

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'autoroute ferroviaire Atlantique Tarnos Dourges représente l'exemple parfait de ce que nous appelons les GPI2 (Grands Projets Inutiles et Imposés). Elle n'est qu'une composante d'un ensemble encore plus absurde : le GPSO.

Nous déplorons fortement l'omerta dans laquelle les associations ont été tenues pour cette enquête publique. Elles possèdent pourtant une maîtrise importante de ce type de dossier. Une envie d'entre soi peut être, à moins que ce ne soit la peur de la circulation d'informations réelles dans un processus public obligatoire, mais parfois gênant.

Au départ, ce projet fut mal portée sur les fonds baptismaux par le maître d'œuvre. En effet, lors d'une réunion concernant le GPSO, Monsieur Maudet, alors responsable de l'ensemble du GPSO pour RFF, a déclaré sans consentir à ce que se soit porté au compte rendu de la réunion : "*RFF a toujours été contre l'autoroute ferroviaire, c'est une solution qui nous a été imposée par le lobby de l'industrie ferroviaire.*". De nombreux témoins peuvent confirmer ceci.

Hélas, les lobbys dénoncés par Monsieur Maudet ont beaucoup de ressources. Ils sont parfaitement capables d'imposer un projet totalement anachronique, dont la seule qualité est de générer des flux financiers intéressants pour eux.

Pourtant, l'inutilité de cette autoroute est facile à montrer.

Concernant le trafic

En 2006, RFF prévoyait dans un scénario dit moyen un trafic poids lourds international à Biriadou de 12 000 PL/jour pour 2013. Ce scénario était basé sur une croissance du trafic de 3,2 % par an, avec 8100 PL/j comme base 2004. Les associations s'étaient élevées contre ces estimations fantasmagoriques. Nous dénonçons une croissance du PIB trop élevée. Nous avons informé les instances que nous possédions une information importante. En effet, l'Espagne était alors le troisième producteur automobile d'Europe, et nous savions que les constructeurs européens planifiaient une délocalisation d'une grande partie des productions espagnoles vers l'Europe de l'Est. En conformité avec nos informations, l'Espagne passait de plus 3 millions de véhicules/an à moins d'1 million entre 2004 et 2007. Ceci avant que la crise ne frappe ce pays. Or cette industrie représentait entre 40 et 50 % du fret entre le bloc ibérique, et l'Europe. Nous avons également soulevé, entre autre, l'incidence de l'augmentation prévisible des carburants sur la réduction des échanges, paramètre totalement écarté par RFF. Tous nos arguments furent rejetés, et la crise systémique vint aggraver les choses.

Nous avons raison, le trafic n'allait pas croître. Les données du CETE pour l'observatoire des trafics en Pays basque, confirment nos doutes sur la qualité de l'argumentaire de RFF :

- Baisse des trains de marchandises du côté espagnol sur les grandes gares Basques et frontière -40 à -50 % entre 2006 et 2011. Le trafic ferroviaire de fret à Irun baissait dans la même période de 45 % à l'exportation, et de 49 % à l'importation.

- Le trafic routier poids lourds reste stable avec une variation marginale de 0,2 % entre 2006 et 2011, sans variation entre 2010 et 2011. Il représente à Biriadou 33 % des véhicules PL (environ 45 % pour le transit), soit 8 600 poids lourds par jour pour 8 600 en 2006.

- Entre Gijon et St Nazaire, les autoroutes de la mer, beaucoup plus économiques, donnent une moyenne de 68 équivalent poids lourds par traversée. Elles n'existaient pas en 2004

- Le tonnage de Pasajes chute de 41 % (base 60 Mt), Bilbao de 17 % (base (40Mt), celui de Bayonne de 8 % base (4,5Mt). Bayonne réduit la casse, car sauvée temporairement par le bois de tempête massivement exporté depuis ce port.

La Cour des Comptes dans son rapport public annuel de février 2012 précise : " *Le transport international de marchandises a été divisé par trois en dix ans. Le transit de marchandises sur le territoire a connu une baisse encore plus prononcée.* "

Impact de l'autoroute ferroviaire sur le mur de camion

Lors du débat public sur le GPSO, RFF mettait en avant le mur de camions qui était en devenir. Examinons maintenant les données à la lumière de l'autoroute modèle Perpignan-Bettembourg.

Un problème est généré par des causes, qui produisent des effets ou conséquences. Un industriel digne de ce nom utilise un outil simple et remarquable pour résoudre une problématique. Cet outil permet de déterminer les principales causes responsables des effets (conséquences) les plus importants. Cet outil, c'est le diagramme de PARETO. Il nous dit qu'environ 20 % des causes sont responsables de 80 % des effets. Travailler sur ces 20 % des causes permet d'améliorer à moindre coût le problème. Il faut donc s'attacher à réduire ce qui fait le mur de camion, et non pas mettre les camions dans des ailleurs improbables.

Dans la documentation fournie pour l'enquête publique, il est indiqué 4 A/R par jour pour modèle de référence Perpignan-Bettembourg mise en service en 2007. Ceci est totalement faux, mais RFF nous a habitué à mentir sans vergogne. Il y a entre 1 et 4 A/R tous les jours. Il suffit pour s'en convaincre de visualiser la fiche des possibilités 2014 sur le site de Lorry Rail :

- 2 jours à 4 A/R
- 3 jours à 3/A/R
- 1 jours à 2 A/R
- 1 jour à 1 A/R

Ceci nous donne 20 A/R par semaine soit une moyenne de 2,9 A/R par jour (il y a des trains le dimanche, ils en font la publicité). Nous sommes loin des 4 A/R par jour annoncés. Sur l'AF Perpignan-Bettembourg, le taux de remplissage était de 80 % en 2011. Un train de 750 m représente au total 40 semi-remorques possibles. En arrondissant à 3 A/R par jour, nous obtenons 6 trains, soit 240 camions possibles et avec le taux de remplissage du modèle en 2011 nous obtenons 190 camions par jour. En comparant avec les 8 600 camion/jour à la frontière, **nous enlevons royalement 2 % du trafic routier.** Avec l'autoroute ferroviaire, nous luttons très mal sur les conséquences, sans toucher aux causes. **L'autoroute ferroviaire est un non sens industriel.**

Il est bon de rappeler aussi que Lorry Rail est une société française à statut privé dont le siège social est au Luxembourg, paradis fiscal bien connu. La SNCF a peut être été priée de racheter cette société à cause de ses pertes continuelles. C'est la bonne technique de la privatisation des profits, et la socialisation des pertes.

L'autoroute ferroviaire est un gaspillage d'énergie par rapport aux trains de fret classiques. Une remorque de semi-remorque de 12 m pèse à vide environ 7 tonnes. Un container équivalent de 12 m 4,2 t (longueur identique). Transporter une semi-remorque, c'est donc un transport inutile de 3 t. Ceci enlève de la capacité d'emport d'un train, aug-

mente sa consommation. Autre conséquence, la modification onéreuse de nombreuses parties de l'infrastructure. **Les trains d'autoroute ferroviaire transportent moins de fret, pour des dépenses supplémentaires non négligeables en période de crise longue.**

Rentabilité

192 camions par jour, au mieux, pour un investissement d'environ 350 millions d'€ sans compter l'entretien, les coûts de fonctionnement, et les coûts supplémentaires "oubliés". Là aussi RFF nous a montré sa grande capacité à sous évaluer les coûts et surévaluer les revenus.

L'autoroute ferroviaire s'adresse à des transitaires qui sont en capacité de créer des infrastructures de livraison/emport à chaque bout du trajet. Or l'une des extrémité (Espagne) est constituée essentiellement de petits artisans transporteurs qui ne disposent pas des moyens nécessaires pour utiliser l'autoroute ferroviaire. Géodis, autre filiale de la SNCF, et gros transporteur routier, est soupçonnée, dans certains cas de sous traitance en cascade, de faire payer les frais d'autoroutes par les chauffeurs. C'est dire si elle utilisera une autoroute ferroviaire dont le coût d'utilisation est notablement supérieur à la liaison routière (surcoût au km estimé à 40 % environ, voir l'expérience modèle).

L'autoroute modèle Perpignan-Bettembourg a été épinglée par la Cour des Comptes dans son rapport public annuel de février 2012 : *" Il en ressort que le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier. Les autoroutes ferroviaires ne pourront être une opportunité pour le fret ferroviaire qu'à la condition de démontrer leur capacité à fonctionner à terme sans aide financière publique récurrente. ...*

...Le service d'autoroute ferroviaire ne pourra donc pas atteindre en 2015 les objectifs de l'Engagement national pour le fret ferroviaire de dix allers-retours par jour... "

En conséquence, aucune rentabilité ne peut être attendue. Toujours selon la Cour des Comptes, même avec une large palette de subventions, l'autoroute ferroviaire ne peut pas couvrir ses charges de fonctionnement. Il lui est donc impossible d'amortir l'investissement. Or, un article des statuts de RFF lui interdit d'engager des investissements non rentables qui pourraient augmenter sa dette. Mais, avec plus de 32 milliards de dettes, nous ne sommes plus à quelques centaines de millions d'€ près.

En matière de GPI2, nous savons parfaitement que l'expérience ne permet qu'une seule chose : persister dans l'erreur.

Les pistes à suivre

Pour nous, la seule solution est de ne pas réaliser ce GPI2 que constitue l'autoroute ferroviaire Tarnos/Dourges. Il faut au contraire redynamiser le transport multimodal par UTI (containers, caisses mobiles...). Il convient de mettre en place au plus vite des trains longs, avec les moyens de traction suffisants. Par exemple, sur l'autoroute modèle, il faut atteler une deuxième locomotive pour pouvoir atteindre le plateau de Bettembourg. Il conviendra aussi de revenir sur la suppression de la technique des wagons isolés, qui représentaient 40 à 50 % du trafic de fret ferroviaire. Voilà des subventions intelligemment utilisées.

Avec le passage imminent, ou déjà fait, du Pic de Hubbert pour le pétrole, le coût du carburant ne cessera de croître. Le transport doit donc être réduit à l'essentiel, à l'utile, avec des moyens d'une juste sobriété (pénalisation du transport routier de longue distance, suppression des transports indécents...). Toute gabegie doit être supprimée, et c'est bien dans cette catégorie que nous plaçons l'autoroute ferroviaire.