

LGV : le feuilleton...

RFF et les prévisions de trafic :

Quatre ans après le lancement du débat public, il nous a semblé intéressant de cibler les évolutions des estimations de trafics pour 2020 présentées par RFF.

En septembre 2006, donc, au lancement du débat public, RFF sachant que les voies actuelles entre Hendaye et Bayonne ont une capacité de 264 trains par jour et qu'il n'en passe réellement qu'une cinquantaine, se fend d'un document intitulé « Analyse de la capacité de la ligne existante Bordeaux Irun ». On relève qu'entre Bayonne et Hendaye il passerait 282 trains par jour donc nécessité d'une nouvelle ligne. Ces 282 trains/jours se décomposent ainsi : 204 trains de marchandises, 50 TER et 32 TGV.

Quatre mois plus tard, le même RFF fourni aux experts suisses nommés par la commission du débat public la demande suivante : 163 trains de marchandises, 50 TER et 18 TGV (diaporama de l'expertise). On perd 14 TGV et surtout 41 trains de marchandises pour un total de 233 trains quotidiens.

Au printemps 2010, dans le rapport confidentiel-qui-n'aurait-pas-du-tomber-entre-nos-mains, fournit à la médiatrice, RFF demande : 94 trains de marchandises, 80 TER et 22 TGV soit un total de 196 trains quotidiens (et encore s'agit-il ici, contrairement aux autres chiffres des passages sur le pont Adour où sont ajoutés les trains venant de la voie Pau-Bayonne et Garazi-Bayonne. Par rapport aux chiffres fournis à la commission du débat public pour obtenir la voie nouvelle, on a donc perdu plus de 86 trains, on a ajouté 30 TER pour essayer de compenser un peu la perte de 110 trains de marchandises.

On peut analyser la chose ainsi : en 2006 pour passer le débat on annonce 204 trains de marchandises, la fin du mur de camions sur l'autoroute, davantage de fonds européens pour les marchandises. On a annoncé 21 millions de tonnes de marchandises à Bordeaux, 13 à Hendaye dont 8 en 2009 (aujourd'hui on est passé de 2,4 à 1,6 à Hendaye).

On obtient la décision et on commence les retouches : **22** TGV (dont 2 sur 3 s'arrêteraient à Bayonne) au lieu de 32, 94 trains marchandises au lieu de 204 et pour ne pas perdre totalement la face on gonfle les TER (8 par sens aujourd'hui entre Hendaye et Bayonne) en prévoyant une augmentation de 433% en 2020.

Si on parlait à nouveau de la saturation des voies existantes.

Ce coup-ci nous ne ferons pas appel aux études indépendantes des Suisses SMA ProTrans de 2006 ni à la Citec de sept 2009 qui ont amplement validé nos arguments. Non ce coup-ci nous irons simplement sur le site de RFF (taper GPSO) et nous trouverons une étude intitulée : « Etat et perspective du trafic sur les lignes existantes ». Bien que la plupart des études RFF nous ont habitués à des chiffres de trafic ferroviaire « gonflés » artificiellement, les conclusions résistent parfois à ce traitement.

Au passage on tombe sur cette phrase : « *L'analyse de l'évolution récente de 2004 à 2007 montre un fléchissement des échanges internationaux de l'Espagne. Après une croissance à un rythme relativement élevé de 2000 à 2004 (6,5% par an), on observe, entre 2004 et 2007, une baisse annuelle moyenne encore faible en tonnage de 2,1% pour les importations espagnoles et de 4,2% pour les exportations sur la période. Ce chiffre s'est probablement fortement accentué en 2008 au vu de l'évolution de la circulation des PL et de la baisse importante de l'activité de fret SNCF.* »

Cela confirme les tendances annoncées par le rapport Becker d'un plafonnement des échanges (qu'il prévoyait plutôt vers 2015) mais plus encore, cela s'inscrit dans une période 2004-2007 avant la crise et l'effondrement de 49% de 2009.

Passons et allons à ce qui constitue le noyau dur de notre opposition : les lignes actuelles ne sont pas saturées !

En page 13, RFF publie un tableau indiquant le taux d'occupation des différents tronçons. Il en ressort que sur Bordeaux-Hendaye, seul le tronçon Bayonne-Dax, et de 14h à 19h seulement, compte un taux d'occupation compris entre 65 et 75%. Nous avons longuement développé notre position sur ce tronçon où le système de signalisation est un des plus préhistorique de l'état français. La mise en place d'une signalisation plus performante (BAL : Blocs Automatiques Lumineux) devant porter la capacité à plus de 100 trains supplémentaires (travaux en cours), va donc effacer ce relatif point noir. Ce qui est confirmé par cette phrase du rapport RFF : *La section Dax – Bayonne présente un problème de capacité durant la pointe du soir et la période creuse la précédant. Ceci est imputable directement au système de signalisation ne permettant pas un espacement court entre les circulations. En dehors de ce problème de signalisation qui sera résolu par les investissements prévus au CPER 2007-2013, cette section ne présente pas de problème de saturation particulière.*

Agriculteurs contre la LGV :

Surprise cet été à Urrugne où la commission de la chambre d'agriculture chargée de faire remplir un formulaire aux agriculteurs touchés a vu arriver ces derniers en force et annoncer de manière fracassante leur refus. Le dimanche suivant à Espelette, les mêmes agriculteurs ont fait un brin de conduite à Alain Rousset président de la région et promoteur de la LGV, devant les caméras de F3. « Vous serez indemnisés dit ce dernier », « on ne veut pas d'indemnités, on veut vivre et travailler sur nos terres simplement » disent les agriculteurs. « La LGV c'est une chance pour vos enfants » dit Rousset, « mes enfants me disent de ne pas laisser faire ça » dit l'agricultrice »

La semaine suivante rebelote à Ustaritz où la salle est envahie par les opposants.

Une LGV diminue-t-elle l'attractivité d'une ville ?

Les grands élus de nos régions et les promoteurs de LGV évoquent l'enclavement de leur territoire comme facteur contrariant de l'attractivité de leur métropole. Est ce une illusion, ou bien une idée vérifiable ? Si la desserte d'un territoire augmentait son attractivité, nous verrions une juxtaposition des LGV et des villes les plus attractives de notre territoire. Les villes les plus éloignées du réseau grande vitesse seraient les lanternes rouges de ce palmarès d'attractivité des villes.

Or une telle étude vient d'être réalisée et publiée dans Les Echos. Tenez vous bien ! En tête du palmarès Ajaccio, Bastia, Arcachon... Sur 3 villes gagnantes, deux sont en Corse !!! Le clou de ce palmarès est que les villes les mieux desservies par les LGV sont les lanternes rouges de l'attractivité socio économique.

La carte est presque un négatif de la carte des LGV. Ce tiercé gagnant est inattendu pour les décideurs de l'aménagement du territoire. Des chercheurs de l'université Paris-Dauphine ont mesuré l'effet des politiques urbaines et l'attractivité d'une centaine d'agglomérations dans une étude dont « Les Echos » ont l'exclusivité. Cette nouvelle France est coupée en deux : les petites villes du Sud l'emportent et pas seulement pour leur dynamisme économique.

Il serait temps, grand temps, que nos grands élus régionaux et nationaux et autre décideurs politiques des CCI, CESR reçoivent un grand seau d'eau froide sur la tête pour sortir de cette illusion bornée qu'une LGV prestigieuse suscitera le miracle socio économique espéré pour

leur région, et leur métropole. Il faut en finir de cette politique de prestige économique désastreuse et ruineuse. Qu'ils regardent la réalité en face, qu'ils s'inspirent de l'étude réalisée déjà en 2006 à l'université de Reims sous la direction de Marie Delaplace sur les impacts socio économiques des LGV qui prouve qu'il n'y a pas de miracle socio économique à attendre d'une LGV. Qu'ils arrêtent de se faire et de nous maintenir pigeons de ce charme dépassé au profit des grands groupes d'entreprises financières des BTP.

De toute façon, le prestige TGV n'agit plus sur la population, comme en témoigne une étude réalisée pour le compte de RFF en région PACA. Une large majorité de la population ne rêve plus de TGV, mais de transports de proximité.

Le miracle LGV fera la ruine financière du Trésor Public dans ces infrastructures énormément coûteuses, non rentables pendant même que le service public de transport ferroviaire voyageurs et marchandises ne cesse de se délabrer.

Il faudra que nos grands élus trouvent d'autres astuces prestigieuses pour assoir leur pouvoir, sinon ils seront eux-mêmes entraînés dans cette fin annoncée du prestige du TGV.

(écrit par R Legros d'Attac sud des Landes)

Lu dans la vie du Rail :

Dans la vie du rail du 14 juillet 2010, un article intitulé : « Entreprise : Guillaume Pépy face au malaise des cadres » où on relate la conférence de presse du président de la SNCF du 5 juillet. M Pépy commente les réductions d'investissement et sur les infrastructures, l'article reprend : « Sur un même registre, il a estimé qu'il valait mieux faire une ligne à grande vitesse en moins et avoir un bon renouvellement du réseau existant ».

Pépy avec nous ! Pépy avec nous !

Une anecdote :

Voici une anecdote survenue à un ami breton :

« La SNCF met tout en œuvre pour rentabiliser ses lignes LGV, le site <http://www.intermodalite.com> dénonçait ce problème de politique tout tgv au détriment des trains TER et intercitys. J'en ai encore fait l'expérience cet été: désirant me rendre du Mans à Roanne en train, j'ai donc recherché mes billets par internet (au guichet le résultat est le même), la SNCF me propose uniquement des trajets Le Mans-Paris (TGV), Paris-Lyon (TGV), Lyon-Roanne (TER), pour un total de 100 € à l'aller et une durée de plus de 7h. J'ai donc demandé que mon train passe par Tours, résultat: Le Mans-Tours (TER) + Tours-Roanne (Intercitys), coûts 39 € à l'aller, temps 6h.

Un bon nombre de trajet province-province sont identiques (exemple Angers-Toulouse, Strasbourg-Lille), les trajets proposés sont plus longs plus coûteux mais utilisent des lignes LGV, et cela ne va certainement pas aller en s'améliorant... »

V Pachon.