

L'Autoroute ferroviaire Atlantique sur une voie de garage

CATHERINE MAUSSION 17 JUILLET 2014 À 19:44

INFO LIBÉ Le régulateur du rail a rendu un avis négatif sur la navette dédiée aux camions entre le Pas de Calais et les Landes

Le beau projet de Frédéric Cuvillier, le secrétaire d'Etat aux Transports, de faire migrer les camions sur des navettes ferroviaires pour désencombrer les routes d'un trafic polluant, vient de prendre une vraie claque. Dans un avis consultatif rendu mardi, le régulateur du rail, Pierre Cardo, a sévèrement taclé le montage qui lui avait été présenté fin avril par l'Etat pour desservir la façade Atlantique entre le Pas de Calais (Dourges) et les Landes (Tarnos). L'Etat avait signé le 20 mars 2014 un contrat de concession de service public avec VIIA Atlantique, une filiale à 100 % de la SNCF pour exploiter pendant dix-sept ans l'Autoroute ferroviaire Atlantique. Mais ce contrat devait auparavant obtenir le tampon de l'Araf. Il lui a été refusé.

«*C'est un contrat complètement déséquilibré pour RFF [Réseau ferré de France, qui gère les infrastructures, ndlr], a déclaré Pierre Cardo à Libération, justifiant le rejet de l'Autoroute. RFF n'a déjà pas assez d'argent pour subventionner le fret ferroviaire, il est très endetté et on veut lui demander de mettre 208 millions d'euros sur cette desserte alors que Bercy réduit aussi ses engagements.*» Plus inquiétant encore, selon Cardo, «*certains éléments chiffrés mentionnés dans le projet ne sont pas conformes aux données apportées par le CGI (Conseil général aux investissements)*». Ils seraient sous-estimés alors que le coût de mise en place de cette desserte se monte déjà à plusieurs centaines de millions d'euros.

Aux 208 millions d'euros de travaux à la charge de RFF pour mettre le réseau au gabarit des trains de fret – jusqu'à 1 050 mètres de long, un record –, s'ajoutent en effet 107 millions d'euros pour la construction des terminaux d'embarquement des camions et 80 millions pour acheter des wagons spécifiquement étudiés pour cette desserte. La commande de ces matériels – 278 dans le projet initial –, devait être passée à l'entreprise Lohr, détentrice du brevet pour ces plateformes surbaissées et pivotant, qui doivent permettre aux camions d'embarquer sans assistance.

Cette desserte, structurellement déficitaire, devait être subventionnée à hauteur de 82 millions d'euros par l'Etat. Et à hauteur de 103 millions par VIIA, filiale à 100 % de Geodis, elle-même filiale de la SNCF. Pour étayer son refus, le régulateur fait valoir le risque de concurrence déloyale entre l'opérateur VIIA fortement subventionné et d'autres opérateurs exploitant des dessertes concurrentes, comme celle qui relie le Luxembourg à Perpignan.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) agite aussi un autre argument, non financier celui-là, mais plus radical: la saturation de la liaison que doivent emprunter les navettes de Lohr. Il va falloir créer des stations d'évitement pour que les TER et les TGV puissent doubler cette navette sur la voie unique que sont obligées d'emprunter toutes les circulations, trains de fret classiques inclus. «*Et cette ligne est déjà surchargée, notamment pour traverser Bordeaux. Comment les TGV vont-ils circuler ?*», s'interroge Cardo. Sans oublier les perturbations créées par la construction de la future ligne TGV entre Tours et Bordeaux...

L'avis argumenté du régulateur devrait faire des vagues. Mais Cardo n'en a cure: «*Oui, il faut sauver Lohr [le constructeur alsacien était en quasi-faillite il y a trois ans, ndlr], son concept est génial. Mais qui doit payer pour ça ?*» Alors que la réforme ferroviaire vient d'être votée, renforçant les pouvoirs de l'Araf, son président insiste: «*Un régulateur, c'est par définition, un enquiquineur.*» Dont acte. «*Je suis là pour que le système ferroviaire fonctionne le moins mal possible en attendant qu'il fonctionne le mieux possible.*»

Dans l'entourage de Frédéric Cuvillier, on semblait tomber des nues. Informé de l'avis négatif «*par la bande*», un membre du cabinet du secrétariat d'Etat insistait sur son caractère consultatif. «*Il ne remet pas en cause l'Autoroute Atlantique. Ce contrat de concession a fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence qui s'est déroulée dans les règles. Le report modal des camions vers le rail Atlantique, doit faire migrer 85 000 véhicules sur cette desserte.*» Mais on se disait aussi prêt à «*ajuster*» le projet pour tenir compte des remarques.

Catherine MAUSSION