

Politique | Tribune libre - Pierre Recarte : LGV, où en sommes-nous en 2020?



Se fera, se fera pas ? Les optimistes pensent que le projet est enterré. Nous restons vigilants car certains signaux doivent inciter à la prudence. Jean-Louis Chauzy, président du CESER Occitanie annonce le début des travaux de la LGV Bordeaux-Toulouse en 2022, Eric Spitz, notre préfet confie à Sud-Ouest vouloir relancer le projet de prolongement de la LGV vers l'Espagne.

2020, c'est le rendez-vous donné par RFF (SNCF Réseau) pour ses prévisions de trafic annoncées lors du débat public de 2006. Tous les trafics indiqués sont quotidiens et s'entendent 2 sens confondus.

Un mensonge organisé

Entre Bayonne et la frontière devaient circuler, dès 2013, avant la mise en service de l'Y basque, 150 trains. RFF prédisait pour 2020 : 204 trains entre Dax et Bayonne et 266 trains au point le plus contraint, le pont sur l'Adour sur lequel circulent également les trains vers Pau et Garazi. Parmi ces trains sont attendus 152 trains de fret !

Le CADE consulte le « Recueil statistique des transports en Nouvelle Aquitaine » publié tous les ans, où figurent les cartes de péages de SNCF Réseau indiquant la circulation quotidienne, 2 sens confondus, de tous les trains. Une source qui permet de suivre l'évolution des trafics car depuis juin 2014, l'Observatoire des trafics est en sommeil, sans explication, mais avec une raison sûrement : les estimations délirantes de RFF ne sont pas au rendez-vous.

Fin 2017 circulaient sur Dax-Bayonne 50 trains par jour et sur le pont sur l'Adour 67 trains dont 12 trains de fret ! Où est la saturation de la ligne dont la capacité varie, selon les tronçons, entre 240 et 264 trains ?

Oui RFF nous a trompés lors du débat public en prédisant un trafic irréaliste pour justifier la construction d'une LGV. Oui RFF nous a trompés en comptant les trains deux fois, un train arrivant en gare de Bayonne est compté, il repart, il est à nouveau comptabilisé !

Une ligne réaménagée donnerait les mêmes bénéfices

Le CADE l'affirme depuis longtemps, les pro-LGV s'en offusquent prétextant l'impossibilité de faire cohabiter sur la même ligne TGV, TER et fret. Pourtant en 2018, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) mis en place par la ministre des transports va dans le même sens : « l'opportunité d'une ligne nouvelle Bordeaux-Dax doit être réinterrogée à plus longue échéance. Il semble en effet au Conseil que moyennant des travaux de relèvement de vitesse sur la ligne classique, il est possible d'obtenir quasiment les mêmes bénéfices qu'une ligne nouvelle à un coût bien moindre. Dans les faits, l'infrastructure nouvelle ici ne se serait justifiable que par la saturation de la ligne existante, notamment pour répondre aux besoins du fret, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et ne semble pas envisageable avant un horizon lointain

Un fret ferroviaire à la dérive

Le fret ferroviaire dont le CADE est un farouche défenseur ne cesse de décliner. En France, il s'effondre depuis la fin des années 90 jusqu'en 2010 (- 45 %) et se stabilise à 33 milliards de tonnes-kilomètres en 2017.

En Espagne, la CNMC (1) indique que le rail représente 4% du transport terrestre des marchandises en 2018 (4,1% en 2011). Un rapport (2) rappelle que « le trafic mixte de passagers et de marchandises sur une ligne à grande vitesse n'est guère compatible » pour plusieurs raisons (coût de construction 30% plus élevé, paramètres de construction plus exigeants, problème de croisement avec un TGV dans les tunnels et coûts de maintenance prohibitifs).

L'écartement des rails est différent du reste de l'Europe. Problème majeur pour le fret ferroviaire espagnol, les trains de marchandises peinent à franchir les frontières et à circuler à l'intérieur du territoire du fait de la disparité d'écartement entre les réseaux conventionnel et à grande vitesse. Selon la FEDEA (3) « la longueur du réseau de chemin de fer espagnol adapté aux marchandises est relativement faible ».

La CNMC souligne d'autres raisons de la faiblesse du rail dans le transport des marchandises notamment le manque de connexions avec les zones industrielles.

Ainsi, l'explosion du trafic prédite par RFF en 2020 n'a pas eu lieu et le taux d'occupation de la ligne actuelle varie selon les tronçons de 19 à 28%.

« Il faut sortir des camions de la route pour les mettre sur le train » clame Alain Rousset. D'accord, encore faut-il une réelle politique pour développer le fret ferroviaire sinon cela relève de l'incantation ! Dans une tribune libre publiée par votre journal, Renaud Lagrave, responsable des transports en Nouvelle Aquitaine reconnaît « l'abandon notoire du fret ferroviaire parent pauvre de cette loi » (NDLR : Loi d'Orientation des Mobilités), ce que nous regrettons également.

Lorsqu'Alain Rousset s'entête à répéter : « il n'y a d'autre alternative que de construire une ligne nouvelle si l'on veut mettre fin au "mur de camions" », nous sommes en total désaccord car une LGV est inutile compte tenu de la capacité de la ligne actuelle. Ainsi, rien ne justifie la construction d'une LGV, même pas le gain de temps que l'expertise du Commissariat Général à l'investissement (CGI) estime à 5 minutes entre Bordeaux et Dax !

Renaud Lagrave a beau s'insurger en déclarant que la loi LOM « raye d'un trait l'avenir du rail en reportant des chantiers ferroviaires indispensables pour l'Europe, la France et notre Région, comme la LGV au sud de Bordeaux. », pour notre part, nous estimons que cette mise à l'écart, en adéquation avec les conclusions du Conseil d'Orientation des Infrastructures, est tout à fait pertinente et nous ne pouvons que nous en féliciter.

Pierre Recarte,

Vice-Président du Cade

Collectif des Associations de Défense de l'Environnement du Pays-Basque et du sud des Landes

1 Comision Nacional de los Mercados y la Competencia

2 Rentabilité sociale du projet de connexion ferroviaire à grande vitesse en Navarre

3 Fondation des études économiques appliquées

Pierre Recarte

*Crédit Photo : P.Recarte
Publié sur aqui.fr le 10/02/2020
[Url de cet article](#)*

