



Cahier d'acteur n°160

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Pour un aménagement solidaire au cœur du territoire !

La confédération française démocratique du travail est une organisation syndicale de salariés. Elle est membre de la confédération européenne des syndicats (CES) et de la confédération syndicale internationale (CSI). Première organisation syndicale française avec plus de 800 000 adhérents, sa stratégie est définie tous les 4 ans lors de son congrès qui réunit tous ses syndicats. Son objectif premier et constant est l'amélioration des conditions d'emploi et de travail des salariés et des chômeurs et cela principalement par la négociation collective. La CFDT agit pour des réformes équitables, même et surtout en période de crise. Sur la base de ses valeurs, solidarité, émancipation, démocratie, autonomie politique et financière, elle place l'homme au centre de son action, en en faisant un acteur de ses choix de vie, pour construire un monde plus équitable et durable. Pour la CFDT, la représentativité syndicale est essentielle quand on veut s'exprimer au nom de l'intérêt général. Ainsi, par ses résultats aux élections et par son nombre d'adhérents, la CFDT représente la diversité et la richesse du salariat dans tous les secteurs professionnels et dans toutes les régions. Engagée fortement dans la construction européenne, la CFDT vise une Europe solidaire plus active en matière de politique industrielle, de recherche et développement. Elle s'inscrit pleinement au niveau mondial dans la défense des principes de l'organisation internationale du travail, pour un travail décent et la liberté syndicale. Elle participe activement avec la CES et la CSI aux initiatives pour un développement durable (climat, santé, alimentation ...) et le plus souvent avec les ONG environnementales.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Confédération CFDT

4, Bd de la Villette
75019 PARIS

Contact :

Gerard LENOIR • CFDT Auvergne :

glenoir@agefos-pme.com

Dominique OLIVIER • Confédération

CFDT : dolivier@cfdt.fr

Au cœur de l'hexagone subsiste aujourd'hui, une zone blanche sans aucune ligne à grande vitesse, affectant principalement les régions Auvergne et Centre surtout dans sa partie Sud. En ce sens, la LGV POCL devrait corriger cette aberration.

Pour la CFDT, le doublement de la ligne à grande vitesse Paris/Lyon est une véritable opportunité pour un développement territorial équilibré et durable, sous 5 conditions :

- un projet sociétal au service des intérêts généraux
- un aménagement durable, équilibré et solidaire de tous les territoires
- un report modal optimisé favorisant le fret ferroviaire
- une dimension à la fois européenne et territoriale inter-régionale
- l'environnement respecté.

Un projet sociétal partant des besoins des usagers et de l'activité économique

La LGV POCL n'a de sens que si elle est un moyen de répondre aux besoins des citoyens usagers et des entreprises en respectant mieux l'environnement. Cela signifie concilier tout à la fois l'intérêt général et les intérêts particuliers.

/// L'activité économique

Elle est aujourd'hui de plus en plus étendue géographiquement et nombre d'entreprises et d'institutions sont confrontées au déplacement quotidien, y compris de longue distance, de leurs salariés. L'exemple de Michelin (35 000 jours/année de voyages ferroviaires), est édifiant sur la place importante du transport dans

Les échanges et les transports ont ainsi une double fonction : le développement économique et le lien social et la cohésion sociale à travers la satisfaction des besoins individuels et collectifs.

l'activité, la réactivité et la réussite de l'entreprise multinationale, comme la TPE-PME, pour faciliter les échanges et les gains de productivité. Cela traduit aussi la nécessité des liaisons physiques que ne peuvent totalement remplacer les meilleures communications numériques.

/// Le lien social

Au-delà de cette réalité des "trains d'affaires", il ne faut pas négliger les besoins de nombre de nos concitoyens : mobilité accrue des jeunes, des étudiants, voyages familiaux, tourisme, la liste n'est pas exhaustive. La communication et les déplacements induits, y

compris de longue distance sont, dans notre monde contemporain, classés parmi les besoins fondamentaux de la population.

La LGV POCL, c'est aussi une qualité de vie améliorée grâce au temps gagné et à l'amélioration du confort.

Un projet d'aménagement durable, équilibré et solidaire de tous les territoires

Le cœur de la France, les régions Auvergne et Centre, le Massif Central, ont été les grands oubliés du schéma de développement des lignes à grande vitesse du 1er avril 1992. Si les LGV ne sont pas une condition suffisante au développement économique, elles en sont cependant pour partie une condition nécessaire. Avec un projet pensé préalablement, elles permettent le maintien, le développement et l'accueil des entreprises. Les transports sont une donnée essentielle dans le choix stratégique d'implantation ou de l'extension d'une entreprise : de nombreux exemples le prouvent et on peut citer notamment le cas d'Aubert et Duval en Auvergne. Cela permet une meilleure répartition des richesses et une meilleure occupation des territoires avec la qualité de vie qui leur est attachée.

Pour la CFDT, la LGV POCL n'a de sens que si elle joue le rôle d'artère, irriguant l'ensemble du territoire grâce à la rénovation d'un réseau secondaire régional pertinent et efficace. Les « trains du quotidien (TER) » qui transportent une majorité de salariés, de lycéens et d'étudiants, sont aussi indispensables pour les zones géographiques de la périphérie qui, sinon,

subiraient la double peine en terme de transport et de communication. Ils doivent être améliorés, avec notamment l'électrification de Nevers à Chagny. Enfin, il faut rappeler le rôle de valorisation du territoire pour l'ensemble des activités touristiques, terres d'accueil des grands centres patrimoniaux et des territoires ruraux qui caractérisent nos régions. S'agissant des gares, notre demande est de les prévoir en quasi centre ville ou proche périphérie interconnectée. Et dans Lyon, la priorité va à Perrache pour des raisons techniques (saturation de Part Dieu) et d'équilibre économique.

Un lien POCL – POLT indispensable à l'aménagement du territoire : pour la CFDT, le choix du tracé POCL dans son option Ouest ou Ouest Sud par un raccordement en bretelle de POCL sur POLT proche de Vierzon/Bourges permet l'irrigation et le développement des territoires du Sud de la région Centre (Vierzon/Bourges/Châteauroux), mais aussi une desserte pertinente de Limoges et de Toulouse depuis Paris ou Lyon.

Un report modal favorisant le développement durable et le fret ferroviaire

Pour la CFDT, le choix du ferroviaire, ligne à grande vitesse comme réseau secondaire, s'insère dans une logique de développement durable, décarboné et moins polluant. Il a pour objectif de se substituer chaque fois que c'est possible à l'usage de la route et de l'aérien, que ce soit pour les voyageurs ou le fret. En ce sens, le désenclavement routier réalisé ne peut être une panacée. Il s'agit donc bien de préserver l'avenir des générations futures, confrontées à des menaces graves sur le climat et aussi la biodiversité si précieuse.

Ainsi, les sillons traditionnels libérés doivent être affectés au fret chaque fois que cela est nécessaire, avec un objectif de fort report modal, permettant la desserte des zones enclavées et répondre aux besoins de l'activité économique.

Enfin, il faut aussi noter qu'en termes de projet intermodal, la LGV POCL assure la liaison avec les hubs des aéroports de Paris et Lyon dans une perspective de déplacements internationaux aujourd'hui indispensables dans une économie mondialisée.

Respecter la politique du Grenelle de l'Environnement

Il faut rappeler que la LGV POCL est inscrite au programme du Grenelle II de l'Environnement. Elle est de ce fait incontournable et vise bien à desservir Paris-Lyon aux extrémités – Orléans et Clermont-Fd au passage dans les meilleures conditions à déterminer. Les tracés Ouest et Ouest-Sud-Ouest paraissent les plus pertinents.

Cela veut dire aussi, pour la CFDT, anticiper et corriger tous les impacts sur les milieux naturels en intégrant

les coûts liés à la préservation de la biodiversité.

Dans ce cadre, la CFDT propose de privilégier les couloirs d'infrastructure existants comme l'A71 et les lignes à hautes tensions. Par ailleurs, s'il est prioritaire de préserver au maximum les zones sensibles, la CFDT rappelle aussi la nécessité de protéger la biodiversité ordinaire qui concerne l'ensemble du tracé et de prendre en considération la restauration de trames vertes et bleues.

Un projet à dimension nationale et européenne et les financements induits

Au-delà de la dimension « développement local », la LGV POCL doit avoir une ambition d'aménagement national et international. L'équilibre recherché est une combinaison entre une économie plus « circulaire » et donc reterritorialisée, et la nécessaire ouverture vers des régions plus lointaines.

Au niveau national, l'objectif n'est pas de conforter le maillage en étoile existant à partir de Paris mais de créer un barreau de Lyon à la façade atlantique, Nord et Sud. En ce sens, la LGV POCL doit être examinée, certes, sous l'angle du rattachement à Paris mais aussi à Lyon – Roanne - St Etienne et, par là même, à Marseille et la Méditerranée et, par ailleurs, à Nantes - Bordeaux.

Un tel barreau s'inscrit dans une perspective internationale européenne, celle du rattachement de l'Europe centrale à la péninsule ibérique en cohérence avec le réseau des Transports à Grande Vitesse Européen (TGVE).

L'envergure du projet explique l'ampleur de son coût. C'est à l'horizon du XXI^{ème} siècle pour le temps et

à celui de l'Europe pour la géographie qu'il doit être réalisé. Cela permet de relativiser de fait la « facture ». Pour autant, elle exige de rechercher toutes les pistes de financement. L'Etat, garant de l'intérêt général, y est impliqué comme l'ensemble des collectivités locales (régions, départements, agglomérations) qui bénéficieront d'un retour sur investissements, mais aussi l'Europe à condition de choisir un tracé éligible. De plus, l'intérêt du projet exige de rechercher toutes les autres voies possibles de financement, sans tabou, notamment en étudiant l'option d'un emprunt obligataire inter-régional. Enfin, dans la recherche d'un meilleur équilibre Vitesse/Coûts la CFDT considère que les 360 km ne sont pas une priorité en soi !

La CFDT rappelle que, depuis la révolution industrielle, le ferroviaire, voyageurs comme fret, a joué un rôle structurant essentiel au développement économique et social. En ce début de XXI^{ème} siècle, il doit mieux intégrer les contraintes environnementales et connaître une nouvelle jeunesse. C'est un choix fondamentalement politique.

Le 29 avril 2011, les quatre collèges du Comité National du développement Durable, collectivités territoriales, patronats, syndicats et associations environnementales, ont voté à l'unanimité un avis commun sur le projet de SNIT ; avis qui met l'accent sur :

- Une politique globale pour l'aménagement du territoire
- Une équité territoriale qui gagnerait à être améliorée
- Une articulation avec les projets européens
- Une planification des plateformes de report modal vers fer et fluvial
- La remise en état et modernisation des réseaux ferrés existants
- Une meilleure prise en compte de la biodiversité dont Trame Verte et Bleue
- Une adaptation du niveau de vitesse aux réels besoins des territoires et des usagers ...

CONCLUSION

La Confédération CFDT, en lien avec ses unions régionales impliquées, en concertation avec ses partenaires, veut saisir l'opportunité de la construction de la LGV POCL. Elle se réfère à l'avis commun des parties prenantes du CNDDGE d'avril 2011 sur le projet de Schéma National d'Infrastructures de Transports.

L'extraordinaire succès du débat public le plus fréquenté à ce jour, démontre à l'évidence l'intérêt et les attentes des responsables politiques locaux, les exigences des associations, et les besoins de tous les citoyens usagers et des entrepreneurs des territoires concernés. L'importance de tous ces enjeux imbriqués exige d'en tirer les enseignements suivants :

- il est nécessaire de décider et vite, la LGV POCL doit être programmée,
- l'attente de cette nouvelle infrastructure, fortement exprimée, exige une révision du calendrier prévisionnel et d'engager le chantier au plus tôt en précisant les financements,
- le doublement de Paris-Lyon ne peut se faire au seul bénéfice des villes capitales mais doit desservir le maximum de bassins d'emploi enclavés en privilégiant Clermont-Fd et Orléans, sans négliger le Sud de la région Centre et le Nord de l'Auvergne.
- dans tous les cas, cette opération doit être menée de manière concomitante avec l'amélioration du réseau secondaire qui doit mieux irriguer les territoires.
- de même, dans une perspective de développement durable, la protection de l'environnement doit être un fil conducteur majeur dans l'élaboration du projet avec deux axes : un tracé optimisé et l'organisation volontariste de l'intermodalité et d'un fort report modal.
- en conclusion, la CFDT considère que les tracés Ouest Sud et Ouest apportent les meilleures réponses sociétales et solidaires et amorcent un axe Est Ouest plus porteur en France et en Europe.



Confédération CFDT
4, Bd de la Villette
75019 PARIS

Contact :

Gerard LENOIR •
CFDT Auvergne :
glenoir@agefos-pme.com

Dominique OLIVIER •
Confédération
CFDT : dolivier@cfdt.fr

**COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON**

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL