

LES ECHANGES DU CADE AVEC L'EUROPE

➤ AVEC LE PARLEMENT EUROPÉEN

Début février nous avons envoyé aux 105 députés européens verts et ceux de gauche un argumentaire en bilingue contre la LGV afin de les alerter sur le caractère nocif de ce projet.

A la même période nous sommes entrés en contact avec le cabinet de Karima Delli, présidente « verte » de la commission transports au parlement européen pour une rencontre en visio-conférence. L'objectif : se procurer l'appel à projet déposé par la France auprès de la commission européenne. En mai, nous avons pu échanger longuement avec cette élue.

➤ AVEC LA COMMISSION EUROPÉENNE

Fin mai, le CADE a pris l'initiative d'envoyer un courrier à Andina Valean, commissaire européenne aux transports et à Dirk Beckers, directeur de l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA) en charge du MIE (Mécanisme d'Interconnexion Européenne). Cette dernière instance attribue les subventions européennes en matière de transports. Nous dénonçons un plan de financement du GPSO « *incohérent et aberrant* » et demandions que « *Au regard de la médiocrité du dossier présenté par la France, nous ne comprendrions pas que des fonds publics communautaires soient accordés au financement de la LGV* ». Nous avons réitéré notre demande de communication d'appel à projet déposé par la France. Nous ne l'obtiendrons pas.

Nous avons reçu une longue réponse argumentée de la Commission Européenne qui est favorable au GPSO.

Que dit l'Europe ?

Elle rappelle que « *Les transports représentent un quart des émissions de gaz à effet de serre* » que « *la neutralité climatique pour 2050 est non négociable* », que « *le Pacte vert européen appelle à réduire les émissions du secteur des transports de 90 % d'ici à 2050, et pour ce faire, appelle notamment à rendre le rail plus attractif* ».

Elle précise son double objectif : « *d'une part, l'absorption du report modal du trafic de marchandises routier et, d'autre part, une intensification du transport de passagers par grande vitesse capable d'offrir une alternative aux vols de courtes distances.* »

Nous concernant, elle conclut : « *Le grand projet du « Y Basque » est en cours, il devrait se terminer à l'horizon 2030 et sa connexion au GPSO est une priorité européenne.* »

La réponse du CADE

Nous avons rappelé, le rapport de la Cour des comptes de 2014 qui constatait que « *De nombreuses études en France et à l'étranger confirment ce constat de faible effet de la grande vitesse sur le gain en émission de GES.* », celui de la Cour européenne des comptes

qui rappelait que l'aménagement des lignes existantes, comme alternative, est rarement prise en considération, alors qu'elle pourrait permettre de réaliser des économies non négligeables. Une alternative respectueuse de l'environnement et nettement moins émettrice de GES.

Nous avons mis en avant le rapport Bianco qui proposait « *des trains circulant à 200km/h le plus souvent sur les lignes existantes* », rappelé les critiques de la cour des comptes sur le choix fait par la France d'une autoroute ferroviaire avec des wagons Modalohr. La Cour doutait que ce modèle d'autoroute ferroviaire suscite l'intérêt d'autres acteurs au niveau européen donc beaucoup ont choisi le transport combiné par chargement vertical.

Enfin, nous nous sommes permis de rappeler les réponses de la Commission Européenne au rapport de la Cour européenne des comptes sur la liaison transfrontalière Vitoria-Dax :

« La Commission européenne a ouvert des discussions avec les autorités françaises afin que la ligne existante soit mise à niveau à temps pour le démarrage de l'exploitation de l'Y basque. Cela permettra de disposer d'une connexion transfrontalière efficace de capacité suffisante. »

La réponse de la commission européenne a été une nouvelle fois un soutien au GPSO sur des bases, une nouvelle fois, de formidables avancées notamment pour le fret. En revanche en juin le projet GPSO essayait un premier revers.

➤ **UNE ETUDE SUR LE FRET FERROVIAIRE DANS LE CORRIDOR ATLANTIQUE QUI VA FAIRE DU BRUIT**

Tout récemment nous est parvenue une étude de 2021 dont la commission européenne est destinataire, dans le cadre du co-financement des projets et consacrée au fret ferroviaire dans le corridor atlantique.

Cette étude prévoit, **pour 2030**, selon le scénario retenu, entre « **5 000 et 6 400 trains de fret par an** »

- soit **17 à 21 trains** par jour sur une base de **300 jours ouvrés**.

- ou **14 à 18 trains** par jour sur une base de **350 jours ouvrés**.

Rappelons qu'en 1999 circulaient 20 trains par jour, aujourd'hui 14 et le débat public prévoyait 160 trains de fret international par jour en 2020 !

Ainsi, on envisage de dépenser des milliards pour revenir au trafic fret de 1999 !

Toutes les expertises indépendantes (SMAProg Trans, CITEC) ont prouvé que la ligne actuelle pouvait assumer les prévisions de trafic « optimistes » du débat public.

Les auteurs de l'étude estiment que « **le nombre total de trains internationaux sur le RFC Atlantic n'augmenterait que de +20% entre 2018 et 2030.** »

Ils rappellent que « *la précédente étude de marché du transport réalisée en 2014 prévoyait une forte augmentation du trafic ferroviaire sur le corridor. Au lieu de cela, l'inverse s'est produit avant même l'impact de la récession liée au COVID avec une baisse continue du trafic ferroviaire. C'est notamment le cas du trafic transpyrénéen à Irun-Hendaye.* »

Selon eux, « *la demande ne devrait pas être un moteur important de la croissance du trafic le long du corridor atlantique au cours de la prochaine décennie en raison de l'impact de la récession liée à la pandémie.* »

L'étude date de 2021, elle ne prend pas en compte l'impact de la récession économique due au conflit en Ukraine qui assombrit encore les perspectives de croissance.

Enfin, sont soulignés « *les **problèmes de fiabilité des sillons** du fait des travaux notamment en Aquitaine et plus généralement des grèves qui impactent fortement la demande.* »

Cette situation va perdurer et ce n'est pas la construction d'une deuxième ligne uniquement mixte fret/voyageurs de Dax à la frontière qui résoudra le problème.

Bien sûr nous nous sommes empressés d'envoyer à la commission nos commentaires en nous étonnant que l'Europe continue à soutenir un projet comme le GPSO.