

Bordeaux, le 19 juin 2007

Cab FB/NH

Le Président

Monsieur Jean-Louis BORLOO
Ministre d'Etat
Ministre de l'Ecologie, du Développement et de
l'Aménagement Durables
246, boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Monsieur le Ministre d'Etat,

Depuis plusieurs semaines, de nombreux incidents affectent la qualité et la sécurité des modes de transport Aquitains. Ainsi, après l'accident d'un camion-citerne survenu le 5 juin dernier sur la RN134, entraînant une grave pollution du Gave d'Aspe, j'apprends avec colère et consternation qu'un nouvel accident s'est produit sur cet axe, aujourd'hui même, à l'endroit précis où était survenu le précédent.

Mais je pourrais évoquer de nombreux autres accidents ou incidents, touchant d'autres modes de transport, à l'image de la chute d'une caténaire, le 3 juin dernier, sur l'axe ferroviaire Bayonne/Saint Jean Pied de Port, laquelle a blessé légèrement un voyageur.

J'ajoute que cet axe ferroviaire est sous le coup d'une limitation de vitesse à 50 km/h, allongeant le temps de parcours de 25% pour les voyageurs, et que ce début d'année avait été marqué par une très brutale dégradation des conditions de circulation sur le réseau des TER Aquitaine, plus particulièrement sur la ligne du Médoc et les axes vers Langon et Arcachon.

Ces incidents à répétition sont inacceptables.

Depuis 1998, je n'ai cessé de dénoncer le retard très spécifique de l'Aquitaine en matière d'infrastructures de transport, particulièrement l'état désastreux des lignes TER, socle du service public ferroviaire et de l'aménagement du territoire.

Pour y remédier, la Région a mobilisé toute sa volonté, toutes ses capacités financières, pourtant limitées par une fiscalité régionale statique et obsolète. Elle est allée au-delà de ses compétences, dans le précédent contrat de plan comme dans l'actuel contrat de projet. Avec une priorité absolue : accélérer le report modal, pour les marchandises comme pour les voyageurs.

L'une des dernières manifestations de cette volonté aura été l'adoption, au mois de février de cette année, d'une décision modificative au Budget 2007 programmant 300 millions d'euros d'investissements pour la future ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Tours. Et l'un des grands succès de cette stratégie continue aura été de voir l'autoroute Pau-Bordeaux trouver enfin sa concrétisation, après tant d'années d'immobilisme.

Or, aujourd'hui, un constat s'impose : face à l'ampleur des chantiers, dans tous les domaines, ferroviaires et maritimes en particulier, l'Etat doit prendre toutes ses responsabilités, qu'elles soient politiques, financières, environnementales, afin de garantir l'aménagement durable du territoire Aquitain.

.../...

C'est pourquoi je vous interpelle sur quatre priorités, quatre défis qui appellent une réponse urgente, précise et programmée de la part de l'Etat.

1- Premièrement, investir dans la modernisation des lignes ferroviaire d'aménagement du territoire.

Les signes de vétusté sont évidents. Les causes sont à rechercher dans les sous-investissements passés. Ce lourd héritage a conduit la Région à faire le choix de participer, hors compétence, à la régénération des voies ferrées à hauteur de 146,5 millions d'euros dans le contrat de projet Etat-Région 2007/2013.

La Région a pris toute sa part au succès rencontré par les TER Aquitaine (hausse de 20% au cours des deux dernières années) : au total 224 millions d'euros ont été investis dans le renouvellement du matériel roulant, mais aussi dans la modernisation des gares avec, dès l'année 2008, un nouveau grand chantier auquel j'attache beaucoup d'importance : l'accessibilité des gares pour les personnes handicapées.

Je juge totalement inacceptable que ces investissements soient aujourd'hui en grande partie annulés par l'état calamiteux des lignes ferroviaires, que l'on parle désormais de supprimer l'électrification sur plusieurs lignes ferroviaires, comme celle reliant Bayonne à Saint Jean Pied de Port, et que la fermeture de plusieurs lignes d'Aquitaine soit envisagée après 2010. Ces fermetures représenteraient une régression majeure. Elles seraient en contradiction flagrante avec la politique de développement durable affichée par le nouveau gouvernement.

C'est pourquoi je vous demande que l'Etat confirme le maintien de l'électrification de la ligne ferroviaire Bayonne/Saint Jean Pied de Port, garantisse la pérennité des axes d'aménagement du territoire et modernise le réseau ferroviaire Aquitain trop longtemps délaissé, sur la base d'un nouveau plan de modernisation à la hauteur des enjeux, dans la mesure où le Plan Perben n'est pas garanti après 2010.

2- Deuxièmement, lancer de toute urgence un service d'autoroute ferroviaire performant sur le corridor Atlantique.

Je suis profondément convaincu que ces nouveaux services apporteront une réponse efficace aux « murs de camion » qui saturent cet axe, se diffusent désormais à l'ensemble du réseau routier Aquitain et impactent la sécurité des personnes comme l'équilibre écologique de notre territoire.

Les Pyrénées supportent aujourd'hui deux fois plus de trafic que les Alpes françaises. Les flux de marchandises au passage frontalier de Biriadou y progressent deux fois plus vite qu'au Perthuis.

L'Etat doit prendre toutes les dispositions pour y faire face. Il est urgent que la volonté de la Région Aquitaine, son engagement en faveur du report modal et de l'intermodalité, soit mieux accompagnée et soutenue par l'Etat.

Dès 2003, j'ai lancé le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, depuis la frontière espagnole jusqu'au Sud de Paris dans un premier temps, puis jusqu'à Dourges dans un second temps. En m'appuyant sur la plate-forme logistique Aquitaine/Euskadi, j'ai associé le gouvernement Basque à cette démarche innovante. Des réunions trimestrielles se sont déroulées tout au long des années 2006 et 2007, regroupant l'Etat, RFF, les collectivités territoriales concernées, l'Euskadi et les transporteurs.

Ce travail a débouché sur l'inscription, au contrat de projet 2007/2013, des travaux de mises au gabarit de l'itinéraire et de réalisation des plates formes d'embarquement.

.../...

Mais trois incertitudes pèsent sur ce dossier stratégique :

- le planning de dégagement du gabarit bas et du gabarit haut dont dépend le lancement de l'autoroute ferroviaire ;
- la disponibilité d'une plate forme d'embarquement des camions à Mouguerre ;
- la mise à disposition dès mi-2009, et donc le financement, d'une plate-forme en Région Ile-de-France (Brétigny) ou, à défaut, en Région Centre.

S'il apparaît que les travaux du gabarit bas pourraient être engagés dès le mois de juillet, et si la problématique de la plate-forme de Mouguerre semble correctement engagée, reste l'incertitude sur la plate-forme pour laquelle je souhaite avoir votre appui.

3- Troisièmement, la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique.

Sur ce projet absolument prioritaire, l'Etat a pris des engagements en terme de délais de réalisation. J'entends qu'ils soient respectés, car il y va de l'attractivité de l'ensemble du territoire Aquitain : livraison en 2016 de la LGV Tours/Bordeaux et début des travaux des LGV Bordeaux/Espagne et Bordeaux/Toulouse en 2013.

Au moment où la Commission européenne lance son appel à projets pour le financement des infrastructures au titre des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), je compte sur votre vigilance pour que les 8% de financement européen escomptés pour les travaux de la LGV Tours/Bordeaux soient obtenus, de même que les 50% de participation aux études pour la partie entre Bordeaux et Hendaye.

4- Quatrièmement, je ne peux que déplorer et exprimer une nouvelle fois ma colère face aux accidents survenus en Vallée d'Aspe sur la RN134 : six accidents consécutifs, dont un particulièrement grave et néfaste le 5 juin dernier, et pourtant : rien n'a été fait.

L'Etat n'a manifestement pas pris la mesure de la situation que dénoncent pourtant les Maires et les habitants de la Vallée. Combien d'accidents faudra-t-il, qui plus est dans une Vallée sensible, pour que l'Etat comprenne que la solution n'est pas l'élargissement de la RN134, mais dans la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, pour laquelle je me bats depuis 1998.

A l'heure où les accidents se multiplient, je juge qu'il est plus urgent que jamais lancer ce projet. Des lignes identiques sont exploitées de manière courante en Suisse et en Allemagne. Et je juge qu'il est prioritaire d'optimiser les infrastructures existantes, telles que la Pau-Canfranc, avant que d'engager de grands projets, indispensables à long terme, comme la réalisation de tunnels ferroviaires de basse altitude.

J'ai fait, il y a moins d'un an, après audit et sur proposition du cabinet allemand TTK, une proposition consistant à mettre en concession l'investissement et l'exploitation de la ligne ferroviaire, ainsi que l'exploitation du tunnel routier international du Somport.

Toutes les études montrent par ailleurs que la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse permettrait d'offrir, à l'échelle de la Vallée d'Aspe, une alternative aux camions transportant des matières dangereuses.

Il serait alors possible d'interdire définitivement leur passage sous le tunnel du Somport, ce que je demande depuis longtemps, et d'instaurer pour tous les autres poids lourds un péage à hauteur de ce qui existe déjà dans d'autres passages montagneux.

Un million d'euros a d'ores et déjà été inscrit au contrat de projet 2007/2013 afin de lancer les études de mise en concession.

Aujourd'hui, compte tenu de la domanialité du tunnel international et de la ligne ferroviaire, il est indispensable de créer une structure rassemblant les Etats Français et Espagnols, auxquels s'associeraient l'Aquitaine et l'Aragon.

Cette structure est seule à même de mener une étude de ce type, la Région Aquitaine ne pouvant en assumer la maîtrise d'ouvrage.

.../...

A l'image de ce qui a été fait pour le tunnel ferroviaire Perpignan-Figueras, je vous demande par conséquent de procéder à la création d'une Commission intergouvernementale qui piloterait les études techniques et financières concernant le coût du projet, lancerait ensuite la mise en concession, superviserait son attribution, la construction puis l'exploitation de la ligne.

Monsieur le Ministre d'Etat, nous n'avons pas le droit de faire attendre les Aquitains. Ces défis sont considérables. Ils appellent des investissements massifs mais, surtout, une volonté politique sans failles de la part de l'Etat.

C'est l'expression de cette volonté que j'attends du gouvernement auquel vous appartenez et dont je souhaiterais m'entretenir le plus rapidement possible avec vous.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre d'Etat, l'expression de ma haute considération.

Alain ROUSSET