



Marseille, le 3 Octobre 2012

Aux UD de PACA  
Au Secteur Cheminots  
A l'UIT

Réf.215.10.2012.GF.DT/JD

## COMMUNIQUE - LETTRE CGT LGV PACA

Le gouvernement a annoncé sa volonté de réviser le SNIT. Le risque de voir des projets de nouvelles infrastructures remises en cause est important avec des réductions assumées des dépenses publiques.

A l'heure de faire le point sur les dossiers d'investissements concernant les infrastructures de transport, il est indispensable de rappeler certains enjeux.

Dans ce cadre, la CGT se félicite du compte rendu du Comité de pilotage sur la future LGV Paca.

Depuis des années, le manque d'infrastructures de transport, en Paca, est soulevé par l'ensemble des décideurs et la population. Cet état de fait conduit à des conséquences importantes notamment environnementales. Notre région est largement impactée avec des pics de pollution récurrents souvent dû à une véritable thrombose routière considérée comme un des enjeux pour les prochaines décennies.

Mais si cette situation a été confirmée par le Premier Ministre lors de sa présence à Marseille, il semble nécessaire de construire des réponses appropriées pour résoudre ces phénomènes.

Comme le confirme le COPIL, ce projet de LGV Paca n'a pas pour seul objectif de réduire le temps de parcours entre les différentes agglomérations de la région. Il s'agit d'un projet de modernisation de l'ensemble du système ferroviaire régional qui devrait permettre la mise en œuvre d'un nouveau plan de transport.

En ce sens il diffère nettement les autres projets de LGV puisque le volet TER y est traité à égalité en termes d'objectif de développement même si l'on peut différer sur le calendrier de mise en œuvre et il compte également de nombreuses réouvertures de lignes.

Si le constat sur la saturation des infrastructures semble largement partagé, on peut s'étonner des positionnements différents voir opposés pour régler cette situation.

.../

Si on peut comprendre que la situation économique ne favorise pas l'anticipation et la prospective, il est indispensable de prendre en compte le cout qu'induirait la, **non**, réalisation de ce projet. Un report ne ferait que décupler les couts d'une infrastructure indispensable.

Ce qui plus difficilement acceptable sont certains comportements. Ceux qui valident la nécessité d'une telle infrastructure mais ... chez le voisin. D'autres qui falsifient les résultats attendus afin de le rendre moins attractifs, enfin ceux qui mettent avant les impacts environnementaux taisant à souhait les le développement du trafic routier qui progresse à défaut de modes de transport alternatifs plus vertueux et mis en avant lors du Grenelle de l'environnement.

Dans une république l'intérêt général doit pourtant dépasser les intérêts locaux et souvent électoralistes.

Surtout qu'une telle décision, si elle devait remettre en cause ce projet, ne manquerait d'hypothéquer l'avenir renforçant les difficultés de transport avec des conséquences environnementales importantes mais aussi en condamnant l'attractivité de notre région avec un impact sur son développement économique, social et industriel.

Certes les questions de financements ne peuvent être négligées. Mais de nombreuses solutions existent, dont certaines innovantes comme l'internalisation des couts externes\* défendue par la CGT. Encore faut-il la volonté politique pour mettre en œuvre ce changement.

En conclusion, il est indispensable que le Conseil Régional par la Voix de son Président Michel Vauzelle et le Préfet de Région agissent d'une même voix pour que ce projet se réalise, le devenir économique de la région Paca en dépend.

*\*« L'utilisateur de transport supporte des coûts liés à l'utilisation du moyen de transport utilisé. Ce dernier génère également des coûts externes, des nuisances (perte de temps liés aux embouteillages, problèmes de santé liés au bruit ou à la pollution, émissions de gaz à effet de serre etc.) qu'il ne prend pas directement en charge et qui ont un coût pour l'ensemble de la société. La somme de ces coûts privés et externes représente le coût social du transport. L'internalisation consiste à répercuter les coûts externes sur le prix du transport. »*

*Le trafic routier ne paie pas l'usage des infrastructures entretenu par le contribuable.*