



## SECTEUR FÉDÉRAL CGT DES CHEMINOTS RÉGION DE LIMOGES



### CONTACT

Secteur fédéral CGT  
des cheminots  
Région de Limoges

Passerelle Montplaisir  
87100 Limoges  
Tél. : 05 55 37 02 49  
(service : 44 10 90)  
Fax 05 55 37 27 55 ou 44 55 36



### Pour Ouvrir Le Territoire

Nous souhaitons réaffirmer que les populations du Limousin, mais plus largement toutes celles du centre de la France, ont besoin d'un TGV.

Un TGV est synonyme d'aménagement du territoire, d'égalité de traitement des citoyens dans le cadre du droit au transport pour tous, de gain de temps, de développement économique et social, d'intérêt collectif, de maîtrise publique, d'intermodalité et de complémentarité avec les autres dessertes et les autres modes de transports.

Toute autre conception renvoyant à des considérations politiciennes basées sur une logique de marché faisant prédominer la rentabilité financière ne répondrait pas à l'intérêt général, aux besoins des populations et à l'aménagement harmonieux et durable du territoire.

C'est dans ce sens que l'action de la CGT, qui en l'espèce n'est pas décideur, a pour objectif de proposer et d'alerter populations et pouvoirs publics afin de décider plutôt que de subir la décision qui sera prise.

Deux logiques s'opposent :

- ✦ une logique d'intérêt général et d'aménagement harmonieux du territoire,
- ✦ une logique d'accompagnement des contraintes sans maîtrise publique des transports provoquée par les choix des entreprises, des groupes.



## DÉBAT PUBLIC

### PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS - LIMOGES

DU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE AU 18 DÉCEMBRE 2006

## SECTEUR FÉDÉRAL CGT DES CHEMINOTS RÉGION DE LIMOGES

L'aménagement du territoire et le désenclavement de l'axe nord-sud ont déjà fait l'objet d'un choix démocratique : le POLT ! Mis sur les rails par Bernard Pons et Anne-Marie Idrac en 1996, il a été prolongé par Jean-Claude Gayssot, demandé et obtenu par l'immense majorité des acteurs politiques et socio-économiques des régions concernées, y compris par ceux qui sont aujourd'hui séduits par la LGV Poitiers-Limoges. Ce projet, qui plus est imposé, répond davantage à l'objectif de rentabiliser le futur axe Sud Europe Atlantique qu'à celui de permettre le désenclavement et de favoriser l'attractivité des territoires du centre de la France.

Nous réaffirmons l'urgence d'un **désenclavement par l'axe nord-sud**, rapide et évolutif, favorisant les synergies entre les modes de déplacement et entre les territoires et bénéficiant à une population beaucoup plus nombreuse que celle qui serait desservie par la LGV. Ce choix, c'est le POLT !

Ne confondons pas les choses : il faut également **améliorer les relations entre les deux capitales régionales que sont Limoges et Poitiers**. C'est le sens de la modernisation de la ligne actuelle et la nécessité de la réaliser intégralement, en permettant par exemple son électrification. Cette réalisation améliorera le temps de trajet de bout en bout tout en favorisant la desserte par bassin d'emploi et de vie.

Le POLT a vocation à **donner du sens à l'aménagement du territoire**. Il est structurant et il concerne 3 millions de personnes, 32 départements, 7 grandes agglomérations et au minimum 4 régions. Contrairement au projet de barreau Poitiers-Limoges, cet axe est à doubles voies (l'exploitation d'une voie unique est inévitablement plus restrictive).



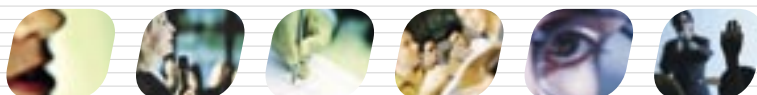
### Un projet économique, évolutif et qui permet des gains de temps de parcours substantiels

Le POLT permet de mettre Limoges à 2h20 de Paris dès 2008 et Brive à 3h20, soit seulement 14 minutes de plus que le meilleur temps de parcours prévu dans le projet de barreau Poitiers-Limoges. Le POLT améliorera aussi les temps de parcours pour les régions et les villes concernées en les ouvrant aux futures dessertes TGV de l'est, de l'ouest, du nord et du sud de l'Europe.

Pour le prix de seulement 13 kilomètres d'autoroute (320 à 340 millions d'euros), il permettra une amélioration immédiate de la desserte — encore plus demandée aujourd'hui suite à la désillusion du Téo — et il facilitera la fluidité, la régularité de tous les trains, y compris fret, tout en améliorant la sécurité.

Le POLT est évolutif car il est compatible avec la construction d'une ligne nouvelle dont le tracé pourrait répondre à l'intérêt des populations de la région Auvergne tout en réduisant les coûts d'infrastructures. Il pourrait aussi permettre un accès direct à la Dordogne (Périgueux notamment), en prévoyant l'électrification de la ligne actuelle dans le prolongement naturel de l'axe radial.

Les propositions d'électrification vont dans le sens des déclarations du Président de la République souhaitant réduire, voire supprimer les nuisances de la traction thermique sur le réseau ferré. Avec l'arrivée de nouveaux opérateurs privés pour le transport marchandises sur la région, nous ne pouvons laisser sous silence **l'incohérence à faire circuler des engins moteurs thermiques sous lignes électrifiées**.





## Pour une arrivée à la gare d'Austerlitz

L'ouverture nécessaire au réseau européen de la grande vitesse ne doit pas faire oublier l'intérêt de desservir le futur grand pôle administratif, culturel et décisionnel qui se construit autour de la gare d'Austerlitz et de la bibliothèque François Mitterrand.

Contrairement aux projets qui tendent à saturer la gare Montparnasse, il nous semble judicieux de valoriser la gare d'Austerlitz, trop longtemps oubliée et située en plein centre de Paris.

## Une véritable desserte du territoire et des retombées économiques importantes à un coût limité pour l'utilisateur et compte tenu des contraintes dues à l'absence de financement des infrastructures ferroviaires

Il est évident que la construction d'une ligne nouvelle, réalisable dans les mêmes délais que le barreau Poitiers-Limoges, mobilisera des financements comparables à ceux envisagés aujourd'hui mais aussi compatibles avec les enjeux d'aménagement des territoires, les délais d'amortissement d'un tel projet et les retombées socio-économiques qu'il pourrait générer.

Rappelons que les entreprises localisent aussi leurs unités — y compris celles à fort besoin de main-d'œuvre — en fonction de l'offre de transport dont elles disposent. S'il est inconcevable de faire arrêter un TGV tous les 20 kilomètres, une desserte en complémentarité au centre des territoires concernés relève, en revanche, de l'évidence. Le maillage ferroviaire et les dessertes en étoile de Limoges et Brive sont des atouts indiscutables pour développer l'axe transversal, complémentaire à l'axe radial.

Le coût pour l'utilisateur est une question centrale. Avec le POLT, celui-ci resterait sensiblement identique à aujourd'hui, contrairement à l'augmentation tarifaire prévue notamment pour les populations creusoises qui voudraient se rendre à Paris ou ailleurs, au vu des principes de tarification actuels et en comparaison avec une desserte TGV par Poitiers. Avec le POLT, mais aussi d'autres projets, on doit pouvoir recréer une véritable péréquation pour adapter les tarifs, par exemple ceux des voyages imposés, qui mettrait à contribution les réels bénéficiaires du transport (chargeurs, donneurs d'ordre...) dans une logique économique de service public.

## Un pôle public pour financer le POLT et les autres infrastructures ferroviaires

Nous rappelons que les Régions ont déjà financé les études, ainsi que les premiers travaux du POLT et qu'elles avaient contractualisé avec l'État le financement de ces travaux. Cet argent ne doit pas être gâché, c'est l'argent du contribuable ! En 2003, le gouvernement a donné un coup d'arrêt à ce projet au motif de sa faible rentabilité. À qui fera-t-on croire qu'un projet cinq à six fois plus coûteux pour le même potentiel de voyageurs — et cela reste à vérifier — serait désormais plus rentable ?

L'intérêt général doit prévaloir, y compris sur les questions de financement. Cela sous-entend la maîtrise publique des investissements engagés.

Le gouvernement envisage de financer les nouvelles infrastructures ferroviaires en faisant appel au partenariat public/privé tout en sollicitant les collectivités territoriales. Voici la question que nous posons aujourd'hui : « Qui va payer et avec quels moyens ? » Rappelons que le POLT — qui contrairement au barreau Poitiers-Limoges, intéresse quatre régions, voire plus — a bénéficié d'une convention garantissant la maîtrise publique des financements pour répondre à l'urgence et préparer l'avenir.



## SECTEUR FÉDÉRAL CGT DES CHEMINOTS RÉGION DE LIMOGES

S'il est logique de faire supporter les investissements à ceux qui en profitent le plus — ce qui n'est pas le cas actuellement — la collectivité publique doit en conserver la maîtrise. Cela passe par notre proposition, la création d'un **pôle public financier** dont l'une des prérogatives pourrait être le financement des infrastructures ferroviaires, en lieu et place des partenariats publics/privés.

Ce pôle financier pourrait être alimenté en mobilisant notamment la Caisse des Dépôts et Consignations et les organismes bancaires publics et associatifs.

Prenons un exemple concret : la moitié des fonds disponibles du Livret A est utilisée pour la vocation première de celui-ci, le logement social, et l'autre moitié alimente le marché financier. Avec cette part, nous pourrions poser quelques traverses et quelques rails dont l'infrastructure a tant besoin aujourd'hui.

Sachant que l'intérêt d'un actionnaire est d'asseoir la rentabilité financière et le retour sur investissement, on comprend aisément que les investissements privés n'auraient

pas pour préoccupation première l'efficacité économique, collective et encore moins sociale. Cette problématique est valable quels que soient les choix qui seront faits.



### **La nécessité d'une maîtrise publique de la construction et de l'exploitation du TGV**

Outre la question de financement, est aussi posée la nécessité d'une **maîtrise publique de la construction et de l'exploitation du TGV**.

La SNCF doit conserver cette maîtrise et renouer avec les synergies entre gérants de l'infrastructure et exploitants qui prévalaient avant la création de RFF, création qui n'a pas résorbé l'endettement du système ferroviaire.

Le double caractère, **intégré et unique, de gérant d'infrastructures et d'exploitant** a permis la réussite du TGV, dont on fête le 25<sup>e</sup> anniversaire. Cela garantit l'intérêt général, l'efficacité économique et sociale, la sécurité et la fiabilité pour un nécessaire développement du transport collectif ferroviaire.



### **Conclusion**

Pour le TGV, comme pour d'autres enjeux collectifs, ce sont **la maîtrise publique, la complémentarité et la solidarité entre populations et territoires à l'échelle européenne** qui doivent prévaloir. En totale opposition avec les règles du marché, ce sont la mise en concurrence et la rentabilité financière immédiate qui prévalent aujourd'hui !

Le secteur fédéral des cheminots CGT de Limoges, dans le cadre du débat public mais aussi au-delà et comme il a su le faire par le passé, mobilise et travaille dans l'intérêt commun des populations et des territoires concernés. Cela dépasse largement le cadrage imposé aujourd'hui.

C'est en ce sens que nous développons et que nous développerons les contacts et les actions communes avec l'ensemble des organisations territoriales et professionnelles de la CGT et plus largement avec l'ensemble des populations concernées.

Pour adresser une contribution, contactez la Commission.

#### **Commission Particulière du Débat Public**

31, place de la République - 87000 Limoges - tél : 05 55 34 86 00 - fax : 05 55 34 86 08

**Site internet** : [www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org](http://www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org)

**Courriel** : [contact@debatpublic-lgvpoitierslimoges.org](mailto:contact@debatpublic-lgvpoitierslimoges.org)