



Secteur Fédéral CGT des Cheminots Auvergne-Nivernais



3 rue Guynemer 63000 Clermont-Ferrand
Tél : 04.73.42.71.70 - Fax : 04.73.42.71.72 - SNCF 55.15.38
Email : cgt-cheminots@wanadoo.fr

Contribution du Secteur Fédéral des cheminots CGT sur le projet TGV POCL en lien avec la situation globale du rail



Tout d'abord, il y a lieu de rappeler le contexte dans lequel se situe l'opération de communication du projet TGV.

Depuis plusieurs décennies, les politiques libérales, dues entre autres, aux orientations Européennes, ont considérablement affaibli le système ferroviaire en France et ailleurs. **Le cas britannique illustre avec force l'impasse de logiques basées sur le court terme et la recherche par tous les moyens de résultats financiers immédiats.**

Rappelons qu'au Royaume-Uni, la privatisation, l'ouverture à la concurrence et l'utilisation ont entraîné des dizaines de milliers de suppressions d'emplois, un dumping social digne de l'esclavage, une augmentation galopante des tarifs conjuguée à un creusement des inégalités entre usagers, **la suppression de nombreuses lignes, une sécurité et une fiabilité très médiocres au cœur d'un système ferroviaire exposé avec une multiplication de petites entreprises privées.**

Un gâchis qui a conduit les chantres du libéralisme à renationaliser une partie du réseau Britannique. Ken LOACH, réalisateur du Film THE NAVIGATORS **dénonce l'aberration d'une privatisation qui ruine les peuples au profit de la finance.**

En parallèle, les investissements sur le rail n'ont cessé de décroître en faveur du tout routier qui bénéficie déjà d'avantages faramineux.

Ainsi, alors que le Grenelle de l'Environnement plaide pour un rééquilibrage rail-route, les Etats, et notamment l'Etat Français, se désengagent de ses obligations et de ses missions de Service Public contraignant les collectivités locales (Conseils Régionaux et Généraux) à gérer la misère.

Le Plan Rail Auvergne 2008 caractérise cette situation "ubuesque" dans laquelle on voudrait faire croire qu'on peut soigner une amputation avec un ridicule sparadrap.

L'exemple du Cantal est édifiant. Des millions d'euros ont été engloutis pour une rénovation totale de l'infrastructure ferroviaire entre Clermont Ferrand et Aurillac. A l'issue

des travaux, l'offre ferroviaire est dégradée avec moins de trains et plus de bus. C'est totalement inacceptable.

A l'époque la CGT avait alerté sur ce marché de dupes.

D'ailleurs la CGT propose des alternatives ambitieuses, avec par exemple le retour à l'unicité du système, en abrogeant les dispositions législatives qui ont conduit à la création de RFF en 1997, ou bien à l'image de l'Allemagne, dont le désendettement du système ferroviaire est d'actualité.

C'est à partir de ces choix politiques qu'il deviendra possible de renouer avec de grands projets pour le Service Public Ferroviaire dans l'intérêt de tous en particulier en ce qui concerne le Grand Centre et le Massif Central qui comptent parmi les "Oubliés" dans l'aménagement du territoire.

La CGT le répète ; face aux enjeux du 21^{ème} siècle en matière de transport, il faut une maîtrise publique avec l'Entreprise Publique de Service Public qu'est la SNCF afin d'entretenir, de moderniser et d'exploiter le Réseau Ferré dans les meilleures conditions.

S'il est nécessaire de mettre en œuvre de grands projets pour le rail, soyons vigilants que les erreurs du passé ne se reproduisent pas lorsque beaucoup fut sacrifié pour le "TOUT TGV".

Oui c'est aussi bien le train fret que le train Voyageur qui doit retrouver la voie du développement, de l'essor.

Afin de répondre aux attentes, en particulier dans nos territoires, reconnaître d'utilité Publique Fret SNCF est un préalable indispensable via une entreprise intégrée à même de supporter les exigences d'un Service Public de haut niveau et de relever les défis de demain.

Victime d'une centralisation qui a concentré sur Paris les grands axes de communication, notamment ferroviaires, **nos régions doivent être désenclavées d'urgence par la mise en œuvre de transversales, telles Bordeaux-Lyon, Nantes-Lyon et au-delà.**

C'est toute la problématique du Projet POCL qui, tout tracé confondu, se contente d'effleurer une partie de l'Auvergne et une partie encore plus minime du Massif Central.

Car s'il est question d'un hypothétique TGV dans nos territoires à l'horizon 2030, c'est la conséquence d'une part de la saturation de la LGV historique Paris / Lyon (nécessité d'effectuer son doublement) **mais d'autre part d'une volonté farouche de faire de la place à la concurrence en vue d'accélérer la libéralisation du rail.**

A l'image des Opérateurs Ferroviaire de Proximité pour le Fret, le "spectre du rail business" avec son lot de "lobbyistes" refait son apparition.

Comme pour les sociétés d'autoroutes, ne voudrait-on pas à nouveau nous rouler dans la farine avec un projet TGV privé, de sa réalisation jusqu'à son exploitation, dans l'unique but de mettre en place une machine à fric qui gave les actionnaires aux dépens des contribuables et des usagers ?

Comment se fait-il que le Gouvernement et les Pouvoirs Publics s'émeuvent subitement de la situation catastrophique du rail dans nos régions au point qu'on nous présente ce projet TGV comme le projet de la dernière chance ?

Pourquoi n'évoque-t-on jamais des projets réellement alternatifs, tels, Paris - Clermont-Nîmes/Marseille et Paris / Béziers, constituant un axe Nord Sud capable de délester le couloir Rhodanien, au bord de l'asphyxie ?

Pourquoi n'évoque-t-on jamais l'électrification de la ligne existante Montluçon Vierzon ? Cette revendication de la CGT doit être associée à des travaux d'infrastructures importants, ce qui générerait un rehaussement significatif de la vitesse des circulations des trains digne du 21^{ème} siècle ?

N'est-il pas surprenant que de toute part, on sollicite l'avis de la CGT sur le dossier précis du TGV, quand au quotidien, on l'ignore pour le reste ?

D'ailleurs, qui d'autre que la CGT, alimente le débat de fond sur la question du financement, au combien cruciale (15 Milliards d'Euros environ), étant donné le désengagement de l'Etat et l'assèchement financier des collectivités territoriales ?

Qui d'autre que la CGT pour faire la clarté sur le mythe d'un TGV à grande vitesse à Moulins, Vichy, Clermont-Ferrand et ailleurs puisque cet hypothétique TGV arrivera dans tous les cas sur ligne classique ?

Qui d'autre que la CGT pour tirer le signal d'alarme concernant nos relations régionales et interrégionales quand très peu de garanties sont données même à court terme sur la survie et le niveau du réseau classique ?

Souhaiterait-on par hasard nous endormir avec le projet TGV pour mieux faire accepter d'autres coupes sombres sur nos lignes ?

C'est pourquoi la CGT entend dresser un état des lieux approfondi des besoins à court et long terme concernant la pérennisation et le développement de l'existant car notre philosophie, c'est qu'il faut avant tout des rivières pour faire de grands fleuves.

Ce n'est pas dans le ciel des idées que le projet TGV trouvera sa voie mais bien à partir de perspectives ambitieuses et construites qui trouvent leur source dans l'existant. **Avant de parler de nouvelles infrastructures, n'y a-t-il pas d'abord à rénover et moderniser l'existant, tant il y a de besoins, voire à rouvrir des lignes qui ont été récemment fermées ?**

C'est le quotidien de milliers d'usagers qui est concerné !

Il y a besoin d'un maillage fort du réseau afin d'irriguer tous les territoires dans le cadre d'un véritable service public accessible à tous.

Cela pose aussi la question du Fret et de son avenir si les lignes sont fermées, posant l'avenir du développement industriel dans de nombreux territoires.

Ce projet POCL est chiffré entre 12 et 14 milliards d'euros.

La crainte de la CGT est que, derrière l'importance de ces investissements, on abandonne des dessertes locales, que des régénérations nécessaires ne soient pas réalisées et que les TET soient délaissés.

Quel avenir pour les radiales et les transversales : Bordeaux/Lyon-Genève – Nantes/Lyon-Clermont/Limoges par exemple ?

Quelle prise en compte de la desserte Clermont/Lyon avec une offre dégradée depuis le 11 décembre 2011 ? Cet axe transporte plus de voyageurs sur une année que la desserte TéoZ Clermont Paris....

Le TGV ne peut pas se faire au détriment des territoires, des populations, des usagers. Il doit être un plus !

Le Limousin, le Centre et l'Auvergne sont les grands absents de l'aménagement du territoire depuis des années.

Le projet POLLT doit être porté et intégré à tous nouveaux projets de maillage éventuel avec POCL. **Le projet POLLT, c'est 500 millions d'euros à comparer au 1,5 milliard de la LGV à voie unique Limoges/Poitiers rejetée par la CGT, de nombreux élus et associations.**

POLLT permet, aussi, le désenclavement du Sud de l'Auvergne, notamment le Cantal car tous les tracés du POCL font de Clermont-Ferrand « un cul de sac ».

Ce débat public se situe en pleine période des Assises Ferroviaires organisées par le Gouvernement. Le 15 décembre, La ministre Nathalie Kosciusko Morizet a exprimé publiquement les positions gouvernementales à partir des préconisations présentées lors de la plénière conclusive des assises du ferroviaire.

Pour la Fédération CGT des cheminots, ces annonces constituent des attaques graves contre l'entreprise publique, le service public SNCF et le statut des cheminots. Les préconisations issues des assises envisagent de réformer le système ferroviaire pour **une expérimentation de l'ouverture à la concurrence dès 2014 pour les TET et TER**, en démantelant l'EPIC SNCF sous prétexte de réunification de l'infrastructure par la création d'une holding composée d'une kyrielle de filiales.

Au travers d'une nouvelle étape dans la décentralisation, de graves menaces ont été formulées sur l'unicité du réseau avec l'avenir de 9000 kms de lignes qualifiées de non rentables. L'Auvergne est concernée au plus haut point. **Les technocrates libéraux ont stigmatisé les cheminots sous l'angle de leur statut.**

Cette manœuvre gouvernementale vise à faire passer les cheminots pour des privilégiés dans une stratégie d'opposition des salariés.

Le statut des cheminots n'est pas un privilège, il est le garant d'un service public ferroviaire de qualité alliant sécurité et réponse aux besoins de la Nation 365 jours par an et 24H/24H.

Pour la CGT, la continuité de service et la sécurité ferroviaire sont l'alpha et l'oméga du statut des cheminots. Les règles statutaires à la SNCF, dont fait partie notre réglementation du travail, garantissent plus qu'une condition sociale, elles sont les barrières de protection du niveau de sécurité des personnes et des circulations ainsi que de la qualité du service public.

A CLERMONT-FD, le mercredi 21 décembre 2011