

**Déclaration du Comité Régional CGT PACA
et du Secteur Fédéral des Cheminots CGT
sur la Ligne à Grande Vitesse en PACA**

La création d'une Ligne à Grande Vitesse (LGV) est une nécessité pour la région PACA sa création et sa connexion au réseau classique doit être facteur de développement de nos atouts industriels et de recherches existants et de nos emplois. Elle est un élément déterminant de réponse à la saturation annoncée de toutes les infrastructures ferroviaires, routières et autoroutières.

Elle constitue une alternative tant en terme de qualité environnementale, pollution atmosphérique, gaz à effet de serre, que d'économie d'énergie fossile.

Pour la CGT, cette infrastructure doit s'inscrire dans la structuration d'un arc méditerranéen (Barcelone, Montpellier, Marseille, Toulon, Nice, Gênes, en moins de six heures), porteur de développement économique et social permettant tout à la fois des liaisons rapides Nord-Sud et transversales Sud-ouest, Sud-Est, mais également des dessertes de qualité entre les principales agglomérations de notre région.

PACA doit être réaffirmée dans son rôle d'interface de la France et de l'Europe dans les échanges avec les pays de la Méditerranée et plus généralement du Sud.

Toutes les agglomérations et tous les départements sont intéressés par le développement économique qu'une telle infrastructure peut générer, y compris les départements alpins. Il convient donc de ne pas opposer les territoires entre eux et de concevoir la LGV en complémentarité avec le réseau TER, dotée d'interconnexions de qualités avec tous les modes de transport.

La CGT s'inscrit dans une perspective porteuse d'emplois durables dans tous les départements, tant en activité industrielle et de recherche que touristique et agricole. Elle considère que la complémentarité et la solidarité des territoires doit primer sur toute autre considération.

Toutes les agglomérations de PACA ont intérêt à voir se réaliser rapidement la LGV, la localisation des gares doit tenir compte de leur fonctionnement à l'horizon de la mise en service 2015/2020.

La CGT insiste particulièrement sur la nécessité d'une maîtrise du foncier par la puissance publique notamment du fait des difficultés aujourd'hui de plus en plus grandes d'accès au logement pour les salariés de notre Région.

Pour réussir le développement de la grande vitesse avec l'ensemble des populations de PACA, il est impératif que l'augmentation de capacités sur le réseau classique ferroviaire actée dans le Contrat de Plan Etat/Région soit réalisée à l'image de la réouverture de la ligne Cannes/Grasse qui vient d'être terminée.

Il convient donc de ne pas relâcher les actions pour obtenir que l'Etat respecte ses engagements et que démarrent sans tarder :

- L'interconnexion de la gare TGV avec la gare centre à Avignon.
- Le doublement de la ligne ferroviaire Marseille/Gardanne, 1ère phase du doublement Marseille/Aix.
- La 3ème voie SNCF entre Marseille et Aubagne qui permet la circulation d'un train toutes les 10 minutes ainsi que la 3ème voie littorale entre Cannes et Nice.

Il convient également que les études réalisées pour la réouverture au trafic voyageurs des lignes :

- Gardanne/Trets/Carnoules
- Avignon/Carpentras
- Digne/St. Auban

trouvent une concrétisation dans cette période.

Enfin, l'augmentation des capacités de circulations ferroviaires que la LGV permet sur le réseau classique modernisé dégage des perspectives réalistes pour désengorger les axes routiers avec un report modal sur le fret ferroviaire.

Concernant le financement

A ce propos, la CGT réaffirme à chaque étape du projet qu'une telle infrastructure relève de la responsabilité de l'Etat et s'inscrit dans une vision d'aménagement du territoire à dimension européenne. En conséquence les financements doivent se concevoir à ce niveau.

La création de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports (AFITF) devrait permettre de mobiliser les moyens financiers.

Pour la CGT le financement de la LGV doit inclure dans le projet initial la réalisation des indispensables connexions avec le réseau ferroviaire classique afin de ne pas reproduire dans l'avenir les difficultés rencontrées actuellement dans ce domaine concernant les gares d'Avignon TGV et d'Aix TGV.

La CGT revendique la constitution d'un pôle public financier associant et responsabilisant la Caisse des Dépôts et de Consignation, la Poste, la Caisse d'Epargne, la Banque de Développement des PME, les réseaux des comptoirs de la Banque de France.

La mise à contribution des collectivités territoriales doit se limiter aux aménagements et accès des gares et éviter qu'un nouveau transfert de charges pénalise les contribuables. Par contre, dans le cadre des propositions plus générales que formule la CGT pour une nouvelle fiscalité plus efficace et plus juste socialement, les bénéficiaires réels du transport que sont les chargeurs, la grande distribution, les promoteurs immobiliers, les exploitants de parcs et loisirs, doivent être mis à contribution.

Le débat public sur la LGV Côte d'Azur ouvert jusqu'en Juin 2005 doit permettre l'expression la plus large des attentes des populations

Le Comité Régional CGT PACA, le Secteur Fédéral des Cheminots CGT et les Organisations de la CGT y prendront part et s'engagent à poursuivre et à développer les luttes des salariés avec les usagers pour un développement d'une politique des transports collectifs de services publics de qualité qui réponde aux besoins des populations et aux exigences environnementales.

Marseille, le 18 Mars 2005