

Le « projet final » du TAV Burgos-Gasteiz exclut le transport de marchandises

L'annonce initiale selon laquelle la ligne à grande vitesse entre Gasteiz et Burgos serait réservée aux passagers a été qualifiée d'« innocente » par le lehendakari Iñigo Urkullu en 2018. Le Ministère des transports, de la mobilité et de l'agenda urbain a approuvé le « projet final » qui le ratifie.

Le ministère espagnol des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda urbain (Mitma) a définitivement approuvé l'«étude informative du projet de ligne à grande vitesse Burgos-Vitoria », pour une nouvelle ligne à grande vitesse pour le trafic exclusif de passagers – il est précisé dans le communiqué de presse public axé cet après-midi – maximum. D'une longueur de 93,6 kilomètres, il dispose d'un budget initial de 1 200 millions d'euros. L'étude ne précise pas les délais de mise en œuvre.

Le fait que cette section du TAV soit réservée aux passagers n'est pas un problème mineur. Il y a quatre ans, le 28 décembre 2017, le ministre espagnol du Développement de l'époque, Iñigo De la Serna, du cabinet de Mariano Rajoy, avait déjà fait savoir clairement lors de la présentation de la ligne à Burgos, expliquant que **les irrégularités dans certains tronçons rendent impossible le transport de passagers et de marchandises mixtes sur les mêmes voies.**

Cependant, le lendemain, dans des déclarations à Radio Euskadi, le lehendakari, Iñigo Urkullu, a déclaré que ce projet n'était pas clos, car il n'avait **pas été « soumis à des pourparlers entre la représentation de l'administration basque et celle de l'Etat »**. Il a ajouté qu'il « ne s'accorde pas » avec le dessin fait par Madrid, et a ironisé sur le fait qu'il s'agissait d'un « innocent » étant donné la date à laquelle De la Serna l'a fait savoir.

Retirer les camions des routes

Peu de temps après, le ministre a annoncé une visite à la CAV et, le 8 janvier 2018, la ministre du Développement économique, Arantxa Tapia, a indiqué que la réunion prévue pour le lendemain nécessiterait l'engagement afin qu'il y ait une **connexion ferroviaire pour les marchandises dans la section de la TAV Gasteiz-Burgos, « sans rupture de charge » dans la capitale d'Alava.**

La conseillère a admis que si la voie TAV était très coûteuse, elle exigerait du gouvernement espagnol qu'«en raison de la connexion actuelle, à travers la jauge ibérique, **un troisième rail puisse être introduit qui permet le trafic de marchandises vers la péninsule, sans cette rupture de charge qui se produirait à Vitoria.** Sinon, nous déplacerions la frontière d'Irun à Vitoria », a-t-il averti.

Mais le ministre Iñigo de la Serna est passé par Gasteiz et **n'a laissé que de vagues déclarations sur ce troisième rail, sans projet ni budget ni délai.** Et Arantxa Tapia l'a pris pour acquis, assurant que pour le gouvernement de Lakua l'important a toujours été de donner une sortie aux normes de largeur européenne aux marchandises pour augmenter la compétitivité de l'industrie basque « et non la vitesse ».

Le transport de marchandises à travers le réseau à grande vitesse et le « retrait des camions des routes » ont été l'un des arguments du gouvernement Lakua pour défendre cette infrastructure. Bien que la vérité soit que les lignes AVE ne sont pas utilisées pour cela, comme la conseillère Arantxa Tapia l'a reconnu à l'époque.

Amendement d'EH Bildu au PGE

Dans la note de mardi rendue publique par le ministère des Transports annonçant le **projet final**, **rien n'est dit sur ce troisième rail.**

La dernière chose à cet égard est que dans le processus de négociation du budget général de l'État, le gouvernement de Pedro Sánchez a admis un amendement d'EH Bildu visant à réaliser une étude informative sur les actions visant à améliorer et à adapter les itinéraires actuels entre Burgos, Gasteiz, Iruñea et Saragosse, pour « la circulation des trains à haute performance et du trafic mixte ».