

Fret : la région Midi Pyrénées oubliée du plan Borloo

Ferroviaire. Le plan présenté, hier, par la SNCF conforte l'arrivée d'opérateurs privés. Mais dans le plan Borloo, rien pour Midi-Pyrénées.



Les projets pour le fret
OAS_AD("Position1");

VIDÉO -- De Paris à Toulouse en passant par Marignane, plusieurs dizaines de cheminots se sont rassemblés hier à l'appel des syndicats à l'heure où se déroulait un comité central d'entreprise de la SNCF portant sur la réorganisation du fret. Une semaine après la présentation du plan Borloo qui prévoit de consacrer 7 milliards d'euros d'ici 2020 pour moderniser les infrastructures de fret, Midi-Pyrénées apparaît doublement perdante. Non seulement, elle reste à la marge des grandes autoroutes du rail voulues par le plan gouvernemental (ce que déplore le président de région Martin Malvy), mais la région risque de perdre définitivement au profit du privé le trafic en «wagon isolé». Celui-ci répondait aux besoins des PME éloignées des grands corridors ferroviaires Nord-Sud.

L'ouverture du marché du fret à la concurrence devrait donc voir l'arrivée d'opérateurs ferroviaires de proximité, les OFP. Mais certains doutent de leur efficacité puisqu'ils n'auront jamais la puissance de feu, la logistique et l'ancrage historique de l'entreprise nationale.

Martin Malvy : « le fret, c'est l'Etat »

La vétusté des voies de chemin de fer obligera sans aucun doute Réseau Ferré de France, la SNCF, et peut-être aussi les collectivités territoriales, à intervenir dans la rénovation des infrastructures.

Pas question, répond Martin Malvy qui rappelle que l'autorité organisatrice des transports en matière de LGV et de fret, c'est l'Etat. Le président du conseil régional ne s'oppose pas au demeurant à l'arrivée de sociétés privées ou de filiales sur des territoires définitivement abandonnés par la SNCF. « Cette idée ne peut être rejetée d'un revers de main », indiquait-il hier soir encore.

Mais pour les syndicats, ces « entités spécialisées de fret », ne sont rien d'autres que des filiales de droit privé. « La direction nous dit que le fret n'est pas rentable, mais elle est prête à subventionner des opérateurs de proximité qui prenaient son relais pour certains trafics. Ce n'est pas normal et, au fond, personne n'y croit », explique Roland Baille, représentant au CCE du fret SNCF.

Michel Maurel, patron de la CCI Castres-Mazamet, veut croire à ces nouveaux opérateurs sur un marché en friche où il reste du potentiel. Tout en reconnaissant que ces sociétés spécialistes du transport, Veolog et Egenie pour Midi-Pyrénées, opteront pour des faisceaux où elles sont assurées d'avoir un retour sur investissement.

Une chose est sûre, il faut d'une manière ou d'une autre reconquérir un trafic de marchandises qui, entre temps, s'est reporté sur la route. Ce qui va totalement à rebours du Grenelle de l'Environnement.

« Le projet Borloo n'est pas admissible »

Le plan de réorganisation fret d'un milliard d'euros présenté hier par la SNCF s'inscrit dans le cadre dans le vaste programme Borloo présenté la semaine dernière et où Midi-Pyrénées est la grande absente. « Ce n'est pas admissible. C'est une faute en terme d'aménagement du territoire », indique Martin Malvy. Dans une lettre adressée à Jean-Louis Borloo, il déplore que le Plan fret fasse deux impasses, l'une sur la liaison Paris-Toulouse par le Massif Central, l'autre sur l'axe Atlantique-Méditerranée, entre Bordeaux et Marseille-Barcelone par Toulouse. « La persistance du Gouvernement à ignorer ces itinéraires dans le même temps qu'il exige des collectivités une forte participation à la LGV est mal vécue par les acteurs de l'économie régionale. Je vous demande de revoir une carte qui au lieu de réduire les inégalités territoriales les renforce... », écrit le président de la région Midi-Pyrénées.

Traversée centrale

Hier, à la chambre de commerce de Toulouse, avaient lieu les rencontres Toulouse-Saragosse en présence des acteurs économiques de Midi-Pyrénées et d'Aragon. « Un potentiel d'échanges existe entre nos deux territoires, mais on se heurte toujours à l'absence de traversée centrale des Pyrénées. Le vice-président de la CCIT Thierry Dumas a déploré que ce projet défendu depuis 2007 par l'UE ne figure pas dans le schéma gouvernemental des transports à 2020. Une incompréhension d'autant plus partagée, qu'il n'existe aucune liaison routière pour pallier ce déficit coté français », rappelle Valérie Cormier, directrice de l'association EuroSud transport qui a proposé aux CCI de s'unir autour d'une protestation unanime.