Cher Monsieur Eddy LIEGEOIS

Nous vous remercions vivement pour votre longue réponse à notre courrier du 27 mai relatif au Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Permettez-nous cependant d’apporter quelques précisions sur ce sujet et d’émettre quelques réserves.

Etant donné la spécificité de nos associations, nous sommes très sensibles aux émissions de gaz à effet de serre par les transports et à la recherche d’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. Faut-il pour autant continuer à construire des lignes à grande vitesse pour 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.[[1]](#footnote-1) »*

Ainsi, pour le projet de LGV entre Stockholm et Malmoë, 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[[2]](#footnote-2) !

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 [[3]](#footnote-3) ».*

En 2013, Jean-Louis Bianco, ancien ministre des transports, auteur d’un rapport[[4]](#footnote-4) 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.[[5]](#footnote-5) »*

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 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.[[6]](#footnote-6)* »

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.

**Paragraphe sur le fret ferroviaire**

Nous nous permettons de vous rappeler les réponses de la Commission Européenne au rapport de la Cour européenne des comptes[[7]](#footnote-7) 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.[[8]](#footnote-8) »*

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.[[9]](#footnote-9) »*

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[[10]](#footnote-10).

*« Insuffisante pour assurer la viabilité à long terme[[11]](#footnote-11) »* 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.

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 :

*« 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 regrettentque *« 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[[12]](#footnote-12). *« 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 »[[13]](#footnote-13)*. 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.

En espérant vous avoir convaincu de l’impérieuse nécessité d’investir massivement dans la rénovation des lignes actuelles, 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.

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

1. « La grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au –delà de sa pertinence » Page 41 [↑](#footnote-ref-1)
2. 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. [↑](#footnote-ref-2)
3. « Réseau ferroviaire à grande vitesse européen: fragmenté et inefficace, il est loin d’être une réalité. » Page 9 [↑](#footnote-ref-3)
4. « Réussir la réforme du système ferroviaire » [↑](#footnote-ref-4)
5. Page 6 [↑](#footnote-ref-5)
6. Rapport page 78 [↑](#footnote-ref-6)
7. 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 »  [↑](#footnote-ref-7)
8. Page 4 des réponses. [↑](#footnote-ref-8)
9. DIACT.2009. Transport et accessibilité des villes moyennes. Rencontre nationale des villes moyennes. Le Puy- en- Velay, le 11 septembre 2009 [↑](#footnote-ref-9)
10. 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. [↑](#footnote-ref-10)
11. Page 51 du rapport [↑](#footnote-ref-11)
12. « SNCF Réseau compte réduire ses investissements sur le réseau ferroviaire "structurant" » *Ville, Rail et Transports*, juin 2022. [↑](#footnote-ref-12)
13. 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. [↑](#footnote-ref-13)