

Notre Conseil est consulté sur des modifications du Contrat de Projet, signé en mars 2007 entre le représentant de l'État et le Président du Conseil régional, ainsi que sur le financement d'une nouvelle disposition, dénommée « plan rail », destinée à éviter la fermeture de centaines de km de voies ferrées dans notre région.

Notre groupe partage la préoccupation énoncée dans l'avis de synthèse, sur le risque de retard dans la réalisation du corridor ferroviaire Atlantique. En effet, cette réalisation considérée comme « indispensable dans les meilleurs délais », selon la rédaction du CPER, pourtant signé il y a peine plus de 4 ans, subit un coût de rabot conséquent en passant de 155 à 81 Millions d'euros.

Les causes de cette décision, consistant à différer à un horizon indéterminé des travaux auparavant jugés indispensables, restent obscures. Certes, des décisions sont annoncées dès la fin du mois sur l'autoroute ferroviaire. Mais ces décisions s'annoncent bien mal si, d'ores et déjà, le dimensionnement des moyens financiers permettant sa réalisation dans les meilleurs délais est divisé par 2.

Or, parallèlement à ce qui s'annonce comme un nouveau renoncement de notre politique des transports, des installations ferroviaires existantes sont abandonnées. C'est le cas de triages et de plateformes de transport combiné, permettant pourtant un report modal immédiat pour irriguer le territoire.

Il leur est préféré les poids lourds, tellement moins chers à l'utilisation puisqu'empruntant des infrastructures quasi gratuites, payées par les taxes supportées par les automobilistes... C'est ce qu'a justement démontré l'État lui-même dans sa contribution au SRIT Aquitain, le 10 juin 2008, où il souligne que, je cite :

« Le mode ferroviaire a connu une érosion lente et régulière depuis quelques trois décennies, cette érosion a commencé approximativement à l'époque de l'abolition de la tarification routière obligatoire (TRO) en 1983, qui a constitué une mesure de libéralisation permettant au mode routier de faire les progrès que l'on sait et de répondre à l'explosion des besoins de transport (à la fois en volume et en desserte fine du territoire) .

En dehors de ses caractéristiques propres et de ses efforts internes au mode ferroviaire, notamment en ce qui concerne la qualité de l'offre, la progression du mode ferroviaire tient à des facteurs exogènes tels que le prix du pétrole et les conséquences des engorgements du réseau routier, mais aussi à une politique volontariste :

- 1. d'une part dans le domaine des infrastructures par la mise en œuvre d'un réseau de transport aux capacités et performances suffisantes,**
- 2. d'autre part dans celui d'une harmonisation intermodale des réglementations et de l'accès aux infrastructures (problématique des péages) »** fin de citation.

Donc, le déclin du mode ferroviaire, dont on se préoccupe aujourd'hui, provient d'un choix politique favorable au mode routier. Selon la vision de l'État, la capacité du rail à ne pas disparaître ne reposerait plus à présent que sur la hausse du prix du pétrole et l'aggravation de la congestion des réseaux routiers. En dehors de ces effets exogènes à attendre passivement, la seule perspective d'avenir pour le mode ferroviaire, serait d'y réaliser des investissements lourds en infrastructures de nature à faire considérer au marché que le rail pourrait devenir plus attractif que la route, sur tel ou tel trajet international. Avec cette trajectoire, la congestion des réseaux routiers autour des grandes agglomérations a un bel avenir...

S'agissant du plan rail proposé, notre groupe constate, en accord avec l'avis de synthèse proposé, qu'il s'agit là d'une conséquence du désengagement de l'État. Il a en effet refusé de désendetter le système ferroviaire contrairement aux autres grands réseaux européens. Il lui a imposé une gestion séparée des trains et des rails au prix d'une fragilisation de l'efficacité du système. Il lui a laissé supporter seul le poids financier énorme de la création des TGV et des premières LGV. A présent, via son Établissement Public RFF, il organise un véritable racket des collectivités territoriales et des utilisateurs du rail au moyen de péages en constante progression et d'un chantage à la fermeture de section de ligne utiles à la population. Dernier avatar de ces choix politiques, RFF programme la suppression de milliers de circulations de train au nom de la rénovation du réseau, y compris sur des sections de ligne où les cheminots ont su démontrer par le passé leur capacité à assurer la continuité des circulations dans le cadre de travaux de rénovation d'ampleur comparable.

Face à ces choix, notre groupe refuse d'inscrire « dommage » et persiste à réclamer une politique de transport cohérente avec l'intérêt général. Le choix de réduire cette politique au laisser-faire, à laisser le marché décider de quel mode sera le plus attractif pour lui pousse toute notre société dans le mur.

Tenter de s'adapter, au niveau régional, en cherchant à compenser les dégâts de ce qui relève de choix nationaux délibérés, est un leurre coûteux, inefficace et dangereux dans ce domaine pour les valeurs fondamentales de notre république.

En poursuivant dans cette logique, le réseau ferré national serait rapidement morcelé en fonction des capacités financières de chacune des régions. Ce qui saccagerait rapidement « l'effet réseau » et sa

cohérence, indispensable à l'efficacité sociale, économique et environnementale du système ferroviaire. Seul mode terrestre permettant d'organiser un réel report de nature à soulager durablement les réseaux routiers de notre pays.

En raison de ces considérations qui ne pouvaient pas rentrer dans la logique de la rédaction de l'avis de synthèse tel qu'il été proposé initialement en commission, vous comprendrez que notre groupe s'abstiendra lors du vote cet avis.