

Contribution de :

**Comité Régional CGT
Aquitaine**

30 avenue Charles de Gaulle
33200 Bordeaux Mérignac
Tel : 05 57 22 74 80
Fax : 05 56 02 69 81
E-mail : delmas@cgt-aqui-
taine.com
www.cgt.aquitaine.com

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne : Quel est l'objectif visé par ce projet ?

L objectif affiché est d'amoindrir la croissance du « mur de camions » estimé, aujourd'hui, à plus de 8000 camions par jour entre le nord de Bordeaux et Hendaye. Pour cela, le projet consiste à évacuer les trains voyageurs longue distance, des 2 voies ferrées actuelles, en les reportant sur 2 voies nouvelles dans le but de faire place à 40 à 60 trains de marchandises supplémentaires par jour. Ces trains emprunteraient les 2 voies actuelles.

Ce soudain intérêt des chargeurs pour confier enfin au fer une partie des 96 % des marchandises qui transitent par voie terrestre actuellement sur la route, serait provoqué, selon les promoteurs du projet, par la connexion prévue en 2013 des 2 voies ferrées côté espagnol, à écartement européen. Dénommées « Y Basque », elles relieraient à cette date, les villes de Vitoria et Bilbao au réseau européen en supprimant l'effet frontière préjudiciable au mode ferroviaire.

Toutefois,, la réalisation du projet de doublement des 2 voies ferroviaires actuelles n'aboutirait, indépendamment de la suppression de l'effet frontière ferroviaire et dans le meilleur des cas prévus, qu'à l'amoindrissement supplémentaire de l'équivalent de 1000 poids lourds sur les 13 000 par jour annoncés, à la frontière à l'horizon 2020, dans le cadre d'un report modal. Soit moins de 10 % du total des poids lourds... Le mur de camions serait transformé en muraille ! Est-ce un objectif satisfaisant au regard de l'accélération du réchauffement climatique (+1,1°C. constaté en Aquitaine au XX^{ème} siècle) qui aura, selon les climatologues, des conséquences majeures pour notre quotidien ? Comment sont pris en compte les effets considérables qui vont être provoqués à court terme par la fin programmée de l'accès au pétrole abondant et peu cher ? Le projet ne vise qu'à peser sur une partie marginale de ces enjeux colossaux ...■

Pourquoi y a-t-il un mur de camions ?

Le document du projet s'attarde peu sur les causes de la progression décrite du « mur de camions ».

■ Les causes sont connues

Choix des chargeurs et des industriels de gérer la production avec un « stock zéro », donc à flux tendus.

Création d'un réseau routier et autoroutier très développé, adapté aux flux tendus.

Sous tarification, quand elle existe, de l'usage de ce réseau par les camions.

Effondrement de la rémunération de la tonne transportée (divisée par 2 en 20 ans) et donc du coût pour le chargeur qui n'est ainsi pas incité à rationaliser ses acheminements.

Dégradation importante des conditions de travail des conducteurs routiers qui sont conduits à des infractions

courantes en matière de dépassements horaires, surcharges, matières dangereuses...

Focalisation quasi exclusive de la SNCF sur la grande vitesse voyageurs et par conséquent, abandon de tout investissement pendant plusieurs décennies dans le transport de marchandises, devenu une activité coûteuse pour l'entreprise publique.

Décision non assumée de l'Etat qui a contraint la SNCF à s'endetter pour financer seule le système TGV, ses milliers de km voies à grande vitesse, ses centaines de rames TGV à 14 millions d'euros pièce... Cette dette, transférée au 2/3 à RFF⁽¹⁾, en 1997, a pesé et pèse considérablement sur les capacités d'investissements. Donc sur la maintenance du réseau et les capacités de l'entreprise publique à investir dans le développement du fret.

Comment atteindre l'objectif du report modal ?

Entre Bordeaux et Hendaye, les 2 voies ferrées actuelles au sud de Bayonne sont parcourues au maximum par 80 trains/jour dont 22 de fret. Le nombre de trains fret pourrait être au moins triplé sans attendre (à condition que leur évacuation soit organisée côté espagnol, qu'est-ce qu'on attend ?).

Sans contrainte autre que l'augmentation tendancielle des prix de l'énergie et de la congestion du réseau routier, les chargeurs continueront à faire acheminer par route l'essentiel des marchandises, ne laissant aux modes maritimes et ferroviaires qu'une part réduite des flux que ces derniers pourraient capter.

Sachant que la stratégie des chargeurs est dépendante des coûts, de la souplesse et de la fiabilité, la solution passe donc par l'action sur deux leviers : la réglementation et la taxe. Elle passe par la remise en cause du dogme de la libre circulation des marchandises, sans aucune contrainte. Avec l'action sur ces 2 leviers, les industriels cesseraient de considérer le réseau routier public comme moyen de stockage et de valorisation

de leurs produits, quasi gratuit, ce qui les conduirait, eux-mêmes, à freiner la croissance des flux de marchandises en relocalisant des sites de production et en rationalisant leur choix d'acheminement.

De plus, les populations des territoires traversés par le mur de camions doivent pouvoir intervenir autrement qu'en finançant toujours plus de nouveaux élargissements routiers. Leur seule intervention ne doit pas se limiter à payer et à subir, comme cela va encore être le cas, par exemple, avec la mise à péage programmée de la nationale 10 dans les Landes.

Dans ces conditions seulement la création de 2 voies supplémentaires entre l'Espagne et Bordeaux constitue un investissement utile et nécessaire pour permettre enfin un report modal significatif (21 MT) de la route sur les 2 voies ferrées actuelles, si le financement de leur rénovation est obtenu, cela va sans dire, mais cela va mieux en le disant ... Selon RFF⁽¹⁾, cette rénovation coûterait près de 1 milliard d'euros pour porter la capacité des 2 voies actuelles à 200 trains/jours au sud

de Bayonne, permettant d'écouler 10 à 12 MT de marchandises (5 fois plus qu'en 2005), indépendamment de la réalisation des 2 voies nouvelles.

Ces hypothèses de report modal reposent toutefois sur le pari que la technique « autoroute ferroviaire » sera attrayante et compétitive pour les chargeurs. Or, cette technique qui consiste à charger une remorque de camion sur un wagon (au mieux sans le tracteur du camion) dégradera le rendement du mode ferroviaire

mécaniquement d'un surpoids de 10 tonnes par wagon au moment où il est question de porter le poids total des camions de 40 à 44 tonnes...

A cet égard, les décisions prises de réaliser l'A.65, le grand contournement autoroutier de Bordeaux connecté à la mise à 2x3 voies jusqu'en Espagne vont hypothéquer à long terme la perspective de réaliser un jour le report modal souhaité.

Quel financement pour ce projet ?

L'Etat n'a pas d'argent. Ou, plutôt, il le consacre à d'autres choix, comme l'allègement des impôts pour les plus hauts revenus et l'exonération des charges sociales des entreprises, par exemple. Il est d'ailleurs significatif d'observer le financement qu'il consacre à l'entretien du réseau ferré dans son budget 2007 au regard d'un récent audit rendu en 2005 qui alerte sur le manque de moyens financiers consacrés à la maintenance des 30 000 km de ligne ferroviaire française. Cet audit précise qu'en 2025, ne subsisteront que les lignes à grande vitesse, des axes majeurs nationaux et de banlieue (soit la suppression de 60 % des lignes actuelles) si l'effort financier public n'est pas significativement augmenté par rapport à la situation actuelle où les moyens accordés (inférieurs à 30 % aux autres réseaux), conduisent à ne renouveler que moins de la moitié des 800 km annuels réalisés antérieurement au milieu des années 80...

Que répond donc l'Etat dans son budget 2007 ?

L'Etat affiche un effort financier accru de 2 % sur 2006 à 992 millions d'euros (toujours loin des 1,1 milliards d'euros minimum préconisés par l'audit) financé par des ventes de patrimoine ferroviaire et des économies à réaliser sur... la maintenance du réseau !

Alors, pour les LGV, que pensez vous que l'Etat a sorti de son chapeau ? Ce sont les P.P.P. (partenariat, Public, Privé). Cela consiste à faire financer, réaliser et exploiter par un conglomérat privé, un ouvrage public.

Attrayant, non ? Sauf que, à l'exemple du réseau anglais et d'Eurotunnel, ça n'aboutit qu'à surfacturer un service à rendre au public. Les anglais ont d'ailleurs tiré partiel-

lement la leçon de cette expérience catastrophique en « re-nationalisant » depuis 2003 sans le dire, le réseau anglais et en y consacrant des moyens colossaux de remise à niveau (5 milliards d'euros par an pour 17 000 km de ligne contre 2,7 milliards pour 30 000 km de ligne en France). Pour Eurotunnel, ils subventionnent l'opérateur privé de fret ferroviaire EWS pour qu'ils n'abandonnent pas tout trafic marchandise !

Tout comme en Angleterre, faire intervenir un nouveau gestionnaire avec des intérêts antagoniques dans le système ferroviaire français dégraderait son efficacité et sa sécurité. De plus, l'essentiel des ressources du mode ferroviaire est tiré actuellement des circulations TGV. Ces circulations reportées sur une LGV privée, dégraderaient les résultats de l'exploitant public du réseau public...

La CGT se prononce donc clairement contre la privatisation des ouvrages publics destinés avant tout à financer les lobbys du BTP ⁽²⁾ et des spéculateurs. De plus, elle s'interroge sur le financement du renouvellement des 2 voies Bordeaux Espagne estimé à près de 1 milliard d'euros qui devrait être réalisé par RFF d'ici 2020. Comment ce financement est-il garanti ? Le sera-t-il de la même manière que pour l'électrification de la ligne classique Paris-Bâle, prévue au contrat de plan 2000-2006 et toujours non financée par l'Etat, alors que cette réalisation devait être faite « concomitamment » à celle du TGV Est (selon le Président du Conseil Régional Champagne Ardennes) ?

Conclusion

Oui, des investissements doivent être réalisés d'urgence sur le réseau ferroviaire pour éviter sa dégradation et augmenter ses capacités à répondre aux besoins, actuels et à venir, de déplacement des hommes et des marchandises.

Oui, deux voies supplémentaires entre Bordeaux et l'Espagne doivent améliorer significativement la capacité du mode ferroviaire à soulager l'axe routier Nord-Sud.

Toutefois, cette amélioration ne bénéficiera à l'intérêt général qu'à la condition que cet investissement, l'exploitation et la maintenance de cette ligne nouvelle demeurent publics et s'inscrivent dans une politique des transports cohérente avec l'objectif affiché de favoriser un réel report modal. ⁽³⁾

A défaut de réaliser ces deux conditions, qu'aura-t-on obtenu ?

Dans ce cas le résultat serait la création d'une ligne nouvelle privée de Tours à l'Espagne, destinée à l'activité voyageurs longue distance (la plus lucrative), sans effet notable sur la croissance du mur de camions. Ceci au prix d'un étranglement des finances publiques territoriales et de la désintégration accélérée du système ferroviaire public. Mais aussi de son efficacité à répondre aux besoins de transport de proximité, au service du public et de l'aménagement équilibré du territoire.

(1) RFF : Réseau Ferré de France, propriétaire des 30000 Km de ligne ferroviaire depuis 1997.

(2) Bâtiment Travaux Public

(3) Comme le souligne lui-même RFF dans son document soumis au débat public, page 39 au dernier alinéa.

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 13 000 exemplaires - ©Leo Corporate