

LGV Bordeaux-Espagne, la désinformation continue.

Par Pierre Recarte, vice-président du CADE

Lors de sa conférence de presse de rentrée, le président de la région Aquitaine s'irrite de la densité du trafic à la frontière franco-espagnole faisant de l'autoroute « *qui reçoit chaque jour plus de 10 000 camions, la partie la plus polluée par les microparticules d'Aquitaine* » avant de conclure sur « la nécessité d'une LGV nouvelle au sud de Bordeaux pour faciliter le fret ferroviaire » (propos rapportés par Aqui).

Alain Rousset avance toujours des contre-vérités avec un aplomb déconcertant. Il ne circule pas plus de 10 000 camions sur l'ex N10. La dernière statistique disponible est de 2012, elle est donnée par la DREAL Aquitaine lors du conseil scientifique de l'observatoire des trafics du 25 juin 2014. Elle fait état d'un trafic moyen journalier annuel en baisse avec 8190 camions en 2012 contre 8642 en 2006 (source ASF).

La LGV faciliterait le fret ferroviaire.

Monsieur Rousset reprend cet argument fallacieux utilisé par d'autres, en France comme en Espagne et démenti par la réalité.

Tous les experts s'accordent pour dire que l'impact de charges supérieures par essieu des trains de marchandises entraîne une importante détérioration des lignes LGV et donc un surcoût de maintenance. Par voie de conséquence ils empruntent peu ou pas ces infrastructures.

L'économiste Arlabán Mateos s'interroge sur la mixité voyageurs/fret des LGV. Pour lui la réponse est loin d'être claire : « *Les responsables politiques aimeraient être affirmatifs pour justifier ces coûteux investissements de construction mais les conditions de circulation requises pour les trains de marchandises sont telles qu'ils ne le peuvent* ». Le PEIT¹ reconnaît que « *ces lignes présentent des difficultés techniques, opérationnelles et de maintenance pour leur compatibilité avec un trafic mixte voyageurs et marchandises* » Lors du dernier colloque de Bilbao, la RENFE a annoncé que pour ces raisons les trains de fret ne pourraient peut-être pas emprunter le Y basque. Le seul bénéfice qu'apporterait une LGV est la libération par les TGV de quelques sillons (créneaux de circulation des trains sur le réseau) sur la ligne existante. Une ligne non saturée, exploitée au quart de sa capacité !

Alors qu'étaient mis en service, entre 2005 et 2011, 1800 km de LGV en Espagne et 475 km en France durant la même période, la part du fret ferroviaire est passée, sur la période 2002/2012, de 5,9% à 4,8% en Espagne et en France² de 19,1% à 15,2%, avant de passer sous la barre des 10% en 2013.

Un effondrement que l'on attribue à tort à la crise. En effet, selon Eurostat, si le trafic ferroviaire en France a décliné de 31% au cours de la période 2002/2013, il a progressé de 43% en Allemagne et de 15% au Royaume-Uni malgré la dégradation économique.

Entre 2000 et 2011, selon les mêmes sources, le trafic ferroviaire a chuté de 40% en France, alors que le transport routier a conquis des parts de marché sur le rail (+26%) du fait de sa compétitivité croissante. Et on ne peut que le regretter.

¹ Plan stratégique des infrastructures de transport en Espagne

² Source Eurostat

Les causes du déclin du fret ferroviaire

Elles sont clairement identifiées et Alain Rousset feint de les ignorer en affirmant qu'une LGV résoudra le problème. Une étude réalisée par le cabinet de conseil Bain & Compagnie en 2012, montre que le fret ferroviaire en France est pénalisé par un réseau en étoile avec de nombreux points de congestion et une mauvaise gestion des sillons. Les autres pierres d'achoppement concernent la rigidité des réservations, la multiplication des sillons précaires, la logistique très insuffisante de la desserte des ports... L'Espagne cumule les mêmes handicaps avec de surcroît 15 000 km de voies qui ne sont pas à l'écartement UIC, limitant ainsi les échanges internationaux. Au plan européen, elle se situe en 3^{ème} position derrière l'Irlande et La Grèce comme pays utilisant le moins le ferroviaire comme mode de transport de ses marchandises. En France, l'absence d'entretien et de rénovation des 4200 km de voies reliant le réseau national aux installations industrielles (carrières, usines, coopératives...) sonne le glas du « wagon isolé » qui représentait 25% du trafic total. Une offre ciblée sur les trains entiers a encore accentué les faiblesses du fret tout comme la destruction de l'outil de production avec la baisse des effectifs et la suppression de gares et de triages. La SNCF a perdu sa capacité à massifier et à rentabiliser ses infrastructures et ses outils d'exploitation. La politique du « tout LGV » a détourné les investissements qui auraient dû être dévolus au développement du fret ferroviaire.

Une absence de stratégie globale

En matière de transport de marchandises et de logistique, la France a depuis longtemps renoncé à adopter une stratégie globale. Aujourd'hui, le réseau ferroviaire conventionnel demeure le grand oublié des politiques publiques, au bénéfice de la route. Cette dernière profite largement des investissements au détriment des ambitions affichées en matière de développement durable.

Pourtant il faut encourager le transport des marchandises par le rail. Dans certains pays, comme l'Autriche, le tonnage des poids lourds est strictement limité. D'autres nations ont mis en place pour les camions des péages de manière à favoriser le ferroviaire au détriment du routier. Mais en France, on abandonne l'écotaxe...

En dix ans, l'Allemagne a fait croître le fret ferroviaire de 40% en développant le transport combiné et en relançant le « wagon isolé ». Mais en France on s'apprête à le liquider...

Laisser croire aux citoyens que l'on résorbera « le mur de camions » en « mettant les poids lourds sur les trains » grâce à la construction d'une LGV est malhonnête. Ce discours qui élude la réalité ne poursuit qu'un seul objectif : tenter d'obtenir l'adhésion des citoyens qui se sont prononcés massivement contre la LGV à travers l'enquête d'utilité publique. Il dissimule la finalité de la LGV : celle de tenter de hisser Bordeaux au rang des grandes métropoles européennes. Un aménagement désastreux pour les villes d'Aquitaine et leur population.

De tels agissements sont méprisables dans une société qui se veut respectueuse des citoyens. Alain Rousset introduisait sa conférence de presse en s'exclamant : « le boulot continue », on serait tenté d'ajouter : « la désinformation aussi »...

