

LE RAPPORT DU CIO ET LE RAPPORT SPINETTA : ILS CACHENT MAL LEURS INTENTIONS MALGRE DES ARTIFICES DE LANGAGE

Dans la droite ligne du rapport de la Commission Duron de 2013, ce nouveau rapport est sans surprise : Il fait la part belle à la route, qui doit être adaptée aux besoins, alors qu'il faut « réorienter le système ferroviaire pour rendre de meilleurs services à un coût maîtrisé » !

Le ton est donné, pas question de coût, ni de rentabilité pour la route (en dehors des autoroutes), alors que pour le rail, il est question de « coût maîtrisé » et de rentabilité, même pour les lignes autres que les lignes à grande vitesse. Il y a donc une violente contradiction entre la philosophie de ces rapports très fortement dédiés à la « route » et le battage médiatique pro écologie commencé sous M. Hollande avec la COP 21 suivi par l'arrivée de M. Nicolas HULOT en bonne place au gouvernement.

Si ces rapports font des recommandations pertinentes concernant l'assainissement de la situation des infrastructures, l'amélioration de la productivité et de l'efficacité, les indispensables modernisations techniques et de gestion, ils présentent les mêmes insuffisances :

- Vision segmentée du ferroviaire, où la notion de réseau semble singulièrement réduite ou absente ;
- Vision restrictive du rôle du ferroviaire associé essentiellement aux besoins de mobilité et non comme élément structurant d'aménagement du territoire et vecteur de développement. Pourquoi envisager le désenclavement des villes moyennes et des territoires ruraux seulement par la route alors que, dans de nombreux cas, le rail est présent et peut être un facteur d'attractivité et de compétitivité ; le cas de St Chély d'Apcher avec Arcelor-Mittal en est l'illustration. Les priver du rail, c'est accroître à coup sûr les déséquilibres entre métropoles et villes moyennes et entre territoires.
- Vision partielle des besoins auxquels le ferroviaire doit pouvoir répondre : les déplacements personnels et de loisirs, notamment vacances, ne sont pas évoqués, alors qu'ils représentent un volume de déplacements considérable, pas plus que ne sont pris en compte les besoins des clientèles captives, (personnes à mobilité réduite, personnes âgées, grands-parents avec enfants etc.) pour lesquelles le transport collectif par la route est loin d'être la meilleure réponse. En fait l'avis des utilisateurs et usagers est quasiment absent.
- Concernant le fret, seul l'axe nord-est/façade atlantique est évoqué alors que d'importants enjeux concernent la méditerranée occidentale et l'arc languedocien situé sur un corridor prioritaire européen ; mais la dimension européenne est quasiment absente de ces rapports alors qu'elle recèle une partie des solutions de financement recherchées.
- Vision très restrictives des innovations possibles dans le ferroviaire, limitée à l'expérimentation de l'hydrogène comme source d'énergie alors que bien d'autres champs sont à explorer : allègement et conception du matériel roulant, système de communications, modes de gestions etc.
- Absence de prise en compte de la valeur patrimoniale des infrastructures ferroviaires. Cela ne signifie pas qu'il faut tout exploiter envers et contre tout, mais qu'une fermeture ne devrait être décidée qu'après un examen approfondi de toutes les solutions d'utilisation de ces installations pour répondre à de réels besoins répertoriés et non laissés aux seules estimation et décision de SNCF Réseau. Un délai de plusieurs années devrait être imposé avec un minimum d'entretien avant dépose de la voie et « reconversion » pour disposer du temps d'étude nécessaire. Le moratoire demandé par la FNAUT va dans ce sens.

- Dans le cas où ce sont les Régions qui prennent en charge l'entretien ou la rénovation de l'infrastructure, ce sont elles qui doivent être maître d'ouvrage et décider des études et des travaux à réaliser ; il est anormal de laisser à SNCF Réseau le pouvoir de dicter sa loi si elle n'intervient pas dans le financement.
- Le manque d'équité des charges pesant sur les différents modes de transport, leur nécessaire harmonisation ainsi que la prise en charge des coûts externes ne sont qu'effleurés, alors que cela conditionne l'efficacité économique des différents modes de transport.
- La dimension économique est réduite à la rentabilité immédiate et ne porte pas sur une vision à long terme de développement.
- Les effets cumulés des différentes mesures envisagées ne sont pas envisagés. Si on suit les préconisations de ces 2 rapports, on s'achemine résolument vers une contraction du réseau ferré et un report modal du rail vers la route avec, pour conséquences, une pollution accrue, une consommation d'espace fortement aggravée, **le mode routier étant le plus consommateur d'espace**, et cela en contradiction avec les principes affichés.

En ce qui concerne le territoire où nous nous trouvons, les spécificités du projet LNMP sont ignorées :

- le fait que cette ligne nouvelle, doit pallier la saturation de la ligne actuelle
- les risques d'interruption liés à des ouvrages vétustes (pont de Sète) et aux risques de submersion qui n'attendent certainement pas 2030, et encore moins 2050 pour se manifester (voir photo ci-dessous);
- La mixité voyageurs / fret nécessaire sur toute sa longueur pour répondre à ces particularités, aux enjeux européens, déclencher la participation européenne au financement, prendre en compte la pression des chargeurs pour finaliser ce tronçon de l'axe Europe du sud/ Europe du nord /axe méditerranéen, afin d'apporter la capacité et la fiabilité nécessaires au report modal de la route vers le rail et assurer la rentabilité économique à terme de cette nouvelle infrastructure.

Manque de vision globale et à long terme, non prise en compte de l'effet réseau dans le ferroviaire, traitement déséquilibré qui privilégie très fortement le mode routier en lui trouvant des vertus liées à des innovations technologiques qui n'ont pas fait leurs preuves, voilà ce qui caractérise ces rapports bien décevants et où la voix des usagers est bien peu présente . Un rééquilibrage, conforme avec les engagements pris pour le climat, est indispensable sur la base d'une vraie concertation avec utilisateurs et usagers.

TGV SUD Territoires-Environnement, association membre de la FNAUT Occitanie-Pyrénées-Méditerranée

Tel : 06 35 42 51 45 ou 06 80 62 27 19



Photo prise le 07/01/2018 à La Palme, entre Narbonne et Perpignan, par vent de sud-est modéré. **Combien de temps avant qu'un événement météo un peu exceptionnel entraîne une coupure totale de la ligne ?**

Cette fragilité est à ajouter aux aléas se produisant déjà périodiquement (vents violents, embruns entraînant des problèmes de patinage et de captage du courant par les motrices).

Comment imaginer que cette ligne soit le seul passage possible pour le fret (sans compter les TER et trains de grandes lignes) pour des dizaines d'années ?