



les cahiers d'acteurs

Octobre 2005

Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse



CONTRIBUTION DES SYNDICATS DE CHEMINOTS CGT DE LA RÉGION DE TOULOUSE

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

Syndicats de cheminots CGT de la région de Toulouse. 20, avenue de Lyon. 31500 Toulouse.
Tél. : 05 61 62 80 40 – cheminots.cgt.midipyrenees@magic.fr

La région SNCF de Toulouse compte 4 800 cheminots et fait fonctionner le système ferroviaire sur la région Midi-Pyrénées et une partie du Languedoc Roussillon.

La CGT y est représentée par des syndicats regroupant les cheminots par bassin d'emploi. La structure syndicale organisée au niveau de la SNCF est la Fédération des Cheminots.

Une large majorité de cheminots (59%) fait confiance à la CGT, ils l'ont exprimée lors des dernières élections professionnelles en 2004.

Riches de leur diversité, de leur connaissance particulière du fonctionnement du système ferroviaire, 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. Cette participation n'est pas une première, elle rentre dans une logique de défense des services publics.

I est important de souligner que nous soutenons sans ambiguïté les projets de développement du transport ferroviaire sachant que cela ne tient pas seulement au fait que nous soyons cheminots. Ce projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse a sa pertinence tout comme le projet Bordeaux Hendaye. Il serait incohérent de mettre ces 2 projets en concurrence car ils répondent tous les 2 aux nécessités d'aménagement du territoire et d'ouverture aux axes européens. Prenant en considération les perspectives de développement du transport voyageurs et marchandises dans un horizon de 20/30 ans, il est impératif d'anticiper et d'accélérer les investissements en faveur du ferroviaire. La prévision d'augmentation des échanges sud/nord d'ici 2020 pour le fret est de l'ordre de 40%.



1 / POUR UN RÉÉ ENTRE LES MO

Le transport ferroviaire a un atout majeur, celui d'avoir le coût pour la société le plus bas parmi tous les modes de transports, si on y intègre dans le calcul les dépenses effectivement supportées par la collectivité que l'on appelle les coûts externes : la sécurité, l'occupation de l'espace, la préservation de l'environnement, la dépense énergétique, les accidents et leurs conséquences.

Les chiffres connus sont explicites :

- 83,7% de ces coûts sont imputables à la route contre 1,9% au rail.
- Pour le fret, les coûts externes générés par la route sont 4 fois supérieurs à ceux du rail.

Le plan fret SNCF (VERON) alimente cette incohérence car il est fondé sur la volonté de supprimer tous les trafics jugés financièrement non rentables pour la SNCF.

C'est un abandon de la notion de service public, valeur historiquement forte dans notre pays. A terme en 2007, si rien n'est fait, l'outil SNCF serait à la disposition exclusive de 45 gros chargeurs et se traduirait par 600 000 camions supplémentaires sur les routes.

Ce sont des éléments déterminants pour les orientations à venir et pour le projet visé aujourd'hui. Les investissements publics doivent donner une place plus

2 / DÉSENCLAVE

Se focaliser autour de la relation avec Paris lui donnerait une étroitesse suicidaire répondant à quelques intérêts particuliers ; bien au contraire le projet doit se situer dans le cadre du désenclavement et du développement de nos régions et des départements limitrophes au regard de l'espace national et européen.

Désenclaver et développer signifie ouvrir vers le Limousin, le Languedoc, le Roussillon, vers l'Espagne et vers PACA, ce qui nécessite un prolongement immédiat en LGV vers les régions du Sud-est et l'Espagne.

Il doit permettre de renforcer les liens entre les différentes régions à condition d'engager un processus global de développement du transport ferroviaire.

EQUILIBRAGE MODES

3 / REGARD SUR TOULOUSE

importante au ferroviaire. En rééquilibrant les modes de transport nous pourrions réaliser des économies importantes en supprimant ces gaspillages qui seraient autant de moyens à consacrer aux investissements futurs.

Cet avis est d'ailleurs partagé par une majorité grandissante de citoyens.

Cette approche, à notre sens, est à valoriser fortement car les lobbies routiers et aériens sur la région sont forts.

Ces lobbies sont même appuyés par les dirigeants de l'État qui voient, dans les consommations exponentielles de carburant, un moyen de récupérer des fonds pour la nation, par l'intermédiaire des taxes, fonds qui ne sont pas destinés à un rééquilibrage entre les modes.

Réorienter le transport en faveur du ferroviaire est un besoin vital pour la société toute entière. À ce jour les investissements publics en infrastructures de transport sont quasiment tous orientés vers la route. Alors oui, une Ligne Grande Vitesse entre Bordeaux, Toulouse et Narbonne a sa pertinence.

Le soutien à ce projet doit être assorti de quelques valeurs et principes dans le but de répondre à l'intérêt collectif en ayant une vision d'avenir.

Sur Toulouse, positionner le TGV en gare Matabiau est pertinent et cohérent. Cela doit amener à poser en même temps la problématique de l'avenir de cette gare et de l'avenir de la desserte de l'agglomération toulousaine.

Avec les TGV, le développement du TER, le passage des trains Fret, la saturation est inévitable.

Les ateliers de réparation du matériel situés sur Périole doivent être transférés vers Raynal. Les espaces fonciers doivent être tous conservés par la SNCF pour créer les espaces d'accueil, de vente, de transit, d'attente des voyageurs, pour agrandir la gare Matabiau en aménageant des quais et des voies de garage toujours indispensables. Certaines dessertes régionales devront être repensées de sorte à limiter les stationnements à Toulouse. Pour certaines relations, elle pourrait devenir gare d'arrêt à la place de gare terminus.

Il faut envisager dès à présent d'éliminer les circulations inutiles à Matabiau (certains trains Fret) en réalisant le projet de contournement par la vallée de l'Hers. Il permettrait en outre de créer de nouvelles dessertes à proximité de lieux à forte

densité de population, et capterait ainsi un potentiel supplémentaire pour le TGV Bordeaux-Toulouse par le jeu de correspondances et de complémentarités.

Toujours dans l'esprit d'une réception du TGV en gare Matabiau, la création d'une gare à Saint-Agne (caserne Niel) permettrait d'éviter que tous les trains en provenance de l'Ariège, du Comminges et du Gers n'entrent à Matabiau. Les correspondances avec le réseau urbain métro-bus amèneraient le complément indispensable.

Une modernisation des installations doit s'opérer dans la tranchée sud de Toulouse (Guilheméry) et dans les deux directions Narbonne et Tarbes jusqu'aux lieux qui assureraient une grande souplesse d'utilisation de l'infrastructure (par exemple la possibilité de circulation dans les deux sens avec lien entre les différentes voies, la création de voies de circulation supplémentaires sur certains tronçons...).

La logique de complémentarité et de réponse aux besoins doit dominer. Dans le projet d'agglomération toulousaine, la desserte de l'aéroport de Blagnac et de ses espaces voisins (Blagnac...) par une liaison ferroviaire embranchée sur la ligne C, retrouve une pertinence accrue.

MENT ET DÉVELOPPEMENT

Le Gers doit faire l'objet d'une attention particulière. La seule liaison ferrée voyageur existante relie Auch et Toulouse ce qui est en complet décalage avec les besoins. La modernisation de la ligne Auch-Agen, et sa réouverture au trafic voyageur permettrait d'alimenter la LGV Bordeaux-Toulouse, et serait un atout supplémentaire pour ce département. La relance de la modernisation de la ligne Montauban-Paris via Limoges autour du projet POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) est un élément supplémentaire qui entre dans cette cohérence et qui renforcerait l'attrait en faveur du transport par train. Les impacts sur le projet en débat n'en seraient que renforcés.

Ces 2 axes alimentent le couloir d'échange

situé entre l'Espagne centrale et le nord de l'Europe envisagé avec une traversée centrale des Pyrénées qui pourrait trouver un premier débouché rapide avec la réouverture de la ligne Pau-Canfranc.

Le TGV ne doit pas être au service exclusif des grandes villes, il doit permettre d'irriguer un maximum de territoires et de toucher le plus grand nombre d'habitants. Dans cet esprit, il y a lieu de privilégier les correspondances avec les trains express régionaux, les grandes lignes et les complémentarités avec les autres modes de transport.

Cela nécessite de faire entrer le TGV dans les cœurs de ville par l'intermédiaire de gares existantes Bordeaux, Agen, Montauban, Toulouse. La vocation du train c'est la

desserte de cœurs de ville à cœurs de ville, c'est aussi un de ses meilleurs atouts.

La complémentarité avec les gares routières, qui se trouvent pour la plupart près des gares SNCF, et avec les réseaux de transport urbain doit viser une stratégie qui permettra de gagner des voyageurs nouveaux et d'en transférer de la route vers le rail. D'ores et déjà, dans des espaces aussi restreints que ceux des grandes villes il n'est pas pensable de perdre le moindre mètre carré SNCF. Cela compromettrait les perspectives d'évolutions du ferroviaire. C'est pour cela que la CGT s'oppose à la vente d'emprises ferroviaires qui alimentent la spéculation immobilière ou privent le transport par fer de capacité de développement.

4 / COHÉRENCE DU RÉSEAU

Les nombreux atouts pour la pertinence d'une liaison grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse montre qu'il ne faut pas partir sur un raisonnement basé exclusivement sur cet axe et sur le temps de trajet.

Il n'y a pas besoin de lire l'audit sur les infrastructures ferroviaires récemment produit pour constater un vieillissement continu du réseau existant. Le manque de moyens affecté pour son entretien et sa régénération amène une perte d'efficacité évidente.

Il est urgent de moderniser et d'agrandir les infrastructures du réseau existant pour mettre de la cohérence sur l'ensemble du réseau et répondre au défi de l'aménagement harmonieux du territoire.

Projet : Toulouse-Paris

838 kilomètres = 3 heures environ

Actuellement : Toulouse-Rodez

158 kilomètres = 2 h 15

Le Train Inter Régional Toulouse-Nantes

636 kilomètres = 6 h 40

Notre raisonnement s'appuie sur une volonté de gagner des usagers du rail dans le cadre des principes énoncés plus haut.

Il s'appuie aussi sur la volonté de raisonner à l'échelle de l'entreprise SNCF, entreprise publique de transport ferroviaire. La cohérence du réseau doit se maintenir avec une SNCF qui garde le monopole public de tout le trafic voyageur et marchandise, sur tout le réseau national avec des infrastructures 100% publiques. Un souci doit aussi dominer dans un tel projet, celui de rendre accessible à tous et à tout moment tous les trains et le TGV en particulier. C'est nécessaire pour qu'il joue ce rôle de désenclavement et d'égalité pour les habitants de nos régions.

5 / ORGANISATION ET FINANCEMENTS

La reprise de la dette du ferroviaire par l'état est une nécessité d'avenir absolue et vitale, d'autant que c'est lui qui l'a imposée à la SNCF par transfert de responsabilité.

La création d'une direction nationale des transports terrestres rattachée au Ministère des transports, apte à développer la complémentarité et le rééquilibrage entre les modes trouve une pertinence accrue. La création d'un pôle public financier articulé autour de la Caisse des dépôts et consignation, la Poste et la Caisse d'épar-

gne au service de l'intérêt général participerait à la mobilisation de ces financements indispensables à la collectivité.

Le financement public doit rester la base exclusive pour la mise en œuvre de ces projets.

Une nouvelle fiscalité destinée à faire payer les réels bénéficiaires du transport contribuerait à alimenter les ressources publiques, et à enrayer la progression anarchique du transport que nous connaissons aujourd'hui.



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