

Pandémie et région Occitanie (2) LGV

Tout au long des articles précédents, j'ai essayé d'expliquer qu'aujourd'hui, il n'y a plus qu'une seule urgence, et elle est climatique. C'est clair, ceux qui ne le voient pas, c'est qu'ils ne veulent pas le voir, pour des raisons évidentes pour les quelques milliardaires qui se gavent durant cette pandémie, des raisons obscures pour tous les autres. Un jour, il faudra bien qu'ils nous expliquent pourquoi ils refusent de voir l'évidence qui crève pourtant les yeux. S'il n'y a pas un coup de barre radical sur les choix économiques en particulier, l'humanité est foutue. Pas la planète non, elle, elle s'en sortira, comme elle l'a déjà fait, mais pas l'espèce humaine. Elle, c'est évident, elle est condamnée. Nos enfants, nos petits enfants ou peut-être nos arrières petits enfants seront les derniers. Qui peut souhaiter cela pour ses descendants ? Personne bien sûr, de droite de gauche du centre ou du milieu, personne ne souhaite ça. Alors pourquoi les financeurs économiques institutionnels font-ils (de droite, de gauche ou d'ailleurs) comme si cette réalité n'existait pas ? Pourquoi, aujourd'hui, comme hier ou avant hier, font-ils comme s'il suffisait de donner des dizaines de milliers voire, de millions d'euros à des industriels, dont nous savons tous que la spécialité est d'empocher les sous, de faire un plan social, de licencier le plus possible, le plus vite possible. Deux ans après, ils ferment et les salariés se retrouvent à pole emploi sans autre recours. Et l'on sait qu'aujourd'hui avec LREM (arrière-toute) les indemnités se réduisent en montant et en durée.

Alors, au moins lorsque l'on se prétend de gauche, il faut d'urgence réorienter les financements et mettre de côté tout ce qui peut être qualifié de Grands Travaux Inutiles. L'utilité ou l'inutilité devant être revue à l'éclairage de la situation particulière actuelle de la planète. Il n'est plus temps de tergiverser.

Sur ce terrain là, le région Occitanie a fort à faire pour s'engager résolument sur la voie d'une volonté vraiment écologique. Hélas, ce n'est pas l'orientation qui est choisie par la Présidente C. Delga et sa majorité, avec la complicité de quasiment tous les groupes du conseil régional, comme lors de la commission permanente du 10/12/2020, où seul 1 élu représentant la France Insoumise s'est opposé aux projets mortifères votés par cette majorité, et tous les autres. Tout le monde d'accord ou presque, tous les président-e-s en rêvent. Elle l'a fait ! Bizarre non ?

J'ai déjà évoqué le hangar Terra2 à St Sulpice /Tarn : 70 000 m², une base logistique dédiée à l'e-commerce. 500 camions/ jour, 100 quais de chargement/déchargement, etc...J'ai aussi évoqué la privatisation de la gestion du port de Port la Nouvelle et une partie de ce qui va avec.

Aujourd'hui, je vais vous parler d'un serpent de mer qui traîne depuis des dizaines d'années : la LGV Toulouse/Bordeaux.

Dans une étude réalisée pour le compte de RFF, les coûts estimés de cette LGV, hors investissements d'équipements publics complémentaires et obligatoires des collectivités, s'élèvent à la somme de 7,200 milliards d'euros. Avec tout le reste, il est facile de comprendre que l'on serait, à coût constant vers au moins 8 milliards d'euros. Compte tenu de l'augmentation du coût de la vie, même modeste sur 10/12 ans, aujourd'hui on peut estimer que l'on tourne autour de 10 milliards. Ne nous parle-t-on pas de partout qu'il n'y a pas d'argent ? Faudrait bien croire que non, car une étude comparative a été réalisée par le même cabinet, étudiant elle la possibilité d'aménager la ligne actuelle Toulouse/Bordeaux pour que les TGV puissent y circuler à 220km/h.

Ses résultats sont sans appel ! Je vais vous citer ci-dessous quelques unes des phrases des conclusions de cette étude, qui rappelons-le est une alternative à la construction de la LGV. RFF avait demandé une étude pour la construction d'une ligne nouvelle tout simplement.

Déjà, rien qu'en terme d'environnement, le rapport dit « La LGV est une fracture supplémentaire très importante des territoires traversés, et sera très consommatrice d'espaces agricoles : environ 2400 ha ! » Eh oui, 2400 ha des terres fertiles, des vallées de la Garonne, et du Lot qui seront artificialisées. L'on sait pourtant que l'artificialisation massive des sols est l'un des éléments majeurs du réchauffement climatique, mais aussi de la transformation des orages plus ou moins violents en « catastrophe naturelle » qui en réalité sont tout simplement, le résultat de

l'activité humaine. Déjà, ce seul argument devrait suffire à faire réfléchir tous ces décideurs ; Mais non !

Sur le même plan des économies d'énergies, le TGV sur la LGV Toulouse/Bordeaux consommera 3 fois plus d'électricité que sur la ligne classique aménagée à 220 km/h ! Là aussi, l'on sait déjà que la consommation d'électricité devra forcément être réduite dans les prochaines années... Alors ? Toujours aveugles nos décideurs, rien ne les fera dévier ... Et pourtant.

Les gains de temps, argument majeur pour la réalisation de cette LGV, comme nous allons le voir sont ridiculement faibles : l'aménagement le plus simple de la ligne actuelle, pour faire rouler des TGV à 220 km/h serait juste de 24' de plus entre Toulouse et Bordeaux, donc entre Toulouse et Paris ! Ceci pour un coût, à l'époque estimé à « seulement 1,5 milliards d'€ (à rapprocher des 7,2 de l'époque). Mais en créant un évitement (en voie nouvelle) à Moissac et à Port Sainte Marie (près de Bordeaux), pour un coût de 1,350 milliard, le temps perdu (façon de parler) ne serait plus que de 13'. Alors ? Toujours aveugles, nos élites régionales sont toujours arc boutées sur cette ligne bleue d'une LGV ! Cela est effrayant, quand on compare les coûts, les avantages, les inconvénients...

Bien sur ces trains (de l'étude alternative) desserviraient les gares de Montauban et d'Agen, ce qui ne serait pas le cas de ces 2 TGV dits « drapeaux » qui relieraient Toulouse à Paris en 3h 10, dont le billet coûterait très cher , et qui donc ne seraient utilisés que par des gens qui ne payent pas le train de leur poche... style élus ou hauts fonctionnaires (l'état c'est nos impôts) ou encore PDG, DRH, ou autres hauts dirigeants d'entreprise, là, c'est toujours le consommateur qui paye en bout de ligne, donc nous, encore une fois.

Les solutions d'aménagement de la ligne actuelle incluent bien sur une amélioration de la sécurité des circulations par :

- la suppression de tous les passages à niveaux existant encore.
- la clôture de tout le linéaire ferroviaire entre Toulouse et Bordeaux, ce qui n'est pas le cas actuellement.
- la réhabilitation des espaces urbains récupérés à Moissac et Port Sainte Marie.
- l'insonorisation totale du parcours en zone urbaine.

Ces propositions permettent un phasage des opérations. Son temps de réalisation permettrait de tirer profit beaucoup plus rapidement des performances que la création d'une ligne nouvelle.

J'ajoute que contrairement à ce que certains veulent faire croire, la ligne actuelle est loin d'être saturée et pourrait largement supporter ce trafic, ainsi qu'une augmentation du trafic.

Bien sûr, tous ces arguments sont vérifiables dans le dossier de l'étude alternative concernant la LGV Toulouse/Bordeaux.

A titre d'infos, tous les arguments concernant la ligne Toulouse/Bordeaux sont tout aussi valables et d'actualité concernant la ligne Toulouse/Narbonne/Espagne...

Alors que l'on cherche des millions de partout, il y a là un gisement de milliards d'€ qui pourraient être utilisés à d'autres investissements beaucoup plus porteurs de créations d'emplois durables et non délocalisables. Ce sera le sujet de prochains articles.