

Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques

Session des Orientations Budgétaires du 16 décembre 2021

05-001 - GPSO

Intervention d'Yves SALANAVE-PÉHÉ

Conseiller départemental du canton de Cœur de Béarn

Au nom du groupe de la gauche départementale

Monsieur le Président, chers collègues,

Aujourd'hui, face aux enjeux dont il est question dans cette session, on n'a pas envie d'en faire des tonnes en termes d'indignation, mais quand même ! Nous voilà sommés de nous prononcer en quelques heures et en quelques jours sur un sujet qui engage notre territoire pour le demi-siècle qui vient. En plus, nous sommes loin d'avoir toutes les données, tant il y a d'inconnues et d'hypothèses lacunaires et évanescentes jusqu'au dernier moment dans ce dossier... Dans mon modeste parcours d' élu départemental, je n'ai pas souvenir d'une telle gageure ! Peu importe les responsabilités – et je sais d'avance que nous aurons une capacité infinie de nous écharper sur ce sujet - : je constate que nous sommes dans une forme de chantage.

Pour caricaturer un peu le trait, il se dégagera *in fine* d'un côté les tenants du progrès qui proclameront à tout crin qu'il faut que le sud de l'Aquitaine - dont notre département - soit happé par les vertiges de la modernité et les délices de la vitesse, avides de gagner au plus vite des destinations plutôt vers le nord. Et puis les autres, infâmes conservateurs, crispés sur les nostalgies d'hier, bucoliques, peuplées de vieilles gares romantiques colorées par des mouchoirs qui s'accrochent aux portières du départ et, un peu plus loin, garnies de vaches paisibles dans les prés qui regardent passer les trains qui font fi de la durée des trajets.

Les premiers sont un peu plus négligents sur les éventuels dommages subis par le paysage ou l'environnement pour accéder à un privilège qu'ils savourent ou qui leur est professionnellement nécessaire ; les seconds seront plus sensibles sur ces points et n'accepteront pas que soit mis à mal leur cadre de vie et leur patrimoine naturel pour des avantages qu'ils jugent de toute façon chimériques. Un point d'accord quand même entre eux : il n'y a plus de ruminants dans les prés pour regarder avec nonchalance passer les trains, et

presque plus de poètes ou de sages pour figurer l'épaisseur ou la relativité du temps qui passe. Confidence intime : j'avoue que j'émerge à titre personnel aux deux catégories, parfois d'ailleurs au gré des circonstances...

Mais, plus prosaïquement, une fois dissipées ces effluves empruntées à une rêverie hors de propos, je ne me sens – de manière d'ailleurs un peu étonnante - même pas partagé tant le débat proposé est mal posé et, de toute façon, dans des conditions telles que la réponse me paraît évidente et couler de source. Le projet de GPSO – du moins ce qu'on en comprend à ce stade - ne répond pas aux défis qui nous attendent, mais en plus peut compromettre durablement notre futur en l'enfermant peut-être dans des logiques absurdes si on fait les mauvais choix.

Je ne reviens plus sur le caractère précipité de la décision que nous avons à prendre et sur le flou des données qui sont à notre disposition, même si cela pèse gravement sur tout ce que nous nous disons aujourd'hui.

Monsieur le Président, l'angle qui nous est proposé est le seul financier. Mais même là, le compte n'y est pas... Vous essayez de nous convaincre que le montant à charge de notre département est raisonnable, pour la seule raison qu'il est inférieur à celui du « document martyr » – pour reprendre une terminologie que vous adorez semble-t-il – qui nous avait été servi lors de notre dernière session. Désolé, mais pour le dire vite, la minute gagnée reste bien trop chère à mon sens.

Et puis, on ne parle plus de notre participation financière à la mise en grande vitesse de la ligne au nord de Bordeaux. Plus rien, perdu dans les poubelles de notre histoire contemporaine. Elle aurait du, en toute logique, être prise en compte dans le décompte final de la contribution des collectivités dans ce dossier global de la mise en grande vitesse de la partie sud-ouest de notre pays depuis la capitale. A minima, on aurait pu espérer qu'elle nous permette d'avoir la voix au chapitre pour faire valoir les priorités de notre développement qui ne sont pas forcément les mêmes, ici à Pau ou à Bayonne, ou à Paris et même à Bordeaux. Les angles - et même les angles morts - diffèrent.

Si l'on dépasse les aspects financiers, il nous manque cruellement tout ce que je soulignais lors de la dernière session, à savoir cette analyse multidimensionnelle et multisectorielle des impacts d'un projet considérable sur toutes les fibres de notre territoire. J'avais essayé de démontrer que,

désormais, de tels programmes majeurs possédaient une ADN qui ne ressemblait pas à ceux qui les avaient précédés, depuis les processus de décision jusqu'à l'évaluation de leurs conséquences, ou même les représentations que pouvaient en avoir les populations concernées. Dans le cas présent, nous sommes privés de tout cela. Rien ne nous dit que l'acceptation sera celle attendue ou espérée. On l'a vu à Notre-Dame des Landes. Penser de nouvelles infrastructures d'une telle ampleur nécessite de prendre en compte le désir d'efficacité sociale et le niveau d'acceptabilité des projets par les citoyens et les citoyennes en quête de sens.

Parmi les dimensions peu ou mal explorées dans le dossier, il y a le transfert modal du fret, de la route au rail, qui pourrait voir converger développement économique et protection de l'environnement. Si on y réfléchit un peu, on nous propose de nous focaliser sur un indicateur unique et magique : les minutes gagnées par un voyageur pour rejoindre une destination Bordeaux, Paris, ou autre. Je pense, comme d'autres, qu'il y en a un autre - tout aussi pertinent - qui pourrait d'ailleurs faire consensus : le tonnage de marchandises qui bascule de la route vers le rail.

Tout le monde s'accorde à penser que la voie ferrée est de loin le moyen le plus efficace en termes économiques et écologiques pour faire transiter les marchandises. On sait deux choses. Un : les transports représentent le premier émetteur de gaz à effet de serre, ils sont également fortement émetteurs de polluants atmosphériques. Deux : le transport par la route - c'est-à-dire les camions - pollue beaucoup plus que les autres modes de transport, dont bien sûr le rail. Cela a été démontré dans le « Livre Blanc » de la Commission européenne en 2001, très bien relayé par un rapport remarquable du Sénat. Max Brisson, je rends hommage au passage à la chambre haute pour la qualité de ce type de réflexions. La tonne transportée par le rail émet 9 fois moins de CO2 que par le fret routier. Si le Sénat le dit, c'est que c'est vrai.

Or, malgré cela, dans notre beau pays, la part de marché du rail dans le fret est passée de 25 % en 1970 à moins de 7 % en 2018, alors qu'elle est autour de 40 % dans les pays de développement comparable comme l'Allemagne, l'Italie ou les Etats-Unis. Comparativement, sur la même période, selon l'Association française du rail (Afra), cette part augmente de 15 % au Royaume Uni et de 43 % en Allemagne. Il suffit de passer le Rhin pour se guérir de cette sensation de gluante fatalité quant à la baisse de la part modale du ferroviaire dans le transport de marchandises.

Que s'est-il passé en France ? Devant le manque de fiabilité des infrastructures ferroviaires et la rigidité des sillons ferroviaires liés tous deux à la priorité donnée par la SNCF aux trains de passagers, la logistique s'est progressivement organisée autour de la route. Des entrepôts, non embranchés au rail, se sont multipliés le long des autoroutes et près des métropoles. Les marchandises font des sauts de puce d'entrepôt en entrepôt, du cabotage. La modernisation des flottes de camions a fini de pousser le fret ferroviaire hors marché. Les camions traversent notre pays, utilisent les routes financées par le contribuable, n'y font même pas le plein parce que la fiscalité y est plus douce en Espagne et en Belgique.

Ici, dans les Pyrénées Atlantiques, nous sommes aux premières loges de ce phénomène, D'abord avec le couloir de la cote basque. Actuellement, il n'y a que 10 à 15 trains de fret par jour. Ceci représente moins de 10 % de la circulation des 10 000 camions sur l'axe atlantique. Il faut bien sûr y ajouter les marchandises qui percolent dans la chaîne, et notamment celui de la vallée d'Aspe par la RN134, et du piémont démultiplié par l'ouverture du tunnel du Somport il y a maintenant 30 ans. Le professeur Etchelecou l'avait montré à l'époque ; nos routes départementales en savent quelque chose actuellement...

Les industriels nous disent que le désenclavement du territoire se jouera plus par les possibilités qui seront offertes pour les flux de marchandises et par leur accès au rail que par la desserte pour les voyageurs, où la donne est en train de changer dramatiquement avec l'arrivée des nouvelles technologies de la communication la visioconférence a gagné ses lettres de noblesse, et il y en a d'autres qui se profilent.

Pour le dire crument, les hommes vont désormais moins bouger que les marchandises, surtout sur les longues distances.

Le projet GPSO n'aborde le fret que de manière incidente et vague. Il est bien sûr, si j'ai bien compris, prévu d'utiliser les voies qui seront délaissées pour l'augmenter. Mais rien ne sera possible si l'on ne se fixe pas l'objectif d'enrayer cette tendance lourde à l'écrasement de la voie ferroviaire par la route. De ce point de vue, rien de précis. En particulier comment former des trains longs dans les gares de triage de préférence à des wagons isolés, moins

rentables, qu'il faut aller chercher à divers endroits ? Où sont les plateformes multimodales pour faciliter les transferts ?

Plus inquiétant encore si l'on regarde de près les perspectives de la SNCF pour le développement du fret. Selon Charles Puech d'Alissac, président de la filiale de la SNCF qui prépare ce qu'ils appellent les plans futurs d' « autoroutes ferroviaires », qui permettent le transport par train des semi-remorques et le transport combiné rail/route. Seuls deux axes sont envisagés : Calais-Italie par les Alpes et Calais-Espagne via Le Boulou, Perpignan et Barcelone. Rien du côté du sud-ouest !

Et enfin, on nous annonce du côté espagnol, la connexion du réseau ferré au gabarit UIC qui permettra la mise en place d'un troisième rail dédié complètement au fret, avec – j'allais dire encore ! - un Y basque jusqu'à Saint Sébastien. On ne peut pas ne pas penser à cette forme de malédiction selon laquelle on n'est pas dans le même rythme des deux côtés des Pyrénées pour ce qui est de la modernisation des infrastructures de mobilité.

Il faut mentionner aussi une priorité absolue pointée et recommandée par le Livre Blanc de la Commission et le rapport sénatorial : la voie maritime, qui est restée malheureusement en déshérence. L'idée est simple : relier les ports basques du sud à ceux du nord de l'Europe ou de notre pays, notamment Le Havre pour – par exemple - approvisionner Rungis. Cette possibilité aurait contribué elle aussi à désengorger la route. Rien n'a été fait et rien n'est prévu.

Je conclus. Par ce qu'il contient, et aussi par ce qu'il ne contient pas, le Grand Projet Sud-Ouest n'est pas recevable en ces termes. Parce qu'il ne correspond pas aux intérêts profonds du territoire. Ils ne sont pas forcément perçus de la même façon depuis les bureaux des grands planificateurs parisiens, ni même depuis les tribunes girondines. Je ne préjuge pas à ce stade, monsieur le Président, de votre capacité à influencer l'évolution de ce dossier considérable. J'ose espérer qu'il y a encore de la place et du temps pour négocier et faire valoir la voix de ce département qui a largement mérité le droit de se faire entendre. On parlait il y a une petite semaine de prospective dans la 6^{ème} commission. Il y a là de toute évidence un bon sujet.

Je finis par une citation d'un auteur qui pourrait peut-être, au passage, nous réconcilier car il fut autant fervent chrétien qu'homme épris de valeurs de gauche. C'est Charles Péguy qui a dit que

« Chaque monde sera jugé sur ce qu'il aura considéré comme négociable et non négociable ».

Je vous remercie de votre attention.