**Parlons sérieusement du mur de camions sur l'autoroute .**

M Rousset nous explique doctement, chaque fois qu'il en a l'occasion qu'une LGV, en libérant les voies existantes développerait le fret ferroviaire et réduirait le mur de 10000 camions sur l'autoroute (il y en a 8000 et c'est déjà trop inutile d'en rajouter artificiellement 2000 de plus). Il ajoute que le 3ème rail de part et d'autre de la frontière ferait exploser les échanges ferroviaires de marchandises entre l'état espagnol et l'état français, une véritable baguette magique! En se présentant comme le champion du fret ferroviaire contre les camions, Rousset occulte qu'il s'est obstiné à imposer l'autoroute A65 (la moins fréquentée et la plus chère de France) et qu'il a récemment soutenu une motions pour maintenir la navette aérienne Bordeaux-Paris.

Voici notre réponse:

1) Cela fait des décennies (des lunes comme il dit) qu'on nous assène le même dogme. Mais cela fait des décennies que l'on construit des LGV et que le fret ferroviaire continue de s'effondrer même après la libération des lignes existantes par la construction de LGV. (ce que lui a rappelé le journaliste de Sud Ouest)

2) Le troisième rail a été installé sur Perpignan Figueras, la concession de la ligne attribuée. Puis le concessionnaire a déposé le bilan, il avait capté 8% des ce qu'on lui avait promis pour les marchandises et 15% pour les voyageurs. Le bilan Loti, bilan économique du projet obligatoire au bout de 5 ans n'a jamais été publié (inauguration en 2010).

3) L'état espagnol a massivement investi sur le routier et le fret ferroviaire espagnol est insignifiant, le réseau n'est pas au même écartement que nous et ce ne sont pas quelques km transfrontaliers qui vont permettre de drainer des marchandises sur le rail dans le pays.

4) Pourquoi notre fret ferroviaire s'est-il effondré en France?

Parce qu'on a massivement investi dans le TGV au point de capter la plus grande partie des financements de la SNCF. On est ainsi arrivé à 47 milliards de dettes. On a donc taillé dans le lard mais pas dans les LGV. Des milliers de km de petites lignes fermées, des centaines de gares fermées, des dizaines de milliers d'emplois cheminots supprimés, des lignes mal entretenues. Et les wagons isolés quasiment abandonnés!

 C'est quoi un wagon isolé? Prenons deux exemple parlants: L'entreprise Bonduelle à Labenne qui met en conserve des légumes. Cette entreprise avait un aiguillage qui entrait dans le site et elle fournissait plusieurs wagons par jour. Ces wagons regroupés à Dax généraient des trains de marchandises. Du jour au lendemain la SNCF a cessé cette exploitation. Idem à Biarritz où l'entreprise de limonaderie, bière etc… avait aussi un aiguillage. Idem dans toute la France. On évitait du triage et de l'emploi cheminot certes mais on tuait les marchandises sur le rail. Le grand rêve c'était des trains complets, des autoroutes ferroviaires qui partiraient d'un point A pour aller jusqu'à un point B sans s'arrêter, sans collecter les wagons isolés. Les entreprise Novatrans ont fermé tour à tour, elles qui à l'aide d'une grue transféraient sur les wagons plats les caisses amenées par les camions et vice versa (combiné par caisse).

Ainsi des systèmes vertueux le wagon isolé et le combiné par caisse ont été sacrifié

Et qu'on fait les entreprises? Elles ont opté pour le camion. Cette politique a été menée par les gouvernements successifs y compris ceux soutenus par M Rousset. Un document de prospective existe dont voici les références pour les curieux. On y détaille l'objectif de supprimer 30 gares de triages pour les ramener à 9 puis en créer une dixième à Rouen. <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/ED38.pdf>

Le CADE partage la revendication des cheminots de réactiver les wagons isolés et de soutien au combiné par caisse. Nous étions d'ailleurs couchés avec eux sur les quais de la gare de Bayonne pour protester contre les suppressions de wagons isolés. Le CADE se prononce en faveur du combiné par caisse et des wagons isolés car c'est cela qui répond aux petites et moyennes entreprise qui font principalement notre tissu économique.