

DEBAT PUBLIC LGV CONTRIBUTION DE LA CFDT AQUITAINE

La CFDT Aquitaine et les syndicats des transports et de l'équipement Aquitaine ont débattu dans le cadre du débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne.

1. Opportunité du projet ferroviaire

La CFDT Aquitaine se positionne en faveur de la création d'une ligne à grande vitesse dans l'objectif de développer de façon significative le transport de marchandises sur rail et de créer une véritable alternative au transport de marchandises par route.

Dans l'état actuel des équipements ferroviaires, le report modal ne peut se faire d'une manière tangible. Pour la CFDT, un investissement pour la création de ligne nouvelle apparaît donc incontournable. Ce projet est d'autant plus important qu'il entre dans une problématique européenne pour répondre aux enjeux du transport de marchandises de demain. Dans ce contexte européen, l'axe atlantique revêt un caractère stratégique de haut niveau qui impose une réflexion interrégionale avec les régions au Nord de l'Aquitaine (investissement pour la ligne LGV Bordeaux Tours), et du Sud (connexion avec l'Espagne, voire l'Afrique du Nord).

Le projet ferroviaire doit s'inscrire dans un cadre global qui prenne en compte l'évolution géo-économique de nos territoires, la nécessité de préserver notre environnement et la sécurité des transports (notamment le transport des marchandises dangereuses), les mutations à venir concernant les sociétés qui exploiteront les lignes dans l'avenir et le statut des personnels qui seront concernés.

2. le scénario à privilégier

La CFDT Aquitaine rejette le scénario numéro 1 consistant à moderniser la voie existante. Le scénario numéro 3 proposant un passage par l'Est du massif landais paraît répondre à la nécessité d'un rééquilibrage du territoire vers l'intérieur au moment où les pressions le long du littoral deviennent difficiles à gérer.

Le passage à l'Est nous paraît correspondre également aux attentes du Béarn avec la perspective même lointaine d'une traversée centrale des Pyrénées et semble l'hypothèse la plus cohérente si l'on considère que la ligne grande vitesse Bordeaux Toulouse reste également un objectif.

Ce scénario ne peut toutefois faire l'économie là aussi d'une réflexion globale sur les mutations générées nécessairement par ce type d'investissements très structurants et déterminants pour le siècle à venir :

Un investissement de cette importance doit être accompagné d'une véritable politique de maîtrise foncière pour réguler le marché de l'immobilier et l'ensemble de l'urbanisme. On ne pourrait se satisfaire d'un développement anarchique de l'étalement urbain vers la haute lande jusqu'à Mont de Marsan.

Ce projet doit nécessairement être accompagné de décisions claires et financées sur des plateformes multimodales au moins au niveau de Bordeaux et du Sud de l'Aquitaine au Pays Basque.

3. un projet à élaborer avec l'ensemble des acteurs sur les territoires concernés

Que ce soit en milieu protégé (massif forestier), ou en milieu urbain (Pays Basque notamment), l'impact environnemental de cette infrastructure doit être étudié au plus près des territoires avec les acteurs concernés. C'est un enjeu de taille.

Dans les zones urbaines denses, il faudra étudier toutes possibilités pour éviter le maximum de nuisances y compris la possibilité de passage souterrains même s'ils sont évidemment plus coûteux.

Au-delà de ce débat public, les populations et les acteurs politiques, économiques ou sociaux devront être associés à la construction du projet y compris à phase d'élaboration des études.

4. le sens du développement de cette infrastructure

Un tel investissement n'a de sens que si les choix politiques sont clairs et affirmés en faveur du développement du fret ferroviaire.

La création d'une ligne nouvelle pour les voyageurs doit s'accompagner nécessairement d'une modernisation de ligne actuelle qui, pour être dédiée dans le futur au fret, doit pouvoir recevoir des aménagements nécessaires. Dans l'état actuel de l'infrastructure actuelle, le développement du fret aux hauteurs annoncées n'est pas crédible.

Les discours en faveur du développement durable devront être accompagnés d'actes forts en faveur de report modal. De plus, ce nouveau projet ferroviaire ne peut occulter le débat plus large dont notre société doit se saisir sur la politique énergétique de la France et de l'Europe dans les années futures. Le développement exponentiel des trafics de marchandises pour des motifs qui ne répondent ni à des critères environnementaux, ni sociaux pourrait aussi se révéler contre performant en matière économique selon l'évolution du coût de l'énergie.

5. la question de la mutation de l'économie du fret de marchandises

Ce projet s'inscrit enfin dans un contexte de mutations profondes des systèmes de transports, terrestres, maritimes et aériens.

Pour le rail, les mutations à l'œuvre préfigurent de nouvelles articulations entre les opérateurs privés et publics.

- Le fret au privé ?
- Le trafic « grands voyageurs » à la SNCF ?
- Le trafic voyageurs infra régional aux collectivités territoriales ou au privé ?

Ces mutations présentent des risques et des opportunités qui ne peuvent être appréciées que dans le cadre d'un dialogue social organisé qui ne peut être laissé aux seuls arbitrages privilégiant le moins disant social.

La CFDT Aquitaine restera partie prenante dans la construction de ses projets pour que cet investissement soit réellement une opportunité au service de notre territoire et des aquitains.