

PARLEMENT EUROPEEN



GILLES SAVARY

MEMBRE DU PARLEMENT EUROPEEN

VICE-PRESIDENT DE LA COMMISSION TRANSPORTS ET TOURISME

MEMBRE DE LA COMMISSION ECONOMIQUE ET MONETAIRE

Monsieur Henri DEMANGE
Président de la Commission
particulière du débat public
Espace Multiburo
31689 TOULOUSE Cedex

Strasbourg, le 7 septembre 2005

Réf. GS/AE/2005-34
BXL 05-81

Monsieur le Président,

Par décision en date du 8 septembre 2004, la Commission nationale du débat public a décidé de soumettre à consultation le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse.

Par ailleurs, un autre débat public est susceptible d'être engagé à partir de l'année prochaine sur l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole. Or, il me semble difficile de ne pas avoir une vision d'ensemble de ces deux projets, tant pour des raisons d'opportunité que budgétaires.

Aussi, je me permets de vous faire part de ma contribution personnelle d'élu local mais aussi de Député européen. Vous trouverez donc ci-joint mon analyse de la situation dans un texte que je souhaite verser au rapport final de vos travaux.

Recevez, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments respectueux et disponibles.

Gilles SAVARY
Conseiller général de Talence
Vice-Président du Conseil Général de la Gironde
Vice-Président de la Commission Transports et Tourisme du Parlement européen

B-1047 Bruxelles/Brussel Tel (+32) 02 284 5420 Fax (+32) 02 284 9420

F-67070 Strasbourg Tel (+33) 03 88 17 5420 Fax (+33) 03 88 17 9420

GSavary@europarl.eu.int

Projets ferroviaires aquitains :
trop de priorités tuent la priorité !

Les détails sont souvent distrayants de l'essentiel. Le débat public en cours sur le projet de ligne nouvelle TGV Bordeaux-Toulouse ne doit pas dissiper l'ambiguïté de l'Etat en matière de priorités ferroviaires dans le grand Sud-Ouest de la France.

Depuis près de 10 ans, les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, de concert avec les régions espagnoles d'Aragon, de Navarre et d'Euskadi, ont réussi à sensibiliser les pouvoirs publics sur le problème, potentiellement explosif, que constitue l'évolution considérable des flux de marchandises et, dans une moindre mesure, de passagers entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe, via les deux versants méditerranéen et atlantique des Pyrénées.

- En 2002, 18 697 poids lourds, 600 cars et 89 157 véhicules légers ont traversé les Pyrénées, principalement aux deux ex-postes frontières du Perthus dans les Pyrénées orientales, et de Biriadou dans les Pyrénées atlantiques.
- Les extrapolations dont on dispose, à infrastructures inchangées, font état d'une prévision de 28 500 poids lourds en 2010, conséquence d'un taux de croissance particulièrement soutenu (8,85 % en moyenne annuelle de 1989 à 2002) des échanges de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe, abstraction faite des montées en charge des ports trans-continentaux d'Algésiras en Espagne et de Sinès au Portugal. Au-delà, on n'ose imaginer ce qu'il en sera si un tunnel routier relie un jour l'Europe au Maghreb à Gibraltar.
- Aujourd'hui, la route capte 95 % du trafic de fret terrestre transpyrénéen pour seulement 5 % au rail (66,6 millions de tonnes pour la route ; 3,5 millions de tonnes pour le train, en régression de - 16 % en 2001 et de - 5,4 % en 2002 !). Environ 8 000 poids lourds/jours s'écoulent au compte-gouttes sur une file, au passage de Biriadou provoquant, 17 jours par mois, une file d'attente de 8 kilomètres qui commence à émouvoir transporteurs et riverains basques déterminés à en appeler à l'arbitrage de l'Union européenne.

- Une pression politique ibérique croissante s'exerce sur les autorités françaises se traduisant tout à la fois par la revendication d'ouverture de nouvelles routes transfrontalières au Pays basque et de deux files de camions supplémentaires à Biriadou, mais aussi par des efforts considérables de réalisation d'infrastructures ferroviaires aux normes d'écartement international (UIC), en Navarre et au Pays basque espagnol, avec notamment la réalisation à compter de 2006 d'un réseau mixte fret - passagers depuis Vitoria jusqu'à Bilbao et la frontière française. Côté français jusqu'à présent, la seule solution tangible à horizon 2008 est le projet de ligne nouvelle partiellement sous tunnel, sur le versant oriental, entre Perpignan et Figueras, avec raccordement prévu en 2015 au réseau grande vitesse du couloir rhodanien, via l'axe méditerranéen. L'Espagne et le Portugal étant encore plus occidentaux que méridionaux, il y a naturellement peu de chances que ce nouvel équipement détourne une part significative du trafic attendu sur la façade atlantique.

C'est précisément la raison pour laquelle, grâce à une intervention conjointe et obstinée auprès de l'Union européenne, les régions frontalières espagnoles et françaises ont fini par obtenir de Bruxelles l'inscription dans les 30 grands projets prioritaires de réseaux transeuropéens de transport arrêtés en avril 2004 :

- D'une ligne nouvelle grande vitesse Sud-Europe atlantique permettant de libérer un corridor atlantique de fret ferroviaire par la réalisation des chaînons manquants en France, notamment : Tours-Bordeaux à horizon de 2015, Vitoria-Dax pour 2010 et Dax-Bordeaux pour 2020.
- D'un tunnel de ferroutage grande capacité sous les Pyrénées (2020).

Consciente du problème, plus aigu encore que dans les Alpes entre la France et l'Italie, et désireuse d'aller vite, l'Europe s'apprête à porter jusqu'à 50 % de l'investissement son concours financier (au lieu de 20 % jusqu'à présent) aux sections transfrontalières de ces projets, et à nommer un coordinateur européen du projet de ligne nouvelle Tours-Vitoria-Madrid-Lisbonne, en la personne de l'ex-Commissaire européen Etienne Davignon.

Mais voilà que ce qu'il est permis d'espérer à Bruxelles ne l'est pas à Paris. En effet, avec une versatilité bien française, le CIADT du 18 décembre 2003 a ajouté à ces travaux d'Hercule atlantiques, un projet de TGV Bordeaux-Toulouse qui, sous la bienveillante protection de Monsieur Douste-Blazy, chemine depuis lors à grande vitesse dans les procédures françaises derrière lesquelles précisément on se retranche depuis 15 ans pour faire lanterner, au rythme d'un omnibus, la modeste section Tours-Bordeaux du TGV atlantique...

Ce débat public sur une liaison ferroviaire grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, alors même qu'aucune initiative n'est encore engagée sur la partie française de Dax-Vitoria programmée par l'Europe pour 2010, témoigne d'une inversion des priorités françaises dans le grand Sud-Ouest.

Ce revirement subreptice des autorités françaises, qui feignent de poursuivre les trois priorités en même temps, est particulièrement préoccupant et serait irresponsable s'il devait se confirmer. Il compromettrait pour plusieurs décennies la solution désormais impérieuse de transfert partiel sur le rail du trafic de poids lourds explosif entre la Péninsule ibérique et l'Europe du Nord, via la façade atlantique. Il légitimerait fatalement un jour prochain les revendications routières de l'Espagne et du Portugal au Pays basque avec les conséquences que l'on imagine aisément sur le cadre de vie et la sécurité routière en Aquitaine, aggravant de façon critique la congestion de l'agglomération bordelaise et de la RN 10 vers Poitou-Charentes. Il compromettrait l'obtention des précieux crédits européens réservés aux projets de tunnel de ferroutage et de ligne grande vitesse Sud Europe atlantique, d'autant plus sûrement que l'Europe s'apprête à édicter une règle d'annulation de crédits à défaut d'un début de réalisation des projets prioritaires qu'elle a retenus, dans les deux années qui suivent la date prévue pour leur commencement. Par ailleurs, si dix années après l'attribution d'un concours financier communautaire à un projet, celui-ci n'a pas été mené à terme, les dotations européennes seraient désormais susceptibles de remboursement à l'Union européenne.

Dans le contexte actuel des finances publiques de l'Etat, on ne fera croire à personne que l'Etat français est capable de mener de front ces trois projets dans le seul sud-ouest de la France, conjointement au tunnel Lyon-Turin, au canal Seine-Escaut et au TGV Rhin-Rhône qu'il privilégie ostensiblement à Bruxelles...

On est donc fondé à penser qu'un incommensurable gâchis, qui ne tardera pas à se traduire en tension politique sous la pression des opinions publiques basques et aquitaines, se mitonne entre amitiés ministérielles au sein du Gouvernement français.

Il ne s'agit certes pas de dénier à Toulouse le droit de disposer un jour du TGV, mais simplement de convenir que dans l'ordre des priorités, si peu qu'elles poursuivent un intérêt général, il est urgent d'accorder la programmation ferroviaire française à la priorité atlantique européenne. Après tout, l'histoire récente a prouvé que Toulouse n'a guère pâti de la suspension du projet de TGV Bordeaux-Toulouse sous la pression de la viticulture girondine en 1991. Tout au contraire, la « ville rose » n'a cessé depuis lors d'affirmer sa vocation de pôle aéronautique et spatial mondial et de développer spectaculairement un complexe technologique qui n'induit pas de trafics suffisamment critiques dans la Vallée de la Garonne pour considérer qu'elle ne peut se satisfaire de solutions ferroviaires d'attente, pour un temps encore de l'avion, son mode de transport fétiche.

Toulouse, qui a bénéficié en 2001 de la solidarité désintéressée de l'Aquitaine pour la réalisation à marche forcée d'une voie fluvio-routière spécialement adaptée au transport des tronçons de l'Airbus A 380, et l'appelle à nouveau pour accueillir le siège de la concession Galiléo à Toulouse, serait aujourd'hui bienvenue de manifester en retour sa solidarité avec l'Aquitaine et le Pays basque, en ne rompant pas le pacte des projets jumeaux de fret ferroviaire, conclu par l'Aquitaine, Midi-Pyrénées et leurs vis-à-vis espagnols.

S'il devait en être autrement, des accommodements politiques dérisoires, au regard de l'enjeu, porteraient l'indéfectible et lourde responsabilité d'un gâchis financier doublé d'une contradiction flagrante avec les engagements environnementalistes de la France.

On saurait à qui l'on doit la jungle routière infernale promise à la façade atlantique et l'un des problèmes de congestion les plus aigus d'Europe : à une décision politique française plutôt qu'à la fatalité.

Gilles SAVARY

Député au Parlement européen (PSE)

Vice-Président de la Commission des Transports

Le 7 septembre 2005