

# 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'épo-que»? 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'au-jour d'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 gouvernemen-tal 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 TaGV<sup>1</sup>) 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 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 refuge 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.

---

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

