



Association Loi 1901

Siège social : Apt 21 - 23, Av. Montilleul 64000 PAU

Adresse postale: chez François Rebillard

13, rue de l'Église 64400 LEDEUX

Secrétariat : 05.59.34.75.35

Site internet: <http://creloc.intermodalite.com>

Intervention du CRÉLOC à la table ronde du Canfranero samedi 29 mars 2014 à 17 heures

Le FRET

Parler du fret sur le Canfranc, c'est rappeler tout d'abord une donnée essentielle caractérisant les échanges des marchandises entre la France et l'Espagne: 2% du trafic terrestre des marchandises est assuré par le rail. 2% seulement !

En zoomant sur le point frontière d'Hendaye / Irún, on dénombre 10 000 camions par jour. A ces 200 000 tonnes quotidiennes qui transitent à ce passage, s'ajoutent 2% environ de plus traitées par la SNCF et ECR (Euro Cargo Rail, filiale de la DB). Le seul trafic ferroviaire de transit est constitué par les automobiles construites en Espagne et expédiées en France et en Allemagne. Plus conséquent est le trafic combiné : il est formé par les camions espagnols qui viennent charger ou décharger les caisses mobiles (containers) dans les 2 chantiers spécifiques d'Hendaye et d'Irún.

La faiblesse du trafic fer est structurelle. Deux raisons à cela :

- La différence d'écartement des voies ferrées.
- Les coûts d'exploitation.

Historiquement, la différence d'écartement a toujours été un handicap, même si la technique du changement de bogies a permis de surmonter partiellement ce désavantage. La mise en oeuvre de cette technique, toujours utilisée, est aux mains de Transfesa, filiale d'ECR. Outre la durée des opérations de changement de bogies, son principal défaut est le surcoût qu'elle génère.

Ceci implique que le Canfranc ne pourra être fiable techniquement que si la voie ferrée entre Canfranc et Zaragoza est mise à l'écartement standard européen. En clair, tout transfert de marchandises de wagons à wagons ou de wagons à camions est à proscrire en gare de Canfranc. Il faut que les trains de fret passent sans arrêt en gare de Canfranc. Et c'est bien cela que la CREFCO et le CRELOC demandent depuis plus de 20 ans : une ligne à l'écartement international de Canfranc à Zaragoza.

Quant aux coûts d'exploitation, on sait que le rail est globalement entre 20 et 50% plus

cher que la route, selon les opérateurs ferroviaires. La distorsion subsistera tant que la route n'aura pas à supporter les coûts d'entretien du réseau routier, de surveillance du trafic, ainsi que les charges induites par la pollution et les accidents de la route, mais aussi tant que le rail ne parviendra pas à réduire significativement ses coûts, à gagner une souplesse indispensable au XXIème siècle et à atteindre une régularité et une fiabilité au moins égale à celle de la route.

S'agissant des gisements de trafic, on ne parle toujours que de Zaragoza. Il faudrait être certain que les grandes entreprises aragonaises que sont Ford, Opel, Arcelor-Mittal et Saïca soient toujours désireuses de confier leurs marchandises au Canfranc. Cette interrogation relève de la compétence des Chambres de Commerce et d'Industrie de Jaca-Huesca-Zaragoza dont l'initiative la plus heureuse pourrait être d'inviter les industriels aquitains à venir découvrir PLAZA, la fameuse plateforme logistique de 1300 hectares de Zaragoza, la plus étendue du continent européen.

Côté français, le grand quart Sud-Ouest n'est pas réputé pour ses industries lourdes traditionnellement pourvoyeuses de gros trafics ferroviaires. Peu de cheminées d'usines fument au sud d'une ligne Bordeaux - Toulouse. Le potentiel est concentré dans les ports de Bordeaux et de Bayonne, ainsi que dans la zone chimique de Lacq-Artix. Tout aussi important est celui représenté par le maïs et le bois, mais il est très difficile de capter ces produits parce qu'ils sont disséminés sur l'ensemble de la région d'Aquitaine, où silos et plateformes logistiques ne sont pas ou ne sont plus raccordés au rail. Mais ne soyons ni pessimistes ni passéistes : aux USA les compagnies de fret chargent des biens de consommation (automobiles, pièces détachées, boissons, vêtements, chaussures, vélos, matériel électronique, jouets, matériaux de second œuvre, etc...) en plus des minéraux, granulats et autres céréales transportés usuellement par fer. Y compris par wagons isolés selon les besoins de leur clients. Pourquoi ne saurions nous pas en faire autant ? Sans parler de la Suisse où on trouve des trains associant dans un même convoi des voitures de voyageurs et des wagons de marchandises !

En matière de trafics internationaux, le Canfranc a un rôle à jouer, étant le plus court chemin entre Bordeaux et Zaragoza puis Madrid et situé sur un axe dont la saturation est moins à craindre que les passages côtiers, mais aussi par sa simple présence qui offre une option supplémentaire de trajet et une alternative en cas de problèmes sur les autres voies. On ne répétera jamais assez que la route a l'énorme avantage d'un réseau extrêmement maillé qui la met quasiment à l'abri de tout blocage total à cause d'un accident survenu en un point du réseau. Oui ! Le Canfranc doit être compris comme partie intégrante du système ferroviaire franco-espagnol et ne doit nullement être « enfermé » dans un rôle uniquement local comme s'il n'était pas relié aux deux réseaux espagnol et français.

Bien sûr, il est pertinent pour tous les trafics régionaux entre l'Aquitaine / Midi-Pyrénées et l'Aragon, mais en veillant aussi à vérifier au moins 3 conditions :

1. Que les industriels et chargeurs des 2 côtés des Pyrénées se regroupent pour exploiter ensemble un modèle économique adapté à leurs besoins (exploitation, groupage de flux, matériel ferroviaire, services commerciaux, réglementation,...) ; en d'autres termes, qu'ils fassent du Canfranc, leur propre chemin de fer, en le sortant - si besoin - des 2 réseaux ferrés nationaux.

2. Que ces mêmes industriels et chargeurs intègrent les stratégies des grands ports atlantiques et méditerranéens en étant reliés à eux par le rail (98% des échanges mondiaux de marchandises circulent par la mer)
3. Que la France envoie un signe très fort en matière de relance du fret ferroviaire, en appliquant l'éco-taxe sans plus tarder et en interdisant les camions de 44 tonnes.

C'est en conjuguant simultanément les décisions politiques et les initiatives des entreprises que l'on redonnera au Canfranc toute sa raison d'être.

Merci pour votre attention.