

Intervention de P. Recarte pour le CADE – à Feugarolles en Lot-et-Garonne le 26/11/2022

Le projet GPSO réactualisé, le CADE a pensé que pour le mettre en difficulté, il fallait essayer de le priver du financement 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.

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 demandons 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 ajoutons qu'investir dans la GPSO prive la France d'une réponse à l'objectif de réduction de 90% des émissions de GES alors qu'il faudrait massivement investir dans les transports du quotidien et le fret ferroviaire.

De plus, la LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax n'a pas de caractère transfrontalier pour que l'Europe participe à son financement.

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 le double objectif du rail : absorber le report modal du trafic routier et concurrencer les vols aériens de courte distance par la grande vitesse.

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.* »

Qu'avons-nous répondu ?

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. »

En conclusion, Nous avons eu l'outrecuidance de donner ce conseil: « *L'Europe devrait revoir sa politique d'aide au développement du ferroviaire en subventionnant la rénovation du réseau existant, pour augmenter la fréquentation des « trains du quotidien » et favoriser ainsi le report modal de la route vers le fer, avec une efficacité bien supérieure ».*

La réponse de la commission européenne a été une nouvelle fois un soutien au GPSO qui permet de formidables avancées notamment pour le fret.

Parlons donc du fret

En revanche en juin le projet GPSO essayait un premier revers :

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

Cette étude prévoit, pour 2030, selon le scénario retenu, entre 5 000 et 6 400 trains par an (soit 17 à 21 trains par jour sur une base de 300 jours ouvrés). Rappelons qu'en 1995 circulaient 20 trains par jour, aujourd'hui 14 et que le débat public prévoyait 160 trains de fret par jour en 2020 ! Toutes les expertises indépendantes ont prouvé que la ligne actuelle pouvait assumer ces prévisions de trafic « optimistes »

Les auteurs estiment que le nombre total de trains internationaux de fret sur ce corridor n'augmenterait que de +20% entre 2018 et 2030 et que le trafic ne devrait « revenir en 2030 qu'au niveau de 2006 » !

Ils rappellent que la précédente étude de 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 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 des grèves qui impactent fortement la demande.

Or 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 avec de nombreux documents en nous étonnant que l'Europe continue à soutenir un projet comme le GPSO.**