

Pour répondre aux fréquentes interpellations sur ma « ma position de Conseiller Général » concernant la LGV…voici le texte que je viens récemment d'envoyer à un ami…

TRANSPORTS… DEVELOPPEMENT …LGV…TGV… REFLECHIR ENSEMBLE A L'AVENIR…

LGV…ma réflexion évolue…

Concernant la LGV, il est vrai que j'ai assimilé au début de ma réflexion, le refus de la LGV à un réflexe passéïste …pourquoi ne pas dire que j'ai considérablement évolué sur le sujet.
Donc, je ne suis certes pas opposé par principe aux Lignes à Grande Vitesse mais…plus je réfléchis….. plus je débats et plus je me rends compte que ce « système » induit dans notre société capitaliste une forme de développement inacceptable, profondément marqué du sceau libéral, inspiré de la mise en concurrence des territoires dans une « compétition » capitaliste européenne voire mondiale.
De plus les modes de financements et de gestion choisis actuellement participent grandement de la mise sous tutelle des collectivités territoriales et de la fragilisation de RFF et de la SNCF.
En effet comment ne pas voir que la première raison avancée pour justifier la création de la LGV Tours Bordeaux puis Bordeaux Espagne et Bordeaux Toulouse est de placer la Métropole Bordelaise, millionnaire en habitants, en bonne position dans la compétition des capitales régionales européennes en y concentrant toujours plus les richesses, les emplois, les services.

Imprimerie Les Nouvelles

LGV (Ligne à Grande Vitesse) SEA (Sud Europe Atlantique)… Euratlantique …même combat…

On ne peut d'ailleurs pas dissocier la LGV SEA du projet Euratlantique, vaste quartier d'affaire en construction autour de la gare Saint Jean, de Bègles et de Floirac qui s'inspire de ce qui a été fait à Lille ou à Marseille. (Il est à noter d'ailleurs le grand écart du maire vert de Bègles Noël Mamère opposée à la LGV mais sollicitant l'Etat pour être intégrée dans le périmètre Euratlantique.)
Un quartier d'affaires qui va contribuer encore un peu plus à reléguer les classes populaires encore nombreuses dans ce secteur de la CUB, un peu plus loin en périphérie de la ville, augmentant l'étalement urbain que l'on prétend combattre et générant toujours plus de déplacements.
Ce quartier d'affaires vanté dans tous les petits opuscules du parfait spéculateur ne va pas bénéficier de financements importants d'un Etat qui se désengage complètement de ses obligations d'aménagement solidaire du territoire.
Livré à la « loi du marché », il qui va bénéficier sans entraves de la structure juridique d'une Opération d'Intérêt Nationale (OIN) ; c'est-à-dire que le foncier public, notamment ferroviaire, très important sur ce périmètre urbain, sera cédé aux promoteurs afin de financer le reste de l'Opération d'aménagement, renforçant encore plus le cours inflationniste du foncier et obligeant encore un peu plus les familles voulant accéder à la propriété à s'éloigner.
Résultat donc, un quartier d'affaires qui renforce toujours plus le recul démocratique reléguant les habitants et les communes en simples spectateurs. En effet, le conseil d'administration de l'établissement public est composé pour moitié de représentants de l'Etat et pour l'autre moitié des représentants des collectivités locales, Bordeaux, Bègles, Floirac et la CUB ce qui avec un maire de Bordeaux ministre d'Etat donne tout pouvoir à l'Etat sarkosien .
A noter que sur le périmètre de l' OIN toutes les règles d'urbanisme préexistantes (PLU communautaire) sont abolies et remplacées par une nouvelle planification urbaine définie par l'Etablissement public. Le libéralisme n'est pas l'abscence de règles mais la loi du fric et du fort.

METROPOLE ou DEVELOPPEMENT MULTI-POLAIRE…

J'en arrête là sur le projet Euratlantique, mais il est indissociable du projet de LGV et s'inscrit dans la vision d'ensemble de métropolisation, faisant consensus chez les libéraux de tout poil.
Une métropolisation qui implique une concentration de toutes les richesses, des emplois et des services, asséchant le reste du territoire départemental.
Pour ma part je suis favorable à un développement solidaire et équilibré du territoire départemental privilégiant une structuration multipolaire permettant de renforcer les centres bourgs rapprochant ainsi les bassins d'emplois des lieux de résidence.
Pour cela il faut investir considérablement dans les infrastructures ferroviaires régionales qui sont vieillissantes et insuffisantes en nombre, ne permettant pas y compris aux TGV existants de rouler à grande vitesse.
Ainsi la Région peut et doit mettre en œuvre le cadencement de ces TER sur Bx libourne,Bx Arcachon, Bx Langon(allant jusqu'à La Réole et incluant une gare du canton de Saint Macaire) et doubler la ligne du Verdon pour permettre de désenclaver efficacement le Médoc.
Pour le cadencement de la ligne Bordeaux Langon/LaRéole la solution technique existe déjà, les sillons étant suffisants, avec des aménagements qui se font toujours attendre bien que prévus dans le plan Etat Région au niveau de Beautiran.

Imprimerie Les Nouvelles

La Communauté Urbaine de Bordeaux doit ,avec la Région, rouvrir la ligne de ceinture ferroviaire permettant de faire des gares de Bègles ,de Pessac ,de Merignac et de BX Ravesies des gares d'arrivées et de départs des lignes TER évitant à un grand nombre d'usagers d'entrer dans l'Hyper Centre Bordelais .
Le Département, la Région et les communautés de communes du Bassin d'Arcachon doivent mettre en œuvre la réalisation d'une ligne de tram train allant d'Ares à Biganos Facture, projet largement travaillé par un collectif très large de citoyens du bassin.
Le département doit aller beaucoup plus loin dans la modernisation de son réseau de transport interurbain en allant vers la gratuité à moyenne échéance, notamment pour les transports scolaires.
Enfin le département la Région et la Communauté Urbaine de Bordeaux doivent constituer un syndicat mixte des transports publics départementaux permettant de proposer une interconnexion efficace des différents modes de transports et une tarification unique.
Il y a donc « du pain sur la planche » et cela nécessitera des moyens financiers considérables…

LES COLLECTIVITES LOCALES…BRISEES…

Seulement voilà…. la réforme de la Taxe Professionnelle a retiré aux élus régionaux et départementaux la possibilité de pouvoir décider le recours à la fiscalité, les conseillers généraux ne votent plus que le taux de la taxe de foncier bâti (1 point en gironde correspond à 2,2 Millions d'euros sur 1,5 Milliards d'euros de budget.) les conseillers régionaux eux ne votent plus aucun taux de fiscalité locale, il ne leur reste plus que celui de la TIPP.
J'ajouterai que les millions engloutis par le Département et la Région dans le financement de la LGV SEA à la demande de l'Etat et des actionnaires de Vinci…..ne leur permet plus, pour de très nombreuses années, de participer aux financements sur le « réseau local ».
Quand je parle de millions engloutis…soyons précis…Pour le Département la participation estimée sera au-delà des 300 Millions d'euros ce qui correspond à 20 collèges (le département n'en réalise plus que 3 ou 4 par an) .
C'est plus qu'une année de ressource fiscale du Département qui pour 2011 est attendue à hauteur de 226,8 millions d'euros et plus que la capacité d'investissement totale du Département pour 2011 qui s'élève à 270 millions d'euros.
En 2011 c'est déjà 21,4 Millions d'euros qui seront investit sur la LGV soit autant que le budget consacré par le Département au logement et aux maisons de retraites réunis.

LES PARTENARIATS PUBLICS-PRIVES…UN MARCHE DE DUPES…

Notons que ces choix conduisent malheureusement les élus socialistes à avoir recours à des partenariats publics privés pour financer les investissements nécessaires sur le patrimoine départemental.
C'est le cas en Gironde pour la réalisation des bâtiments sociaux du département contre un loyer de 6 millions d'euros et ce pendant 25 ans…
Malheureusement seuls les conseillers généraux communistes ont dénoncé ce montage financier qui privatise sans le dire le patrimoine du Département.
Le PPP c'est justement le mode de financement qui a été choisi, pour la première fois, pour la réalisation de la LGV SEA.
Cela fait peser de très graves menaces, sur le devenir même du service public ferroviaire dans notre pays.
En effet ce n'est plus RFF qui percevra des péages d'exploitation de la LGVSEA mais VINCI ! .

Imprimerie Les Nouvelles

Or les péages perçus par RFF sur les LGV servent à rembourser l'énorme dette héritée de la construction des LGV précédentes, de plus ce sont ces mêmes péages qui permettent à RFF d'entretenir le reste du réseau beaucoup moins rentable…Du coup RFF s'adresse aux…Régions pour entretenir le réseau régional… c'est le serpent libéral qui se mord la queue.

QUEL AVENIR ? QUEL DEVELOPPEMENT ?

Il me semble que l'on ne peut pas soutenir la réalisation de cette LGV avec ces choix financiers mortifères pour les services publics sous prétexte de pragmatisme. Choix qui conduisent les uns à rouler à 320 km/h pendant que d'autres mettent 26 heures pour aller de Strasbourg à Nice !
D'ailleurs, une dernière réflexion concernant la vitesse…et peut-être pas la moindre !
Je me pose des questions sur l'utilité réelle de dépenser des milliards pour gagner quelques minutes alors que je constate la montée en force et la gratuité presque totale de nouvelles techniques de télé et visio-conférences qui pourraient permettre demain (très vite) de s'affranchir d'un nombre très important de déplacements professionnels (ceux qui ont besoin de la grande vitesse).Un récent appel d'offre au Conseil Général vient en effet de faire passer le coût de l'organisation de visio-conférence de plusieurs dizaines de milliers d'euros à…quelques dizaines d'euros et cette évolution technique ne peut que s'amplifier à un point « insoupçonnable » !

FALLAIT-IL MANIFESTER ?

Bon voilà donc ma position qui est en train d'évoluer et qui m'a conduit à manifester à Langon contre la LGV même si j'ai été gêné par certains arguments. Tout les manifestants n'avaient certes pas la même idée derrière la tête, et alors ?
De nombreux amis et camarades ne sont pas venus.
Je crois qu'ils ont tort car ce combat est un combat novateur de toute la gauche sans exclusive ni à priori .
J'ai marché durant cette manifestation un peu aux côtés d'élus socialistes et plus longuement aux côtés d'élus d'Europe Ecologie desquels je me sens bien plus prés (sur ce sujet)….mais j'ai surtout marché aux milieu de manifestants qui avaient quitté la télé et le canapé pour agir et décider de leur propre avenir ; je crois donc que j'étais à ma place mais ma réflexion n'est en aucune manière figée…et le débat doit continuer.

CONTINUONS A DEBATTRE…

Par exemple le **2 février à 20h30 salle des fêtes de saint Macaire sur le thème des transports.**

Imprimerie Les Nouvelles