

Un hasard heureux

Le débat réunit un public qui connaît beaucoup mieux la Route que le Rail et le lobby RFF - SNCF qui maîtrise parfaitement l'argumentaire et les statistiques : de plus son statut de « service public » intimide les élus et son monopole de fait le protège de la concurrence et du carcan de la rentabilité : il est donc en position de force pour privilégier tout projet qui répond à sa mission et va dans le sens de son intérêt : la création d'une ligne nouvelle par exemple

Mais ce débat souligne aussi - c'est un hasard heureux - une vérité qui mérite d'être connue avant de lancer des investissements très lourds : le transport par fer de marchandises et de voyageurs est devenu dérisoire par rapport à celui qui est effectué sur Route par camions, autocars et voitures particulières (sauf certains T.G.V. et les trains de la banlieue parisienne)

Cette découverte vient des déclarations de plusieurs hauts fonctionnaires qui ont ouvert des perspectives inattendues sur des pans entiers de l'économie de ce Rail très mal connu du grand public et du contribuable ! Il existe en effet de nombreux livres, rapports d'experts ou de parlementaires, sondages, enquêtes, documents et sites de l'Assemblée Nationale, de la Cour des Comptes, du Sénat, d'Associations et Organisations diverses qui traitent de ce sujet mais sont peu connus

Leur exploration se révèle vite passionnante si grand est le décalage entre les exploits techniques et le désastre financier, entre les ambitions européennes et les lignes à l'abandon : mais en dépit de ces handicaps, le Rail arrive à sauver la face et à se poser en recours face à la Route aux atouts pourtant évidents dans le transport des voyageurs et des marchandises !

Et ce savoir faire en communication se retrouve dans les raisons avancées pour lancer le projet ferroviaire Bordeaux Espagne : le réseau actuel serait menacé de saturation du fait de l'expansion du Fret espagnol et des TER

Or ces arguments sont irrecevables même au nom du « service public »

Un Fret en perte

Le Fret par rail est une activité connue des seuls « chargeurs » et l'on sait peu que sa part dans le transport des marchandises en France est tombée à 4%, contre 95 % à la route plus compétitive à tous égards.

Un renversement durable de cette tendance est invraisemblable, en Aquitaine comme ailleurs : d'où la déclaration du Directeur Régional de l'Équipement qui se voulait rassurant au sujet de l'Espagne « On peut se fier au projet d'atteindre 21 Millions de tonnes en 2020 (2 Mt en 2005) car il résulte d'engagements pris par les gouvernements français et espagnol »

Ce propos montre l'écart qui sépare l'Administration de l'Économie privée :

Que vaut un engagement pris par des élus au nom d'entreprises soumises au marché et qui choisiront la route où la voie maritime si elles y ont intérêt ? Qui repérera et poursuivra les entreprises espagnoles qui n'auront pas choisi le Rail ? Et sur quelle base juridique ?

Le fret est, en France, en chute libre, son déficit atteint le quart de son budget, ses prévisions à un an ne sont jamais atteintes et on nous demande de croire à celles de 2020 !

Un Ministre ancien cheminot a voulu doubler le fret en dix ans : il y a, bien sûr, renoncé et son successeur, le Ministre actuel, plus prudent, se borne à dire que le plan de sauvetage en cours « est celui de la dernière chance »

L'ouverture à la concurrence européenne va-t-elle- changer les choses ? Les syndicats y sont hostiles et les opérateurs étrangers risquent de se décourager : **il est donc plus sage de tabler sur un passage de 2 à 5 ou 6 Millions de tonnes .**

Dans ces conditions la création d'une ligne réservée au fret est un non sens: outre son impact écologique discutable **elle aggraverait le déficit de la S.N.C.F.- plus de 13 milliards par an - supérieur au fameux « trou de la Sécu » mais beaucoup mieux camouflé**

Les TER : un transport d'un autre temps

Le Directeur Général des TER Aquitaine se réjouit qu'ils accueillent 30.000 voyageurs par jour et précise que leur déficit de 80 millions d'euros - les 2/3 du budget- est couvert par le contribuable : d'où une question de bon sens :

Que représentent ces 30.000 usagers sur le total des déplacements motorisés effectués un jour donné en Aquitaine ? Moins de 1% sans doute car, sur le plan national, on estime que les TER assurent 0,5 % des 120 millions de déplacements quotidiens moyennant 2,5 milliards d'euros de subventions

Ces chiffres laissent rêveur d'autant qu'ici, la fréquentation ayant progressé de 9% par an depuis deux ans , la Région envisage d'en augmenter l'offre de 50 à 70% d'ici 2010 : d'où une autre question de bon sens

Combien faudra-t-il dépenser pour que le nombre des usagers des TER atteigne 5% , par exemple , du total des travailleurs qui se déplacent ? Et que va-t-on faire pour les 95% qui n'y ont pas accès, prennent leur voiture ...et paient leurs impôts ?

Un élu du Pays basque a dit aussi que 5% seulement de sa population utilisaient les transports en commun : moins de 600 clients par jour sur les TER au sud de Bayonne - soit 300 A.R. - contre 15.000 automobilistes ! **Une étude de marché sérieuse permettrait de voir si des liaisons par car plus fréquentes, plus souples et moins onéreuses ne seraient pas préférables** : elles permettraient en tous cas de ne pas encombrer le réseau ferré actuel

Bon sens et expérience

La saturation du réseau actuel n'est pas prévisible et une nouvelle ligne est inutile

Si l'on excepte le TGV - dans des conditions très précises - et la banlieue parisienne, le Rail n'est plus adapté aux exigences de la vie moderne : chaque automobiliste en apporte la preuve à chaque démarrage

Nos élus devraient l'admettre et reconnaître que l'automobile est devenue le vrai transport de masse : il est déraisonnable d'engloutir dans le Rail des sommes qui seraient plus utiles aux Universités ou à la Santé, par exemple, et inadmissible que le déficit S.N.C.F.- R.F.F. soit du même ordre que « le trou de la Sécu »!

Il faut cesser aussi de fantasmer sur le Pays basque voisin : sa vie économique est plus dense que la nôtre et sa population beaucoup plus nombreuse et concentrée : ses Assemblées élues ont les moyens de défendre ses intérêts alors que nous devons confier les nôtres à Pau ou Bordeaux et en attendre autorisations et subventions sans pouvoir prendre de risques.

L'issue du projet en débat montrera si nous sommes capables de « faire prendre notre intérêt commun en considération »

Jacques SAINT-MARTIN
Président d'Honneur
C.C.I. Bayonne Pays basque

NOTA (à insérer éventuellement en marge ou sous la signature)

« le signataire n'est pas un fanatique de la voiture : marathonnier pendant près de quarante ans il a couru plus de 100.000 kms à l'entraînement sur les bords de la Seine , de la Nive ou de l'Adour »