



Secteur Fédéral des Cheminots de la Région de BORDEAUX
35 rue Charles Domercq 33800 BORDEAUX
Tél. :05 56 33 61 50 – Fax : 05 56 33 61 56
Email : secteur@cgt-cheminots-apc.fr

Communiqué de presse.

Samedi 26 septembre, le secrétaire d'état aux transports, Alain Vidalies, a annoncé que le décret déclarant d'utilité publique le Grand Projet ferroviaire Sud Ouest (GPSO) allait être signé. La mise en service de ces LGV devant intervenir en 2024 pour le tronçon Bordeaux-Toulouse et en 2027 pour le tronçon Bordeaux Dax.

Cette déclaration intervient six mois après que la commission d'enquête publique ait rendu un avis défavorable quant à la déclaration d'utilité publique (DUP) sur ce même projet, dénonçant notamment un « Impacts sur l'environnement insuffisamment pris en compte », une « rentabilité socio-économique insuffisante », un « financement public incertain », une « alternative à la grande vitesse insuffisamment explorée »

Cette décision intervient également après l'adoption de la loi du 4 Août 2014 portant réforme du système ferroviaire qui acte la séparation de la SNCF en trois entreprises distinctes sans que la problématique de la dette du système ne soit abordée et dans laquelle il est prévu la fermeture d'environ 10000 à 15000 kilomètres de lignes qualifiées de non rentables ainsi que la suppression de 20000 emplois d'ici 5 ans.

Le système ferroviaire est endetté à hauteur de 45 Milliards d'Euros et le cout des intérêts de la dette s'élève à plus de 1,5 milliard d'euros par an.

Sur ce sujet la CGT porte des propositions (création d'une caisse d'amortissement de la dette d'état, mobilisation de l'épargne populaire, nationalisation des autoroutes,...). Bien que jamais contestées, force est de constater que ces propositions n'ont, à ce jour, pas été retenues.

Quant au sujet de l'emploi il est indissociable de la qualité du service public tant dégradé ces derniers mois.

Loin d'être défavorable au développement des infrastructures et de l'offre ferroviaire, le Secteur CGT des cheminots de la région de Bordeaux s'inquiète de cette décision.

Ce dont les citoyens ont besoin, c'est d'un service public de transport ferroviaire qui parte de la réponse aux besoins des populations dans les territoires.

La commission d'enquête évoquait d'ailleurs un projet : « important, mais cet avantage n'intéresse qu'une population qui privilégie la vitesse plutôt que le prix du billet »

La LGV GPSO ne faciliterait les liaisons que de métropole à métropole, avec un gain de temps minime au regard de l'investissement consacré. De plus ce serait au détriment des dessertes dans les villes moyennes et les territoires ruraux, au détriment des transports du quotidien.

GPSO nécessite un investissement de plus de 9 milliards d'euros dont la recherche de ressources reste à réaliser.

Le risque est de voir renouveler les choix opérés sur la LGV SEA entre Bordeaux et Tours (Partenariat Public-Privé) ne permettant pas de réinjecter les ressources dans le développement et la maintenance du réseau existant, puisque versés pour une grande partie en dividendes aux actionnaires du concessionnaire (VINCI Pour la LGV SEA). Cela aurait des répercussions sur l'augmentation du prix des billets sur le réseau classique.

En ce qui concerne le FRET ferroviaire, La LGV aura, à contrario des arguments avancés, l'effet inverse que celui affiché par ses promoteurs. En reportant le trafic TGV des lignes existantes vers la LGV le prix des péages de la ligne classique augmenterait, accentuant ainsi le risque d'un nouveau report modal vers la route.

D'autant qu'il existe des solutions alternatives à la grande vitesse puisque qu'il est possible de circuler à la vitesse de 220 km/h sur ligne classique si les aménagements nécessaires sont réalisés.

La CGT mettra tout en œuvre pour que prime dans la période un service ferroviaire de qualité en lien avec un aménagement harmonieux du réseau en réponse aux besoins de déplacement de l'ensemble des citoyens dans l'ensemble des territoires.

Contact Presse :
06 72 96 36 20.

Bordeaux le 13 octobre 2014.