

Analyses et propositions des communistes de Midi-Pyrénées concernant le débat public sur la LGV (Ligne Grande Vitesse) Bordeaux-Toulouse



Parmi les multiples mauvais coups de l'été 2005 la hausse du prix du carburant fait une fois de plus ressortir la nécessité de rompre avec une politique qui favorise les moyens de transports les plus coûteux en énergie fossile et les plus polluants.

Prétendre que la loi du marché et de la concurrence va régler le problème est criminel pour l'avenir de l'humanité. La Commission, le Parlement Européen, le Gouvernement français et sa majorité parlementaire continuent pourtant dans des logiques libérales. Elles nous mènent directement dans le mur. C'est pourquoi il nous faut rompre avec elles.

Ces logiques font que les donneurs d'ordre de transport ne paient pas le coût réel de ce service. Il est supporté par toutes les collectivités publiques de la commune à l'Europe. Cela représente tous les ans 650 milliards d'euros au plan européen dont 80% sont consacrés à la route, étude faite par un cabinet indépendant qui reprend tous les coûts de transports : investissement, entretien, sécurité, accidents Ce bas coût des transports pour les entreprises est aussi un élément qui encourage les délocalisations (le principal motif étant évidemment la spéculation de la part des patrons sur les différences de coût du travail).

Rompre avec ces logiques nécessite de réduire les transports inutiles pour une part dus à une centralisation démentielle du commerce: centrales d'achats, grands marchés, Rungis, Amsterdam... générant des transports inutiles (qui font par exemple que des fruits produits en Midi-pyrénées passent par Rungis avant d'être commercialisés à Toulouse) et d'opter pour les transports les moins consommateurs d'énergie, d'espace et les moins polluants. C'est dans ce cadre que nous abordons le débat sur la ligne nouvelle à grande vitesse.

Il faut doter l'Europe d'un réseau ferroviaire performant permettant des échanges harmonieux de personnes et de biens de consommation.

Le réseau français actuel a plus de cent ans dans le dimensionnement des infrastructures, dans leur profil. Et, même si des améliorations techniques ont permis d'en augmenter la capacité, c'est ridicule par rapport à l'évolution du réseau routier. Où en serions nous si nous circulions aujourd'hui sur des routes qui auraient la même largeur qu'il y a cent ans ? C'est pourquoi, il faut prendre ce problème à bras le corps. Il ne s'agit pas de faire passer quelques trains supplémentaires par ci, par là, mais bien de construire le réseau ferroviaire du prochain siècle qui, avec le fluvial et le maritime, est le seul à pouvoir nous permettre de relever le défi d'un monde vivable pour nos enfants et petits-enfants.

Il faut donc construire une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Narbonne, non seulement pour permettre aux voyageurs d'aller plus vite, mais aussi pour dégager des capacités plus importantes sur le réseau classique pour le TER, les relations inter-villes et le fret.

Jean Claude Gayssot, lorsqu'il était ministre des transports, avait donné comme objectif à la SNCF de doubler le tonnage de fret transporté sur le rail. Nous nous inscrivons dans cette ambition en sachant qu'à l'horizon de 30 ans il faudra faire plus encore. C'est pour cela que nous soutenons le projet d'une traversée centrale ferroviaire des Pyrénées. La ligne nouvelle TGV permettra de dégager des capacités sur le réseau classique. La jonction entre Montpellier et Perpignan doit être réalisée elle aussi en ligne nouvelle à grande vitesse ainsi que la ligne Bordeaux- Hendaye.

Pour les communistes, la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse-Narbonne est évidemment un élément important pour un désenclavement écologique de Midi Pyrénées.

Permettre aux Midi-Pyrénéens d'avoir des relations rapides depuis Toulouse avec Paris (moins de 3 heures) Lyon, Madrid, Nice etc... voilà un élément décisif.

Il s'agit d'assurer un aménagement humain et solidaire du grand Sud-Ouest Européen en reliant les grandes villes du Sud de la France de Bordeaux à Nice entre elles et avec la péninsule ibérique.

Les gares d'Agen, Montauban et Carcassonne doivent être desservies par la grande vitesse. Elles doivent permettre aux habitants de ces zones un accès à la grande vitesse en valorisant là où cela est possible les connections avec les TER. Il faut aussi rouvrir la ligne Auch-Agen.

Le positionnement des gares TGV sera décisif : où on encouragera l'utilisation de la voiture individuelle pour aller prendre le TGV ou on favorisera les transports collectifs. Pour ce qui concerne Toulouse, la gare Matabiau est le lieu par excellence de connexion entre les différents modes. Par contre, pour accompagner le projet il faut prévoir la déviation ferroviaire par la vallée de l'Hers ce qui permettrait de décongestionner la gare Matabiau.

Il est évident que ces choix doivent être faits dans la plus grande transparence et avec la participation du plus grand nombre possible de citoyens.

D'ailleurs, les communistes proposent que le débat ne se cantonne pas aux seules villes concernées par le TGV, mais pourquoi pas demander leur avis aux habitants de Cahors, d'Auch, Foix, Pamiers, St-Gaudens, Albi, Castres... la liste n'étant pas limitative.

Ces propositions induisent une question : **Qui va payer ?**

Et là aussi nous rentrons dans un débat politique de choix de société.

Les critères de réalisation de tel ou tel projet ne peuvent pas être que des critères de rentabilité financière conditionnés par le niveau des dividendes versés à quelques boursicoteurs. Depuis plus de 20 ans maintenant, l'Europe a lancé la liste des grands corridors de transport européens, à ce jour pratiquement aucun n'a été réalisé, car la commission européenne attendait l'engagement des capitaux privés sur ces chantiers.

Nous devons revenir à l'utilité collective d'un projet, à sa nécessité pour préparer un avenir où l'air sera plus respirable et l'air du temps plus solidaire.

Cela nécessite des choix politiques de financements, dégager des moyens, des ressources, peut être d'arrêter de baisser les impôts des riches (solidarité ?)

Si nous facturions une partie des 650 milliards d'euros dépensés par les collectivités européennes pour les transports aux donneurs d'ordre de transport, nous obtiendrions des ressources nouvelles pour financer des projets plus respectueux de l'environnement et certains y regarderaient à 2 fois avant de délocaliser en Pologne ou en Roumanie.

Evidemment des changements politiques sont nécessaires :

- Rompre avec les critères du pacte de stabilité européen qui entrave toute politique de grands projets au niveau de la France et de l'Europe,
- que les grands projets alternatifs aux transports les plus polluants n'entrent pas en compte dans le calcul du déficit public.

Il y a nécessité aujourd'hui, à l'échelle nationale et européenne, de financer une grande politique des transports, économes en énergie et non polluants. Cela passe par des financements publics et pourquoi pas un grand emprunt européen et un autre national.

La réalisation de la ligne TGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne pour nous, communistes, doit se réaliser dans le cadre d'un grand service public des transports avec pour objectif la desserte de l'ensemble du territoire, ce qui implique le développement de l'ensemble du réseau : TGV, trains régionaux, trains corails, trains de nuit, transport du fret. Cela suppose également de stopper la fermeture des gares et de réfléchir à la réouverture, voire à la création de nouvelles gares.

COMITE REGIONAL DU PARTI COMMUNISTE DE MIDI- PYRENNEES

Toulouse, le 20 septembre 2005