

12 raisons d'enterrer définitivement la LGV Bordeaux-Dax-Espagne

Par Pierre Recarte, vice-président du CADE

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures a remis son rapport à la ministre des transports : « *L'opportunité de ligne nouvelle Bordeaux-Dax doit être réinterrogée à plus longue échéance* » car « *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* » et « *l'infrastructure nouvelle ne 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.* »

A croire que le CADE a tenu la plume des rédacteurs du rapport ! Reste à enterrer définitivement ce projet et les raisons ne manquent pas.

La LGV n'est pas une exigence européenne.

Les promoteurs du projet sèment la confusion en l'affirmant alors que le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) prévoit aussi la réhabilitation et la modernisation des infrastructures existantes et exige l'interopérabilité des réseaux aux frontières.

Les données de l'Observatoire des trafics non prises en compte.

L'Etat faillirait à sa parole en décidant la construction du tronçon Bordeaux-Dax malgré une baisse conséquente du nombre de trains de fret à Dax (49,3% entre 2006 et 2012) et une baisse de 21% du nombre de voyageurs entre 2006 et 2015 dans les gares de la côte basque. Cet Observatoire est destiné, selon l'Etat, à fixer « *l'horizon de pertinence d'une nouvelle infrastructure ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne.* »

Un découpage inédit

En rattachant Bordeaux-Dax, peu rentable à Bordeaux-Toulouse, en excluant les tronçons déficitaires (aménagements ferroviaires sur Bordeaux et Toulouse et Dax-Espagne), SNCF Réseau cherche à donner au projet une rentabilité qu'il n'a pas.

Un coût prohibitif

Le montant de l'investissement atteint des niveaux jamais égalés avec un coût kilométrique de 33,02 millions d'euros pour Bordeaux-Dax et de 43,50 millions d'euros pour Dax-Espagne selon le Commissariat Général à l'investissement (CGI).

Un projet non financé

SNCF Réseau ne peut préciser s'il participera au financement. Les conditions de réalisation, les modalités de financement restent au stade d'hypothèses et l'évaluation socio-économique ne définit ni précisément les partenaires financiers, ni leur niveau de participation.

Des gains de temps prétendus, non démontrés.

Le gain de temps sur Bordeaux-Dax est dérisoire, calculé par rapport une ligne non renouvelée

Des prévisions de trafic surestimées. L'opérateur institutionnel absent

Des disparités de prévisions entre RFF et l'opérateur institutionnel SNCF sont constatées : 1 million de voyageurs ! Or les perspectives de trafics sont capitales comme le souligne le CGI car il existe « *une forte dépendance de l'intérêt collectif du projet à la réalisation du trafic prévu* ».

SNCF n'a pas avalisé les prévisions de trafic. Or, seuls les opérateurs sont les détenteurs des données (nombre de passagers, tonnage de marchandises transportées) et donc à même de réaliser des prévisions de trafic et de valoriser ces données dans un bilan socio-économique.

Des hypothèses de dessertes et de destinations non sincères

Elles ont été établies de façon fantaisiste par RFF sur ses propres études et n'engagent pas les transporteurs, SNCF en tête.

Un bilan socio-économique biaisé

RFF a usé de nombreux d'artifices pointés par le CGI (choix de la méthode d'évaluation, de la période d'actualisation, du périmètre européen, prévisions de croissance du PIB surestimées...) pour ne pas dégrader le bilan socio-économique considéré comme « fragile » par le CGI.

Un saccage environnemental

L'emprise du projet Bordeaux-Toulouse-Dax est de 6300ha : 1 500 ha de terres agricoles (470 exploitations), 3 300 ha de forêts, 370 ha de zones humides, 90 plans d'eau. Treize sites Natura 2000 sont traversés et une réserve naturelle nationale (marais d'Orx) est impactée. Les compensations sont très élevées estimées de 1 000 à 1750 ha. Elles seront du même ordre de grandeur pour le seul tronçon Dax-Espagne.

Une ligne à forte capacité et non saturée.

La capacité actuelle de la ligne, compte tenu des aménagements est de 264 trains/jour, 2 sens confondus et de 240 trains/ jour au point le plus contraint (pont sur l'Adour). Selon l'étude CITEC, elle peut être portée à 322 trains par jour. Au pont Adour où passent les trains vers Hendaye, Pau, Garazi, circulaient, 2 sens confondus, en février 2017 : 67 trains/jour (45 TER, 10 TGV et 12 trains de fret) soit un taux d'occupation de la ligne de 27,9 %.

Des alternatives non analysées

En dépit des préconisations du Grenelle de l'environnement, RFF a rejeté toutes les études alternatives proposées au motif que les gains de temps enregistrés étaient insuffisants et que la saturation de la ligne était inéluctable.

Désormais la ministre des transports a les cartes en main pour décider ou non l'abandon du projet à moins que le Conseil d'Etat ne s'invite dans la partie en annulant la déclaration d'utilité publique.