

# LES ÉCHANGES DU CADE AVEC L'EUROPE

# AVEC LE PARLEMENT EUROPÉEN



105 députés verts et de gauche interpellés



Entretien avec **Karima Delli**,  
présidente verte de la  
commission transports  
au parlement européen

# AVEC LA COMMISSION EUROPÉENNE



Courrier à Andina Valean  
Commissaire européenne aux transports



Courrier à l'Agence exécutive pour  
l'innovation et les réseaux

## *Les réponses de Eddy Liegeois, chef d'unité des réseaux de transport*



*« Les transports représentent un quart des émissions de gaz à effet de serre »*

*« la neutralité climatique pour 2050 est non négociable »,  
« 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 ».*

*L'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. »*

*« La connexion de l'Y basque avec le GPSO est une **priorité européenne** »*

## Les réponses du CADE

« 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. » **Cour des comptes 2014**

« L'aménagement des lignes existantes, comme alternative, est rarement prise en considération, alors qu'elle pourrait permettre de réaliser des économies non négligeables. »

**Cour européenne des comptes 2018**

Rapport Bianco qui proposait « des trains circulant à 200km/h le plus souvent sur les lignes existantes »

Les critiques de la Cour des comptes sur l'autoroute ferroviaire avec des wagons Modalohr.

« 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'Y basque. Cela permettra de disposer d'une connexion transfrontalière efficace de capacité suffisante. »

**Réponses de la Commission Européenne au rapport de la Cour européenne des comptes sur la liaison transfrontalière Vitoria-Dax.**



# ETUDE SUR LE FRET FERROVIAIRE DANS LE CORRIDOR ATLANTIQUE



TRANSPORT MARKET STUDY OF THE ATLANTIC CORRIDOR

31<sup>th</sup> of March 2021

SYNTHESIS

GEIE Atlantic Corridor MA19-002



Pour 2030, selon le scénario retenu, il est prévu entre « 5 000 et 6 400 trains de fret par an »

- soit 17 à 21 trains par jour (sur 300 jours ouvrés).
- ou 14 à 18 trains par jour (sur 350 jours ouvrés).

Rappel : 1999 : 20 trains/jr ; 2019 : 14 trains/jr  
Prévisions 2006 : 160 trains/jr !!!

« le nombre total de trains internationaux sur le RFC Atlantic n'augmenterait que de +20% entre 2018 et 2030. »

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

## Selon les auteurs :

*« 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. »*

*« 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. »*

*Il existe « des problèmes de fiabilité des sillons du fait des travaux notamment en Aquitaine et plus généralement des grèves qui impactent fortement la demande. »*

## Remarques :

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.

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.