

<http://www.universitepopulairetoulouse.fr/spip.php?article737>



Moudenc, aujourd'hui chez Vidalies

- Thématiques - Ecologie & Politique -



Date de mise en ligne : mardi 12 juillet 2016

Copyright © Université Populaire de Toulouse - Tous droits réservés

Jean Paul DAMAGGIO, animateur du collectif Alternative à la LGV, a réagi à l'article paru dans Actu-Toulouse

http://www.universitepopulairetoulouse.fr/sites/universitepopulairetoulouse.fr/local/cache-vignettes/L400xH300/trains_baie_somme_60-322a5.jpg

Le journal Actu-Toulouse [lire ici](#) nous informe que Moudenc est aujourd'hui chez Vidalies pour discuter du financement du projet GPSO. Rappelons que le projet n'est pas Bordeaux-Toulouse mais Bordeaux-Toulouse plus Bordeaux-Dax avec le rêve d'aller jusqu'à Hendaye. L'article commence par une déclaration surréaliste du maire de Toulouse qui, ceci étant, est traditionnelle chez les défenseurs du projet :

« On sait depuis des années qu'il y a un problème sur le financement de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) et on ne peut que constater l'échec du financement pour l'axe LGV Tours-Bordeaux puisqu'il manque 700 millions d'euros. Pour Bordeaux-Toulouse, je ne peux que me féliciter que le dossier du financement soit enfin ouvert »

Donc pour Bordeaux-Tours ça ne marche pas mais on continue pour un projet encore moins utile !

On aura donc chez le secrétaire d'Etat aux Transports : Jean-Luc Moudenc et Alain Juppé d'un côté, Alain Rousset et Carole Delga de l'autre.

"Cette réunion devrait permettre d'affiner les modalités de travail d'une mission, lancée en juin 2016, qui rassemble des experts du gouvernement, des représentants de collectivités, des opérateurs privés autour de la fédération nationale des travaux publics (FNTP) et de la Caisse de dépôts. Cette mission va être chargée de faire des propositions sur le montage financier pour un projet dont le coût global dépasse les neuf milliards d'euros."

Normalement quand on se lance dans un tel projet il faut d'abord un plan de financement et il a bien eu lieu en 2009 car sans lui, les études ne pouvaient pas être lancées. Mais ce plan s'est avéré sans suite, et même totalement foireux, à partir du cas de Bordeaux-Tours (le plan englobait en effet les deux projets). 53 collectivités devaient participer et au total elles sont moins de dix !

Donc il faut tout recommencer et pour obtenir l'appui du Conseil d'Etat ça commence à devenir urgent. Emprunter sur 40 ou 50 ans ? Mais ce n'est pas nouveau et par décret la loi a été adaptée à cette hypothèse. Mais qui emprunte ? L'Etat ? Les Collectivités ? Et l'intervention des "fonds souverains" c'est la clé magique des temps actuels !

La récente signature de la DUP ne règle en effet aucun des problèmes actuels. Oui, "il reste encore à engager des études détaillées, la préparation et l'accomplissement des procédures complémentaires, des enquêtes parcellaires, les actions foncières (études d'aménagement foncier, acquisitions), le choix de la maîtrise d'ouvrage, des études d'aménagement foncier, et des actions foncières tout en poursuivant la concertation."

Il y a bien eu une enquête d'utilité publique pour le projet global mais il en reste encore plusieurs pour divers éléments. Combien d'enquêtes d'utilité publique parcellaires faut-il ? Je pense par exemple à celle sur l'alimentation énergétique de la ligne, à celle sur les conformités avec les données environnementales. Depuis le début, pour contourner les obstacles, la politique choisie est celle du "fait accompli" mais à l'arrivée le château de cartes reste prêt à s'effondrer. D'autant qu'on répète les mêmes justifications dont l'EUP a démontré qu'elles étaient factices comme le temps de trajet affiché. L'article répète et répète encore : "Pour rappel, la LGV doit relier Toulouse et Bordeaux en 1 h 05 et ramènerait Toulouse à 3 h 15 de Paris." C'est vrai pour un seul train ou deux au mieux ! Et dans le meilleur des cas ! J-P Damaggio