

Contribution de :



**Syndicat des Travailleur-ses
du Pays Basque**

7, rue de Coursic
64100 Bayonne
Tél. : 05 59 59 50 20

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Cette contribution est un condensé du document réalisé par le Réseau pour un Train Social (R.T.S.), dont nous faisons partie aux côtés de 20 organismes syndicaux et sociaux, répondant au projet du “Y Basque” et “Bordeaux-Espagne”.

Le débat sur le réseau ferroviaire basque, la fonction sociale et environnementale potentielle du chemin de fer conventionnel exigent un débat sur le modèle de transport en général. Pour nous, il est erroné, d'aborder des concepts comme la mobilité, l'accessibilité, le transit des voyageurs ou des marchandises dans le cadre du transport ferroviaire, sans connaître et analyser la problématique du transport en général et en séparant les éléments de débat concernant le pays basque en deux problématiques distinctes comme le “Y basque” pour l'État espagnol et la “LGV Bordeaux-Espagne” pour l'État français.

De même, l'analyse du transport induit le besoin d'une réflexion sur l'aménagement du territoire, particulièrement l'aménagement urbain, puisqu'ils influent directement sur les besoins en infrastructures de transport.

Le diagnostic réalisé par le RTS auquel prend part une grande partie des mouvements sociaux d'Euskal Herria, met fortement en lumière le débat sur les différents méga-projets comme le TGV/LGV en orientant les revendications sociales, tant sur le modèle de transport en général que sur le réseau ferroviaire en particulier.

Euskal Herria, comme le reste des pays industrialisés, a durant les dernières décennies été le témoin d'un accroissement vertigineux du transport, largement au-dessus de la croissance économique. Si l'on ajoute à cela l'hégémonie du transport routier dans le système basque de transport, on constate que les nombreux impacts sociaux, environnementaux et économiques associés au transport routier se sont aggravés ces dernières années : saturation, émissions polluantes, perte de surfaces cultivables, consommation énergétique, parcellisation du territoire, gabegie des ressources économiques dans de nouvelles infrastructures, etc.

De plus, la place du chemin de fer conventionnel en Euskal Herria est très limitée. Les tracés réalisés à l'époque furent orientés radialement par les États français et espagnol, sans prendre en compte les besoins d'Euskal Herria. Aujourd'hui ces mêmes États n'investissent pas pour leurs viabilités. D'autre part, les autorités nationales, régionales et autonomiques font le pari du TGV en lieu et place de l'amélioration de l'existant.

Ainsi les lignes actuelles sont délaissées sans se soucier de l'articulation du territoire.

Bayonne-Altsasu-Gasteiz-Miranda, sur l'axe Paris-Madrid, Bayonne-Urt, sur l'axe Bayonne-Toulouse, Bayonne-St. Jean Pied de Port, Altsasu-Iruña-Castejon, sur l'axe Irun-Zaragoza, Bilbao-Miranda-Madrid et Miranda-Logroño-Tudela en tant que moyens et longs trajets sont complètement obsolètes tant au niveau des voyageurs que des marchandises. Seules les lignes banlieues Santurtzi-Bilbao-Laudio-Orduña, Irun-Brinkola et Hendaye-Bayonne fonctionnent relativement bien. En ce qui concerne les lignes à voie étroite de FEVE et Eusko Tren, leur potentiel n'est pas exploité, ni pour les voyageurs, ni pour les marchandises.

Les problèmes de transport sont communs à toute l'Union Européenne, mais les problèmes socio-environnementaux ont des conséquences particulières en Euskal Herria vu ses caractéristiques spécifiques : orographie dans le nord, densité de peuplement, zone de transit international, spécialisation de l'économie en industrie lourde, et existence d'importantes infrastructures portuaires.

L'image du transport en Euskal Herria est préoccupante.

■ 1 / Tendance au macro-projets et choix économique

Le Pays Basque, de part sa situation charnière, a toujours été une zone de passage pour les Hommes et les marchandises entre la péninsule Ibérique et l'Europe. De ces échanges, le Peuple Basque a su s'enrichir sans perdre sa personnalité. Aujourd'hui pourtant, cette situation d'équilibre risque d'être

perturbée par la volonté de créer un secteur économique dans la seule gestion des flux du transport. Ainsi, les autorités de la Communauté Autonome Basque entendent développer les activités de service liées à la logistique afin d'en tirer de la plus value. Il n'est donc pas étonnant que nous assistions à la naissance de macro-projets comme le sont les projets de construction de routes qui nourrissent les intérêts des consultants et des entreprises de travaux publics créés dans leur sillage : le passage à 3 voies des autoroutes A63 et A8, Autovia 2x2 entre Iruña et l'A64, la Supersur du Grand Bilbao, la deuxième rocade de Donosti, Eibar-Vitoria, l'agrandissement du port extérieur de Pasaia, le projet du "Y basque" et la ligne nouvelle Bordeaux-Irun. Au vu de leurs coûts, ces projets influenceront négativement les investissements nécessaires à l'amélioration des infrastructures de transport public existant.

La politique actuelle des différentes administrations au Pays Basque amène à une dépendance du véhicule privé, tant par l'étendue des investissements routiers, que par le manque de volonté en faveur du transport public, et par la faible attraction sur les usagers de la route qu'exercerait la construction d'une LGV. À cela il faut rajouter la hausse à venir des prix du brut. Le renchérissement des travaux en cours limiterait encore davantage la capacité financière des différentes institutions.

Il est donc nécessaire d'étudier d'autres facteurs distincts du transport ayant des répercussions sur la mobilité ; la planification urbaine, l'aménagement du territoire, la politique fiscale, l'urbanisation éclatée et diffuse (résidentielle, activités de production, centres de loisirs et commerciaux, centres scolaires, etc.) engendrent un chiffre supérieur de déplacements en véhicule privé.

Le projet d'un système de transport soutenable a donc besoin d'une vision interdisciplinaire de la mobilité. Il faut parier sur un autre modèle de développement alternatif qui freine le consumérisme, favorise les relations économiques et commerciales de proximité, s'engage pour un aménagement adéquat du territoire, réduisant les

besoins de déplacements et la demande de mobilité, en établissant des restrictions à l'usage du véhicule privé, et en même temps en favorisant la marche à pied, les déplacements en bicyclette, et le transport public. Favoriser un mode de transport plus efficace en terme économique, social et environnemental qui soit capable d'absorber qualitativement la mobilité des personnes et des marchandises en favorisant un chemin de fer moderne et public, lié aux besoins du pays basque ; Ce qui n'a rien à voir avec les projet actuels de LGV.

■ 2 / Le TGV éloigne les individus et les populations

Lier modernité et grande vitesse est erroné. Avec le projet de LGV, les habitants des capitales basque n'économiseraient que quelques minutes dans leurs déplacements entre capitales ; tandis que l'intérieur du territoire se trouverait encore plus éloigné, car ne disposant pas de budget pour améliorer ses communications (ex : Garazi). Actuellement, la plus grande demande de mobilité se situe entre les municipalités, avec pour pendant l'énorme investissement d'argent public que supposerait économiser seulement 20 minutes pour moins de 1% des déplacements journaliers que représentent les déplacements entre capitales.

■ 3 / La LGV ne résoudrait pas les problèmes de transport

Les chiffres fournis par les différentes administrations sur le transfert modal de la route au rail, ne sont pas seulement partiels et questionnables, sinon que même s'ils devaient s'avérer, il ne concernerait que moins de 1% des camions et des voitures qui sillonnent tous les jours nos routes. Autrement dit, peu d'impact sur l'augmentation de camions prévue sur la frontière d'Irun pour un an (des 8 000 camions en 2004 au 13 000 camions en 2009). De plus, si le projet de LGV devait contribuer à désengorger les routes, les projets comme la SuperSur, la A.1 ou l'agrandissement de l'A-8 / A-63 seraient incompréhensibles.

■ 4 / L'hypermobilité provoquée par des projets comme le TGV nuit à l'économie

La relation entre le transport et l'économie ne réside pas tant dans son apport au PIB, que dans son efficacité pour le reste des branches d'activité. Donc briser la croissance continue du transport peut bénéficier à l'économie. Ainsi, il existe un seuil à partir duquel l'hypermobilité a des effets nuisibles auxquels il faut rajouter ceux sur l'environnement et la société. La LGV ne diminuera pas le trafic, et, en conséquence, n'évitera pas le dépassement de ce seuil. Aujourd'hui, tandis que le transport rapporte 7% du PIB basque, il génère des coûts externes évalués à 9% de celui-ci. Le projet de LGV présente une rentabilité sociale, énergétique et économique négative, son exploitation commerciale serait déficitaire et aurait un effet régressif dans la redistribution de l'impôt, puisque financé par la classe travailleuse, les classes les plus aisées ayant tendance à l'utiliser.

■ 5 / Un train à caractère social maintiendrait davantage d'emploi de meilleure qualité

Des emplois ruraux et péri-urbains sont détruits là où passe le TGV. Par contre, sans qu'il n'y ait de plan de viabilité, ses promoteurs disent savoir le nombre d'emplois qui se créeront, sans que rien ne soit dit quant à l'avenir des ces emplois si le projet n'est pas viable. Le pari sur un train social entraînerait, par contre, davantage de gares et de stations, et donc plus de services, plus de rentabilité sociale, plus de sécurité, et plus d'emploi.

■ 6 / Conclusions / propositions concrètes pour le domaine ferroviaire :

- Un réseau interne communiquant avec l'Europe et les autres infrastructures principales de transport (autoroutes, voies rapides, ports et aéroports).
- Multi-fonctionnalité et inter-modalité, avec pour but que le réseau ferroviaire, et en dernier recours, le système intégré de transport, puissent offrir un service optimal (efficacité et flexibilité).

Face à la situation actuelle, le réseau ferroviaire basque demande à ce que l'on analyse et débattre de l'adoption ou rejet des projets suivants :

- Une connexion complètement nouvelle entre Bilbao et Gasteiz, connectant le port de Bilbao et l'aéroport de Foronda, qui doit être étudiée en comparant les avantages et les inconvénients socio-économiques, agronomiques et environnementaux des autres alternatives de transport public (des voyageurs et/ou de biens entre Bilbao et Gasteiz (meilleurs services d'autobus, etc.).
- La modernisation de la ligne Gasteiz-Bayonne avec quelques nouveaux tronçons, pour éviter des barrières orographiques avec des caractéristiques modernes ou les approchant dans des zones où la densité des constructions empêche de les atteindre.
- La rénovation du tronçon Altsasu-Castejon, en incluant le doublement de la voie Altsasu-Iruña.
- La rénovation totale du tronçon Bayonne-Donibane Garazi, sous utilisé et pratiquement abandonné actuellement, pour devenir un axe structurant cadencé entre Côte et Intérieur.
- Le doublement de la ligne Bayonne-Puyoo, pour permettre une desserte sur cet axe s'arrêtant aux gares de Lahonce (aujourd'hui fermée) et Urt (totalement sous utilisée).
- La modernisation de la ligne Bilbao-Donosti, en gardant la largeur des rails qui s'adapte le mieux au tracé. Ce qui suppose de changer la stratégie actuelle d'EuskoTren uniquement centrée sur la modernisation des deux zones métropolitaines extrêmes.
- Utiliser les technologies modernes qui permettent de gommer les effets "frontières" entre

écartement UIC et Voie Large comme le sont les trains de voyageurs ALVIA, construits à Beasain par la CAF qui utilisent le système BRAVA. Utiliser le système allemand DB/Raffil qui permet un passage rapide des wagons de marchandises d'un écartement à l'autre (cas entre le Nord de la Finlande et la Suède).

L'investissement dans les infrastructures de transport doit donner la priorité au transport public par rail en limitant le transport par route et l'usage du véhicule privé.

La division territoriale et le manque de compétences rendent difficile l'organisation de politiques ferroviaires à la mesure des besoins d'Euskal Herria.

Pour cela, Créons une Entreprise Unique de gestion du Transport pour tout Euskal Herria.

Nous proposons une coordination inter-institutionnelle dans un premier temps, étape nécessaire pour créer une Entreprise Publique unique qui planifie, coordonne et gère les différents moyens de transport en général et public en particulier, dans une perspective de pluralité. La division territoriale et l'existence de différentes entreprises qui se consacrent à la gestion du service ferroviaire (SNCF, RENFE, RFF, ADIF Euskotren, ETS, FEVE), la plupart avec siège à/et délégation de Paris et Madrid, rendent très compliqué la nécessaire planification du service public, il est donc urgent d'aller vers un Organisme Public Basque de gestion ferroviaire.

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 14 500 exemplaires - ©Leo Corporate