

LGV : effondrement du principal argument de réseau ferré de France (RFF).

Rappel : On allait voir ce qu'on allait voir, le projet ferroviaire de RFF allait en finir avec le mur de camion, en 2020 21 millions de t de marchandises seraient captées par le rail (multipliant par 10 le tonnage existant). L'exagération était de taille quand les mêmes n'envisageaient qu'une multiplication par 3 dans le Languedoc Roussillon. Exagération vite refroidie par la première expertise indépendante qui concluait à la surestimation du fret.

L'an dernier encore, alors que les prévisions RFF pour arriver à 13 millions en 2020 à Hendaye étaient battues en brèche (voir graphique 1), nous indiquions que les chiffres SNCF à Hendaye étaient de 2,2 millions de tonnes alors que le graphique attendait 8 millions, RFF, additionnant des « nc » (chiffres non communiqués) contestait la baisse des marchandises.

Les chiffres SNCF, publiés par la CCI de Bayonne annoncent aujourd'hui, 2,203 millions de t à Hendaye pour l'année 2008, exactement ce que nous avons publié.

Et comme un malheur n'arrive jamais seul, dans un rapport SNCF présenté au Conseil Economique et Social de la région, on peut prendre connaissance des chiffres 2009 avec une baisse de 49% à Hendaye et Mouguerre.

En 2009 donc, au lieu des 8 millions de t prévues, nous sommes revenus 30 ans en arrière avec 1,1 millions de t à Hendaye pour la SNCF (on ajoutera volontiers les 0,6 millions du fret privé). On corrigera donc le graphique tel que présenté ci-dessous (graphique2)

La principale justification du projet est donc en ruine !

Qu'on ne s'y trompe pas, si nous soulignons que le principal alibi du projet LGV est en déconfiture, nous ne nous réjouissons pas pour autant de cet effondrement du fret ferroviaire. Du point de vue social d'abord, c'est un mauvais coup porté à l'emploi ; du point de vue écologique, ensuite, nous pensons toujours que le train doit capter une part plus importante de marchandises. Nous envisageons d'atteindre, avec une politique cohérente, 10 millions de t à Hendaye sur les voies existantes, et nous ressentons nous aussi cet échec.

Des décisions politiques incohérentes : Car ce n'est pas fini, le plan gouvernemental pour le fret prévoit de liquider les wagons isolés. Ces wagons isolés, sur une distance d'environ 350 km, permettent la desserte des petites et moyennes entreprises. Cela sous entend des triages dans les gares de Bayonne et d'Hendaye par exemple. En liquidant cette activité qui représente plus de 40% de l'activité marchandise de la SNCF on va envoyer près de 1,2 millions de camions supplémentaires sur les routes ce qui n'est sans doute pas la meilleure solution pour liquider le mur de camions sur l'autoroute.

Figure 5 : Scénarii de croissance des trafics ferroviaires par Hendaye, millions de tonnes

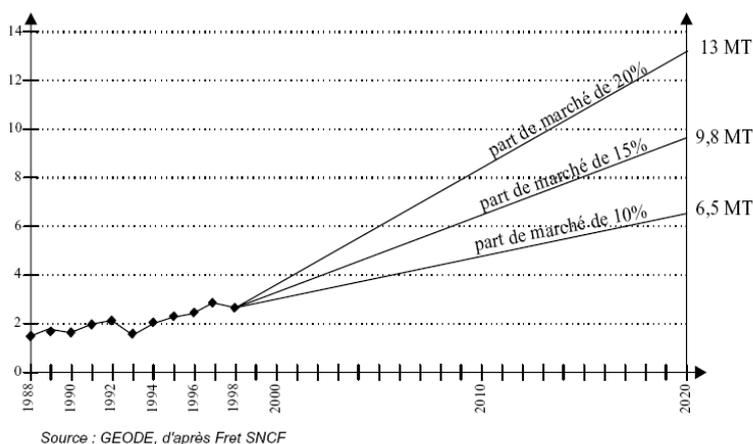
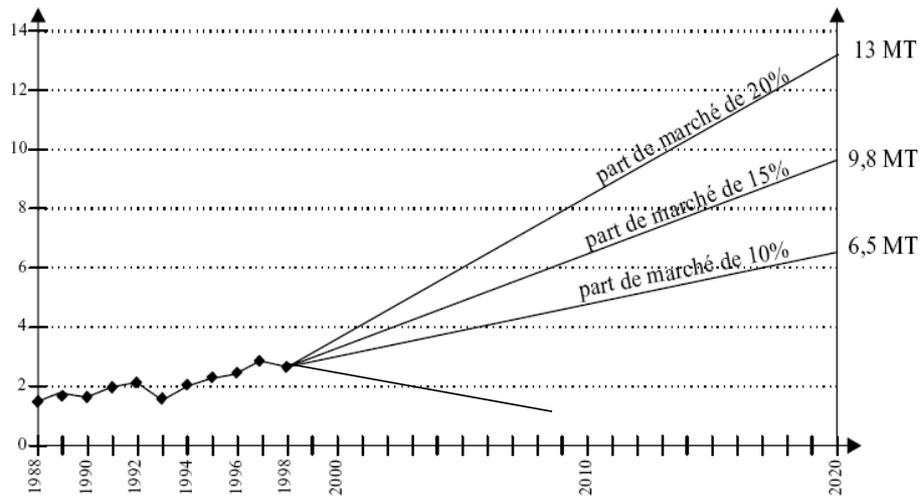


Figure 5 : Scénarii de croissance des trafics ferroviaires par Hendaye, millions de tonnes



Source : GEODE, d'après Fret SNCF