



Monsieur le Préfet de Région Aquitaine
4 b esplanade Charges de Gaulle
33077 Bordeaux

Objet : GPSO consultation des acteurs institutionnels.

Mont de Marsan, le 28 octobre 2011

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre du débat public sur le projet GPSO de construction d'une LGV Bordeaux/Espagne, vous consultez la CGT des Landes sur les tracés proposés sur notre département.

Si nous pouvons apprécier positivement l'intérêt porté par les décideurs et pouvoirs publics au financement du développement du transport ferré, les choix retenus de prioriser la grande vitesse et la construction de LGV sont en revanche à nos yeux contestables.

En effet, cette politique, axée sur la grande vitesse, a été menée depuis 30 ans, par la SNCF et relayée depuis 1997 par RFF. Elle a conduit ces deux entreprises publiques à délaissier l'entretien régulier, mais aussi la modernisation nécessaire du réseau classique sans pouvoir faire face à l'endettement de 30 milliards d'€uros que cette politique a généré. Cette situation amène la SNCF à développer une politique tarifaire obscure pour les usagers visant à abandonner la tarification kilométrique et au final à faire payer très cher un service public de plus en plus approximatif.

Ainsi, au fil des années, ce réseau reconnu comme l'un des plus sûr, performant et fiable au monde, s'est dégradé au point que certaines lignes sont actuellement menacées de fermeture. Or, toutes les lignes (29 000 km) desservant et irriguant notre territoire national, ont leur pertinence car elles répondent aux besoins de transport des populations mais aussi de l'activité économique de notre pays. En cela, elles ont participé à un aménagement harmonieux du territoire national.

Pour la CGT, au vu de l'état de délabrement et d'usure prononcée constatés sur le réseau, la priorité doit être portée à son renouvellement et à sa modernisation en y consacrant les moyens financiers nécessaires. Ceci avant d'envisager toute nouvelle extension de LGV trop onéreuse. Ce choix, s'il était mis en œuvre, permettrait de développer davantage le transport collectif ferré utile au quotidien des usagers et chargeurs, sans accroître davantage l'endettement du système ferroviaire déjà trop lourd de 30 ans d'investissements dans les LGV.

Ce choix prendrait sa pleine mesure, d'efficacité économique et sociale, s'il était enfin accompagné d'une véritable politique nationale et européenne des transports. Une politique traitant les besoins de transports sous l'aspect de la complémentarité des modes, plutôt

Union Départementale CGT

Maison des Syndicats / BP 114 / 97 place de la caserne Bosquet / 40002 Mont de Marsan cedex

Tél. 05 58 06 50 70 / Fax 05 58 06 50 71 / Email : ud40@cgt.fr

Site Internet : www.cgt-landes.org

qu'organisant à n'importe quel prix leur mise en concurrence, coûteuse pour la collectivité.

Notre région Aquitaine et le département des Landes n'échappent pas à cette réalité et à ce contexte. Aussi, nous saisissons l'occasion que vous nous donnez pour réitérer notre opposition au projet GPSO, considérant qu'à court et moyen terme, les besoins de transport à satisfaire peuvent être couverts à partir de l'infrastructure actuelle, modernisée pour un coût bien inférieur aux 8 milliards d'euros annoncés, et sans accroître davantage les inégalités territoriales déjà criantes entre agglomérations. Pour ce faire, les lignes actuelles doivent pouvoir bénéficier des investissements nécessaires, trop longtemps différés, pour améliorer leurs performances. Les techniques et technologies existent, il faut seulement décider de les mettre en œuvre.

Par exemple, sur la ligne d'Hendaye à Bordeaux, la mise en place d'Installations Permanentes de Contre Sens (IPCS) permettrait d'améliorer, très vite, très facilement et à moindre coût, son exploitation et ainsi lui donner la souplesse nécessaire à l'absorption de la croissance du trafic attendu. De même, et toujours sur cette ligne au nord de la gare de Morcenx, il reste un seul Passage à Niveau (PN) à supprimer, en gare de Solférino. Cette suppression permettrait de porter la vitesse d'exploitation de la ligne actuelle, sur cette portion de 110 km à 220 Km/h. Pour rappel, c'est sur cette section de ligne qu'ont été mis au point les matériels et infrastructures qui ont permis de tester la technologie de la Grande Vitesse et c'est là aussi qu'ont été réalisés les records mondiaux de vitesse sur rail.

Dans les réunions publiques menées par les représentants de RFF, les arguments principaux présentés pour emporter l'adhésion des décideurs politiques locaux ont été que cette infrastructure nouvelle LGV devait favoriser le report modal de transport des marchandises, de la route vers le rail, en libérant des capacités de circulation sur le réseau actuel. Or, quelle est la situation aujourd'hui ?

En 2000, la SNCF transportait 55 GTK de fret (Milliards de Tonnes au Kilomètre, unité de mesure utilisée pour quantifier les volumes de marchandises transportées), soit 20% du volume des échanges tous modes terrestres confondus.

En 2006, le Gouvernement français a pris la décision d'anticiper l'ouverture du marché de transport du fret en prétextant favoriser le développement des trains de marchandises. Sept opérateurs privés de transport ferré ont vu le jour pour disputer à la SNCF le marché du fret le plus rémunérateur et le plus facile à produire.

Aujourd'hui, sur notre pays, le transport ferré est tombé à 12 GTK soit 12% du volume transporté, tous modes terrestres confondus. Pourtant, dans le même temps, des LGV ont vu le jour et ont été mises en service... C'est un échec total de cette politique qui s'est traduite par un nouveau report modal massif sur les routes.

On voit donc bien que ce n'est pas une infrastructure nouvelle qui serait de nature à inverser les effets nocifs de cette politique des transports qui tient à « laisser faire » le marché et à laisser saturer les axes routiers.

Cet effondrement des trains de marchandises résulte aussi du choix de privilégier quelques « grands comptes » des industriels nationaux au détriment du tissu économique des PME. Sur notre département et en région, les conséquences pour l'économie locale et régionale, c'est la fermeture des gares au trafic diffus de fret par la technique du « Wagon isolé » de Ychoux, Labouheyre, Morcenx, Mont de Marsan, Roquefort, Aire sur l'Adour, des difficultés supplémentaires très conséquentes pour les industriels pour accéder au transport ferré, avec en corollaire, l'augmentation significative du transport routier local et régional.

Par ailleurs, la CGT dénonce le choix de recourir à un financement sous forme de Partenariat Public Privé (PPP) pour la construction et l'exploitation de cette GPSO. Ce choix consacre un nouveau désengagement de l'État par abandon de maîtrise publique de cet investissement pour réaliser un ouvrage public en offrant des bénéfices énormes et sans

Union Départementale CGT

Maison des Syndicats / BP 114 / 97 place de la caserne Bosquet / 40002 Mont de Marsan cedex

Tél. 05 58 06 50 70 / Fax 05 58 06 50 71 / Email : ud40@cgt.fr

Site Internet : www.cgt-landes.org

aucun risque aux multinationales du béton, au prix d'un surcoût conséquent pour les collectivités. Le montage retenu pour GPSO prévoit un financement à 70% par la contribution des différentes collectivités locales et territoriales (Etat, Région, Département, Communautés d'Agglomération de Communes et Communes) et 30 % d'apport des entreprises privées du BTP(Bouygues, Eiffage, Vinci, Etc.).

A contrario, la CGT revendique la création d'un pôle financier public, qui mettrait en réseau la Caisse des Dépôts et Consignations, Oseo (établissement public, issu de la fusion d'Agence nationale de Valorisation de la Recherche et de la Banque de Développement des Pme), la Banque de France (notamment pour ses activités liées au développement économique), le Groupe des Caisses d'Épargne et la Banque Postale.

Ce pôle aurait mission de financer un certain nombre de priorités sociales, comme le logement social, le développement durable, le développement des infrastructures des transports, la politique industrielle... Ce serait une alternative au déploiement actuel des Partenariats-Publics-Privés qui compromettent la réussite des projets en les soumettant à des exigences de rentabilité équivalentes à celles des marchés financiers.

Ces propositions de la CGT sont indissociables d'une politique d'investissements au service de l'intérêt général. Elles doivent permettre de réorienter une part des richesses créées vers les investissements publics. Elles renvoient aux propositions de la CGT en faveur d'un système fiscal solidaire, plus juste et plus efficace en faisant contribuer les revenus financiers...

Voilà en quelques mots, les raisons pour lesquelles, la CGT des Landes s'oppose au projet GPSO de construction d'une nouvelle LGV sur le département et dans notre région Aquitaine. Non, Monsieur le Préfet, l'urgence pour notre région n'est pas de relier Paris en quelques dizaines de minutes plus vite. L'urgence est de sauver les capacités du réseau ferroviaire actuel qui est en voie de perte, faute de financements suffisants pour l'entretenir.

Pour l'Union Départementale
Des Syndicats Confédérés des Landes
Le Secrétaire Général
Jacques Corrihons



Union Départementale **CGT**

Maison des Syndicats / BP 114 / 97 place de la caserne Bosquet / 40002 Mont de Marsan cedex

Tél. 05 58 06 50 70 / Fax 05 58 06 50 71 / Email : ud40@cgt.fr

Site Internet : www.cgt-landes.org