

Ciboure

## Tombe endommagée pour drôle d'histoire d'os

Page 20



La Cade évoque 14 561 trains comptés en doublon sur une année par les promoteurs de la LGV. PHOTO J.-D. CHOPIN

# Les trains fantômes du dossier LGV

**LIGNE À GRANDE VITESSE** Les opposants au projet estiment apporter la preuve d'une surévaluation du trafic au Pays basque, qui fausse la réflexion dans ce dossier. Page 13



LUNDI 31 OCTOBRE 2016 - 1,10€  
[www.sudouest.fr](http://www.sudouest.fr)



Italie

## Tremblements de terre en série

Page 7

## Covoiturage: les raisons d'un succès fou

**TRANSPORTS** En cinq ans, cette pratique s'est largement popularisée, via notamment l'essor de BlaBlaCar, désormais leader mondial. Analyse. Pages 2-3



Écologique, sympathique et surtout économique: le covoiturage a le vent en poupe. PHOTO QUENTIN SALINIER



# LGV : le trafic surestimé

**LIGNE À GRANDE VITESSE** Le Cade dénonce un débat faussé par des chiffres gonflés dans d'importantes proportions

PIERRE PENIN  
p.penin@sudouest.fr

Le dossier de la ligne à grande vitesse dans le sud-ouest avance cahotant, par soubresauts et polémiques comme récemment devant l'assemblée régionale où il était question de financement (lire par ailleurs). Alors que le secrétaire d'État aux transports, Alain Vidalies, soutient contre vents, marées et enquête publique le projet, ses opposants restent mobilisés. Ils attaquent au Conseil d'État la déclaration d'utilité publique (DUP). Et pointent aujourd'hui des projections de trafic surévaluées entre Dax et la frontière.

Le Cade (1) mène la fronde « au sud ». L'opiniâtreté de ses militants leur permet d'affirmer que l'aménageur SNCF Réseau et tous les tenants de la LGV prophétisent à tort une saturation des lignes actuelles à l'horizon 2020. Or, c'est cette perspective qui justifierait la création de lignes nouvelles plutôt que l'aménagement de l'existant.

## 14 561 doublons

Documents à l'appui, Victor Pachon remonte le temps jusqu'à la dernière réunion de l'Observatoire du trafic, créé par le préfet de région. « Cette réunion était en 2014. Depuis, c'est en sommeil », souligne le porte-parole du collectif écologiste. Ce jour-là, le Cade s'étonne des différences éton-

nantes entre les flux observés en gare de Bayonne et Hendaye. « Il ne pouvait s'agir que de trains comptés deux fois. » La Dreal (2), qui organise la réunion, doit se rendre au même constat. Elle le signera même dans le compte rendu de la rencontre, page 3 : « Les trains qui arrivent et repartent d'une gare, après un arrêt de quelques minutes, sont malheureusement comptabilisés deux fois dans les calculs. »

Victor Pachon et les siens décortiquent les données et font la somme de ces doublons. Ils arrivent au total de 39 trains quotidiens. « C'est

14 561 trains par an qui ne devraient pas être comptés dans les projections de trafic. Ce n'est pas rien. » La Dreal tente d'abord de balayer l'objection. Si les volumes sont faux, la tendance qu'ils dessinent n'en est pas moins réelle. Et c'est une augmentation des TER, même si les TGV diminuent dans la même période.

« Les chiffres étaient déjà faux en 2006, année où est lancé le débat public sur la LGV »

## Trafic en baisse

Un peu court, pour le Cade qui produit un mail de la Dreal en réponse à une de ses interpellations sur ces distorsions de chiffres. Il y apparaît clairement que « ce problème de



Avec la LGV, Bordeaux serait à 2 h 05 de Paris et, au sud, la continuité du réseau serait possible entre France et Espagne, ce qui présenterait un intérêt notamment pour le fret. PHOTO JEAN-DANIEL CHOPIN

## FINANCEMENT

Les élus de la Nouvelle Aquitaine devaient être appelés, la semaine dernière, à voter 5,6 millions d'euros pour la poursuite du projet LGV, via une décision modificative. Mais le texte a été retiré par Alain Rousset, le président de la Région. Ses « alliés » écologistes étaient vent debout. En campagne pour la tête de la grande région, Alain Rousset n'avait-il pas promis à ses « amis » que l'institution ne paierait plus pour la LGV ? Un engagement qui scellait leur accord de majorité. C'est ce que lui ont rappelé ses « partenaires » d'Europe Ecologie-Les Verts.

double compte pour les trains arrivant et repartant en gare est présent pour les années 2006, 2011 et 2012. « C'est ennuyeux », grince Victor Pachon. « Les chiffres étaient déjà faux

en 2006, année où est lancé le débat public sur la LGV. La consultation sur le projet a eu lieu sur des bases de trafic erronées. C'est tout de même un problème. »

Depuis la suspension de l'Observatoire des trafics, le collectif procède à sa propre « observation ». « Nous nous basons sur une publication annuelle de la Chambre de commerce et d'industrie, elle-même basée sur les chiffres de la SNCF. » Depuis 2006, le trafic passagers a baissé de 21 % en gare de Bayonne, de 26,5 % à Biarritz, de 16 % à Saint-Jean-de-Luz. La stratégie qui a consisté à augmenter l'offre de TER pour tisonner la demande du public semble ici montrer ses limites.

Le Cade a aussi étudié le fret. « C'est plus délicat, car il bénéficie du secret commercial. » Les militants fouillent toute la documentation disponible et trouvent des indications dans le dossier d'enquête publique sur l'autoroute ferroviaire atlantique, comptent finalement 13 trains de fret quo-

tidien. « Nous avons obtenu la confirmation de cette estimation par un document de l'Audap (3) que nous tenons à disposition de chacun. » On peut y lire précisément « 13,8 » trains entre Dax et Bayonne. « Fret et passagers, on arrive à 76 trains par jour. Dans le débat public, on nous parlait de 100 en sortie de Bayonne. Avec une perspective de doublement. On en est loin. » Le Cade dénonce l'idée d'une saturation des lignes d'ici 2020. Celle qui fonde le projet de LGV.

À l'heure où nous publions ce dossier, notre demande d'interview d'Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, n'avait pas reçu de suites.

- (1) Collectif des associations de défense de l'environnement.
- (2) Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.
- (3) Agence d'urbanisme Atlantique Pyrénées.

## La déclaration d'utilité publique attaquée

**EN JUSTICE** Des opposants à la LGV contestent devant le Conseil d'État la DUP pour le tronçon sud, adoptée contre les conclusions de l'enquête publique

En juin dernier, le secrétaire d'État aux transports, Alain Vidalies, déclarait d'utilité publique (DUP) la création de lignes à grande vitesse (LGV) depuis Bordeaux, vers Dax et Toulouse. Une décision en contradiction avec les conclusions de l'enquête publique sur le projet. Celle-ci avait mis en cause l'impact environnemental du projet, son intérêt économique, les déséquilibres territoriaux qu'il pourrait occasionner. Le ministère n'a pas suivi le commissaire enquêteur. Le Conseil d'État est appelé en arbitre.

Les Amis de la terre dans les Landes et trois propriétaires expropriés, portent ce recours contre la DUP. Celle-ci doit faciliter, au nom de l'intérêt général, les procédures telles que les expropriations. Le Collectif des associations de défense de l'environnement a largement participé à la construction de la re-

quête. Celle-ci attaque d'abord au porte-monnaie. « Nous dénonçons un projet dont les modalités de financement ne sont pas fixées », souligne Victor Pachon, le porte-parole du Cade. La situation du tronçon Tours-Bordeaux illustre les difficultés à financer pareille infrastructure. « En 2015, il manquait toujours 900 millions d'euros », souligne l'opposant au projet.

C'est un fait, les collectivités se font tirer l'oreille pour payer. Et les banques ont montré quelques réticences récentes : le consortium bancaire mobilisé sur le tronçon Tours-Bordeaux a suspendu son versement du mois de novembre 2015, pour obtenir de la SNCF plus d'allers et retours quotidiens.

## Choc de l'offre

Les requérants estiment aussi que « les effets du projet sur l'environ-

nement sont appréciés de façon très insuffisante ». Ils décrivent comme « illusoire » les mesures compensatoires évoquées dans le dossier. Dans l'enquête publique, les promoteurs de la LGV avancent une diminution des émissions de CO2 grâce à la LGV de l'ordre de 250 000 tonnes par an. Le commissaire enquêteur explique que, sur cette base, « la durée d'amortissement des émissions liées au chantier de la LGV oscille autour de 190 ans ».

Les Amis de la Terre soutenus par le Cade contestent l'impact réel des voies nouvelles. Ils mettent en cause l'infaillibilité du principe de « choc de l'offre », selon lequel l'offre de train créera la demande. « Les gains de temps et de voyageurs ne sont pas démontrés. » Pas démontré non plus, selon les détracteurs de la LGV, la rentabilité des futures



Victor Pachon, le porte-parole du Cade, lors d'une manifestation contre le projet de LGV dans les Landes. PHOTO PHILIPPE SALVAT

lignes. Son évaluation par SNCF réseau leur semble « biaisée ». Exemple contenu dans le recours : « La non prise en compte du changement de la TVA » dans les calculs. Un

autre ? « Le coût de la circulation des 2 360 camions par jour ouvré de chantier » n'est pas retenu dans les évaluations. P. P.



# Plein cadre

Entretien

## Plaidoyer pour une SNCF libre

Le député girondin Gilles Savary est le coauteur d'un rapport parlementaire sur la SNCF qui remet en cause son lien avec l'État

RECUEILLI PAR BENOÎT LASSERRE  
b.lasserre@sudouest.fr

**D**éputé socialiste de la Gironde depuis 2012 après avoir siégé de 1999 à 2009 au Parlement européen, Gilles Savary est considéré comme un des meilleurs spécialistes des transports. Avec Bertrand Pancher, député UDI de la Meuse, il vient de publier un rapport d'évaluation de la loi sur la réforme ferroviaire, votée en août 2014 à l'initiative du ministre des Transports de l'époque, Frédéric Cuvillier. Loi dont il était précisément le rapporteur.



Gilles Savary, PH. F. COTTEAUX / A 50

« Sud Ouest » Quel est le contexte de cette loi ferroviaire, deux ans après sa promulgation ?

**Gilles Savary** Cette loi avait deux objectifs. D'abord redynamiser le ferroviaire, qui est en difficulté face à l'économie collaborative ou au low-cost aérien. Aujourd'hui, les usagers ont pris le pouvoir face aux ingénieurs, ils sont soucieux du tarif. Or le ferroviaire a des coûts qui augmentent régulièrement. Il faut savoir par exemple que l'usager du TER ne paie que 28 % du coût de ce train. Donc les politiques doivent être beaucoup plus attentifs aux désirs des usagers qu'aux diktats des ingénieurs, qui, en règle générale, les manipulent.

L'autre objectif, c'est l'ouverture à la concurrence. Elle a été totalement improvisée pour le fret, il faut l'anticiper et la réussir pour les voyageurs. Ce sera le 31 décembre 2019 pour les TGV et trois ans plus tard pour les TER et les Intercités.

Quelle est la principale réussite de cette loi ?

Il faut d'abord dire que c'est la ré-

forme la plus importante menée depuis des décennies. Plus de 50 000 cheminots ont été transférés de SNCF Mobilités vers SNCF Réseau, toutes les procédures informatiques et comptables ont été re-

**Notre politique ferroviaire est sous pression d'intérêts industriels. Ceux du BTP et ceux d'Alstom**

faites, sans que cela suscite le moindre conflit social. Pour la SNCF, c'est une performance managériale à mettre au crédit de Guillaume Pepy, patron de la SNCF, et de Jacques Rapoport, l'ancien président de SNCF Réseau, l'ex-RFF.

Une autre réussite est la création de l'autorité de régulation, l'Arafer, absolument indépendante du pouvoir politique et qui a par exemple émis un avis très critique sur les tarifs de péage très élevés mis en place par SNCF Réseau.

Je voudrais souligner aussi, parmi les satisfactions, la mise en place

### TOUS LES SYNDICATS ENTENDUS SAUF SUD

Pour rédiger leur rapport, Gilles Savary et Bertrand Pancher ont interrogé des dizaines de personnalités ainsi que tous les syndicats de la SNCF. « À la gauche de la gauche, on me décrit comme un traître social-libéral, mais j'ai un excellent dialogue avec la CGT qui apprécie qu'on tienne avec elle un discours de vérité », précise le député girondin, qui se dit très attaché au ser-

vice public à condition qu'on ne le confonde pas avec la gratuité et qui estime que « la SNCF reste une des plus belles entreprises de France et d'Europe ».

Seul le syndicat SUD a refusé de répondre aux députés. « Ils ne reconnaissent pas notre légitimité de parlementaires. Ça en dit long sur leur conception de la démocratie. »



d'une police du réseau qui a accru la sécurité ou encore le fait que les gares commencent à gagner de l'argent de façon non négligeable.

**Dans les points noirs, vous retrouvez en revanche ce qui nourrit votre hostilité à l'égard du TGV.**

À l'égard du tout-TGV qui a été favorisé par le précédent quinquennat, et qui, c'est vrai, reçoit le soutien d'élus locaux aussi bien de droite que de gauche. Cela va même jusqu'au sommet de l'État, avec François Hollande qui veut à tout prix un TGV entre Limoges et Poitiers malgré les enquêtes publiques défavorables.

Le modèle du tout-TGV n'est plus soutenable, car il oblige à créer un deuxième réseau, il alourdit la dette de la SNCF, déjà considérable puisqu'elle se monte à 50 milliards d'euros, et assèche tout investissement en faveur du fret.

Tours-Bordeaux est certes une des lignes à grande vitesse les moins contestables, mais elle va cependant augmenter de 700 millions d'euros la dette de la SNCF et on soupçonne qu'elle sera en déficit d'exploitation.

Aujourd'hui, on veut aller en Espagne avec le TGV, mais on y serait déjà, depuis longtemps et pour beaucoup moins cher, avec un train qui roulerait à 250 à l'heure et qui mettrait seulement huit minutes de moins qu'un TGV pour relier Bordeaux à

Bayonne. Cette obsession du TGV nous mène droit dans le mur.

**Pourquoi ce choix du tout-TGV ?**

Notre politique ferroviaire est sous pression d'intérêts industriels. Ceux du BTP et ceux d'Alstom. On en a encore eu une preuve accablante avec l'usine de Belfort, où un gouvernement auquel l'entreprise met le couteau sous la gorge à l'approche d'une période électorale oblige la SNCF à acheter des rames TGV pour faire du cabotage entre Bordeaux et Marseille. Ce sont des rames à 30 millions d'euros pièce qui vont rouler à 180 au lieu de 320 km/h, alors qu'on aurait pu, pour ce trajet, s'équiper avec d'autres constructeurs capables de livrer des trains roulant à 250 km/h pour 11 millions d'euros la rame.

Avec les TGV et les TER, le marché français s'est entièrement offert à Alstom, qui bénéficie d'une rente de situation unique au monde. Je suis évidemment favorable au fait qu'un gouvernement aide son industrie et donc Alstom. Mais pas quand ça se fait en ponctionnant l'usager ou le contribuable.

Alstom ne vend son TGV qu'en France, même si on nous dit que le monde entier nous l'envie. Quand je vois une Lamborghini, moi aussi, je l'admire, mais je ne l'achète pas pour autant. C'est à Alstom de s'adapter au marché et non pas l'inverse.

**Pour Gilles Savary, « l'obsession du TGV nous mène droit dans le mur ».**

PHOTO ARCHIVES L. THEILLET / A SUD OUEST

**Est-il normal que les Régions achètent le matériel ferroviaire pour le compte de la SNCF ?**

Non. D'autant plus que c'est la SNCF qui passe les appels d'offres et ceux-ci bénéficient toujours à Alstom ou à Bombardier. Nous plaçons donc pour une plus grande régionalisation du ferroviaire, par l'institution notamment d'une vignette régionale qui donnera aux Régions la plénitude financière de leurs décisions, une expérimentation de l'ouverture à la concurrence et la mise en service de trains de banlieue pour les villes de province sur le modèle de l'Île-de-France.

**Quel est l'avenir de ce rapport ?**

Je suis conscient qu'un rapport parlementaire est souvent fait pour attraper la poussière. Mais je crois, modestement, qu'il rompt avec des idées reçues et qu'il n'y a pas d'autre issue que les propositions que nous formulons, notamment sur la séparation des pouvoirs dans le domaine ferroviaire, car l'État mène une politique erratique et clientéliste qui met la SNCF en danger.

En tant que député de la circonscription de Montesquieu, je suis très attaché à cette séparation.