

# De l'impérieuse nécessité d'une LGV

## Propos liminaires

Une nouvelle infrastructure de transport doit permettre le développement d'un secteur géographique, de désengorger l'existant, mais plus récemment, elle peut aussi réduire l'impact sur l'environnement des déplacements des voyageurs et des marchandises. Lorsqu'un projet de transport répond à l'un de ces critères sans inconvénient sur les autres alors nous pouvons envisager sa création avec intérêt. Mais que dire lorsque celle-ci répond aux trois exigences. La LGV (Ligne à Grande Vitesse) Bordeaux la Frontière Espagnole que RFF (Réseaux Ferrés de France) nous propose est dans ce cas. Mais qu'en est-il exactement ?

Nous n'évaluerons dans cet article que l'aspect désengorgement. Trois scénarios sont proposés par RFF, les trois conviennent jusqu'en 2020, mais le trajet Est <sup>1</sup> semble paré de toutes les vertus, nous ne prendrons en compte que celui-ci lorsque nous donnerons des chiffres de trafic <sup>2</sup>.

## Bilan et projection selon RFF

L'étude d'impérieuse nécessité de la LGV repose sur un constat simple. Les voies actuelles seront saturées dès 2020 quoique l'on fasse sur l'existant. RFF se propose de permettre de transférer 20% du transport routier sur 3 types de trains de marchandises (Vrac, UTI, Autoroute ferroviaire) <sup>3</sup>. En 2020 au gré des documents et des diverses réunions RFF table sur une masse de marchandise allant de 77 à 115 Mt. Si 20% de ce fret est ferroviaire, cela nécessitera 174 trains de marchandises dans les deux sens à la Frontière. Nous ajouterons 26 TGV et 17 TER, toujours dans les deux sens. Un des objectifs de la LGV est de réduire l'impact sur l'environnement en captant des voyageurs du transport aérien, et des marchandises du transport routier, deux solutions très impactantes sur l'environnement. Une étude fine montre que pour pouvoir transférer du fret sur les trains dans les quantités prévues, et permettre l'accroissement du transport passager, une deuxième ligne est indispensable.

## Une étude fine des données

Le dossier RFF présente une foison d'études, de schémas, d'informations. Il convient donc d'aller à l'essentiel et d'extraire de ce magma la quintessence. Tout d'abord, le transport de marchandises joue le rôle principal. C'est lui qui à partir de 2020 sature l'existant. L'évolution des échanges est liée à plusieurs facteurs. Le plus important, est la croissance évaluée par la variation du PIB des pays concernés <sup>4</sup>. Le deuxième pourrait être la situation particulière de l'Espagne et du Portugal en train de finir de rattraper leur retard sur l'Union Européenne à grand renfort de subventions. Le troisième l'explosion du coût des transports liés aux carburants fossiles, qui vraisemblablement entrainera une réduction des transports et une relocalisation des entreprises. Le premier critère est général, il est influencé dans une certaine mesure ou plutôt dans une mesure certaine par les deux autres. Or curieusement RFF, ne prend pas en compte les deux derniers, et propose une croissance moyenne annuelle du fret de 1998 à 2020 comprise entre 3,2% et 6% <sup>5</sup>.

Si nous regardons la croissance du PIB pour les 12 dernières années (1998-2007) nous trouvons pour les Pays de l'Euro 15 une valeur moyenne de 1,9%. Ceci confirme une étude contenue dans le dossier, mais rejetée par RFF. Cette étude est une projection à partir du passé, et ne tient pas compte des deux paramètres négligés <sup>6</sup>. Nous pouvons donc admettre que ce taux de 1,9% est notablement surévalué. **La fourchette du tonnage à transporté par le train sera donc au plus de 6 à 12 Mt au lieu de 10 à 21Mt**

Expansion du trafic terrestre en Million de tonne				
	1%	1,90%	3,20%	5,00%
2003	45			
2020	53	62	77	105
Différence	8	17	32	60
Croissance	18%	38%	71%	137%
10% en Mt	5,3	6,2	7,7	10,5
20% en Mt	10,7	12,4	15,4	21

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Moy
1,7	2,2	2,7	3,1	3,0	1,5	1,0	0,5	1,4	0,9	2,8	2,2	1,9

<sup>1</sup> Le trajet Est en vitesse TGV fait gagner 6 min entre Bordeaux et la frontière, il fait 70 km de plus...

<sup>2</sup> Attention lorsque nous donnons un tonnage transporté, il convient de savoir que cela se fait deux sens confondus. Par exemple, il faudra diviser le nombre de trains par deux pour résoudre les problèmes de cadencement.

<sup>3</sup> Unité de Transport Intermodale (containers...). Autoroute ferroviaire : camions sur trains

<sup>4</sup> Le PIB (Produit Intérieur Brut) bien qu'insatisfaisant est un indicateur correct de la croissance des pays.

<sup>5</sup> Pour mémoire le taux de croissance de la France a été de 4,8% et de 5% pour l'Allemagne durant les trente glorieuses (reconstruction des pays à l'issue de la guerre et installation de la société de consommation).

<sup>6</sup> Ce genre d'extrapolation, basée sur une évolution continue, est incapable de prévoir les ruptures.

RFF prévoit que 40% des trains de fret passant la frontière seront en autoroute ferroviaire. Or, sur l'autre axe Espagnol (Perpignan Luxembourg), il semble que l'autoroute ferroviaire soit un échec. Selon la FNTR, un an après son ouverture, l'autoroute de 1000 km ne transporte en moyenne que 10 remorques par jour au lieu des 100 prévus (30 000 annuels). Le coût, 0,9 €/km, est prohibitif par rapport au transport routier (0,6 €/km), et ceci malgré de très fortes subventions. En fait il y a quelque absurdité à faire transporter des produits sur-emballés. Nous pouvons très bien imaginer des UTI sur des remorques elles même sur des wagons. Nulle part, la part de marché du fret fer ne dépasse 7 à 10% du fret terrestre. Les raisons sont multiples, la principale étant que le fret ferré n'est viable que sur de longues distances (> 500km<sup>1</sup>). Et n'oublions pas que le fret n'est pas une priorité de la SNCF, ni de RFF. En 4 ans, entre 2002 et 2005 le fret international sur l'axe concerné Bordeaux / Hendaye a chuté 22%. Pour une priorité annoncée c'est une belle réussite. En conséquence, **nous pouvons envisager au mieux 6 Mt de trafic fret ferroviaire en 2020.**

Pour ces 6 Mt en 2020, combien de trains seront nécessaires. Ici encore nous voyons que RFF propose des données étonnantes. Nous trouvons des trains particulièrement vides (320 t). Pour estimer l'empport moyen d'un train de marchandise, nous émettrons l'hypothèse d'une équivalence des tonnages transportés entre le train (vrac ou UTI) et un train d'autoroute ferroviaire. Le fret moyen par camion est de 14t<sup>2</sup> à la frontière Espagnole. Un train non accompagné contient 40 remorques de camions, soit une charge moyenne nette de 560 t par train<sup>3</sup>. **Nous aurons 36 trains par jour sur les deux sens.** Nous sommes très loin des 174 trains de marchandises décrétés nécessaires par RFF.

### **Conclusion**

**En 2020, la voie sera très loin d'être saturée, nous n'avons pas besoin d'une deuxième ligne.** L'ensemble du dossier de RFF semble construit sur la même méthode, surévaluer quand cela s'avère nécessaire sous évaluer quand il le faut. Je terminerai par une citation d'un grand scientifique et humaniste local que je dédis à quelques uns de nos grands décideurs politiques locaux. Ils parlent d'abondance de ce dossier, en ayant peut être pas eu suffisamment de temps pour l'étudier.

Il croit qu'il sait,  
Il ne sait pas qu'il croit.  
Jean ROSTAND

---

<sup>1</sup> Environ 10% du transport routier. C'est du cabotage avec une distance moyenne 150 km entre deux arrêts.

<sup>2</sup> Cette valeur tiens compte des camions qui passent à vide au retour ou à l'aller..

<sup>3</sup> Train d'autoroute ferroviaire de 750 m, mais nous pourrions considérer des trains de 1000 m soit 750 t