



à nouveau monde, nouveau syndicalisme !

libres ensemble
www.unsa.org



Ligne à Grande Vitesse Paris Orléans Clermont Lyon : positionnement de l'Union Régionale UNSA Auvergne

L'UNSA attache une importance particulière au désenclavement de l'Auvergne. Elle s'inscrit donc dans le débat public engagé sur la LGV. Ce projet nécessite une vision d'ensemble qui doit dépasser les intérêts de telle ou telle collectivité, voire de tel ou tel élu(e). Il serait catastrophique que les différentes collectivités d'Auvergne - Conseil Régional, 4 Conseils généraux, principales villes (Moulins, Montluçon, Vichy, St-Pourçain, Riom, Clermont-Ferrand, mais aussi Aurillac, ...) et leurs communautés d'agglomération soient dans l'incapacité de faire valoir l'intérêt général de l'Auvergne et des Auvergnats. Ce projet moteur doit donc échapper aux enjeux politiques.

A cet égard, l'UNSA demande instamment au Président de la région Auvergne de travailler en lien avec les autres collectivités afin d'obtenir le tracé le plus « irriguant » pour l'Auvergne.

Au nom des salariés du public comme du privé, et des cheminots qu'elle représente, **l'Union Régionale UNSA Auvergne inscrit sa contribution dans une vision de développement du territoire dans ses dimensions humaines et économiques** (développement de l'activité régionale et de l'emploi, ouverture sur les territoires nationaux et européens, préservation de l'environnement, attractivité).

Si la genèse de cette ligne dite POCL s'inscrit bien évidemment dans le contexte de la saturation de la ligne Paris – Lyon (Sud Est), aujourd'hui cet investissement doit être, pour **l'Union Régionale UNSA**:

- un outil au service de l'aménagement du territoire national et régional et donc du désenclavement ferroviaire
- un élément clé d'une politique de développement durable
- une synergie avec le développement et l'amélioration du réseau TER et des lignes nationales, en qualité et en temps de desserte

Le projet doit donc s'inscrire dans une vision intermodale des déplacements des personnes, des marchandises « et de services » en direction de Lyon, de Paris, **mais aussi de la transversale Est-Ouest et du sud de l'Europe.**

Partant de ces principes, la question porte aujourd'hui principalement - et c'est peut-être trop limitatif - sur le choix du tracé.

Un tracé « Ouest » assure la desserte du centre de la France directement ou par raccordement à la ligne classique actuelle Clermont – Paris, et c’est une véritable alternative de développement durable.

De plus, c’est le premier maillon de l’Arc Europe – Atlantique (projet « ALTRO »). Cela peut aussi dégager des possibilités pour le Fret sur les lignes classiques.

En effet, s’ils sont moins coûteux et plus courts, les autres tracés recherchent uniquement la vitesse et la rentabilité pour relier Lyon et Paris, au détriment des régions directement concernées. Ainsi le tracé Est n’apportera presque rien à l’Yonne et à la Côte d’Or, et la Saône et Loire sera traversée sans qu’aucune gare supplémentaire ne soit créée.

Le tracé médian , préconisé par la SNCF, s’il dessert mieux Moulins et Nevers, **irrigue insuffisamment le reste de l’Auvergne.**

Les études permettront d’affiner ces tracés, en étant très attentif aux zones naturelles. Il n’en reste pas moins que l’impact écologique de la ligne, défini par passager, est largement inférieur à celui des autres modes de transport.

<p>Compte-tenu de ces éléments, l’Union Régionale UNSA Auvergne soutient un tracé le plus à l’Ouest, au plus près de Clermont-Ferrand, via Roanne, au regard des intérêts qu’il pourrait représenter pour l’Auvergne et les Auvergnats.</p>
--

Mais investir dans le ferroviaire, ce n’est pas que construire une LGV, c’est aussi moderniser et développer le réseau ferroviaire régional et les liaisons nationales pour augmenter le report modal vers le ferroviaire, sur des déplacements de courtes et moyennes distances.

La modernisation du réseau auvergnat est heureusement devenue une priorité. Le Conseil régional a élaboré des Plans Rail avec RFF et la SNCF pour maintenir le réseau auvergnat, améliorer et créer les dessertes, augmenter l’offre de transport et faire revenir les usagers au transport collectif.

Ces nécessaires investissements sur le réseau ferré régional et sur les lignes de desserte nationale doivent être poursuivis résolument sans être phagocytés par le financement de la LGV.

Pour l’UNSA, attachée au développement de la construction européenne, et qui au sein de la Confédération Européenne dont elle est membre, milite pour une politique de grands travaux structurants financés par l’Europe, permettant entre autres de défendre l’emploi et une vision plus positive de cette construction européenne, **l’Europe doit contribuer au financement de cette LGV.**

C’est pourquoi le recours à des fonds européens sur une ligne à vocation européenne nous semble indispensable.