

Réponse à l'association Alerte Lgv Thau

La réunion publique sur le projet de LNMP organisée par l'Observatoire de Thau à laquelle j'ai assistée, le 30 novembre 2021 à Poussan, m'a permis de me positionner sur certains aspects du projet, mais pas tous, par manque d'informations. Ces positions étant trop nombreuses pour toutes vous les exposer, je vais vous en exposer quelques-unes.

Mais avant, je souhaite vous préciser qu'en tant que conseillère municipale de la commune de Poussan, je me suis abstenue lors du Conseil municipal de février 2022 à la délibération correspondante. Je suis contre le projet en l'état actuel de ma connaissance, mais je n'étais pas en accord avec certaines formulations de la délibération.

Environnement

Je partage l'utilité d'obtenir des réponses de la part des pouvoirs publics concernant certaines questions environnementales soulevées tant par l'étude d'impact que par certaines associations comme la vôtre.

Toutefois certaines de ces questions ne confondraient-elles pas danger et risque ? Par exemple, si le danger de déraillement d'un train de marchandises dangereuses du futur viaduc, passant éventuellement sur la commune de Poussan, représente un danger pour la lagune de Thau, le risque que cela arrive est très faible au vu de l'histoire ferroviaire. Le principe de précaution sous-jacent devient un alibi pour ne rien faire, pour ne pas prendre de responsabilité, pour ne pas prendre des risques dans un projet dont la perspective dépasse nos frontières comme vous le soulignez dans votre document « Revendications et propositions ». Car où que le tracé passe, il aura un impact.

En termes de danger, et au vu de quelques discussions avec des professionnels de la lagune de Thau, cette dernière me semble déjà menacée sur les 10-15 ans en la rendant plus attractive pour les touristes. Les coquillages meurent, faute de nourriture suffisante.

Ceci étant, quel que soit le futur tracé, les techniques actuelles et les matériaux utilisés doivent garantir un impact minimum sur les milieux naturels et les nappes phréatiques. J'admets que le tracé actuel aura de très nombreux impacts notamment sur les vignes de Picpoul. Et s'il en existe un plus approprié, je veux bien l'étudier et le soutenir.

La mixité de la LNMP

La voie ferroviaire est la plus économe pour les très longues distances (intercontinentales) par rapport au maritime et particulièrement en cette période où une forte inflation secoue les marchés financiers des ressources énergétiques et contribue à faire exploser les prix du transport maritime en container.

Je partage donc votre intérêt de réduire le nombre de camions sur les routes et autoroutes et de développer le fret dans notre région en lien avec le reste de l'Europe, et même au-delà grâce à l'initiative « une Ceinture, une Route ».

Mais je ne suis pas favorable à la mixité de la future ligne.

Le fret doit avoir une ligne qui lui est dédiée : déjà, parce que les matières dangereuses passent dans les gares voyageurs et ensuite parce que les trains de marchandises sont obligés de ralentir à chacune d'entre elle bien qu'ils n'aient pas besoin de rouler aussi vite qu'un TGV. Cette ligne de fret devant être relié au port.

Conserver la raison d'être d'un TGV

Le projet actuel de la LNMP pose le même problème que les voyages en avion à l'époque de l'apparition du TGV. Ce dernier concurrençait les lignes aériennes en proposant aux voyageurs d'arriver plus vite, pour un même trajet de ville à ville, directement en centre-ville.

Or là, on repousse les gares TGV loin des centres-villes. Ceci n'a aucun sens.

A supposer que le report modal soit pensé au mieux en termes d'intermodalité (maritime/ferroviaire/fluvial) avec le projet de LNMP, une discussion avec les représentants de SNCF Réseau à la fin de la réunion publique, précédemment citée, montre qu'on est loin d'une ramification efficace (voiture/bus/TRAM/TER/TGV, etc.) pour les déplacements des usagers au quotidien. A plus forte raison si les usagers vivent loin des futures gares TGV de la LNMP. Lorsque j'ai relevé dans la discussion que la nouvelle gare TGV de Montpellier n'était pas encore desservie par des bus ou des TRAM, les représentants de SNCF Réseau m'ont expliqué qu'ils n'étaient responsables que de la partie ferroviaire (fret/voyageurs) et que les autres modes de transports ne les concernaient pas.

Pour moi, c'est la conséquence du renoncement des élus et décideurs politiques à l'État stratège, et avec lui, à la notion de bien commun à travers la planification des projets d'infrastructures à l'échelle nationale, qui auraient dû se penser à l'échelle européenne à minima. Tout en tenant compte de leur ramification de la région jusque dans les localités avec la complémentarité des autres modes de transports, y compris de nouveaux modes de transports non encore utilisés en France (maglev, spacetrain par exemple).

Pour être cohérent avec l'intérêt d'un TGV, comme à son origine, il faudrait conserver les TGV en centres-villes, quitte à construire ses arrêts en sous-sol comme à Anvers.

Par idéologie, les élus et décideurs politiques ont également renoncé à se doter des moyens financiers de projets aussi ambitieux. Ils ont fait le choix dans les années 1980 de se passer d'une véritable banque nationale, permettant d'emprunter à un taux proche de zéro, en préférant emprunter aux marchés financiers avec des taux d'intérêts qui représente au moins 40 milliards d'euros par an.

Vu le nombre de personnes qui s'intéressent au devenir du projet de la LNMP, c'est l'occasion de nous questionner sur l'importance de reprendre le contrôle de l'argent pour le diriger vers des projets ambitieux capables de répondre au développement économique tout en préservant notre environnement.

Bien cordialement

Julie Péréa

Candidate de « La Raison du peuple » dans la 4^e circonscription de l'Hérault

06 15 49 44 84

Pour me contacter : julieperea34@gmail.com