

SUCCÈS DE LA FÊTE DE L'HUMA

Ce 14ième rendez-vous politique, festif, organisé par la section du Bas-Armagnac avec l'aide de camarades et amis des sections d'Aire/Grenade et de Mont-de-Marsan, a une nouvelle fois été un succès.

Un grand merci à toutes celles et ceux qui ont œuvré à la tenue de cette initiative faite de convivialité, de fraternité, de débats démocratiques. Dans le contexte politique actuel, national et international, les débats du vendredi et samedi ont été utiles, constructifs pour toutes celles et ceux qui aspirent en un monde meilleur.



A la tribune, de gauche à droite Hervé Buffat, Christian Duprat, Jérôme Monamy devant la librairie du Temps des Cerises et les différentes expositions

Répondre aux défis d'aujourd'hui en développant le transport ferroviaire

Aujourd'hui, plus qu'hier encore, le transport est à la croisée des chemins de plusieurs politiques publiques : écologie, aménagement du territoire, réduction des inégalités, réindustrialisations, accès aux mobilités pour tous.

Le débat du vendredi montrera que c'est le transport ferroviaire qui est le mieux placé pour répondre efficacement à ces différentes politiques publiques.

Mais celles mises en œuvre par plusieurs gouvernements depuis des années se sont traduites par la fermeture de 12.500 km de voies ferrées, la casse du fret ferroviaire avec l'ouverture à la concurrence et le choix de privilégier le transport routier.

Aujourd'hui, les discours du gouvernement, des ministres en faveur de la nécessaire transition écologique sont loin de se traduire en actes.

Les propositions et l'action du collectif « Osons le train », comme celles du PCF, des conseillers régionaux communistes de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie, des députés communistes, visent à obtenir des

avancées significatives pour les populations, en menant de pair écologie et social.

Hervé Buffat rappela l'objectif de la création du collectif « Osons le train », il y a 7 ans pour qu'il y ait moins de camions sur les routes et un transport collectif pour les populations, les entreprises en remettant en service la voie ferrée entre Mont-de-Marsan et Bagnères-de-Bigorre.

Il notera que le coût des infrastructures ferroviaires est moins élevé que les routières : 2 millions d'euros pour 1 km de rail, contre 8 pour une voie routière express et 12 pour un km d'autoroute.

Jérôme Monamy, cheminot et conseiller régional communiste d'Occitanie critiquera le choix d'avoir transformé le statut de la SNCF en société anonyme pour faire du fric et les 40% du prix du billet de train pour financer le passage des trains sur les voies ferrées.



Les participant(e)s au débat du vendredi

Pour des transports ferroviaires complémentaires

Aujourd'hui il y a besoin de développer à la fois des lignes ferroviaires du quotidien avec plus de trains au plus près des gens pour des déplacements de quelques dizaines de kilomètres et des trains plus rapides (TGV sur des lignes LGV) pour des déplacements de plusieurs centaines de kilomètres. Les LGV (il n'y en a que 11 à ce jour) constituent une alternative écologique au transport rapide sur les 142 autoroutes et 108 liaisons aériennes intérieures en France métropolitaine.

Des LGV financées à 60% par l'Europe en Espagne contre seulement à 20% pour celle prévue entre Bordeaux et Toulouse, dira Jérôme Monamy.

Lui, comme Alain Baché dénoncèrent la politique de désengagement de l'Etat français, contrairement à ce que font d'autres gouvernements en Europe (voir ci-contre), dans les contrats de plan Etat/Régions. Alors qu'auparavant le financement était de 50% Etat et 50% régions, aujourd'hui les régions doivent mettre 62% quand l'Etat n'en met plus que 38%.

Le manque de moyens financiers de la part de l'Etat pour le ferroviaire se

Secteur ferroviaire dans l'UE	
Investissement dans les infrastructures Ferroviaires par citoyen (en 2023)	
Luxembourg	512€
Autriche	336€
Suède	277€
Pays-Bas	174€
Rép. Tchèque	139€
Danemark	133€
Allemagne	115€
Belgique	101€
Italie	92€
Espagne	70€
France	51€

traduit, comme le diront plusieurs intervenants par des voyageurs qui restent à quai car il n'y a pas assez de wagons ou parce que certains trains sont annulés.

Jérôme Monamy évoquera le plan climat du PCF qui lie écologie et social, la proposition de loi présentée en 2023 par le député communiste Hubert Wulfranc en faveur de la réouverture des lignes ferroviaires fines dont fait partie celle allant de Morcenx-la-Nouvelle à Bagnères-de-Bigorre.

Il mettra également en évidence l'utilité de l'action citoyenne, de collectifs, des élus communistes qui a permis d'obtenir des réouvertures de lignes.

Il citera par exemple le collectif créé en 2001 dans le Rhône qui a permis la réouverture de 3 lignes comme d'autres ailleurs en France.