



les cahiers d'acteurs

Octobre 2005

Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



CONTRIBUTION DU

SECTEUR FÉDÉRAL DES CHEMINOTS CGT DE LA RÉGION DE BORDEAUX

AU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LA LIGNE
À GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE

Secteur Fédéral des Cheminots de la Région de Bordeaux. 35 rue Charles Domercq 33800 Bordeaux
Tél. : 05 56 33 61 50. Fax : 05 56 33 61 51 – 05 56 33 61 56. E.mail : secteur.cgt.cheminot.bx@magic.fr
E.mail INTRANET SNCF : cgt-région-bordeaux@syndicat-sncf.org

Les 9 700 cheminots de la « région SNCF » de Bordeaux font fonctionner le système ferroviaire sur les régions Aquitaine et Poitou-Charentes.

La CGT y est représentée, par des syndicats regroupant les cheminots syndiqués par bassin d'emploi, et y obtient une large majorité aux élections professionnelles (près de 6 cheminots sur 10 en mars 2004).

Riches de leur connaissance particulière du fonctionnement du système ferroviaire et de leur proximité avec ses utilisateurs réguliers et occasionnels, les cheminots syndiqués à la CGT souhaitent exprimer leur point de vue dans le cadre de ce débat public.

LA CGT S'EXPRIME POUR LE DÉVELOP

Le transport ferroviaire dispose d'un atout majeur. Celui de coûter le moins cher à la société d'un point de vue global comprenant l'occupation de l'espace, la sécurité, la consommation énergétique, et, donc, le développement durable.

Deux instituts indépendants (suisse Infra et allemand IWW), ont calculé ces coûts (hors coût de congestion) pour transporter une tonne sur 1000 Km :

- aérien : 271,3 euros
- fluvial : 22,5 euros
- route : 87,8 euros
- ferroviaire : 17,9 euros.

Au niveau européen, ces coûts externes pèsent 7,3 % (650 milliards d'euros) du PIB dont :

- 0,4 % pour le fluvial
- 14 % pour l'aérien
- 1,9 % pour le ferroviaire
- 83,7 % pour la route.

C'est aussi parce que les coûts externes supportés par la collectivité sont 4 fois supérieurs sur la route que la CGT conteste le plan fret SNCF (VERON) qui rabougrit considérablement l'outil de production de la SNCF en matière de transport de marchandises depuis 2003. En 2006, si rien ne le remet en cause, malgré les protestations et les grèves destinées à l'enrayer, ce plan de casse aboutira au report du fer sur la route de plus de 600 000 camions par an. Laissant ce qui reste des capacités de transport de marchandises par fer à 45 gros chargeurs. Il est donc urgent de donner une place plus importante, dans les investissements publics, au ferroviaire qui a la capacité de réaliser des économies importantes sur les gaspillages environnementaux préjudiciables au plus grand nombre.

Une majorité grandissante de nos concitoyens partage cet avis et cette vision de l'avenir contre les lobbies routiers et aériens, très puissants dans nos régions, et contre la logique persistante de l'Etat qui continue à voir dans le développement de la consommation des carburants une source incontournable pour bâtir, injustement, son budget annuel.



Les cheminots dans l'action pour un service public maximum.

1 / LA LIGNE À GRANDE VITESSE ENTRE BORDEAUX ET TOULOUSE EST-ELLE PERTURBÉE ?

Sans aucun doute, cette ligne correspond à des besoins de déplacement actuels et à venir. Un réel « effet TGV » existe lorsque deux métropoles de la taille de Bordeaux et Toulouse sont reliées à grande vitesse. Toutefois, les prévisions de fréquentation demeurent des prévisions. L'écart mesuré entre la réalité et les prévisions, si l'on n'oublie pas le TGV Nord où les chiffres prévus ont été divisés par 2 et par 3 sur la relation transmanche, devrait être de nature à ne pas les prendre pour une science exacte.

Oui, 2 voies supplémentaires entre Bordeaux et Toulouse seraient de nature à augmenter significativement les capacités de transport par rail. Cette capacité supplémentaire pourrait être avantageusement utilisée en développant de nouvelles circulations de trains, tant voyageurs que marchandises.

L'investissement estimé de 2,9 milliards d'euros laisse toutefois songeur : correspond-t-il bien à une priorité au regard de l'intérêt général au moment où l'audit, commandité par RFF et SNCF sur l'infrastructure, vient d'être rendu public ? Cet audit, réalisé par des experts suisses, mérite que l'on s'y attarde :

« Une comparaison internationale démontre que la France investit sensiblement moins dans la maintenance de son réseau ferré que ne le font la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Espagne et la Suisse » disent les experts.

Conséquence ? « La fiabilité des composants du système ferroviaire décroît lentement mais sûrement. La poursuite de cette situation ne peut qu'augmenter la fragilité du réseau ferré et menacer la pérennité du réseau classique ».

Toujours selon cet audit, si le montant des sommes consacrées à la maintenance et à la régénération du réseau n'augmente pas (comme c'est le cas depuis 1997 avec 2,7 milliards en euros courants), cela provoquera la perte de 30 à 60 % du réseau ferré national. « Ne subsisteraient que les lignes à grande vitesse et quelques axes

PEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE

GRANDE VITESSE AUX ET TOULOUSE TINENTE ?

majeurs nationaux et de banlieue », précise le journal spécialisé « Ville et Transports » du 28 septembre 2005. Dans ces conditions est-il raisonnable de se positionner pour une nouvelle infrastructure alors que celles, léguées par les générations précédentes, sont sérieusement menacées d'abandon ?

Oui, le TGV Bordeaux-Toulouse est pertinent. Surtout si l'on ne considère pas les priorités à accorder à l'investissement public. Il est, par exemple, éminemment plus pertinent que la création de nouvelles autoroutes telles que l'A 65 (Langon-Pau) récemment décidée par le gouvernement, ou que plusieurs élargissements de chaussée (tels que l'A 63 et la rocade bordelaise) qui ne résoudront jamais les problèmes de congestion parce qu'ils ne s'attaquent pas à leurs causes, mais à leurs conséquences, en tentant vainement de les réduire. L'investissement de 2,9 milliards d'euros dans le TGV Bordeaux-Toulouse est moins pertinent si l'on prend en considération que le réseau classique, qui pourrait être allégé par le report des TGV sur cette ligne nouvelle, risque la fermeture par défaut de moyens suffisants pour l'entretenir. Or, l'endettement du système ferroviaire français a une cause. Cet endettement provient des décisions des pouvoirs publics, à partir de la fin des années 70, de laisser à charge de la seule SNCF l'investissement colossal nécessaire à créer le système TGV, ses centaines de rames (à 12 millions d'euros l'unité), ses 3 251 Km de voies autorisant une vitesse supérieure à 220 Km/heure. Cette décision pèse aujourd'hui 41 milliards d'euros sur le système ferroviaire et donc sur sa capacité à entretenir le réseau. La création de Réseau Ferré de France (RFF) en 1997 n'a fait que déplacer le problème, sans le résoudre, tout en fragilisant la cohérence de la gestion de ce réseau en opposant deux entités (RFF et SNCF) aux intérêts contradictoires.



Bouchon de Bordeaux: il ne sautera pas avant plusieurs années !

2 / VUE DE L'AQUITAINE

Cette région fait l'objet d'un important programme de désaturation du réseau ferroviaire au nord de Bordeaux avec les travaux de suppression du bouchon constitué par l'entonnoir de la « passerelle » à double voie qui date de 1860. Cependant, si la première phase des travaux est à peu près bouclée (il manque tout de même 65 millions d'euros...), il demeure un maillon manquant de quelques kilomètres en pleine agglomération pour raccorder les 2 x 2 voies de la gare de Bordeaux aux 3 x 2 existantes au nord de Bordeaux... Au passage, les travaux de création d'un nouveau pont ferroviaire sur la Garonne, s'effectuent en programmant la suppression d'une (Benauges) ou plusieurs « gares TER » (La Gorp, Ambarès, Bassens) situées en milieu urbain dense, ainsi que la déconnexion de Bordeaux-Latresne au réseau qui aurait pu pourtant constituer une belle opportunité de désaturation de cette partie est de la Gironde... De nouveaux travaux ferroviaires se profilent avec la décision des pouvoirs publics le 18 décembre 2003 de réaliser, sans interruption, deux sections LGV (Angoulême-Bordeaux et Tours-Angoulême) à des horizons de mise en service respectivement fixés à 2013 et 2016. De plus, un nouveau débat public aura lieu à la demande du gouvernement fin 2006 sur le sujet du prolongement de la LGV au sud de Bordeaux en direction de l'Espagne qui posera lui-même le problème de la saturation des deux voies à la sortie

sud de Bordeaux...

Tous ces projets importants, tant du point de vue des investissements à réaliser que de celui des effets sur la structuration des déplacements des hommes et des marchandises, sont à prendre également en compte dans le cadre du débat sur le LGV Bordeaux-Toulouse. D'autant qu'un des scénarii mis en valeur par RFF valorise l'intérêt d'un tronçon commun (d'une cinquantaine de Km) aux deux LGV au sud de Bordeaux, bifurquant vers Agen d'une part, Mont de Marsan et Dax d'autre part... Si l'on ajoute à ces projets ferroviaires plus ou moins lointains, les perspectives très proches de nouveaux élargissements des chaussées routières déjà évoquées, on aura un aperçu de l'aménagement du territoire tel qu'il est souhaité par les libéraux, convaincus que l'accélération continue de la mobilité des hommes et des marchandises est une bonne chose. Dans le même temps, des abandons de dessertes ferroviaires sont d'ores et déjà programmés dès décembre 2005 sur des villes moyennes (entre Bordeaux et Lyon par le Massif Central ; Bordeaux et Nantes par la côte Atlantique; Hendaye et Toulouse par les Pyrénées...) tant en voyageurs qu'en marchandises. C'est une conception contestable de l'aménagement du territoire. Il mériterait pourtant d'autres objectifs pour parvenir à un développement plus équilibré et plus harmonieux.

Les lignes classiques ne doivent pas être négligées.



3 / COHÉRENCE DU RÉSEAU

Les nombreux atouts avancés pour justifier de la pertinence d'une liaison grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse montrent qu'il ne faut pas s'enfermer dans un raisonnement basé exclusivement sur la réduction du temps de trajet. Il y a urgence à moderniser les infrastructures du réseau existant pour mettre de la cohérence sur l'ensemble du réseau. Ainsi, le paradoxe suivant risque de voir le jour :

Projet :

Toulouse-Paris

838 kilomètres = 3 heures environ avec une fréquence quotidienne très importante.

Actuellement :

Toulouse-Rodez

158 kilomètres = 2 h 15

Bordeaux-Sarlat

168 kilomètres = 2 h 30

Toulouse-Nantes

620 kilomètres = 6 h 40, avec une fréquence quotidienne squelettique.

Au contraire, plutôt que de focaliser tout les investissements disponibles sur l'accélération de la seule desserte avec Paris, une véritable logique de réponse aux besoins de transport modernes devrait passer par une amélioration significative des dessertes des villes moyennes, qui souffrent de sous-investissements chroniques depuis trop longtemps, pour enfin les rendre attractives.

La cohérence du réseau devrait aussi être préservée avec une SNCF agissant dans le cadre du monopole public d'exploitation, sur tout le réseau national avec des infrastructures demeurant à 100 % publiques.

La CGT propose de créer une direction nationale des transports terrestres rattachée au ministère des transports, dans le souci de rééquilibrer les modes, en utilisant chacun selon ses avantages et sans chercher à les mettre en concurrence dans une logique destructrice.

4 / ORGANISATION ET FINANCEMENTS

La création d'un pôle public financier, articulé autour de la Caisse des Dépôts et Consignation, la Poste et la Caisse d'Épargne, peut permettre la mobilisation des financements lourds indispensables à la collectivité pour son développement économique.

De plus, la mise en place d'une nouvelle fiscalité destinée à faire payer les réels bénéficiaires du transport pourrait contribuer à enrayer la progression anarchique du transport que nous connaissons

aujourd'hui en revalorisant la rémunération anormalement basse de la tonne transportée. À ce sujet, il convient d'observer attentivement le comportement des poids lourds des deux côtés du Rhin. Pour économiser une quinzaine d'euros, ces derniers n'hésitent pas à saturer les routes gratuites d'Alsace depuis que l'Allemagne a mis en place une taxe spécifique à ces trafics routiers. De quoi alimenter la réflexion de tous sur le caractère présenté comme inéluctable du développement du trafic !

EN CONCLUSION

Le système ferroviaire est un outil de transport précieux pour l'avenir. L'importance du capital à immobiliser pour le faire fonctionner dégage toutefois un rendement croissant en fonction de son taux d'utilisation.

Le réseau ferroviaire existant ne doit pas être délaissé au profit d'un nouveau réseau de lignes à grande vitesse qui n'a pas la même utilité sociale et économique pour le développement du territoire.

Ces deux réseaux doivent être complémentaires pour répondre aux besoins de transport des populations des petites agglomérations comme des grosses métropoles. Se prononcer pour réaliser la LCV Bordeaux-Toulouse n'a de sens que si l'on se préoccupe simultanément du développement du réseau classique.

Ce cahier d'acteurs est disponible sur le site www.debatpublic-igvbordeaux-toulouse.org