

Cher Monsieur Eddy LIEGEOIS

Nous vous remercions d'avoir consacré du temps pour prendre connaissance de notre courrier du 27 mai relatif au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) et y répondre longuement. Vous abordez avec pertinence certains sujets auxquels nous sommes également très sensibles.

Etant donnée la spécificité de nos associations, nous sommes très préoccupés par les émissions de gaz à effet de serre par les transports et les moyens d'atteindre une neutralité climatique dans les plus brefs délais. Tous nos adhérents militent de longue date en ce sens. Dans cette optique, le renforcement du trafic par rail nous paraît indispensable. Défendre le train ne nous empêche pas de définir nos priorités et d'écartier les fausses solutions. Faut-il pour autant continuer à construire des lignes à grande vitesse (LGV) pour favoriser le report modal et répondre à l'urgence climatique ?

Dans son rapport de 2014, la Cour des comptes française constatait:

*« 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.<sup>1</sup> »*

Ainsi, pour le projet de LGV entre Stockholm et Malmö, des chercheurs suédois [Nilsson J.E. & Pydokke R., 2009] ont montré que la construction d'une LGV représente d'importantes émissions de gaz à effet de serre, difficiles à compenser dans le temps quand les trafics sont faibles. Un bilan carbone conduit par RFF sur la branche Est du TGV Rhin-Rhône (ouverte au trafic fin 2011) a montré qu'il fallait attendre 12 années de trafic pour compenser, par la baisse des émissions de CO2 permises par les TGV, les émissions liées au chantier de construction. Mais comme les trafics sont très inférieurs aux estimations initiales, il faudra 25 années au moins pour arriver à ce résultat<sup>2</sup> !

La modernisation des lignes existantes est une alternative crédible, respectueuse de l'environnement et nettement moins émettrice de GES. Cette option que nous défendons est rarement retenue. La Cour européenne des comptes le constate dans son rapport :

*« la solution alternative, qui consisterait à aménager les lignes conventionnelles existantes, est rarement prise dûment en considération, alors qu'elle pourrait permettre de réaliser des économies non négligeables<sup>3</sup> ».*

En 2013, Jean-Louis Bianco, ancien ministre des transports, auteur d'un rapport<sup>4</sup> conseille de :

*« développer des offres de services mieux adaptés aux besoins » avec « une nouvelle offre de transport, s'articulant autour de trains circulant à 200 km/h, utilisant le plus souvent possible les voies existantes et offrant un niveau de service de très bonne qualité.<sup>5</sup> »*

En 2018, le Conseil d'Orientation des Infrastructures, rattaché au ministère des transports, indiquait dans son rapport :

*« L'opportunité de ligne nouvelle Bordeaux-Dax doit être réinterrogée à plus longue échéance. Il semble en effet que moyennant des travaux de relèvement de vitesse sur la ligne, il est possible d'obtenir quasiment les mêmes bénéfices qu'une ligne nouvelle à un coût bien moindre. Dans les*

---

<sup>1</sup> « La grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de sa pertinence » Page 41

<sup>2</sup> Rapporté dans « Les métamorphoses du modèle économique de la grande vitesse ferroviaire » par Yves Crozet, économiste français, spécialiste de l'économie des transports. Il fut président du laboratoire d'économie des transports de 1997 à 2007 et administrateur de Réseau ferré de France et de Sciences Po Lyon.

<sup>3</sup> « Réseau ferroviaire à grande vitesse européen: fragmenté et inefficace, il est loin d'être une réalité. » Page 9

<sup>4</sup> « Réussir la réforme du système ferroviaire »

<sup>5</sup> Page 6

*faits, l'infrastructure nouvelle ne serait justifiable que par une saturation de la ligne existante pour répondre aux besoins du fret, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et ne semble pas envisageable avant un horizon lointain.<sup>6</sup> »*

Vous soulignez, avec raison, comme l'un des enjeux posés pour le rail, l'absorption du report modal du trafic de marchandises routier. Un enjeu que nous défendons activement mais en proposant des solutions différentes.

Tout d'abord, vous nous invitez à œuvrer en faveur de l'eurovignette. Nous nous sommes élevés contre l'abandon en France du projet d'écotaxe routière en manifestant notamment au péage autoroutier de Biarritz pour son maintien. De même nous avons rejoint des manifestations pour défendre les petites lignes (Bayonne-Saint Pied de Port), pour le rétablissement des trains de nuit supprimés. Pour défendre les wagons isolés fret, nous sommes allés jusqu'à nous coucher sur les quais de la gare de Bayonne. Notre engagement en faveur du train est fort et réel.

En ce qui concerne le fret, l'Espagne a historiquement choisi de privilégier le transport routier et l'écartement des voies, comme vous le soulignez, handicape considérablement le déploiement du fret international. Si les voies à grande vitesse sont à écartement européen, elles ne sont pas compatibles avec le transport de marchandises en Espagne comme en France.

Ainsi, l'Y basque est surtout un projet intercités voyageurs reliant les grandes agglomérations basques (Bilbao, San Sébastien, Vitoria et Pampelune éventuellement) à une vitesse moyenne de 180 km/h. C'est ce qu'a découvert M Etienne Davignon, commissaire européen, dénonçant une « vision non partagée » des deux côtés de la frontière (développer le trafic fret pour la France, le trafic voyageurs pour l'Espagne). La solution adoptée est bancal : réserver la capacité résiduelle de la ligne au trafic fret, dans le but inavoué d'obtenir des fonds européens. Traversant un relief très montagneux, le tiers du tracé est en tunnels, de ce fait le croisement de trains rapides voyageurs avec des trains de marchandises est impossible. Il en résulte un nombre de sillons affectés au fret dérisoire.

La France veut imposer la mise en service d'une autoroute ferroviaire avec des wagons Modalohr. Cela nécessitera de « recalibrer » tous les tunnels et les ponts comme le fait gracieusement la SNCF pour les projets d'autoroute ferroviaire. Un wagon Modalohr coûte près de 400 000 euros, un train complet avec cette technologie, reviendrait près de 10 millions d'euros alors que les wagons plateforme utilisés par la technique du combiné par caisse sont légions. Comme le souligne la Cour des comptes :

*« Il reste à déterminer si le modèle français d'autoroute ferroviaire sur longue distance pourra susciter l'intérêt d'autres acteurs au niveau européen. Beaucoup ont fait jusqu'à présent le choix du transport combiné par chargement vertical pour ce type d'acheminements.<sup>7</sup> »*

C'est effectivement ce choix que nous privilégions, car plus souple et moins onéreux, permettant une charge réelle de marchandises plus importante évitant les charges inutiles de la remorque et parfois du tracteur.

L'autoroute ferroviaire en service Le Boulou-Bettembourg n'a atteint son rythme de croisière (4 allers retours quotidiens) qu'après l'entrée de la SNCF au capital de la société privée à hauteur de 41% et l'incitation des camions des sociétés filiales de la SNCF à emprunter cette infrastructure. Les convois sont hétérogènes avec la moitié des wagons en combiné par caisse entrant ainsi en concurrence avec Novatrans Perpignan. Novatrans, dépouillé de ses clients a dû fermer le site. Comme le constate la Cour des comptes

---

<sup>6</sup> Rapport page 78

<sup>7</sup> Rapport 2017 « Les autoroutes ferroviaires : une ambition qui peine à se réaliser » Page 328.

la contribution est modeste en termes de report modal avec 40 000 semi-remorques transportés annuellement, soit 6% de l'ensemble du trafic de poids lourds sur cet axe.

Nous souhaitons le retour du service des wagons isolés dans les gares des villes moyennes qui pourrait constituer une véritable concurrence au transport routier et qui répondrait mieux au tissu économique des petites et moyennes entreprises. En 1999, à Hendaye, circulaient 10 trains de fret international par sens, actuellement ils ne circulent plus que 5 trains par sens (privé compris) en raison de la fermeture de l'unité de chargement combiné par caisse et le quasi abandon des wagons isolés.

Nous nous permettons de vous rappeler les réponses de la Commission Européenne au rapport de la Cour européenne des comptes<sup>8</sup> sur la liaison transfrontalière Vitoria-Dax et son prolongement vers Bordeaux :

*« La France a en effet reporté au-delà de 2037 la nouvelle ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Dax, puis de Dax jusqu'à la frontière. Pour la deuxième meilleure option, toutefois, la Commission européenne a ouvert des discussions avec les autorités françaises et le réseau de la SNCF 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.<sup>9</sup> »*

Dans ces conditions, quel intérêt pour l'Europe de soutenir la construction du GPSO ? Vous connaissez, comme nous, les méfaits dénoncés par l'ensemble des experts de la grande vitesse ferroviaire sur l'aménagement du territoire : accompagnement et renforcement de la métropolisation (Offner J.-M., 1993, Delaplace, 2012 ; Bazin et al, 2013a) ; risque de fracture des territoires par une moins bonne desserte de certaines villes moyennes et le décrochage des territoires les plus éloignés des grands centres urbains par "effet-tunnel" (Bazin, Beckerich, 2009). Ces experts concluent à propos de la LGV :

*« Ce produit de luxe fait le vide autour de lui. Pour ces villes, une bonne desserte classique peut être plus intéressante qu'une mauvaise desserte TGV.<sup>10</sup> »*

La viabilité économique des infrastructures ferroviaires à grande vitesse s'apprécie sur la référence établie par les universitaires, prenant en compte la population résidant dans la zone d'attraction à 60 minutes de trajet des lignes, soit 9 millions de personnes. Pour la ligne Bordeaux-Vitoria la population est de de 6,8 millions d'habitants<sup>11</sup>.

*« Insuffisante pour assurer la viabilité à long terme<sup>12</sup> »* concluent les auditeurs de la Cour européenne des comptes.

Faut-il rappeler le fiasco de l'exploitation de la LGV Perpignan-Figueras. L'opérateur ferroviaire et constructeur de la ligne, TP Ferro, a fait faillite après 4 ans d'exploitation « faute de trafic » : 12% du trafic voyageurs prévu et 7% du trafic fret prévu ! Pourtant l'interopérabilité à la frontière était assurée. Ces surestimations évidentes du trafic ont abusé l'opérateur TP Ferro mais aussi l'Europe dans l'octroi de subventions. Le même scénario se profile avec le GPSO. En 2006, le président du débat public, devant une contestation grandissante, choisit la société suisse SMA Prog Trans pour une contre-expertise indépendante. Les conclusions sont sans appel : le trafic fret est surestimé et même amplifié il peut être absorbé par la ligne actuelle moyennant des aménagements mineurs.

<sup>8</sup> Rapport spécial 2020 : « Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus »

<sup>9</sup> Page 4 des réponses.

<sup>10</sup> DIACT.2009. Transport et accessibilité des villes moyennes. Rencontre nationale des villes moyennes. Le Puy-en-Velay, le 11 septembre 2009

<sup>11</sup> Rapport spécial 2020 : « Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus » Page 70.

<sup>12</sup> Page 51 du rapport

Sans esprit polémique, nous reprenons quelques constatations et les sévères reproches de la Cour européenne des comptes à l'encontre de la Commission Européenne concernant les liaisons transfrontalières.

L'audit dénonce :

*des « prévisions de trafic qui risquent d'être trop optimistes » qui « n'ont pas fait l'objet d'une coordination entre toutes les entités au-delà des frontières » et « ne sont pas fondées sur des évaluations économiques rigoureuses ».*

Les rédacteurs constatent, comme le CADE, que :

*« les anciennes projections de trafic de fret sont très supérieures aux volumes de trafic actuels ». Ils soulignent que « la Commission n'a pas réalisé ses propres analyses des besoins, indépendamment des évaluations effectuées par les États membres, avant d'engager des cofinancements ».*

Dans le cas de l'Y basque et de son prolongement vers la France, ils rappellent que :

*« les prévisions du trafic et les données sur la viabilité ont été remises en cause à plusieurs reprises par des universitaires du Pays Basque depuis 2004. Même si les documents avaient été rendus publics, les autorités centrales et régionales n'ont pas tenu compte des arguments des universitaires en question et n'y ont pas répondu. »*

Les auditeurs jugent sans complaisance l'analyse coûts-avantages des liaisons transfrontalières :

*« Nous avons établi que les analyses coûts-avantages n'avaient été utilisées correctement comme outil de prise de décision pour aucune d'entre elles » et regrettent que « la Commission n'a pas exigé de prévisions communes du trafic au niveau des infrastructures de transport phares prises chacune dans son ensemble. En outre, elle ne collecte pas en permanence des données sur le trafic. Elle n'a effectué sa propre analyse approfondie des hypothèses du promoteur du projet, indépendamment des évaluations des États membres »*

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. En effet, de très nombreux habitants sont tenus à l'écart du réseau ferroviaire par l'abandon de nombreuses lignes et n'ont plus comme moyen de mobilité que la voiture.

Avant le COVID, fin 2017, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) publiait un bilan du transport ferroviaire de voyageurs pour 2016. Sur 1,16 milliard de passagers transportés en train, 1 milliard ont fait du rail un outil de déplacement du quotidien (dont 860 millions en Ile-de-France). Ainsi 9 voyageurs sur 10 utilisent le train pour un déplacement de proximité (trains régionaux, trains de banlieue ou RER). Parallèlement le TGV ne représente que 26 % des circulations et seulement 8 % des passagers transportés.

Le réseau ferré français est vétuste, l'âge moyen se situe autour de 30 ans, deux fois plus qu'en Allemagne. En 2019, (source ARAFER) 66 % du réseau, hors LGV, est électrifié, 17 % des trains.km parcourus sur le réseau national sont effectués par traction thermique. Les investissements dans le ferroviaire ont été réalisés au profit du « tout TGV » laissant ainsi le réseau conventionnel en déshérence. Un programme de rénovation a été lancé en 2018, nettement insuffisant, comme le montre l'actualité récente. Monsieur Luc Lallemand, PDG de SNCF Réseau, a commandé plusieurs audits. Le résultat est sans appel : les 2,8

milliards d'euros alloués par l'Etat annuellement pour restaurer le réseau sont largement insuffisants. En effet, le besoin de financement se situerait plutôt aux alentours de 3,7 milliards d'euros annuels. Par ailleurs, l'inflation générerait un surcoût annuel de 400 millions d'euros.

Ce sous-financement contraint SNCF Réseau à des choix contestables<sup>13</sup>. « *Il faudra réduire le périmètre d'activité* » selon Luc Lallemand qui prévient : « *si l'Etat n'intervient pas au plus tard en septembre* », il faudra « *diviser le réseau en deux parties* ». D'un côté, le « *réseau super-structurant, qui regroupe les lignes UIC 2 à 4* » sur lesquelles SNCF Réseau continuera à investir, et de l'autre, le « *réseau structurant* », (lignes UIC 5 à 6), « *sur lesquelles nous allons désinvestir* »<sup>14</sup>. Quelles lignes UIC 5 et 6, à fort trafic seront sacrifiées ? Que deviendront les petites lignes que l'Etat s'est engagé à reprendre car il les considère comme « *structurantes* » ? Seront-elles rénovées ?

Début 2022, le ministère des transports répondait à une question écrite de la députée Jacqueline Dubois :

*« Alors que les lignes de desserte fine du territoire ont souffert d'un manque d'investissements chronique au cours des dernières décennies, le Gouvernement a fait de leur remise en état une des priorités de sa politique ferroviaire. »*

Un « vœu pieu » car les moyens mis à la disposition sont nettement insuffisants, l'Etat préférant construire de nouvelles LGV et solliciter des subventions européennes pour des projets dont la viabilité économique est insuffisante.

Le projet GPSO qui sollicite le soutien financier de l'Europe n'est pas transfrontalier car il s'agit des sections Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax. La section Dax-frontière extrêmement contestée par nos élus et la population n'a pas encore été soumise à enquête publique et n'est donc pas déclarée d'utilité publique. Au Pays basque Français 4 manifestations de plus de 10 000 personnes ont eu lieu. La plus importante rassemblant 15 500 personnes précédées de 130 tracteurs à Bayonne a fortement marqué les esprits. En fin d'année 2021 la Communauté des communes du Pays Basque a rejeté le projet GPSO.

Ainsi, avec des trafics et des reports modaux surestimés, des coûts sous-estimés, ce projet suscite un rejet croissant et de plus en plus des sentiments antieuropéens.

En espérant vous avoir convaincu de l'impérieuse nécessité d'investir massivement dans la rénovation et la modernisation des lignes leur faisant bénéficier du système ERTMS pour un meilleur cadencement des trains. C'est la seule option susceptible de répondre efficacement aux enjeux du report modal et aux ambitions du Pacte vert (Green Deal) européen.

A titre informatif pouvez-vous nous communiquer l'appel à projet du GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax déposé par SNCF Réseau au nom de l'Etat Français, en juin dernier et celui déposé pour la prochaine session du MIE en septembre, à défaut leurs intitulés exacts.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Victor Pachon

Président du CADE

Pierre Recarte

Vice-président du CADE

---

<sup>13</sup> « SNCF Réseau compte réduire ses investissements sur le réseau ferroviaire "structurant" » *Ville, Rail et Transports*, juin 2022.

<sup>14</sup> L'UIC (Union Internationale des Chemins de fer) classe le réseau en deux catégories : les lignes à fort trafic classées UIC 2 à 6 et celles à faible trafic, classées 7 à 9.