

Réseau TGV : vitesse et centralisation

Parvenir toujours plus vite à Paris, telle est l'obsession des grandes villes ou des régions occitanes, en plein accord sur ce point avec l'état centralisateur.

Ils sont prêts à dépenser sans compter les deniers publics pour parachever l'étoile ferroviaire conçue en 1838 et destinée à faire remonter les forces vives des régions périphériques vers la capitale.

Cette vision du temps de Louis-Philippe s'incarne aujourd'hui en trois lettres magiques : TGV.

Ce train qui ne s'arrête presque jamais est paré de vertus écologiques par ses promoteurs même si, pour obtenir sa venue, on saccage l'environnement, on supprime des liaisons locales et on sacrifie les liaisons inter-régionales.

Vestige des "Politiques de Grandeur" du type "Concorde", "Paquebot France", "Programme électro-nucléaire", surévaluant des besoins créés artificiellement, le plan TGV se voit déjà remis en cause par la SNCF pour non-rentabilité de nombreuses lignes qui seraient abandonnées à la charge des régions.

L'Occitanie concentre les projets actuels où le "volontarisme" et l'autoritarisme des aménageurs se heurtent aux obstacles du relief, de l'urbanisation, des difficultés de financement et au refus des populations.

- En Limousin, le "barreau LGV" Limoges-Poitiers, 112 km, exige une mise de 500 millions d'€ des collectivités locales, équivalent à une année de budget de la région Limousin. Ce barreau sonnerait la fin des trains grandes lignes Toulouse-Paris par Limoges, isolant des départements comme la Creuse, ou la Corrèze...
- En Auvergne, les décideurs de tous bords font de "Clermont-Paris en 2h" et "Clermont-Lyon en moins d'1h", les clés du renouveau économique. Un hypothétique TGV en Auvergne serait à échéance de 15, 20 ou 30 ans. Pourtant sur le réseau du Massif central, les trains circulent moins vite qu'en 1970. Le fret ferroviaire a déjà disparu dans le Cantal et la Haute-Loire.
De nouvelles fermetures de lignes menacent au sud de Clermont-Ferrand à destination de Béziers ("L'Aubrac") et Nîmes/Marseille ("Le Cévenol"). L'axe Thiers-Noirétable est à bout de souffle. L'audit sur l'état des voies et des ouvrages d'art, commandité par RFF et la SNCF, demande 600 millions € d'investissement d'ici 2020 en Auvergne.
- En Aquitaine, deux études indépendantes ont démontré de manière incontestable, que les lignes existantes Bordeaux-Hendaye et Bordeaux-Pau aménagées et modernisées, étaient à même d'absorber le trafic supplémentaire des voyageurs (TER + TGV) et du fret marchandises d'ici 2050 et que, de ce fait, cette LGV est totalement inutile. Il est demandé 1,6 milliards aux collectivités d'Aquitaine dont 600 millions au seul Conseil Régional.
- En Midi-Pyrénées, l'Etat demande à la région une contribution de 1,160 milliards d'euros, dont 440 millions pour le seul conseil régional. De plus les tracés proposés à ce jour transperçeraient de nombreuses communes péri-urbaines entre Montauban et Toulouse. Dans le même temps la SNCF supprime des arrêts de trains dans les gares des petites villes (Gourdon par exemple) ce qui accentue l'isolement des départements ruraux.
- En Languedoc, le projet de LGV Toulouse-Narbonne serait en marche (débat public en

2012 et mise en oeuvre 2025) mais la ligne actuelle nécessite une sérieuse modernisation.

- En Provence, le projet de tracé dit "des métropoles" (Aix/Marseille-Toulon-Nice) a été décidé par Paris sous la pression des élus UMP. Le PS lui est également favorable... Les études sont en cours. Ce projet ne tient compte ni de la mobilisation des Provençaux ni du coût estimé à au moins 18 milliards (contre 8 milliards pour le tracé "Nord", Aix-Nice direct). Il joue sur les contradictions des élus des petites et moyennes communes, opposés pour des raisons locales sans refuser une "LGV-PACA". Le projet de LGV, quel qu'il soit se ferait de toutes façons au détriment des réseaux de proximité.

Le Partit Occitan récuse la politique de centralisation à l'oeuvre derrière le plan TGV avec la complicité de nombreux élus.

A l'opposé des "corridors à TGV" qui tranchent dans le vif des régions occitanes, nous défendons un transport ferroviaire permettant un véritable aménagement du territoire.

Le réseau ferroviaire doit répondre en priorité aux besoins de déplacements quotidiens des habitants de nos régions ainsi qu'aux communications inter-régionales.

Pour cela, l'électrification et la modernisation de certaines lignes sont nécessaires : Bordeaux-Lyon. La transversale historique Bordeaux-Nice doit également retrouver son importance comme épine dorsale de l'Occitanie. Plus au sud la ligne Bayonne –Toulouse doit être rénovée. De nombreuses lignes locales restent à moderniser dans l'optique d'une offre basée sur le train pour tous, accessible financièrement. L'offre fret doit être revue comme réponse à la crise énergétique et climatique. Ainsi, la ligne Pau-Saragosse fermée depuis 40 ans, doit être rétablie pour alléger le trafic aux deux extrémités des Pyrénées.

Le Partit Occitan soutient les populations menacées par des projets technocratiques décidés dans l'opacité sans tenir compte des propositions des citoyens.

Pour le Partit Occitan, gagner cinq à dix minutes par jour pour aller à son travail cinq fois par semaine en sécurité est plus important que gagner une heure pour aller à Paris deux à trois fois par an.

Le Partit Occitan appelle les futurs conseils régionaux occitans à mettre en place un plan de coopération ferroviaire pour un maillage moderne de l'Occitanie, à partir des lignes existantes, basé sur les TER et les liaisons inter-régionales et utilisant des technologies adaptées à la géographie occitane.

§§§§§§§§