

## Concurrence directe entre l'autoroute de la mer et autoroute ferroviaire Atlantique

Frédéric Cuvillier, le secrétaire d'Etat aux Transports, qui connaît parfaitement les niveaux de productivité du maritime, semble les ignorer pour le ferroviaire. Pourtant les transporteurs Hollandais qui ne sont pas des philanthropes démontrent déjà que l'autoroute de la mer Pays Basque – Belgique est plus productive que VIIA entre Le Boulou et Bettembourg. Toutes les semaines, des dizaines de camions traversent le piémont Pyrénéen de Luzenac à Bilbao pour embarquer vers la Belgique alors que le Boulou est très proche. Le marché à donc déjà arbitré sur ces trafics à l'évidence bien plus pénalisés que les trafics Pays – Basque vers Benelux ou Angleterre. Pourtant Frédéric Cuvillier souhaite toujours faire migrer les camions sur des navettes ferroviaires pour désencombrer les routes d'un trafic polluant entre le Pays Basque et le Nord de la France. Il vient de trouver une vraie déconvenue que l'ARAF – Autorité de Régulation des Affaires Ferroviaires argumente. Dans un avis consultatif rendu mardi, le Président de l'ARAF, 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 pivotantes, qui permettent en théorie aux camions d'embarquer sans assistance. Or cette technique s'est déjà tournée vers du transport simple de semi-remorques sans tracteur ni chauffeur. Cette simplification impose un chargement et un déchargement par les agents au sol du terminal avec des tracteurs routiers spéciaux. Ce faisant, Modalhor vient de réinventer l'eau tiède en n'apportant rien de plus que ce que propose la technique conventionnelle d'embarquement de caisses mobiles par stacker. Le projet de desserte Atlantique, structurellement déficitaire, devait être subventionné à hauteur de 82 millions d'euros par l'Etat. Et à hauteur de 103 millions par VIIA, filiale à 100 % de Géodis, elle-même filiale de la SNCF. Pour étayer son refus, le régulateur fait valoir le risque de concurrence déloyale entre l'opérateur VIAA 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 Pierre Cardo. Sans oublier les perturbations créées par la construction de la future ligne TGV entre Tours et Bordeaux... Pierre Cardo comprend que cette commande à Lohr Industrie, lâché par les commandes militaires de l'Etat, est un artifice de sauvetage à la manière des commandes SNCF pour sauver Alstom: *«Oui, il faut sauver Lohr [le constructeur alsacien était en quasi-faillite il y a trois ans], 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.»* Les membres du cabinet du secrétariat d'Etat s'entêtent sur ordre semble-t-il en insistant sur son caractère consultatif de l'avis rendu par l'ARAF: *«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. Peut être dans un sursaut de bon sens, le Ministère va enfin comprendre qu'il fait le lièvre pour l'autoroute de la mer en impactant les finances publiques durablement et plus sévèrement qu'ils ne l'ont estimé.