paris-Lille. Puis, en 2004, les trains reliant Lille à Strasbourg par le Nord-Est, dont l'offre avait baissé de 56 % et le trafic de 71 % en douze ans (5), remplacés par un « raboutage de trains TER qui correspondent mal entre eux », nous dit M. Gilles

Laurent, représentant régional et vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). Après 2008, les trains de nuit reliant Lille aux Alpes et au Midi ont aussi disparu.

La SNCF a progressivement organisé ses services de grandes lignes autour du seul TGV. Or le trafic du parcours TGV Paris-Bruxelles, après des années de hausse, a baissé d'environ 4 % entre 2012 et 2014. Un scénario cauchemardesque pour les affaires de la SNCF s'ébauche : d'un côté, des trains classiques qu'elle a délibérément dévitalisés ; de l'autre, des lignes de TGV à leur tour rattrapées par la chute de la fréquentation.

De l'automutilation à la vampirisation, il n'y a qu'un pas. L'entreprise propose désormais des services de voiture à domicile, de covoiturage, d'autocars réguliers, qui concurrencent ses propres trains. Elle recommande aux autorités régionales le remplacement des trains par des autocars, alors que l'expérience montre que ce type de substitution engendre des pertes de trafic. « La direction de la SNCF a un discours de plus en plus décomplexé sur le remplacement des trains par des autocars », confirme M. Hervé Gomet, élu de la CGT au Conseil économique, social et environnemental de la région. En diluant l'activité ferroviaire dans une offre plus globale de «mobilité» (6), la SNCF aligne sa politique sur le consensus pro-route qui règne parmi les milieux dirigeants. Le choix politique implicite consiste à réduire le réseau ferré aux LGV, à leurs prolongements et à quelques axes Intercités, fret ou régionaux à fort potentiel «spontané», avec comme alibi l'affichage de grands projets d'une utilité douteuse, comme la ligne à grande vitesse entre Lyon et Turin.

Le défi, pour la société civile, est de réinventer un avenir pour le rail, à l'encontre du déclin organisé par l'État et la SNCF.

Vincent Doumayrou
Journaliste. Auteur de *La Fracture ferroviaire*,
Éditions de l'Atelier, Ivry-sur-Seine, 2007.

(1) France Inter, 5 janvier 2015.

(2) Selon l'éco-comparateur de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), pour un trajet de 500 kilomètres, le TGV émet dix-huit fois moins de CO₂ et consomme sept fois moins d'énergie que l'autocar.

(3) Ce témoignage ainsi que toutes les données de ce paragraphe sont extraits de « Bouchons autour de Lille : le grand ras-le-bol ! », Nordway Magazine, Lille, janvier 2013.

(4) Le site du débat public: <http://regl.debatpublic.fr>

(5) Cabinet Degest CCE/SNCF, Études transversales et axes ferroviaires, Paris, 7 juillet 2005.

(6) Lire Simon Borja, Guillaume Courty et Thierry Ramadier, « Prisonniers de la mobilité », Le Monde diplomatique, janvier 2015

Lettre ouverte à Carole Delga

Madame la présidente,

En écoutant la vidéo de l'assemblée plénière du Conseil régional du 28 novembre où je vous ai entendu dire à deux reprises «gare de Montech» en lieu et place de «gare de Bressols» je me suis demandé tout d'un coup si vous connaissiez le dossier GPSO. Pendant l'enquête d'utilité publique (EUP) vous étiez si occupé au gouvernement et dans un domaine si loin des transports ! Vous pouvez me répondre qu'au Conseil régional les élus passent et les administratifs restent surtout en la personne d'un Jean-Louis Chauzy de si bon conseil. En fait, pour eux comme pour vous la seule question utile est la suivante : «comment trouver 10 milliards?»

Question bien minable par rapport à l'autre : «à quoi peut bien servir la LGV ?» sauf qu'à cette dernière la réponse est connue : à aller vite.

Or justement l'EUP avait pour fonction de répondre d'abord à la question de l'utilité et s'il y a utilité alors le financement doit suivre mais la réponse a été claire : il n'y a pas utilité. Votre premier tour de passe consiste donc à inverser l'ordre des questions comme ceux qui prennent les effets pour la cause ! Puis-je donc vous instruire sur le sujet de l'utilité non pas en répétant des connaissances accumulées, mais en donnant la parole à des Toulousains de haut rang ?

D'abord cet élément sur les contributions internet par départements (une petite partie des 13 000 contributions). Vous constatez aisément qu'en

Haute-Garonne c'est le seul département où les positions favorables dépassent celles des opposants car le 31 est le seul où la CCI a rédigé une réaction type envoyée aux entreprises pour peser sur les débats, démarche qui n'a pas enthousiasmé les commissaires enquêteurs.

Département	pour	contre
33	21	396
64	13	126
40	35	146
31	133	83
47	1	240
32	1	2
65	2	10
82	7	94
Total	213	1097

Mais permettez que je m'arrête sur une contribution, celle de l'Association des Professionnels de l'Urbanisme Midi-Pyrénées (l'APUMP), dont plusieurs membres ont été associés à la phase de concertation préalable organisée fin 2013 par Europolia, qui considère que le projet Toulouse Euro Sud-Ouest (TESO), autour de la gare Matabiau, constitue le projet urbain majeur de la ville et de la métropole pour les 20 prochaines années. **Car en effet, il ne faut pas attacher ce projet au seul objectif de la LGV !**

« Cette contribution prend souvent, la forme interrogative, pour questionner ce qui nous paraît avoir le plus de sens, dans le cadre d'un urbanisme durable et participatif, pour les habitants, les usagers et l'ensemble des acteurs de la Région, des 2 départements traversés, des communes concernées et de la métropole toulousaine, ainsi que pour les riverains des quartiers directement impactés par le projet. Elle s'inscrit dans la même logique et dans la continuité des précédentes contributions de l'APUMP (voir site internet www.apump.org). Elle en reprend, ponctuellement, certains passages dont la pertinence nous paraît encore d'actualité. »

Je donne donc quelques extraits :

La grande vitesse, pour qui et pourquoi ? (...)

A ce stade de l'Enquête Publique préalable à la construction de la LGV entre Bordeaux et Toulouse, dans le contexte de crise systémique rappelé ci-dessus, la question, centrale, de l'utilité de gagner 15 à 50 minutes supplémentaires (pour seulement quelques trains par jour) pour la liaison avec Paris, mérite, nous semble-t-il, d'être réinterrogée. Pour qui ? Pour quoi ? Pour favoriser le développement et le rayonnement de la métropole toulousaine et de la région ? Pour hisser Toulouse au rang de capitale européenne ? Pour attirer sur le pôle de la gare Matabiau des "grands-comptes" nationaux et internationaux ?

Quel coût pour chaque minute gagnée ? (...)

Le coût de la grande vitesse se compte donc en

millions d'euros par minute gagnée. Cette façon d'envisager les choses viendra inévitablement dans le débat public. Quelle collectivité mettra le premier genou à terre sur ce mode de financement ? Si une collectivité lâche, c'est tout le système de financement qui pourrait être remis en cause. Dans ce contexte de crise économique, de fortes restrictions budgétaires pour les collectivités locales, de réformes institutionnelles qui vont rebattre les cartes des compétences de chacune d'entre-elles, l'APUMP s'interroge sur la robustesse du consensus actuel autour de l'arrivée du TGV à Toulouse en 2024, pour un coût de 200 à 500 millions d'euros par minute gagnée.

Pour les points précédents j'ai pris seulement des extraits mais pour celui si souvent oublié par les Toulousains je le prends en entier :

Quelles conséquences pour les territoires traversés ? La conviction que la grande vitesse était indispensable pour "booster" le développement local a conduit les collectivités et les décideurs économiques agenais et montalbanais à soutenir, chacun de leur côté, un projet de "gare betterave" (ou "gare maïs") implantée à plusieurs kilomètres de la gare actuelle. L'APUMP, au cours de débats organisés sur place, a pu mesurer la nature des impacts du projet de gare Montauban-Bressols sur les territoires et sur le développement harmonieux de l'agglomération montalbanaise : L'accélération

du temps de déplacement Bordeaux-Toulouse va se faire au détriment de millions de déplacements locaux (Nord – Sud) dans tous les territoires traversés. L'impact sur l'économie et la vie locale n'est pas suffisamment développé dans le dossier de DUP. Combien de petites entreprises et de commerces vont devoir réduire leur zone de chalandise ? Combien de familles ne vont plus avoir accès à des services de proximité ? Cette véritable fracture territoriale, très difficilement franchissable, va s'ajouter aux coupures existantes liées aux voies SNCF, à la Garonne, au canal latéral, aux voies routières et autoroutières. Quelles mesures sont mises en place pour le franchissement de la nouvelle barrière nord-sud et l'arrivée de la LGV ? Quelles mesures liées pourraient venir aider au franchissement de la LGV mais aussi des autres barrières nord-sud. Ne faut-il pas multiplier les points de franchissements et les liaisons est-ouest ? La présence physique, en remblai (parfois très fort) ou en déblai de la LGV, va entraîner la disparition de terres agricoles, de bois et de forêts et entraîner des ruptures dans la trame verte et bleue, en contradiction avec le Schéma de Cohérence Ecologique régional et local. Il s'agit là d'impacts très difficilement réversibles. Quelles mesures compensatoires seront à la hauteur des dégâts engendrés ? L'impact sur les territoires agricoles, les paysages, le cadre de vie des habitants (plusieurs centaines d'habitations impactées dans un contexte de laisser-aller de l'étalement urbain), paraît, à la lecture de l'étude d'impact, extrêmement fort. Les

mesures compensatoires leur rendront-elles leur attractivité ? La réussite d'un projet urbain autour de la gare de Montauban-Bressols (décentrement de l'extension urbaine de Montauban) est loin d'être assurée (cf. études benchmarking existantes). Un tel projet nous paraît aller totalement à l'encontre de toutes les politiques de lutte contre l'étalement urbain, déjà très engagé dans ce secteur. L'imperméabilisation de centaines d'hectares de très bonnes terres agricoles se ferait au détriment de la biodiversité, de la qualité des eaux, en sens inverse des engagements régionaux et nationaux en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique et contre la perte de biodiversité. Par ailleurs, aucune réflexion coordonnée entre les agglomérations de Toulouse et de Montauban n'est engagée, à notre connaissance. Le projet montalbanais repose sur l'attractivité (en voiture) pour une partie des habitants du nord et de l'ouest toulousain, ce qui, là encore, va à l'encontre des politiques environnementales vertueuses. L'APUMP s'étonne de la sous-estimation des impacts et des conséquences négatives (sociales et économiques) sur les territoires traversés dans le Tarn-et-Garonne, et souhaite qu'à l'avenir, les études d'impact soient réalisées par des experts indépendants du Maître d'Ouvrage et que la culture de la contre-expertise se développe rapidement. Notre association s'étonne également du manque de maturation locale du projet de gare à Montauban-Bressols et de l'absence de concertation entre les projets toulousain et montalbanais. Le projet

montalbanais ne s'organise-t-il pas pour capter des "parts de marché" de la clientèle TGV (automobilistes) des secteurs Nord et Ouest de l'aire urbaine de la Métropole ?

Quels développements pour les déplacements du quotidien, par TER ?

Le réseau ferroviaire à 6 branches, en étoile, qui convergent à Matabiau avec de nombreuses gares sur chaque branche, est particulièrement favorable au développement de dessertes cadencées pour de nombreuses destinations de l'aire urbaine toulousaine. Par rapport à la situation actuelle (12 millions de voyageurs par an / +8,5% de croissance par an à l'échelle régionale / Mise en Œuvre du Plan Rail du Conseil Régional), la marge de progression potentielle de l'offre de déplacements métropolitains, au quotidien, grâce aux TER, nous paraît gigantesque. Le développement de cette offre nous paraît souhaitable et urgente, en complémentarité avec les autres modes de transports collectifs urbains et périurbains. Elle serait en totale cohérence avec les orientations d'urbanisme inscrites dans les SCOT et interSCOT – renforcement des centralités et de la multimodalité autour des gares proches du cœur des agglomérations, développement de pôles urbains secondaires autour des gares plus éloignées (Carbonne...). Un projet de desserte cadencée de plusieurs gares du Nord-Ouest de l'agglomération (rendu possible par la mise à 4 voies du tronçon St Jory-Matabiau) est porté par Toulouse Métropole. Il

doit s'accompagner d'une gouvernance unique pour harmoniser la tarification entre tous les modes de transports collectifs. Il mériterait d'être complété par des liaisons cadencées au ¼ d'heure entre Montauban et Toulouse pour offrir une alternative à la thrombose de la circulation sur l'A62 et la rocade aux heures de pointe. Dans la situation actuelle, 75% des TER passent par la gare de Matabiau, les voyageurs TER représentant près de 50% des 10 millions de voyageurs par an qui fréquentent la gare (270 TER sur un total de 400 trains). D'après les précisions de la SNCF, le total des TER en gare devrait être de 350 par jour à l'horizon 2025 (dans l'hypothèse d'une liaison Toulouse-Paris en 3h12). Ce chiffre pourrait, bien entendu, être beaucoup plus important dans le cas d'une "montée en puissance" de l'offre, telle qu'évoquée ci-dessus (nécessitant de nouvelles coopérations financières ?). Les limites de capacité d'accueil de la gare Matabiau et de saturation de la tranchée Guilheméry semblent être de 700 trains par jour. De plus, tous les voyageurs TER n'ont pas forcément besoin d'aller jusqu'à Matabiau. La proposition du CODEV (Les ensemencements pour une métropole fertile – Décembre 2012), que nous reprenons à notre compte, d'une réorganisation du ferré dans l'agglomération avec la création de plusieurs "pôles multimodaux" connectés aux TER (St Cyprien-Arènes, Niel-St Agne, Labège-Innopole, Balma-Gramont, par exemple), nous paraît mériter d'être mise à l'étude rapidement. Avec, d'un côté, les incertitudes qui pèsent sur l'arrivée de la grande

vitesse à Toulouse Matabiau et d'un autre côté, la certitude de la montée en puissance rapide de l'offre TER et des besoins de déplacements au quotidien entre pôles desservis par des gares, l'APUMP s'interroge sur la place respective des TGV et des TER dans le schéma d'aménagement de la gare. Dans l'hypothèse de non réalisation ou de décalage dans le temps de la réalisation de celle-ci, l'APUMP insiste sur l'urgence de réaliser la mise à 4 voies de la section entre Saint-Jory et la gare Matabiau, indispensable pour le développement d'un "RER Toulousain" cadencé, sans doute étendu aux liaisons Toulouse – Montauban. Dans cette hypothèse, il va de soi que le programme du projet TESO devrait être repensé en profondeur, sans remettre en cause le besoin d'organiser un pôle multimodal d'envergure, une extension du centre-ville et une revalorisation des quartiers riverains.

*Le président Christophe Sonnendrücker APUMP
Association des Professionnels de l'Urbanisme de
Midi-Pyrénées 28, Avenue Léon Blum - 31500
Toulouse*

Voilà madame la présidente des questions qui ont eu comme réponse l'avis défavorable des commissaires enquêteurs mais vous, à titre de présidente, vous avez peut-être des observations à faire ? J'ai tenu, en relayant cet exemple, à vous pousser vers les débats de l'EUP beaucoup plus étayés, car bien mieux documentés, que les communications des EGRIM.

Cordialement 23-12-2016 Jean-Paul Damaggio

Ecouter Christian Dupraz

Il a la particularité d'être membre d'EELV et donc le seul opposant à pouvoir dire NON à la LGV et oui aux lignes existantes. Dans *la lettre* de son groupe politique il avait été interrogé :

– **Christian Dupraz, quelle a été votre mission sur ces EGRIM ?**

Ces Etats Généraux ont été plus que des Etats Généraux. Tout le monde a pu s'exprimer, alors que dans des Etats Généraux au sens classique, seuls des délégués participent. J'ai été le gardien de l'esprit de cette consultation démocratique : permettre à chacun de s'exprimer, pour faire sa propre révolution, sans tabous. Ouvrir un lieu de débat aussi large que possible. Eviter les stratégies de repli, dont les tentations étaient permanentes. La transparence de la démarche a été mon leitmotiv. Ce fut un combat quotidien, utile, passionnant.

Rétrospectivement quel regard portez-vous sur ces 80 jours de concertation ?

Pour tenir nos engagements, nous avons dû aller très vite, avec des moyens limités. On aurait pu imaginer une démarche plus lourde, plus longue, plus construite, mais nous nous en sommes bien sortis, je pense. La participation a été forte, les débats de qualité, les participants en général reconnaissants pour cette liberté de parole, certaines contributions citoyennes sont remarquables. Et pour les élus, ce fut un sacré marathon !

Quelles sont à votre avis, les forces et les faiblesses en matière de transports de notre région Occitanie ?

Nous sommes une des régions de France où le transport collectif interurbain par rail ou autocar est le plus faible de France. C'est une faiblesse, mais du coup les marges de progression sont considérables. Et la confiance dans le train est au plus bas, suite à des retards trop fréquents, qui découragent les usagers. Imaginez que pour une liaison entre villes de tailles comparables, vous avez 50 000 voyageurs par jour dans le train entre Genève et Lausanne, alors que nous n'en avons que 10 000 entre Montpellier et Nîmes. La marge de progression est énorme.

Qu'attendez-vous des résultats de la concertation ?

J'espère qu'avec le recul du temps, on reconnaîtra que ces EGRI ont été un moment fort du débat démocratique, et le lieu où un changement radical de politique régionale des transports a été imaginé. Certains dossiers contestés ont été largement évoqués, sans tabou. Cela va marquer.

Les EGRIM reposaient sur l'écoute et le dialogue, est-ce ainsi que vous concevez votre mandat d'élu régional ?

La concertation est une étape importante, et elle doit être menée avec déontologie : transparence, écoute, respect, priorité aux argumentaires construits visant l'intérêt collectif, du point de vue du citoyen, de l'utilisateur, du contribuable. Sans oublier les objectifs de développement durable et de transition énergéti-

que, qui s'imposent à tous. Mais le travail de l'élu ne s'arrête pas à savoir concerter. Il faut ensuite construire une politique, prendre ses responsabilités, l'expliquer, et l'appliquer. Pour ces EGRI, nous n'en sommes qu'au début. Sans déflorer les résultats de cette consultation, les conclusions sont très cohérentes et indiquent de nouvelles voies pour le développement des transports collectifs en région. Il nous faut maintenant traduire cette consultation en actes. Les citoyens pourront nous accompagner dans cette démarche, par leur vigilance, par leur participation aux instances de suivi que nous allons mettre en place, mais aussi par leur bienveillance. Les EGRI ont ouvert bien des espoirs chez les participants, il y aura nécessairement des déceptions, mais aussi, espérons-le, beaucoup de satisfaction. Gouverner, c'est choisir... »

Note J-P Damaggio :

J'ai bien lu : « Certains dossiers contestés ont été largement évoqués, sans tabou. » Toute référence précise au dossier LGV était-elle impossible ?

Etat de santé du Groupe SNCF deuxième semestre 2016

A partir des données même du groupe SNCF pour le premier semestre 2016 en attendant le mois de mars 2017 pour avoir les mêmes données :

1) Le transport de marchandises va mieux : du premier semestre 2015 au premier semestre 2016 on passe de 4% de plus pour le secteur non ferroviaire et 4,5% de moins pour le fret ! **Une dégringolade du fret ferroviaire qui continue !**

2) Le transport du quotidien va mieux : pour la même période on a une augmentation de 7% dans le secteur francilien et une chute de 4,3% pour le TER. **Le TER qui est souvent présenté comme un grand succès est arrivé au bout de son histoire.**

3) Quant aux intercités la baisse est de 8% ce qui ne donne pas plus pour le secteur TGV avec une baisse de 1,7% (baisse de 8% pour le Thalys).

4) En fait pour les voyageurs ce sont les bus qui sont les plus glorieux avec Ouibus. La SNCF déclare : "Ouibus étend son réseau, en multipliant son offre par 4 et en doublant le nombre de destinations desservies." Mais attention Ouibus comme Flixbus, est une marque. Des cars Jardels peuvent travailler pour Flixbus comme "Starshipper, groupement de 32 PME françaises indépendantes de transport de voyageurs, rejoint le réseau d'autocar longue distance Ouibus à travers un contrat de franchise."