

2 Pages PDF

## 4- Balbutiement des Verts en Midi-Pyrénées à propos du TGV

Posté le : 11/11/2010

Par: R &amp; G. Claraco

Catégorie :

### Contre les élus Verts, Malvy plaide pour le TGV sur Ligne à Grande Vitesse (LGV)



Ecrit par rédaction [Economies](#) nov. 8. 2010

Dans la perspective de la signature de la convention de financement de la ligne à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux, l'Assemblée plénière du Conseil régional Midi-Pyrénées, réunie ce lundi, a adopté une disposition autorisant la Région à verser sa participation à ce chantier, au fur et à mesure qu'elle y sera appelée, à hauteur de 102,38 millions d'euros.

Revenant à cette occasion sur le dossier de la LGV Sud-Ouest, Martin Malvy, président de la Région Midi-Pyrénées, a notamment déclaré :

« Des contestations s'expriment encore ici ou là sur l'opportunité de la ligne nouvelle. Leur expression est légitime. Mais il est clair que le débat sur la modernisation de la ligne existante a déjà été tranché. Et ce pour deux raisons.

D'abord parce que seule une ligne nouvelle permet d'obtenir des temps de parcours performants. Les gains de temps doivent en effet être évalués sur l'ensemble de la liaison Atlantique-Méditerranée, de Bordeaux à Marseille, Barcelone, Lyon ou Nice, qui en sont les destinations à terme, et pas seulement sur le tronçon Bordeaux-Toulouse.

Ensuite parce que seule la création d'une LGV permettra de mettre en œuvre notre objectif de développement du fret - et notamment des trains longs - objectif également essentiel pour le développement durable de Midi-Pyrénées.

La décision d'aujourd'hui ne porte que sur la partie Tours-Bordeaux de ce chantier », a rappelé Martin Malvy, « mais elle est une étape essentielle dans la concrétisation du TGV Paris-Toulouse-Narbonne qui est une priorité pour notre région ».

**Toujours le "miroir aux alouettes"**

C'est une bonne chose que la richesse de Midi Pyrénées vole au secours de ses sœurs

régionales qui ne veulent pas entamer leur bas de laine ou s'endetter à long terme.

A ces fins, Martin Malvy fait un inventaire à la Prévert des justifications de la virgule LGV qu'il souhaite afin de relier Toulouse à Bordeaux et Paris. L'une des dernières justifications est le fret et ses trains longs.

Aujourd'hui, la mondialisation a remis en avant le transport maritime et tout ce qui doit arriver en Méditerranée arrive en Méditerranée, tout ce qui doit arriver sur la côte Atlantique arrive de l'Atlantique.

Il ya bien longtemps que les trains lourds affectés aux transferts de matières premières entre centres industriels n'existent plus entre Aquitaine et Villes Méditerranéennes puisque les Routes Maritimes réellement environnementales ont pris le pas. Toutes liées au commerce international, elles touchent directement les ports maritimes des hinterlands concernés sans pénaliser les flux par des transferts terrestres dispendieux. Une chemise fabriquée en Asie, touche l'Europe pour l'équivalent transport d'un timbre poste. Il serait ennuyeux d'incrémenter ce coût d'une charge trop lourde où la distribution régionale couterait plus que le transport intercontinental.

Quant au TGV « Paris-Toulouse-Narbonne », il ne faudrait pas oublier qu'il transiterait par Bordeaux et dire plus justement « Paris-Bordeaux-Narbonne » en opposition à « Paris -Lyon - Montpellier - Narbonne » qui existe déjà. Narbonne n'a donc pas besoin du TGV Malvy pour se rendre à Paris et encore moins à Madrid par la ligne GPSO.

En ce qui concerne la transversalité basse d'une ligne ferroviaire entre les deux sud Français, évidemment tout le monde ne peut y être que favorable, jusqu'au chiffrage de son coût rapporté à la fréquentation, car même si M. Malvy compte sur les portes-monnaies de Midi Pyrénées pour ses envies pharaoniques, dans la Région les gens ont bien les pieds sur terre.

Reste Bordeaux - Toulouse à grande vitesse mais peu être ne savons nous pas tout sur l'avenir de l'économie aéronautique toulousaine. Le TGV deviendra t'il le TER du personnel d'Airbus résidant à Toulouse et prenant la direction d'usines sur Bordeaux.

Au moins pourrons nous récupérer le seul itinéraire lourd (ou grand gabarit) existant aujourd'hui. Il est routier, non ferroviaire et destiné à l'aéronautique entre Airbus-Blagnac et Langon. Désaffecté il pourrait devenir une vélo-route verte.

Mais qui paiera encore la facture de tous ces déplacements liés au travail. Nous passerions d'un coût d'investissement pour la ligne TGV à une rente transport pour la SNCF financée pourquoi pas par des billets à un euro...