

LE GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST

*Analyse du CADE, Collectif de 60 associations de défense de l'environnement
du Pays basque et sud des Landes*

SOMMAIRE

- Un coût inédit p.1
- Un financement à la charge des collectivités locales, de certains contribuables et des voyageurs p.4
- Une LGV pour quels usagers ? p.6
- Des gains de temps très discutables p.7
- La ligne actuelle Bordeaux-Espagne n'est pas saturée p.10
- Un bilan carbone sujet à caution p.13
- La LGV pour développer les territoires ? p.15
- Une LGV pour favoriser le report modal ? p.17
- Une LGV pour développer le fret ? p.19
- Le « mur de camions » : ce n'est pas l'autoroute ferroviaire qui résoudra le problème p.32
- Viabilité économique de la LGV p.35

Un coût inédit

Voici les coûts annoncés dans le plan de financement :

Opérations	M€ ₂₀₂₀	Md€ _{courants} (estimation ¹)
Aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse	717,3 M€ ₂₀₂₀	0,9 Md€ _{courants}
Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux	758,6 M€ ₂₀₂₀	0,9 Md€ _{courants}
Section de ligne nouvelle Bordeaux-Sud Gironde	1 410 M€ ₂₀₂₀	1,9 Md€ _{courants}
Section de ligne nouvelle Sud Gironde-Toulouse	4 937 M€ ₂₀₂₀	6,6 Md€ _{courants}
TOTAL 1^{ère} étape	7 882,9 M€₂₀₂₀	10,3 Md€_{courants}
<i>Section de Ligne nouvelle Sud Gironde – Dax)</i>	<i>2 478 M€₂₀₂₀</i>	<i>3,7 Md€_{courants}</i>
TOTAL 2^{ème} étape	2 478 M€₂₀₂₀	3,7 Md€_{courants}
TOTAL	10 360,9 M€₂₀₂₀	14,0 Md€_{courants}

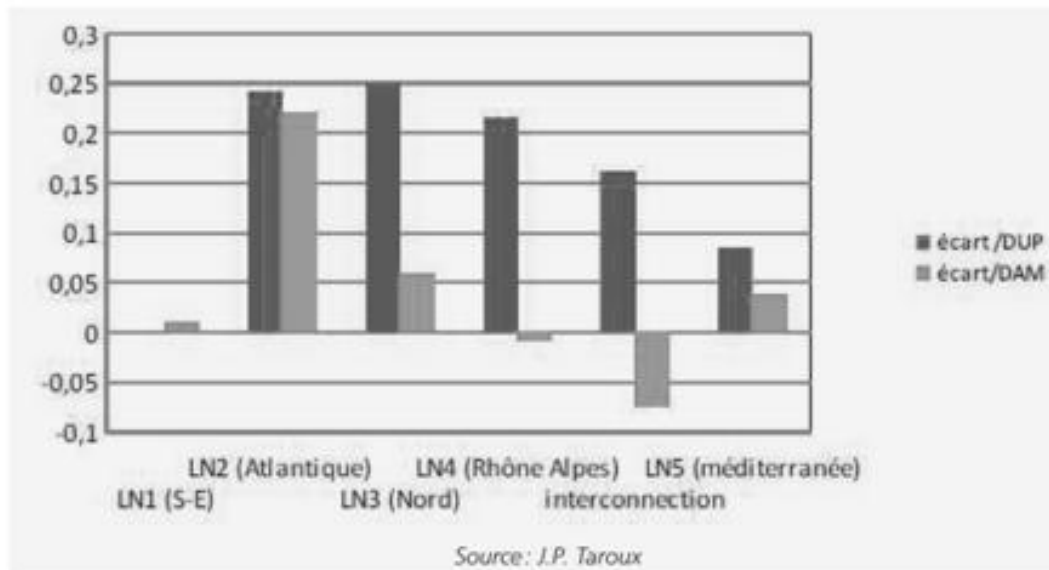
Le plan de financement précise que les montants, calculés en euros courants, sont donnés à titre indicatif avec un démarrage des travaux en 2024. Pour le financement des AFSB , AFNT et de la LGV Bordeaux-Toulouse, un taux de 2% par an a été retenu ! Quant à l'évaluation en euros courants de la section de Sud Gironde-Dax, elle a été réalisée par les collectivités locales elles-mêmes.

Cela revient à dire qu'il s'agit d'une estimation qui va fortement évoluer avec le temps, du fait de l'impact de l'inflation et des tensions sur les approvisionnements en matériaux.

Quel coût final pour le projet, pour quel impact pour les financeurs ?

Prudents, les présidents de région prennent les devants : « Ces coûts sont également susceptibles d'évoluer pour intégrer notamment les modifications de programme non prévues au stade actuel de définition ou encore toute modification liée à des évolutions législatives et réglementaires. »

Effectivement, plusieurs lignes dépassent de 15 à 25% les estimations de la DUP (déclaration d'utilité publique), et parfois celles du DAM (dossier d'avant-projet modificatif).



Ecarts observés sur le coût de la construction des LGV

Le coût faramineux au kilomètre des deux premières étapes du GPSO

Ligne	Longueur (km)	Coût total (en millions d'euros)	Coût au km (en millions d'euros)
LGV Est Européenne*	106	2000	18,9
Bretagne-Pays de Loire*	182	3300	18,1
Contournement Nîmes-Montpellier*	80	1800	22,5
LGV Tours-Bordeaux*	303	7800	25,7
LGV Bordeaux-Toulouse-Dax**	327	12 200	37,3

*Source : Yves Crozet

**Calculs réalisés avec les coûts annoncés.

A titre informatif, sur la base de 37,4 millions d'euros du km, voici ce que cela représente :

- 1 km de LGV : 3 collèges de 540 élèves (1)
- 1,1 km de LGV : 1 lycée de 1300 élèves (2)
- 3 kms de LGV : 4 EHPAD de 170 lits (3)
- 7 kms de LGV : 1hôpital de 1240 lits (4)

(1) Collège de Talmon Saint-Hilaire. 2024.(2) Lycée Pont le Château 2023.(3) EHPAD Pacy sur Eure. 2024.
(4) Santé Pôle de Melun 2018/2022.

Des chiffres à méditer en période de « disette budgétaire ».

Le coût de la minute économisée

Ligne	Coût total (en millions d'euros)	Temps de trajet économisé (minutes)	Coût par minute économisée (en millions d'euros)
Rhin-Rhône*	2588	75	34,51
LGV Est européenne*	6172	130	51,63
Madrid-Barcelone-France*	12 109	305	39,70
LGV Tours-Bordeaux*	303	7800	25,7
Madrid-Galice	7 684	110	69,85
Madrid-Leon	5 415	95	57,00
Bordeaux-Toulouse-Dax** Avec AFSB et AFNT	14 000	75	186,5
Bordeaux-Toulouse** (tronc commun + sud-Gironde-Toulouse)	8 500	60	141,5
Bordeaux-Dax** (tronc commun + sud-Gironde-Dax)	5 750	20	287,5

*Source : Cour des comptes européenne

**Calculs réalisés avec les coûts annoncés.

Près de 255 millions d'euros pour gagner une minute entre Bordeaux et Dax.

Yves Crozet le rappelle : « Dans son rapport de juin 2013, la commission Mobilité 21 recommandait d'abandonner la logique du « tout-TGV » qui se heurtait à la rareté des fonds publics. L'autofinancement des LGV n'étant plus possible, la prudence préconisait un ralentissement, voire un arrêt, du développement de nouveaux chantiers. Cette prudence financière était fondée car les lignes qui restaient dans les cartons étaient celles où le trafic est possiblement faible et où les coûts de construction sont élevés, notamment quand elles passent dans des territoires montagneux ou fortement urbanisés.¹ »

Il précise, mais les promoteurs du projet semblent l'ignorer : « les 8 millions annuels de passagers supplémentaires de GPO coûteront, avant même la mise en service (au plus tôt en 2030), l'équivalent de 35 € d'argent public par voyageur pendant cinquante ans. Dix fois plus que pour la liaison Tours-Bordeaux, une belle illustration du rendement décroissant de l'extension du réseau de LGV. Et cela en supposant que les coûts de construction et de maintenance ne dérapent pas, obligeant à de nouvelles subventions.² »

Au-delà du coût de la seule infrastructure, c'est le modèle économique de la grande vitesse ferroviaire qui montre ses limites. Les coûts d'exploitation des TGV ont fortement augmenté, au-delà de la seule hausse des péages. La croissance des recettes dépend étroitement de la progression du trafic, qui se heurte à la concurrence des autres modes de transport. Les hausses tarifaires risquent de trouver leurs limites face à un train perçu comme trop cher. La LGV Tours-Bordeaux, un succès commercial salué par ses promoteurs, mais dénoncé économiquement déficitaire par la SNCF.

Ces difficultés pourraient être accentuées avec le développement de la concurrence et du low-cost ferroviaire. Le risque est de voir la SNCF concurrencée sur des relations qui lui fournissent l'essentiel de ses excédents.

¹Yves Crozet. Économie de la grande vitesse ferroviaire : en marche vers le "modèle italien". Transports, Infrastructures & Mobilité, 2022, 532, pp. 43-53. Page 47.

² Yves Crozet. Économie de la grande vitesse ferroviaire : en marche vers le "modèle italien". Transports, Infrastructures & Mobilité, 2022, 532, pp.43-53. Page 52

C'est cette redoutable perspective que craint Yves Crozet, économiste des transports. Il considère « [qu'] après avoir été contraintes de financer les infrastructures, les administrations publiques centrales ou locales vont être appelées à l'aide pour subventionner certains services commerciaux. Ce sera le prix à payer pour le maintien et le développement de la grande vitesse ferroviaire sur des marchés où la clientèle est réduite ou à faible capacité contributive³ ».

Un financement à la charge des collectivités locales, de certains contribuables et des voyageurs

Les collectivités locales

Alors qu'il n'est pas dans leurs attributions de financer un projet d'envergure nationale, elles ont accepté de financer les deux premières étapes du projet à hauteur de 40%.

Elles se sont engagées à financer :

- l'évolution des coûts du projet (article 2) ;
- les frais financiers et de gestion de la société de projet estimés à 10% du coût du projet (non budgétisé) ;
- le montant des subventions européennes si elles sont inférieures aux 20% attendus (article 5) ;
- à la place des collectivités défaillantes ;
- la suite du projet (Dax-Espagne) sans en connaître le coût réel (article 3).

Elles se sont ainsi ligotées financièrement sur 40 ans !

A contrario, l'engagement financier de l'État ne porte que sur la première étape de la phase 1, comprenant les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, ainsi que la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse. Le financement de la seconde étape de la phase 1 (Sud-Gironde-Dax) devra être recherché dans la prochaine loi de programmation des infrastructures, après consultation du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures !

Comme le souligne Gilles Savary, ancien rapporteur de la réforme du ferroviaire, dans son ouvrage *La ville inaccessible* :

« Un montage financier, aussi astucieux qu'il soit, ne fait pas la viabilité économique d'un projet. En l'occurrence, ce montage nouveau pour la réalisation de lignes LGV revient à exposer les collectivités locales qui auront eu l'imprudence de s'engager dans les sociétés de projets aux aléas économiques et financiers des LGV, voire de leur exploitation future.⁴ »

Il démontre les risques encourus par les collectivités locales :

« Ainsi se trouvent-elles exposées aux fluctuations des taux d'intérêt sur 40 ans et aux aléas de l'économie et des trafics ». « Actuellement 60% des trafics TGV sont déficitaires aux dires de la SNCF ». « Ultérieurement, elles devront s'impliquer dans la maintenance de la ligne, sans le moindre droit de propriété ni de recettes en contrepartie !⁵ »

³ Yves Crozet. Les métamorphoses du modèle économique de la grande vitesse ferroviaire, Bulletin de la Sabix, n° 68, mars 2022. p. 144.

⁴ La ville inaccessible. Essai sur une fabrique de gilets jaunes, p. 149.

⁵ p. 145.

Sa conclusion est sans concession : « *Ainsi les collectivités ont été entraînées par l'Etat sur un terrain "hasardeux" qui siphonnera leurs finances, pour des années, au détriment des investissements dans les transports du quotidien dont elles ont la charge⁶*».

Exiger un endettement des collectivités locales pour subventionner des LGV, empruntées souvent par une clientèle aisée, alors qu'il aurait été socialement plus pertinent de le laisser à la disposition des collectivités locales pour financer les lourds développements de leurs réseaux urbains et périurbains empruntés souvent par des citoyens peu fortunés.

Le contribuable à la rescousse

Les citoyens sont appelés à financer à travers l'impôt ce projet pharaonique, certains sont en plus mis à contribution à travers de nouvelles taxes.

Par ordonnance du 2 mars 2022, l'État a institué un établissement public local, dénommé Société du Grand Projet du Sud-ouest, chargé notamment de porter le financement des collectivités territoriales. Cette société bénéficiera de ressources fiscales dédiées, qui viendront en déduction de la part des collectivités locales définies dans le plan de financement.

Deux taxes sont mises en place et deviennent effectives dès 2023.

La TSE est exigible pendant 40 ans pour les propriétaires fonciers des communes situées à moins de soixante minutes en voiture (hors trafic) d'une des gares desservies par la LGV. D'abord fixée à 24 millions d'euros par an, elle a déjà été augmentée à 29,5 millions. Un montant qui sera actualisé chaque année. Prélèvement anecdotique disent les promoteurs du projet, tout comme l'étaient à leur création la CSG et la CRDS.

En revanche, il n'a jamais été question que les Franciliens, utilisateurs majoritaires des LGV, participent au financement des LGV. Les ruraux et les habitants des petites communes éloignées de la nouvelle ligne, qui ne répond pas à leurs besoins de déplacements essentiels, sont quant à eux contraints de l'acquitter.

Une taxe additionnelle de 34 % à la taxe de séjour est instaurée, à compter du 1er janvier 2024, et perçue pendant 40 ans dans onze départements aquitains et occitans (09, 31, 32, 33, 40, 46, 47, 64, 65, 81 et 82) au bénéfice de la Société du Grand Projet du Sud-Ouest.

Siphonnage des finances locales, inégalité devant l'impôt, telles sont les conséquences scandaleuses du financement du GPSO.

L'usager pour payer l'infrastructure

Le prix de billets pour les usagers de la LGV est relativement élevé et la situation ne cesse de s'aggraver. L'une des principales composantes des prix des billets pour les lignes grande vitesse de la SNCF s'explique par le coût des péages ferroviaires, redevances payées par les opérateurs afin de pouvoir utiliser le réseau ferré.

« *Les tarifs des péages ferroviaires sont actuellement les plus chers d'Europe* », constate le sénateur LR des Alpes-Maritimes et rapporteur pour avis de la partie Transports du projet de loi de finances 2023, Philippe Tabarot. « *Pour la grande vitesse, 40 % du prix du billet découle du péage ferroviaire* », déplore Hervé Maurey, sénateur centriste de l'Eure.

⁶ p. 154.

Plus préoccupant encore, le prix des péages ferroviaires devrait continuer d'augmenter et se répercuter sur le billet payé par les usagers. La hausse des tarifs du péage ferroviaire s'élèvera en 2024 à 7,6 % pour les TGV. En 2025 est prévue une nouvelle hausse de 4,3 % et de 3% en 2026.

« *La France a choisi de faire reposer le coût total de l'infrastructure sur les utilisateurs* », regrettait en 2022 devant les sénateurs, Bernard Roman, l'ex-président de l'Autorité de régulation des transports (ART).

Pourtant, la réglementation européenne impose l'obligation de faire payer le coût d'usage du réseau ferré, c'est-à-dire le coût directement imputable à l'utilisateur, qui représente environ en France 20 % du coût du péage à peine.

Le rapport sénatorial⁷ de Hervé Maurey et Stéphane Sautarel constate que la séparation comptable entre SNCF réseau et SNCF voyageurs n'a pas permis de rétablir un équilibre financier. L'Etat après avoir repris la dette de 35 milliards d'euros de la branche réseau compte sur l'autofinancement des deux branches. Ceci contraint SNCF Réseau à augmenter les péages et SNCF Voyageurs à répercuter la hausse sur le prix du billet.

Selon les sénateurs, l'utilisateur ne doit pas supporter les lacunes d'investissement de l'Etat dans les infrastructures et c'est à l'Etat de prendre ses responsabilités et d'investir dans le réseau pour de nouvelles infrastructures. Ceci permettrait de baisser les péages ferroviaires et donc le prix du billet. Ce n'est pas la voie empruntée.

L'Etat a fait le choix de faire supporter en grande partie le poids de l'investissement dans les LGV aux collectivités locales, aux contribuables locaux et aux usagers.

Une LGV pour quels usagers ?

5,9% des usagers du train empruntent des trains circulant sur des lignes à grande vitesse⁸, c'est-à-dire une minorité par rapport à ceux qui empruntent « les trains du quotidien ».

« *La très grande vitesse reste un marché de niche⁹* », comme le dit Jacques Auxiette dans son rapport.

Les résultats des enquêtes sur le profil des voyageurs utilisant les trains à grande vitesse posent un certain nombre de questions :

- Est-ce que 65% des usagers utilisant le TGV comme moyen de déplacement pour les loisirs ou des raisons personnelles (vacances, week-end, visite d'un proche) doivent impérativement se déplacer à 300km/h ?
- Des vitesses plus raisonnables, aux alentours de 220km/h, ne sont-elles pas suffisantes pour ce type de déplacement ?
- A l'heure de la sobriété énergétique est-ce un choix raisonnable ?

D'autres pays ont fait des choix différents avec des trains moins rapides, moins chers et plus confortables. Certains même proposent une classe affaires permettant de travailler à bord.

⁷ Comment remettre la SNCF sur rail ? Modèle économique de la SNCF et du système ferroviaire : il est grand temps d'agir. Commission des finances, mars 2022.

⁸ Autorité de Régulation des Transports. Données du marché français de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

⁹ Un nouveau destin pour le service public ferroviaire français : les propositions des Régions. Avril 2013-p.39.

C'est ce préconise Jean-Louis Bianco, ancien ministre des transports, dans son rapport : « *Il faut développer 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.*¹⁰ »

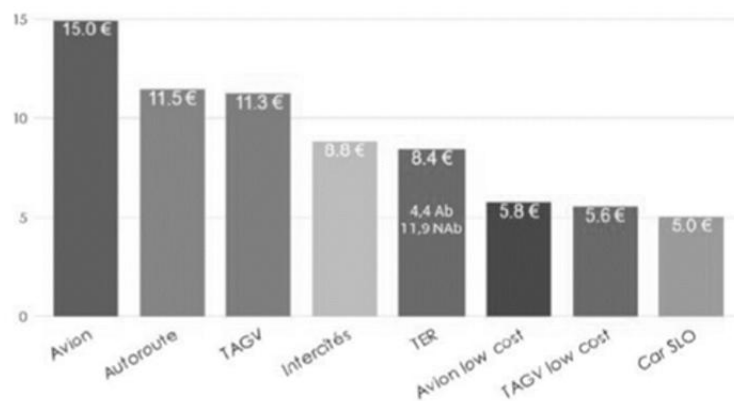
Un rapport de plus commandé et aussitôt oublié.

En ces temps inflationnistes, le succès du rail repose aussi sur des tarifs toujours sous surveillance, mais qu'en sera-t-il lorsque la compagnie ferroviaire disposera de la liberté tarifaire qu'elle réclame à cor et à cri ?

Selon un rapport de Greenpeace, « *en France, un billet de train, toutes liaisons confondues, coûte en moyenne 2,6 fois plus cher qu'un billet d'avion [...] En Allemagne ou aux Pays-Bas, la différence est bien moindre (1,5 fois).* »

Cette étude précise que sur 17 des 20 itinéraires internationaux analysés depuis la France, l'avion est majoritairement moins cher. Sur les 20 lignes étudiées, 19 sont opérées par une compagnie low cost.

Cette concurrence avec l'avion low cost génère un sérieux doute sur l'intérêt de construire des LGV à destination internationale comme les liaisons Paris-Bilbao, Paris-Madrid ou Paris-Séville, qui emprunteraient le GPSO.



Source : Autorité de Régulation des Transports, *État des lieux des mobilités à longue distance et quotidiennes avant la Covid 19*, décembre 2021.

Prix moyen en euros, par passager et pour 100km.

Selon la Cour européenne des comptes, les liaisons transfrontalières ne sont pas les plus prometteuses sur le plan de la fréquentation en raison de « l'effet frontière ». En effet, les principaux motifs de déplacement ont à voir avec le caractère national des activités : réunion dans la capitale ou au siège social, visite à la famille ou aux amis... Seule une faible partie des déplacements touristiques ou pour motif d'affaires est captée par les LGV transfrontalières.

Un constat qui va totalement à l'encontre de ce qu'affirment les promoteurs du projet sans en apporter la preuve.

Des gains de temps très discutables

Les temps de parcours donnés correspondent à des trajets directs, sans arrêt. Il faut savoir qu'un TGV doit commencer à ralentir 15km avant un arrêt et ne peut reprendre la grande vitesse que 15 km après une halte. Un TGV n'est pas un omnibus, pour être performant il doit limiter le nombre d'arrêts.

- Les gains de temps sont évalués par rapport aux temps de trajet sur des lignes existantes non rénovées.

¹⁰ Réussir la réforme du système ferroviaire. Jean-Louis Bianco. Avril 2013-p.6.

Ainsi, SNCF Réseau peut annoncer dans le dossier d'enquête publique du GPSO en 2014 un gain de temps de 20mn sur Bordeaux-Dax ou Bordeaux-Bayonne donc aucun gain de temps entre Dax et Bayonne.



Au sein de la Région Nouvelle-Aquitaine	Temps de trajet avec la LGV Sud Ouest	Temps de trajet actuel	Gain de temps
Bordeaux - Agen	35 min.	1 h 00	25 min.
Bordeaux - Mt-de-Marsan	35 min.	1 h 30	55 min.
Agen - Mont-de-Marsan	30 min.	1 h 40	1 h 10
Bordeaux - Dax	50 min.	1 h 10	20 min.
Bayonne - Agen	1 h 15	2 h 45	1 h 30
Bayonne - Bordeaux	1 h 15	1 h 35	20 min.

Source : Dossier d'enquête publique GPSO 2014

En 2006, lors du débat public RFF (actuellement SNCF Réseau) envisageait un scénario d'aménagement de la ligne actuelle dit scénario 1B¹¹ :

e) Estimation des temps de parcours

Les temps de parcours induits par les relèvements de vitesse du scénario 1B sont les suivants :

OD \ Temps de parcours	référence	Sc. 1B
Bordeaux Dax	1h04	0h50
Bordeaux Pau	1h53	1h39
Bordeaux Mont de Marsan	1h08	1h00
Bordeaux Bayonne	1h36	1h19
Bordeaux GN Basque	/	/
Bordeaux Madrid	4h50	4h33
Bordeaux Bilbao	2h56	2h39
Toulouse Bayonne via vallée Garonne	2h45	2h28
Toulouse GN Basque via val. Garon.	/	/
Toulouse Bilbao via val. Garon.	4h05	3h48

Extrait du dossier du débat public de 2006

En 2014, sur une ligne partiellement rénovée Bordeaux-Dax se ferait en **1H10**, alors qu'en 2006, sur une ligne non rénovée il se faisait en **1H04**. Ainsi apparaît un « faux gain de temps » de 6mn. Ceci n'est pas anodin car il a une incidence sur le bilan socio-économique comme nous le verrons.

• Considérons les gains de temps par rapport à une ligne rénovée. Le scénario 1B proposé par RFF en 2006 (aujourd'hui volontairement oublié dans les études) prévoyait comme indiqué « aucune création de tronçons de ligne nouvelle »

¹¹ Débat public. Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne 2006. Etude d'amélioration et de développement des services ferroviaires sur le corridor atlantique. Etude de marché et de trafics voyageurs. Situation de projet 2020.

2.2 Le scénario d'aménagement de la ligne existante avec relèvement de vitesse entre Bordeaux et Bayonne (1B)

Il consiste en une amélioration des caractéristiques techniques de la ligne existante permettant des gains de temps importants et une augmentation de la capacité, sans création de tronçons de ligne nouvelle (à l'exception de la rectification de certaines courbes).

e) Estimation des temps de parcours

Les temps de parcours induits par les relèvements de vitesse du scénario 1B sont les suivants :

OD \ Temps de parcours	référence	Sc. 1B
Bordeaux Dax	1h04	0h50
Bordeaux Pau	1h53	1h39
Bordeaux Mont de Marsan	1h08	1h00
Bordeaux Bayonne	1h36	1h19
Bordeaux GN Basque	/	/
Bordeaux Madrid	4h50	4h33
Bordeaux Bilbao	2h56	2h39
Toulouse Bayonne via vallée Garonne	2h45	2h28
Toulouse GN Basque via val. Garon.	/	/
Toulouse Bilbao via val. Garon.	4h05	3h48

Ces temps de parcours correspondent aux gains de temps suivants :

OD \ Gain de temps	Sc. 1B
Bordeaux Dax	0h14
Bordeaux - Pau/Tarbes/Lourdes	0h14
Bordeaux Mont de Marsan	0h08
Bordeaux Bayonne/Biarritz/St Jean de Luz/Hendaye/Irun	0h17
Bordeaux Madrid/Vitoria/Bilbao	0h17
Toulouse Bayonne	0h17
Toulouse Bilbao	0h17

ETUDE D'AMELIORATION D'ET DE DEVELOPPEMENT DES SERVICES FERROVIAIRES SUR LE CORRIDOR ATLANTIQUE
Etude de marché et de trafic voyageurs – Situation de projet 2020

8

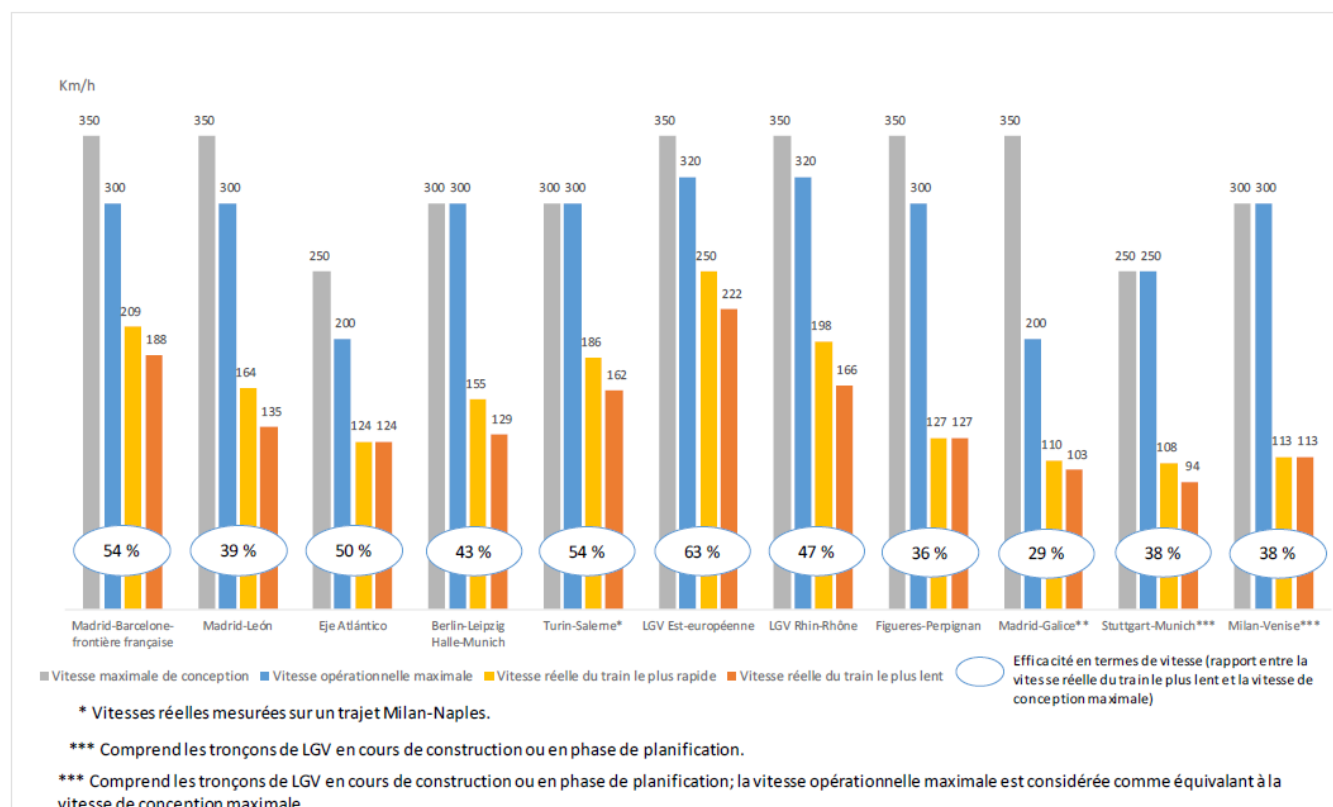
La LGV n'apporte aucun gain de temps entre Bordeaux et Dax (50mn dans les deux cas) et un gain de temps de 4mn entre Bordeaux et Bayonne (1H15 avec la LGV et 1H19 avec le scénario 1B).

- Ces « meilleurs de temps de parcours » doivent être considérés comme très relatifs. En effet, la Cour européenne des comptes a audité un total de 10 lignes à grande vitesse dans toute l'Union européenne, tant en construction que déjà achevées. Voilà ce qu'observent les auditeurs dans leur rapport :

« Dans bien des cas, les trains circulent sur des lignes à très grande vitesse à des vitesses moyennes nettement inférieures à celles pour lesquelles ces lignes ont été conçues. Le coût d'une ligne est proportionnel à la vitesse de conception, et les infrastructures capables de supporter de très grandes vitesses (300 km/h ou plus) sont particulièrement onéreuses. Toutefois, dans la pratique, ces vitesses très élevées ne sont jamais atteintes : sur les lignes que nous avons auditées, les trains ne roulent en moyenne qu'à environ 45 % de la vitesse de conception ; la vitesse opérationnelle moyenne était supérieure à 200 km/h pour deux lignes seulement, et ne dépassait jamais les 250 km/h. La vitesse moyenne est si largement inférieure à la vitesse de conception qu'il est permis de se demander si la bonne gestion financière est assurée. » (p.9).

Ce tableau présenté à la page 79 du rapport (annexe 5) a de quoi interpellé sur l'efficacité des LGV en termes de vitesse. Le pourcentage indique le rapport entre la vitesse réelle du train en exploitation et la vitesse prévue dans les études. Ainsi sur la LGV transfrontalière Perpignan-Figueras (tout récemment construite à grand frais) les trains circulent à 127km/h soit à 36% de la vitesse prévue. Une aussi belle performance est-elle à attendre entre Dax et Vitoria ?

Analyse de l'efficacité en termes de vitesse



De telles performances mettent à mal tous les soi-disant gains de temps générés grâce à la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse !

- Pourquoi les promoteurs du projet majorent les gains de temps ?

Dans le calcul économique et de la rentabilité des LGV (calcul de la VAN) parmi les avantages monétarisés « les gains de temps occupent un rôle majeur »¹². Les promoteurs du projet ont donc tout intérêt à les majorer pour assurer à la branche Bordeaux-Espagne une rentabilité qu'elle n'a pas.

Les commissaires enquêteurs de ne se sont pas laissés abuser et concluent : « *Les perspectives de trafic sur la branche Bordeaux-Toulouse, bénéficiant d'un fort gain de temps et allant dans le sens d'un possible report modal, confèrent à cette branche une rentabilité socio-économique faiblement positive.*

Il n'en est pas de même pour la branche Bordeaux-Dax. Cette branche accuse une VAN (avec COFP) calculée lors de la contre-expertise du CGI, de 0,56 Md€ (Pièce B/Chapitre 4/ p 130/ § 8) lui conférant une absence de rentabilité socio-économique. »¹³

La ligne actuelle Bordeaux-Espagne n'est pas saturée

Selon les promoteurs de la LGV, la Région Nouvelle-Aquitaine et son président affirment sur un site internet : « *La réalisation de la section Dax-Espagne permet de constituer un doublet de ligne sur ce tronçon, réglant la question de la saturation au sud de la Nouvelle-Aquitaine.* »

Cette affirmation destinée à justifier la construction d'une ligne nouvelle est une grave contre-vérité.

¹² Economie de la grande vitesse ferroviaire : en marche vers le « modèle italien ». Par Yves Crozet, éminent économiste, spécialiste de l'économie des transports et des services publics. Infrastructures&Mobilité,2022,532, pp.43-53. P. 45.

¹³ Conclusions et avis de la commission d'enquête GPSO/LN mars 2015, p. 13.

Trafics actuels

Selon SNCF Réseau il circule en 2022, 48 trains, 24 par sens¹⁴ sur une ligne dont la capacité est de 240 trains (120 par sens) au point le plus contraint.

TAUX OCCUPATION DE LA LIGNE BORDEAUX-HENDAYE

	Capacité	Nombre trains	Taux occupation
Bordeaux-Facture	264 tr	96	36,37%
Facture-Morcenx	264 tr	74	28,79%
Morcenx-Entrée Bayonne	264 tr	48	18,11%
Pont sur l'Adour	240 tr	48	20%
Sortie Bayonne-Hendaye	264 tr	43	16,29%

Source : Atlas du réseau ferré en France 2023 SNCF Réseau (trafics 2022)

Capacité de la ligne

Réseau Ferré de France (RFF) a indiqué lors du débat public que la capacité de la ligne est de **264 trains** (132 trains par sens). Au sud de l'Aquitaine, le point le plus contraint se situe à Bayonne sur le pont sur l'Adour avec le passage des trains vers et provenant de Pau et Saint Jean Pied de Port. La capacité est de **240 trains** (120 par sens).

- Cette capacité de la ligne n'a jamais été contestée par la SNCF et est confirmée par les experts ferroviaires suisses de la société CITEC mandatée par les élus locaux pour expertiser la section Bayonne-Hendaye.¹⁵

A plus long terme, des aménagements complémentaires (non planifiés à ce jour) permettront de doubler la capacité en sillon fret. Pour y parvenir, il est nécessaire de diminuer le temps de succession entre les trains (3 min après un train voyageurs et 4 minutes après un train de fret) et de réaménager la gare de Bayonne (création de voies terminus centrales). Ainsi à terme, la ligne actuelle pourra écouler au moins 240 trains de marchandises ainsi qu'un peu plus de quatre-vingt trains voyageurs (deux sens confondus), soit tout confondu, un peu plus de 320 sillons par jour (160 dans chaque sens). Seul 20% des sillons fret (48) sont tracé durant la nuit.

Les experts concluent que moyennement des aménagements complémentaires qu'ils énumèrent la capacité pourrait être portée à 320 sillons par jour et permettrait d'écouler 240 trains de marchandises.

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures dans son rapport conseille de revoir « l'opportunité » de construire une nouvelle ligne car les risques de saturation ne sont pas d'actualité :

« 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 ici ne

¹⁴ 11 TGV, 24 TER, 13 trains de fret. Source : Atlas du réseau ferré en France – Edition 2023 - SNCF Réseau – p.42 ; 44 et 48.

¹⁵ CITEC. Capacité de la ligne ferroviaire Bayonne-Hendaye. Septembre 2009.

serait justifiable que par la saturation de la ligne existante, notamment pour répondre aux besoins du fret, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et ne semble pas envisageable avant un horizon lointain.¹⁶ »

- La capacité de la ligne peut être encore augmentée grâce au système de signalisation ERTMS, que la France tarde à développer, au grand mécontentement de l'Europe. Selon la SNCF, ce système donne au conducteur des informations en temps réel : occupation de la ligne, poids du train, vitesse limite, capacité de décélération et de freinage. En fonction de ces données, le conducteur ajuste son comportement, connaît sa vitesse optimale et stoppe le train en cas d'urgence.

Selon Laurent Zylberberg, directeur des relations institutionnelles, internationales et européennes de la Caisse des Dépôts, l'ERTMS « permet de renforcer la performance du trafic ferroviaire sur les grandes lignes, les lignes de fret et les lignes régionales, ce qui facilitera la circulation des trains en France dans les territoires ainsi que dans les autres Etats de l'Union Européenne ».

- Reconsidérons la prétendue diminution capacitaire secondaire à la modernisation de la ligne.

Le 22 février 2012, Réseau Ferré de France présente les travaux menés sur la ligne existante Bordeaux-Espagne (signalisation, modernisation, évitements à Morcenx, installations permanentes de contre-sens). Le CADE¹⁷ demande si cela aura une incidence sur la capacité de la ligne. RFF cherche à clore l'échange en affirmant que ces travaux assurent un meilleur confort mais ne génèrent pas d'augmentation capacitaire.

Le CADE prend RFF en flagrant délit de mensonge en projetant, lors de cette réunion, ce document émanant de ses propres services :

Mission de médiation au Pays Basque

Fiche projet :

CPER ETAT – AQUITAINE 2007/2013

Aménagements capacitaires de la ligne Bordeaux / Espagne

Apport capacitaire	Les apports capacitaires estimés pour l'ensemble de l'axe Bordeaux-Hendaye sont les suivants : signalisation (BAL) Dax / Bayonne : + 29 trains par sens (102 T / sens) signalisation (redécoupage du BAL) sortie de Bordeaux + Installation Permanente de contre sens (IPCS) Dax / Bayonne + renforcement alimentation électrique + évitements à Morcenx : + 16 trains par sens (118 T par sens) mise à écartement mixte de la voie espagnole passant en gare d'Hendaye jusqu'à la Bidassoa : doublement de la capacité UIC, pour atteindre 150 sillons, 2 sens confondus.
---------------------------	--

FIG.30.-Fiche de Réseau ferré de France remise à la mission de médiation au Pays basque.

Cette fiche fait état d'un apport capacitaire de 45 trains par sens !

¹⁶ Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir. Rapport COI-Janvier 2018-p.78.

¹⁷ Collectif d'associations de défense de l'environnement du Pays basque et du sud des Landes.

Un bilan carbone sujet à caution

- Comme le rappelle la Cour des comptes la Cour des comptes dans son rapport de 2014 : « *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.*¹⁸ »

- Nous ne ferons que citer ces études : Per Kageson ; Mikhail Chester et Arpad Horvath de l'université Berkeley de Californie qui ont comparé le train, l'avion et la voiture en prenant en compte l'ensemble des émissions liées à la construction, au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures. Une étude de l'institut Sweden Nature's Associates, parue en 2009, explique que les émissions de CO2 produites par la construction d'une LGV nécessitent de très importants transferts de trafic de la route et de l'avion pour justifier un bilan carbone positif.

Une autre étude de l'Université suédoise de Linköping¹⁹ conclut :

« *La réduction des émissions de CO₂ liée à la construction des lignes à grande vitesse (LGV) est minime et la construction de ces réseaux ne peut être considérée comme une politique environnementale réaliste. Les raisons positives qui motivent ces investissements peuvent être nombreuses, mais la réduction des émissions de CO₂ ne peut en faire partie.* »

- Dans sa fiche thématique de février **2011**, RFF publiait un 1^{er} bilan Carbone de la LGV et annonçait :



En **7** ans
d'exploitation,
les émissions
de Gaz à Effet de Serre
générées par la construction
et l'exploitation du Grand
Projet ferroviaire du Sud-Ouest
seront compensées.

« *En **7 ans** d'exploitation, les émissions de Gaz à Effet de Serre générées par la construction et l'exploitation du Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest seront compensées* »

En 2014 , dans la note sur le calcul du bilan Carbone pour les lignes nouvelles du GPSO et avec une mise en service de Bordeaux Toulouse en 2024 : « *En tenant compte de la réalisation complète des lignes nouvelles jusqu'à l'Espagne, le bilan carbone « travaux + exploitation + report modal » devient positif en 2036 (12ans). Pour les lignes nouvelles de la phase 1 (Bordeaux-Toulouse/Bordeaux-Dax), le bilan carbone devient positif en 2034 (10 ans)* ».

En 2024, dans la Demande d'autorisation environnementale pour les AFSB – sept. 2024, on trouve les valeurs suivantes : **16 ou 24 ans** après la mise en service. Avec des pics d'économies CO2 de 40 à 45% celles annoncées dans le site de SGPSO.

¹⁸ « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence. » p.41.

¹⁹ Hammarström, U., Eriksson, J., Karlsson, R., Yahya, M.-R., 2012. Rolling resistance model, fuel consumption model and the traffic energy saving potential from changed road surface conditions (No. VTI rapport 748A). VTI - The Swedish Transport Administration, Linköping Sweden.

Dans le scénario « avec mesures existantes »,

les reports modaux depuis l'avion et la route généreront des « bénéfiques CO2 ».

Ces gains annuels atteignent un pic à 156 000 teCO2 en 2035, puis déclinent avec l'évolution du parc automobile moins

émetteur de GES. La compensation du bilan

de la construction (2,4 MteCO2) est atteinte en 2048, **soit 16 ans après la mise en service.**

Bilan Carbone exploitation (teCO2)	2032	2040	2055	Cumul sur 50 ans
report de la route	-45 771	-88 571	-63 302	-2 314 538
report de l'aérien	-60 285	-81 860	-75 499	-3 354 587
rabattement routier	3 143	7 113	4 684	178 482
Total	-102 914	-163 318	-134 118	-5 490 643

Dans le scénario « avec mesures supplémentaires », les gains annuels atteignent un pic à 134 500 teCO2 en 2035, puis déclinent avec l'évolution du parc automobile moins émetteur de GES. La

compensation du bilan de la construction (2,4 MteCO2) est atteinte en 2056, **soit 24 ans après la mise en service.**

Bilan Carbone exploitation (teCO2)	2032	2040	2055	Cumul sur 50 ans
report de la route	-32 947	-40 008	0	-570 312
report de l'aérien	-60 285	-81 860	-75 499	-3 354 587
rabattement routier	2 262	3 213	0	44 618
Total	-90 970	-118 655	-75 499	-3 880 282

Extrait du rapport de la commission d'enquête des AFSB page 110/652.

- L'Autorité environnementale dans son avis se montre circonspecte quant à l'interprétation des chiffres par SNCF Réseau et déclare : « les émissions de gaz à effet de serre liées au chantier sont évaluées à environ 2,5 Mt eq CO2, qui sont comparées à 250 000t de gain net annuel en exploitation. La comparaison de ces chiffres avec l'objectif du « facteur 4 » peut conduire pour effectuer un calcul complet à « amortir » les émissions en phase chantier sur une cinquantaine d'années d'exploitation.²⁰ »

- Pour arriver à un bilan carbone positif sur le GPSO, SNCF Réseau table sur un report modal « massif ». Les expériences passées montrent que les annonces optimistes de l'opérateur ferroviaire sur le délai pour positiver le bilan carbone sont rarement suivies d'effet.

Ainsi, un bilan carbone présenté par RFF sur la branche Est de la LGV Rhin-Rhône (ouverte au trafic fin 2011), a montré qu'il fallait attendre **12 ans** de trafic pour compenser les émissions liées au chantier de construction. Mais, comme les trafics sont très inférieurs aux prévisions, **il faudra 25 ans au moins** pour arriver à ce résultat.

- La Cour européenne des comptes dans son rapport de 2020 intitulé « Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus » fait ce constat :

« Étant donné le caractère très modeste du transfert modal en Europe ces 20 dernières années, il existe un risque élevé de surestimation des effets positifs de la multimodalité de bon nombre des infrastructures de transport phares. Le gestionnaire d'infrastructure français a par exemple estimé en 2012 que la construction de la liaison transfrontalière Lyon-Turin, et de ses lignes d'accès, générerait 10 millions de tonnes d'émissions de CO2. Selon ses estimations, cette infrastructure de transport phare ne deviendra avantageuse du point de vue des émissions de CO2 que 25 ans après le début des travaux. Cependant, se fondant sur les mêmes prévisions de trafic, nos experts ont conclu que les émissions de CO2 ne seraient compensées que 25 ans après l'entrée en service de l'infrastructure. Cette prédiction dépend en outre des volumes de trafic : s'ils n'atteignent que la moitié du niveau prévu, il faudra 50 ans à partir de l'entrée en service de l'infrastructure avant que le CO2 émis par sa construction soit compensé.²¹ » Infrastructures de transport de l'UE : accélérer

²⁰ Avis Autorité environnementale. 2013. p.44.

²¹ Rapport p.35/36.

- De plus, dans le cas du GPSO, les besoins en remblais sont de l'ordre de 26 millions de m³ et les besoins en matériaux nobles sont évalués à 15 millions de m³. L'étude d'impact évalue à 8 millions de m³ la capacité du marché régional à approvisionner le chantier. Les apports extérieurs à rechercher sont de l'ordre de 30 millions de m³. Or, les nouveaux lieux d'emprunt ne sont actuellement pas identifiés et les impacts ne sont ni décrits, ni même évalués. En outre, le trafic routier, pendant les cinq années du chantier, est estimé à une rotation de 2360 camions par jour ouvré. Ces transports de millions de mètres cube de matériaux auraient dû être pris en compte dans le bilan carbone. De même, l'importation des matériaux, des composants ne sont pas estimés dans les coûts carbone.

D'autre part, l'enjeu de l'ouverture de nouvelles carrières ou l'extension des carrières existantes et leurs impacts afférents, en raison notamment de la géologie des zones traversées, n'est pas pris en compte.

La commission d'enquête a ainsi déploré cette absence d'évaluation de la gestion des matériaux et de leur impact environnemental :

« Le transport de ces millions de mètres cube de matériaux en provenance de lieux, inconnus de la commission d'enquête, aurait dû entrer dans le bilan carbone et le bilan socio-économique du projet.²² »

De toute évidence le bilan carbone réalisé en 2014 est obsolète et devra être actualisé. En une décennie, la situation a évolué. Les objectifs climatiques ont été renforcés avec l'ambition d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Le projet est-il compatible avec cette exigence ?

De plus les émissions de CO₂ évitées pourraient être revues à la baisse du fait, par exemple, de l'accélération de la vente de véhicules électriques ou du moindre recours aux déplacements professionnels en raison de la généralisation des visioconférences et du télétravail.

La LGV pour développer les territoires ?

Trop souvent, l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans un territoire est présentée comme le vecteur d'un développement automatique.

- **À la lumière de l'expérience des précédentes LGV**, ce lien ne va en réalité pas de soi : *« Un doute existe aussi sur les impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire. Elle n'apporte pas automatiquement la prospérité aux villes desservies. S'il est évident que Lyon, Lille, Marseille ou Bordeaux ont bénéficié de l'arrivée du TGV, il n'en va pas de même dans d'autres territoires. La grande vitesse accompagne les dynamismes démographiques et économiques existants, mais elle ne fait pas de miracle. Le TGV tend à accentuer des tendances préexistantes plus qu'il ne les crée²³. »*

- **La conviction que l'offre de transport est un puissant moteur de développement local** est répandue chez les responsables politiques mais est sans fondement scientifique comme l'ont montré les experts.

Voilà le constat que fait Yves Crozet, spécialiste de l'économie des transports :

²² Source : Rapport de la commission d'enquête Lignes Nouvelles/GPSO - p.532.

²³ « Les métamorphoses du modèle économique de la grande vitesse ferroviaire »-Yves Crozet. Bulletin de la Sabix, n° 68, mars 2022-p.144.

« La région Nord-Pas-de-Calais a gagné beaucoup d'emplois après l'arrivée du TGV en 1993, du fait du boom économique des années 1990. La même région en perd depuis 2008, alors que Lille est la ville d'Europe la mieux desservie en TGV ! Le TGV accompagne la croissance, il ne la crée pas. Il ne fait pas de miracle quand la macroéconomie va mal. Ensuite, compte le dynamisme propre de l'agglomération. Quand Lyon, ville dynamique, a accueilli le TGV en 1981, nous en avons immédiatement vu les effets. Mais quand le TGV est arrivé à Metz et Nancy en 2007, il ne s'est rien passé. La Lorraine a perdu près de 5 % de ses emplois depuis 2008. L'erreur, c'est de croire qu'une réussite locale peut être transférée par la magie d'une offre ferroviaire. »

Une étude menée par Sylvie Bazin et col fait ce constat : *« Les recherches entreprises sur les autoroutes, puis sur les lignes à grande vitesse, contestent en effet l'automatisme des transformations induites par les nouvelles infrastructures de transport (Bonnaïfous, 1981, 1983, 1987 et 1993 ; Offner, 1993 ; Plassard, 1977, 1987 et 1990). Depuis les années 1970, la croyance selon laquelle la réalisation d'infrastructures de transport apporterait richesse et prospérité a été progressivement abandonnée.²⁴ »*

Déjà en 2014, la Cour des comptes, dans son rapport sur la grande vitesse ferroviaire, note : *« Les arguments les plus couramment utilisés pour la promotion de la grande vitesse ferroviaire se réfèrent à une incidence positive sur l'activité économique et le développement régional. La Cour a examiné la portée et la pertinence de ces motivations qui se révèlent souvent contestables, sinon inexacts.²⁵ »* et ajoute : *« Les effets paraissent incertains et ne suffisent pas par eux-mêmes à justifier le niveau des investissements nécessaires à la construction de LGV.²⁶ »*

• **Pour obtenir le financement des projets de LGV par les collectivités territoriales**, les décideurs n'hésitent pas à faire miroiter des retombées positives au regard des enjeux liés au désenclavement et à la compétitivité des territoires.

La Cour des comptes le confirme : *« La contribution de la grande vitesse à l'égalité des territoires et au développement économique préservant l'environnement doit être relativisée.²⁷ »*

Selon Yves Crozet : *« Les économistes ont expliqué depuis longtemps que les infrastructures de transport ont surtout pour objet de « déménager le territoire ». Elles créent des effets de centralité, de massification, qui renforcent les pôles. Leur impact n'est pas celui de l'homogénéisation des territoires, mais de la polarisation. [...] Les infrastructures réorganisent la répartition des activités sur le territoire, elles ne sont pas à la source de ces activités.²⁸ »*

La commission d'enquête publique, elle-même, met en garde contre le risque de métropolisation qui ressort de toutes les études : *« ... le service de la grande vitesse étant consubstantiel à la desserte exclusive des grandes agglomérations, le risque de métropolisation est patent. L'irrigation du territoire présentée comme un argument en faveur du projet risque de se transformer en drainage du territoire et en concentration de l'activité sur les métropoles. L'objectif affiché et assumé de la grande vitesse est de relier sans arrêts, des grandes métropoles. En conséquence, le développement économique se concentrera autour des gares des deux métropoles et drainera l'emploi au détriment du développement local.²⁹ »*

²⁴ La LGV : un outil d'ouverture des espaces et de renforcement de l'attractivité touristique ? REM n° 205-206, 1-2/2004, p.62.

²⁵ « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence ». P.37.

²⁶ p.44

²⁷ « La grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de sa pertinence. », Cour des comptes, 2014-p.50.

²⁸ Interview quotidien Sud-Ouest 23/11/2010.

²⁹ Conclusions et avis de la commission d'enquête GPSO/LN, 2015-p.31.

Une LGV pour favoriser le report modal ?

- L'argumentation des tenants du projet est assez simpliste en matière de report modal. Il faut prouver à travers une surestimation des trafics que la LGV est nécessaire pour faire face aux demandes de mobilité croissante de nos concitoyens.

On ne peut accepter que les promoteurs des lignes ferroviaires à grande vitesse, pour arriver à leur fin, surestiment les prévisions de trafic engendrées par ces réductions de temps. C'est une attitude constante dénoncée dans de très nombreux rapports.

Dès 2008, la Cour des comptes dénonce une surestimation des trafics assez systématique³⁰.

En 2011, dans son rapport, Hervé Mariton, s'insurge contre « une tendance générale à surestimer les bénéfices d'un projet pour les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures, du fait de prévisions de trafic trop optimistes ³¹ ».

- Voilà ce que l'on pouvait lire sur le site internet de la société GPSO³² :

« Ce temps gagné sur les trajets est essentiel pour changer les usages avec le report modal. Les lignes à grande vitesse concurrencent les déplacements en avion sur les longues distances et en voiture sur les distances moyennes. Elles répondent aux attentes de mobilité croissante de la société, avec un mode de transport plus durable. »

*« Ainsi, la ligne à grande vitesse Toulouse-Bordeaux-Dax contribuera à éviter, chaque année, **4,3 millions de voyages effectués en voiture et 1 million de voyages en avion**. A terme, le projet permettra d'éviter **7,7 millions de voyages en voiture et 2 millions de voyages en avion par an**. »*

Les opposants ont comparé les estimations de report modal pour le GPSO annoncées dans le dossier de l'enquête publique en 2014 avec le report modal enregistré après les mises en service de deux autres LGV. Le résultat est plus qu'édifiant.

Dossier GPSO	Bordeaux	Bordeaux/Toulouse	LOTI Juin 2007	LOTI 2018 - LGV SEA
Enquête Publique 2014	Toulouse (1)	Bordeaux/Espagne (1)	LGV Marseille	Tours/Bordeaux
	2024	2032	2007	2018 (2)
Report modal air	1	1,7	1,8	0,6
Report modal route	4,2	6,8	1,2	1,5
Report modal induit par la LGV	1,3	2	1,5	1,7
Total report modal	6,5	10,5	4,5	3,8

Source (1) GPSO:P132 notice H dossier EP évaluation socio économique
(2) source bilan intermédiaire LOTI SEA page 52 et 54

Comparaison des estimations de report modal avec les LGV Méditerranée et Tours-Bordeaux
(en millions de voyageurs)

Deux constats s'imposent clairement :

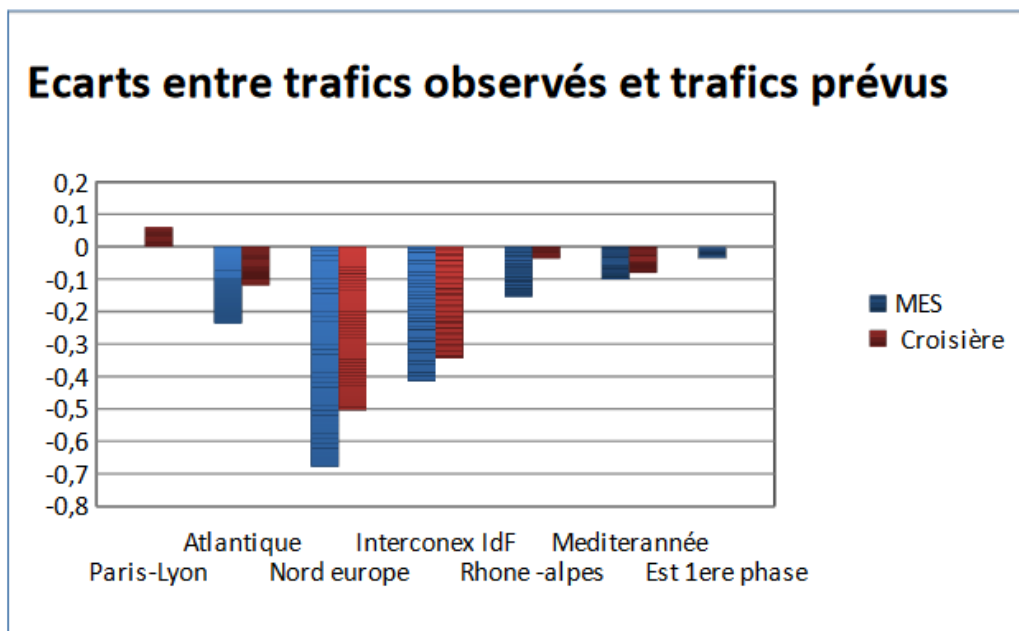
³⁰ « Le réseau ferroviaire. Une réforme inachevée, une stratégie incertaine », 2008, p. 84.

³¹ Rapport relatif au schéma national d'infrastructures de transport, Hervé Mariton, Commission des finances, Assemblée Nationale. Mai 2011.

³² A la rubrique « Le report modal massif vers le train : quels enjeux pour le climat ? »

- En 6 ans pour la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Dax les estimations du report modal aérien passent de 1,7 millions de voyages à 2 millions et pour le report modal route de 6,8 millions à 7,7 millions !
- Ces reports modaux sont pour la route et l'aérien sont nettement supérieurs à ceux de la LGV SEA Tours-Bordeaux, 2,8 fois plus pour le report aérien et 4,5 fois plus pour le report route.
- Des écarts sont également constatés entre les trafics observés lors de la mise en service (MES) et les trafics prévus avec d'autres LGV.

Les projets ferroviaires



Source : *Dossiers bilans LOTI*

« On constate en tendance une large sur estimation des trafics (sauf pour la LGV Paris Lyon).

Globalement, l'écart moyen en période de croisière entre la réalisation et la prévision au moment de l'enquête d'UP, est de l'ordre de **- 27%**. Si l'on exclut la LGV Nord Europe exceptionnellement erronée du fait du tunnel sous la Manche, l'écart est de l'ordre de **- 19 %³³** »

De plus, une partie des voyageurs captés par les LGV provient d'abord des trains grandes lignes du réseau classique, ce qui n'apporte donc rien en termes de report modal.

• Si le CGI considère que les hypothèses supportant notamment le nombre de voyageurs supplémentaires sont « *satisfaisantes et semblent robustes* », il émet cependant quelques réserves concernant ces prévisions :

« *Prise en compte d'une évolution plus modérée des tarifs ferroviaires* » ;

« *L'évolution estimée du PIB a paru élevée, et celle de la demande en fonction du PIB incertaine, ce qui peut conduire à une surestimation notable du trafic ferroviaire, sans que la contre-expertise ait pu formuler des propositions alternatives* ».

Les experts du CGI font ce constat sévère :

³³ Bilans ex post d'infrastructures : analyse des coûts et des trafics. Tome 2. Jean-Pierre Taroux. Juillet 2013. p.9
Groupe de travail présidé par Émile Quinet

« Les experts regrettent qu'il ne soit pas fait état dans le rapport des nombreuses incertitudes qui pèsent sur le développement des trafics, tant en situation de référence qu'en situation de projet...³⁴»

« Les données fournies sont le plus souvent établies à dire d'experts, suivant un historique plus ou moins récent ou s'inspirant de retours d'expériences considérées comme similaires (par exemple pour les calculs de report du trafic aérien), mais dont l'apparente pérennité peut aisément être compromise par des événements tels que la crise économique actuelle.³⁵»

- En 2020, la Cour des comptes européenne, dans son rapport sur les mégaprojets transfrontaliers, dont le Y basque, pointe du doigt l'optimisme des prévisions de trafic : « Les données relatives au trafic pour les infrastructures transfrontalières sont de qualité médiocre, notamment en raison de prévisions trop optimistes.³⁶ »

- Plusieurs études ont démontré que les lignes TGV favorisent les liaisons entre les métropoles (Carrouet et Richer, 2012 ; Facchinetti-Mannone, 2006) et non pas les liaisons intrarégionales (Troin, 1995). Elles sont pensées pour relier des métropoles entre elles. Les effets sur les villes petites et moyennes sont incertains et ne correspondent pas toujours à une logique de croissance démographique et économique.

Comme le rappelle le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) dans son rapport de 2023 : « Investir plus et mieux dans les mobilités » :

« Le report modal ne se décrète pas »

Une LGV pour développer le fret ?

« En 2022, sur la ligne Bordeaux-Espagne circulent, en sortie de Bordeaux, point le plus contraint, 100 trains (50 par sens), dont 13 trains fret, deux sens confondus. A ce niveau, la capacité de la ligne est de 264 trains/jour (132 trains par sens). 164 sillons (82 par sens) restent disponibles. » (Atlas du réseau ferré en France. Edition 2023. SNCF Réseau.)

La ligne existante offre une capacité suffisante, même si cela déplaît aux promoteurs du GPSO. La part du fret ferroviaire peut progresser de 3 à 18% sur la ligne existante, sans difficulté. De plus, ils semblent oublier que la nouvelle ligne sera mixte entre Dax et Vitoria. De Dax à Bordeaux et au-delà, les convois de marchandises devront emprunter le réseau existant. **Où est la « libération de nouvelles capacités »** sinon les sillons cédés par les quelques TGV qui n'emprunteront plus la ligne actuelle ?

³⁴ Expertise CGI. Page 37.

³⁵ Rapport du CGI. p.38.

³⁶ Rapport spécial 10/2020 : Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus. Cour des comptes européenne, 2020, p.28.



Circulation des trains de fret dans le projet GPSO

C'est une contre-vérité flagrante d'affirmer qu'il existerait une « question de saturation au sud de la Nouvelle Aquitaine ». Selon SNCF Réseau il circule en 2022, 48 trains, 24 par sens³⁷ sur une ligne dont la capacité est de 240 trains (120 par sens) au point le plus contraint³⁸.



Source : Atlas du réseau ferré en France. Edition 2023. Page 48

Trafic fret 2022 sur la ligne Bordeaux-Hendaye.

Affirmer, comme l'indique la Région que la libération de quelques sillons suffira à stimuler le fret ferroviaire et ôtera de la route quelques 4 000 poids lourds, voire 10 000, est illusoire. La construction de 2700 km de LGV a libéré le réseau conventionnel pour le fret, pourtant celui-ci est passé de 48,1 milliards de tonnes-kilomètres en 2003 à 32 milliards en 2018³⁹ !

³⁷ 11 TGV, 24 TER, 13 trains de fret. Source : Atlas du réseau ferré en France – Edition 2023 - SNCF Réseau – p.42 ; 44 et 48.

³⁸ Pont sur l'Adour à Bayonne.

³⁹ Source ARAFER : Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (actuellement ART).

Comme le rappelle plus sérieusement Yves Crozet : « *Il est vrai que la création d'une nouvelle ligne ferroviaire dégage mécaniquement de la capacité sur les voies anciennes, notamment pour le fret. Mais si cela suffisait à dynamiser le fret ferroviaire, cela se saurait. C'est une autre forme de fétichisme de croire que la question de l'infrastructure est première alors que dans le ferroviaire en général, c'est l'organisation des entreprises ferroviaires qui est en cause.* ⁴⁰ »

➤ **Le fret ferroviaire en France**

Malgré un timide redressement depuis 2021 avec une part modale s'établissant à 10,6 % en 2022, le fret ferroviaire connaît en France un déclin continu depuis une cinquantaine d'années.

En 1990, les trafics allemands et français étaient quasiment équivalents. **En Allemagne, le trafic de marchandises par le fer progresse de 50% entre 2003 et 2018 alors qu'en France, le mode ferroviaire contracte ses volumes de fret de plus de 43 % entre 2000 et 2019 !**

Aujourd'hui, le trafic est quatre fois moindre qu'outre Rhin. Ainsi, la part de marché sur le transport intérieur de marchandises a baissé de 8 points depuis 2000 pour se stabiliser à environ 9 % au milieu de la dernière décennie. La moyenne européenne, elle, s'établissait à 17 % en 2021.

Avec l'Espagne, la France fait figure de mauvais élève.

Etat	2005	2009	2013	2017	2021
France	11,8	10,6	10,6	11,1	10,6
Allemagne	18	17,9	19,1	18,5	19
Belgique	12,8	11	11	10,7	11,8
Italie	10	9,2	11,8	13,6	12,6
Espagne	5,2	4	5,3	5,1	4,3
Union Européenne	18,5	17,3	18,7	18,1	17
Suisse	33,6	33,5	36,1	34,8	33,6

Source : données Eurostat⁴¹

La part modale du fret ferroviaire dans les Etats européens entre 2005 et 2021.

Le déclin du fret ferroviaire en France peut être attribué à plusieurs facteurs.

La désindustrialisation

La diminution des activités industrielles, en particulier de l'industrie lourde, a entraîné une baisse de la demande de transport de marchandises par voie ferrée. En revanche, le ferroviaire se positionne plus favorablement pour l'acheminement de l'acier, de la chimie et des matières dangereuses avec des trafics réguliers. La part modale du fret sur les années 2015 à 2019 atteint 42 à 49 % pour les métaux et produits métalliques et près de 25 % pour les produits chimiques, les plastiques, les produits et les déchets du nucléaire.

⁴⁰ Interview quotidien Sud-Ouest 23/11/2010.

⁴¹ Données Eurostat, part modale du fret ferroviaire.

La concurrence du transport routier

L'essor du transport routier a joué un rôle prépondérant dans la mesure où la libéralisation de ce secteur a favorisé son expansion. Le transport par camion permet effectivement une flexibilité et une desserte plus fine du territoire, du fait du meilleur maillage du pays. La densité de ce maillage confère au réseau routier une meilleure adaptation aux aléas quotidiens, en proposant des itinéraires alternatifs pour contourner les zones de travaux ou d'accident. Contrairement au fret ferroviaire, qui nécessite la présence d'un terminal dans chaque site desservi, le transport par la route est plus adaptable, chaque camion disposant de son propre poste de chargement.

Le transport par camion offre ainsi une plus grande flexibilité opérationnelle qui séduit les chargeurs.

Sous l'impulsion de la politique de libéralisation de l'Union européenne, le fret routier s'est imposé comme le mode de transport prédominant, reléguant le mode ferroviaire à l'arrière-plan.

État	1970	1989	2005	2009	2013	2017	2021
France	48,6	65,6	85,6	86,5	86,4	86,6	87,3
Allemagne	47,3	69	69,9	71,8	70,7	72,8	73,6
Belgique	39,5	58,2	73,7	76,7	73,1	73,6	76,8
Union Européenne	48,6	65,5	74,4	76,1	73,9	75,4	77,3

Sources : Données conférence des ministres des transports⁴² et Eurostat⁴³

La part modale du fret routier dans les Etats européens entre 1970 et 2021 (en%).

L'implantation des plateformes logistiques

Les entreprises ont fait le choix d'implanter les installations de leur chaîne logistique au plus près du réseau routier et autoroutier, permettant ainsi un accès rapide aux infrastructures. Cette proximité avec la route devient un atout majeur dans un contexte de concurrence intermodale. Ainsi, le transport ferroviaire se trouve désavantagé par sa moindre flexibilité. De ce fait, on dénombre en France 4 286 entrepôts et plateformes logistiques (EPL) de plus de 5 000 m², 41 sont raccordés au ferroviaire. Soit 1% !

La logique du zéro stock

Cette approche stratégique vise à réduire le plus possible, voire à éliminer les niveaux de stockage intermédiaire entre les différentes étapes de la chaîne d'approvisionnement.

Cette nouvelle logique conduit les chargeurs à assurer un approvisionnement en flux tendu et à privilégier la route.

L'insuffisance de connexion des ports français avec le réseau ferré

Avec des décennies de retard, les responsables politiques français semblent aujourd'hui découvrir les avantages du transport modal dans les ports. Désormais, nos responsables admettent préférable à tous

⁴² «Le transport routier de marchandises à la veille de l'échéance européenne», Michel Braibant, Économie et Statistique n° 239-janvier 1991.

⁴³ Données Eurostat, part modale du fret routier.

points de vue (environnemental, économique...) d'acheminer les marchandises par train ou par voie fluviale plutôt que par la route.

Les yeux s'ouvrent enfin !

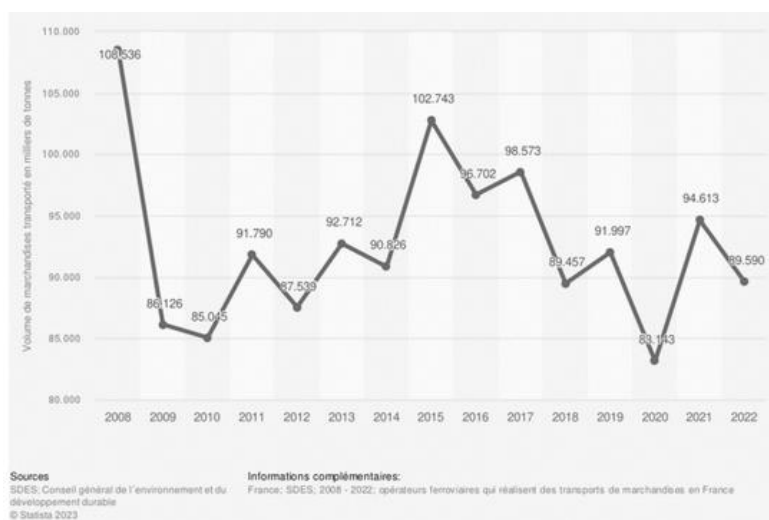
Tous les grands ports européens, de Trieste à Rotterdam en passant par Valence, ont pris ce tournant depuis plus de vingt ans. Pendant ce temps, nos ports sont transformés en terminaux et plateformes pétrolières. Le résultat ne s'est pas fait attendre, Anvers est devenu le premier port pour les marchandises à destination de la France.

Les connexions de nos ports avec le fer sont largement déficitaires en France. A Hambourg, l'une des entrées des marchandises dans l'espace européen, 35% à 40% du fret est acheminé par les transports ferroviaires ou fluviaux. En France, hormis Dunkerque, ce mode de transfert est de l'ordre 5 % ou 1 % selon Anne-Marie Idrac⁴⁴, présidente de France Logistique.

Face à ce constat, certains ports français (Marseille, Strasbourg, Dunkerque, le Havre) ont pris des initiatives mais celles-ci demeurent balbutiantes et sont loin d'assurer une véritable intermodalité et d'entamer un report modal de la route vers le fer.

Des politiques publiques qui ont privilégié l'investissement dans le transport de voyageurs

Si le transport de marchandises représentait initialement l'activité principale de la SNCF, la tendance s'est progressivement inversée. La SNCF a priorisé le transport des voyageurs et délaissé le fret. Cette désaffection s'est traduite à travers les politiques publiques avec des investissements essentiellement orientés vers le développement des lignes à grande vitesse. Ceci a contribué à la détérioration de la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises par rapport au transport routier. Ce déclin n'a pu être enrayé malgré les plans périodiques de sauvetage ou de relance du fret ferroviaire Tous ont dramatiquement échoué.



Volume de marchandises transporté en France de 2008 à 2022 (en milliers de tonnes)

⁴⁴ Déclaration lors de son audition du 13 septembre 2023 par la commission d'enquête parlementaire sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir.

Les investissements dédiés à l'entretien du réseau, essentiel au fret ferroviaire, sont notoirement insuffisants. Dès 2005, le rapport de l'École polytechnique de Lausanne⁴⁵ constate le mauvais état du réseau national. La France investit sensiblement moins dans la maintenance de son réseau ferré que la Grande-Bretagne, l'Italie ou l'Espagne, ce qui conduit à une dégradation continue de l'infrastructure, responsable d'une fragilité du réseau.

Par ailleurs, la vétusté de certaines lignes, notamment les lignes secondaires (groupe UIC 7 à 9) dont le fret ferroviaire est un utilisateur conséquent, pénalise particulièrement le transport ferré de marchandises.

Plus largement, l'ensemble du réseau est insuffisamment modernisé et digitalisé, ce qui nuit au cadencement des trains sur le même itinéraire.

Une politique d'attribution des sillons défavorable au fret

Le déséquilibre en faveur du transport de voyageurs se traduit également par la priorité d'affectation des sillons au transport de personnes plutôt qu'au fret.

La politique d'attribution des sillons opérée par le gestionnaire d'infrastructure se révèle trop rigide et implique un travail d'anticipation de la part des entreprises ferroviaires, pour être en adéquation avec les réalités du marché du transport. Cette anticipation fait cruellement défaut selon les clients chargeurs et les contraints à se détourner du mode ferroviaire.

L'ouverture à la concurrence du marché du fret ferroviaire

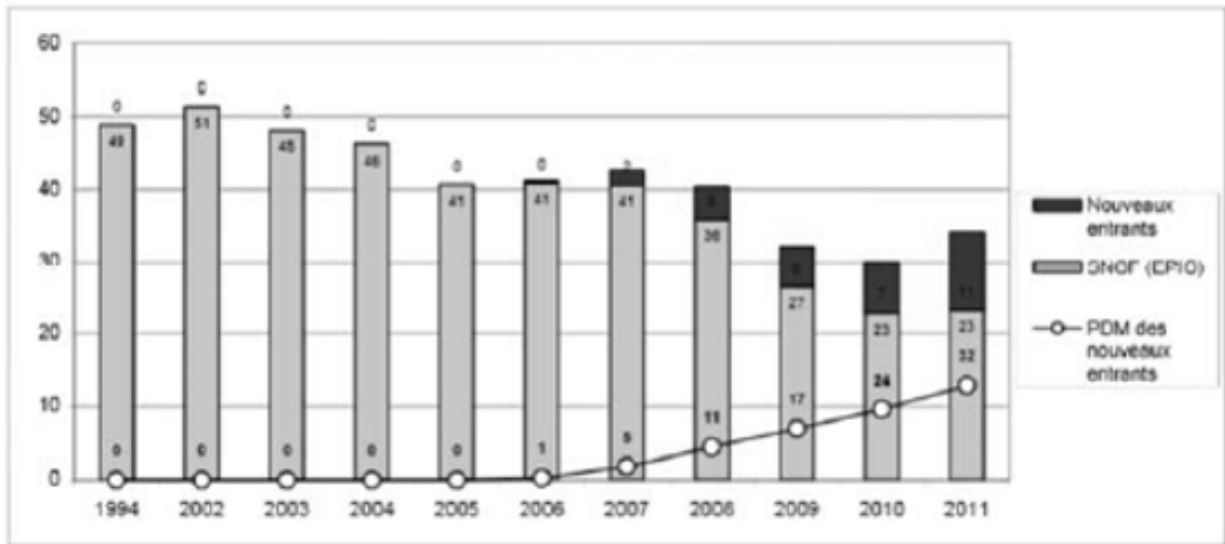
L'irruption de la concurrence a conduit à l'affaiblissement de l'opérateur historique mais également à la faiblesse de l'ensemble du marché. Les partisans de la libéralisation le reconnaissent, l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire en France a été très mal préparée au sein de la SNCF, qui la subit sans l'accompagner.

Cette situation contraste une fois de plus avec celle de l'Allemagne. La Deutsche Bahn a mis en place une réelle stratégie pour faire face à l'ouverture du marché en rachetant l'opérateur hollandais NS Cargo, le 1er janvier 2000, qui opérait depuis Rotterdam, et en organisant des flux cadencés vers l'Italie. Dans ces conditions, l'ouverture à la concurrence en Allemagne, amorcée dès les années 1990, a stimulé l'activité ferroviaire de l'opérateur historique sur les flux internationaux.

En France, à l'inverse, l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire n'a fait que renforcer son déclin. Elle a affaibli l'activité fret de la SNCF mais également toute la filière fret.

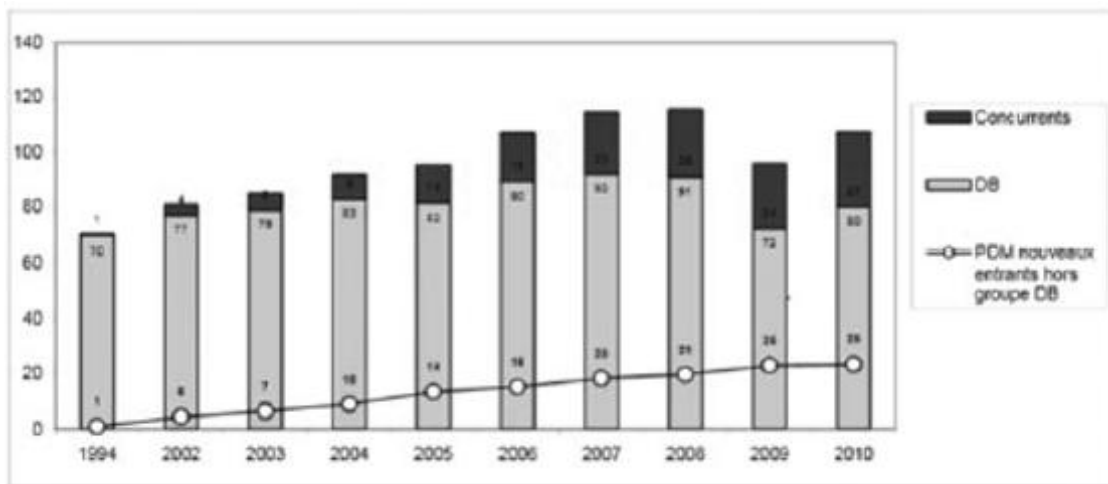
Pour la SNCF, l'ouverture à la concurrence s'est traduite par une réduction de ses parts de marché. La part de marché des nouveaux entrants augmente de 11 % en 2008 à 32 % en 2011, soit beaucoup plus rapidement qu'en Allemagne.

⁴⁵ Audit sur l'état du réseau ferré national français (« rapport Rivier ») - 2005.



Sources : SOeS, rapports de la CCIN de 1994 et 2002 à 2011.

Volume de trafics ferroviaires de marchandises réalisées en France par SNCF et par ses concurrents (en milliards de tonnes-kilomètres) et leur part modale par année.



Source : Rapport sur la compétitivité, 2011, DB.

Volume des trafics de marchandises réalisées en Allemagne par la Deutsche Bahn et par ses concurrents (en milliards de tonnes-kilomètres) et leur part modale par année.

Ainsi l'introduction de nouveaux entrants sur le marché n'a pas permis de relancer la dynamique du fret, comme cela a été régulièrement évoqué par les gouvernements successifs.

Au contraire, elle a conduit à la captation des parts de marché par les nouveaux entrants, réduisant ainsi les marges de l'opérateur historique qui lui permettaient de maintenir les liaisons les moins rentables.

Si l'on veut abattre « le mur de camions », il faudrait prendre des mesures courageuses et non pas construire des LGV pour libérer des sillons sur le réseau existant pour un fret ferroviaire qui est à la peine pour des raisons structurelles.

Il serait peut-être temps d'enclencher une sorte de décroissance du transport en favorisant les circuits courts, en relocalisant les productions, en encourageant une agriculture de proximité, en lien avec les consommateurs et en incitant les populations à changer leurs habitudes de consommation. Il faudrait taxer lourdement les déplacements « à vide » des camions et les transports « indécents ». On ne peut tolérer plus

longtemps que les productions des « pays riches » de l'Europe soient conditionnées en Afrique du Nord ou dans les pays de l'Est, avant de revenir dans leur pays d'origine.

Certaines mesures sont susceptibles de diminuer significativement le transport routier et sa pollution, encore faut-il les prendre, mais :

- L'écotaxe poids lourds est évoquée et reste dans les cartons.
- Le décret portant la limite du poids total roulant autorisé de 40 tonnes à 44 tonnes, pour les véhicules de plus de quatre essieux est effectif depuis fin 2012.
- Le transport maillé couvrant toute la France avec un service de wagon à la demande (« wagon isolé ») a été supprimé fin 2010.

Il faut se rendre à l'évidence : « La grande ambition du fret ferroviaire est abandonnée » Ce constat accablant et désolant est fait par le CESE.

Réhabiliter « le wagon isolé »

Lorsque les chargeurs choisissent le ferroviaire comme mode de transport, ils n'ont pas forcément la quantité suffisante de marchandises pour constituer un train complet. Grâce au système du wagon isolé, il leur est possible d'expédier uniquement un ou plusieurs wagons à la fois. Ils sont acheminés depuis des sites raccordés aux voies ferrées, traversent diverses gares de triage où les trains sont réorganisés en fonction de leur destination, en regroupant les wagons de différents clients.



Fonctionnement du wagon isolé.

600 000 wagons isolés chargés circulent en France avant 2008, ils ne sont plus que 200 000 en 2011. Une plus lente érosion s'est poursuivie ensuite jusqu'à nos jours. Dans le plan fret de la SNCF se confirme l'abandon de 60 % du service « wagon isolé ». Ce renoncement au fil des plans de restructuration des années 2000 et 2010 a eu des répercussions sur l'ensemble du process industriel de la SNCF.

Pendant que le gouvernement allemand et les Länder apportent plus de trente milliards d'euros à la Deutsche Bahn⁴⁶ pour financer les infrastructures ferroviaires, la France n'investit quasiment rien.

Le résultat, nous le constatons, près de 15 000 kilomètres du réseau ferroviaire ont été fermés et abandonnés en vingt ans. Des milliers d'embranchements permettant aux entreprises d'expédier leurs marchandises par train ont été supprimés sur tout le territoire. Les transports ferroviaires n'arrivent plus

⁴⁶ L'opérateur ferroviaire allemand, l'équivalent de la SNCF en France.

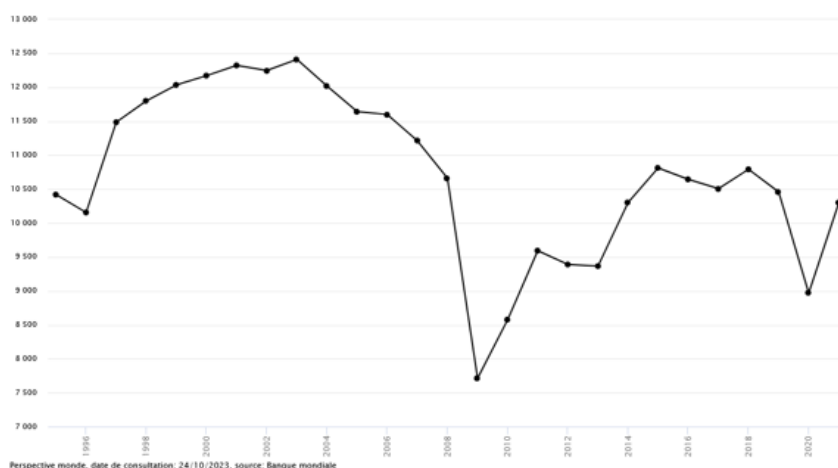
dans des régions entières, les plus délaissées, les plus difficiles d'accès. SNCF Réseau continue de fermer des dessertes, de déferer encore aujourd'hui des lignes...

Les collectifs opposés au GPSO souhaitent le retour du service des wagons isolés dans les gares des villes moyennes. Ceci peut constituer une véritable concurrence au transport routier et répond mieux au tissu économique des petites et moyennes entreprises. En 1999, à Hendaye, circulent 10 trains de fret international par sens, actuellement ils sont réduits à 5 trains par sens (privé compris), en raison de la fermeture de l'unité de chargement combiné par conteneur et le quasi abandon des wagons isolés.

Certes les collectifs sont conscients que les coûts d'un transport en wagon isolé sont significativement plus élevés que ceux du train massif en raison des coûts de desserte et que ce mode d'exploitation est structurellement déficitaire. Il ne peut s'inscrire dans une logique de concurrence et d'ouverture au privé, à moins qu'il ne soit très significativement aidé. N'est-ce pas là le prix à payer si l'on veut inclure le ferroviaire dans le report modal du transport de marchandises ?

➤ *Le fret ferroviaire en provenance d'Espagne : la planche de salut ?*

En Espagne, depuis 2003, le fret ferroviaire s'est contracté de 10%. C'est peu étonnant car ce pays a toujours privilégié la route pour le transport des marchandises (20% au-dessus de la moyenne européenne). Dans la dernière décade, le fret ferroviaire a régressé plus que dans les autres pays et attire peu les nouveaux opérateurs ferroviaires.



Marchandises transportées par le ferroviaire en Espagne (en millions de tonnes par km).

La Commission Nationale de la Compétence (CNC)⁴⁷ a identifié les facteurs qui grèvent le fret ferroviaire hispanique. Parmi eux : les caractéristiques spécifiques des infrastructures qui contribuent à « isoler » le marché espagnol, à ralentir la circulation des trains, à limiter leur longueur, à réduire l'intermodalité du ferroviaire et du transport maritime (3% de report modal) à isoler le réseau conventionnel par l'absence de connexion avec la grande vitesse.

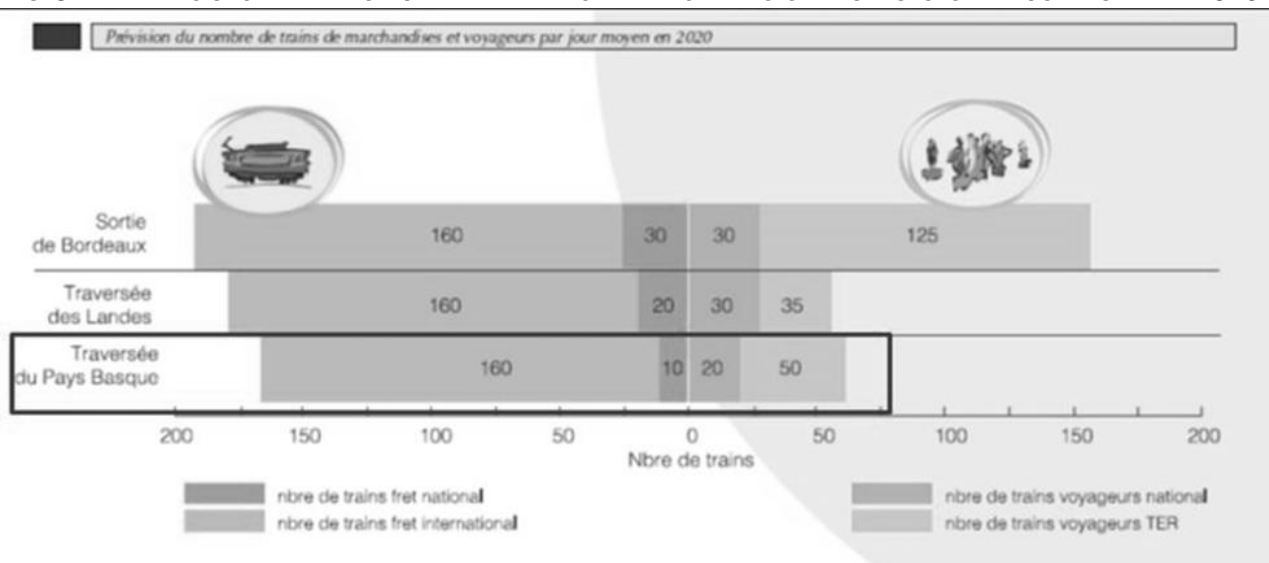
A l'international, le ferroviaire est pénalisé par les différences d'alimentation électrique, de système de sécurité, de signalisation et d'écartement des rails. La France a un écartement de rails aux normes européenne (UIC) alors que le réseau conventionnel ibérique doit poser un troisième rail pour être compatible avec le réseau européen.

Accréditer l'idée que la péninsule ibérique, mettant son réseau à l'écartement européen et que les chargeurs touchés par la grâce s'orienteront vers le ferroviaire pour déclencher un déferlement de trains de fret, est une pure utopie !

En 2006, le président du débat public sur le projet de nouvelle ligne entre Bordeaux et Hendaye, peu convaincu par les prévisions de trafic présentées par Réseau Ferré de France, a pris l'initiative de commander une étude indépendante auprès du cabinet suisse SMA Prograns.

Voici les estimations de trafic annoncées par RFF, lors du débat public, pour 2020 :

FIG. 52 — PREVISIONS DE RFF DU NOMBRE DE TRAINS DE MARCHANDISES ET VOYAGEURS PAR JOUR MOYEN EN 2020.



Source: Débat public 2006 Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne chapitre 1.2 p.42

En sortie de Bordeaux : 160 trains de fret national et 30 trains de fret international. Vous avez bien lu !

Les conclusions de cette étude sont sans appel :

« Dans son état actuel (et sans tenir de la gestion du nœud ferroviaire de Bordeaux), la ligne Bordeaux-Hendaye permet d'absorber des charges de trafic qui se situent entre 60% et 80% (selon le tronçon pris en compte) des volumes prévus par RFF à l'horizon 2020. L'aménagement de la signalisation entre Dax et Bayonne (pour permettre à des trains de se suivre à 4 minutes l'un de l'autre contre une dizaine actuellement) et l'aménagement ou la création de 3 voies d'évitement pour les trains de fret (pour permettre leur dépassement par des trains plus rapides) accroissent les capacités disponibles [...] D'autres aménagements

⁴⁷ Informe sobre la competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril en España «. Comisión Nacional de la Competencia - 2012.

ponctuels complémentaires (aiguillages, évitements...) pourraient encore améliorer les conditions d'exploitation. »

« Globalement les prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 (NDLR date initiale de la mise en service de l'Y basque) sont donc jugées optimistes et un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes serait souhaitable [...] La capacité rendue disponible grâce à des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF à l'horizon 2020 dans des conditions qualitatives acceptables. ⁴⁸ »

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 ». Il a capté 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.

➤ **Les prévisions européennes en berne**

Que l'on ne se méprenne pas, les associations opposées au GPSO sont pour le report modal de la route vers le rail, entre l'Espagne et la France, mais ils partagent les réserves émises par les auteurs d'une récente étude sur le fret ferroviaire sur le corridor atlantique⁴⁹, dont la commission européenne est destinataire.

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). Le nombre total de trains internationaux sur le RFC Atlantic n'augmenterait que de +20% entre 2018 et 2030 et le trafic ferroviaire transpyrénéen ne devrait, « *revenir en 2030 qu'au niveau de 2006* » !

Les auteurs estiment que « *Le potentiel de report modal vers le rail sur le Corridor Atlantique est limité par les problèmes rencontrés par le secteur ferroviaire en France où les travaux récurrents sur les infrastructures et les grèves nationales réduisent considérablement la fiabilité des sillons et la compétitivité du rail [...] Il n'y a aujourd'hui aucune raison de croire que ces problèmes vont s'améliorer dans un proche avenir.* »

Ils précisent : « *La croissance de 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.* »

Leur conclusion a valeur de prédiction : « *Il est donc douteux que l'objectif européen d'augmenter le trafic de fret ferroviaire de 50 % d'ici 2030, tel qu'énoncé dans la stratégie de mobilité durable et intelligente 2020 publiée par la Commission européenne, puisse être réalisée sur le corridor atlantique tant que ces problèmes persisteront.* »

Cette 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.

⁴⁸ Expertise indépendante concernant le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, SMA+ Prograns-14 décembre 2006.

⁴⁹ Étude du transport des marchandises sur le corridor atlantique. Mars 2021. GEIE Atlantic Corridor MA19-002.

En 2023, la Cour européenne des comptes publie un nouveau rapport⁵⁰ dédié au transport intermodal des marchandises au sein de l'UE. Tout aussi décapant !

Le transport de marchandises en Europe reste très largement dominé par les camions. Et les objectifs que s'est fixée la Commission européenne pour le train et le fluvial sont « *irréalistes* » en l'état actuel du réseau européen.

L'intermodalité, qui consiste à combiner plusieurs modes de transport, constitue un élément clé de la décarbonation voulue par l'Union européenne. Pourtant « le transport de marchandises dans l'UE n'est pas sur les bons rails », en vient à conclure l'auteur de cet audit, qui a passé en revue seize projets européens. En effet, le transport routier domine largement les échanges intra-européens, tout simplement parce qu'il est moins cher, plus rapide et plus flexible. Alors qu'il est aussi moins sûr et plus polluant. Aujourd'hui, il compte pour les trois quarts des transports de marchandises au sein de l'UE.

Entre 2010 et 2020, la part du rail et de la navigation a même diminué, passant de 25 % à 23 % du total du fret intérieur, hors aérien et maritime. Derrière les bonnes intentions, l'Union européenne ne fait pas grand-chose. Lors de la précédente programmation (2014-2020), elle a dépensé 1,1 milliard d'euros pour l'intermodalité.

Mais surtout, la Commission est accusée de ne pas avoir de stratégie. Les États membres agissent donc isolément, chacun élaborant son propre plan.

Les auteurs font ce constat : en 2011, la Commission européenne s'était donnée une valeur cible : réduire de 60 % les émissions de CO₂ issues des transports à horizon 2050, par rapport au niveau de 1990. En 2019, ces émissions se sont au contraire majoré de 24 % ! L'UE table sur un doublement du trafic ferroviaire et une augmentation de 50 % de la navigation d'ici à 2050. Des objectifs jugés « irréalistes » par la Cour.

« En l'état actuel des choses, le réseau européen de transport de fret n'est tout simplement pas adapté à l'intermodalité » conclut la Cour.

Voilà la réalité de la situation. Elle est très éloignée de l'optimisme béat de nos présidents de région, Alain Rousset et Carole Delga.

FRET SNCF : UNE HISTOIRE DE LIQUIDATION

En cinq mois, le ministère des transports a présenté un plan de liquidation de Fret SNCF pour répondre aux exigences de Bruxelles. Cette riposte, prête de longue date, a été conçue par le cabinet Mc Kinsey dès 2019.

Revenons sur les faits. Le 18 janvier 2023, la Commission européenne a annoncé avoir ouvert une enquête approfondie sur la société Fret SNCF. Elle estime que la filiale du groupe public SNCF a pu bénéficier d'aides de l'Etat, notamment des avances de trésorerie et une annulation de sa dette de 5,4 milliards d'euros lors de sa transformation en 2019. Ceci est formellement interdit.

Pour justifier la célérité de sa décision, le ministre des transports a expliqué qu'il se trouvait face à deux options : soit laisser la procédure d'enquête se dérouler des années durant, avec le risque de devoir rembourser à la fin les 5,4 milliards d'euros d'aides, soit négocier tout de suite avec la Commission européenne afin d'apporter les solutions exigées dans les meilleurs délais.

⁵⁰ Transport intermodal de marchandises L'UE peine encore à restreindre le fret routier-27 mars 2023.

Clément Beaune a opté pour la deuxième voie. Dès lors, s'est engagée une négociation express avec la Commission européenne, en indiquant qu'il y avait trois lignes rouges à ne pas franchir : « Pas de licenciements, pas de privatisation et pas de report modal »

Une précipitation que personne ne comprend, même Margrethe Vestager, la commissaire européenne chargée de la concurrence, s'en étonne. Jean-Baptiste Djebbari, l'ancien ministre des transports s'avoue surpris par la rapidité de la décision, lors de son audition devant la commission d'enquête parlementaire sur le fret ferroviaire.

Ce refus d'engager un rapport de force avec la commission européenne est surprenant et ouvre la voie à toutes les supputations, ceci d'autant plus que six pays de l'union sont dans le même cas. La Roumanie, condamnée à rembourser 500 millions d'euros pour aide illicite, a engagé un plan de réorganisation mais n'a toujours rien remboursé. L'Allemagne, poursuivie pour la même raison, une aide à la DB Cargo, la filiale fret de la Deutsche Bahn, négocie avec la Commission pour sauver l'essentiel. La liquidation de Fret SNCF est interprétée, sans l'exprimer ouvertement, comme une façon de se débarrasser du fret public ferroviaire. L'assurance du doublement de la part modale du fret ferroviaire, d'ici à 2030, faite par le ministre, paraît encore moins crédible.

Quel objectif poursuit la Commission en organisant la casse du fret ferroviaire public ? La réponse paraît évidente, insatisfaite du fonctionnement du fret ferroviaire en Europe, elle ouvre le rail à la concurrence, pensant détenir la solution au problème. C'est un échec. En effet, la concurrence libre est inadaptée pour les industries travaillant avec des infrastructures propres et lourdes qu'il faut financer, demandant des immobilisations importantes. Le Royaume Uni, chantre de la libéralisation du rail, en a fait l'amère expérience avant de nationaliser à nouveau tout son réseau ferré. La Suisse a récemment « renationalisé », l'opérateur privé en faillite. Malgré l'évidence, la Commission européenne s'obstine et nous conduit à l'échec...

➤ *Les prévisions françaises ne sont pas meilleures*

L'objectif du gouvernement est de doubler le trafic, qui représente aujourd'hui à peine 10 % du transport des marchandises en France d'ici à 2030, est tout simplement inatteignable. C'est ce que répondent les transporteurs publics et privés invités par la commission d'enquête parlementaire sur le fret ferroviaire.

Les concurrents de Fret SNCF, qui vient d'être liquidé, se montrent très pessimistes. La dynamique de reprise qu'ils ont observé ces deux dernières années est en train d'être cassée. Plusieurs raisons expliquent cet effondrement : le renchérissement du prix de l'énergie, les grèves, les mouvements sociaux, les travaux réalisés par SNCF Réseau qui rendent le service moins fiable mais aussi plus coûteux.

En février dernier, la première ministre, Élisabeth Borne, a promis 100 milliards d'euros d'investissements, d'ici à 2040, pour remettre à niveau le système ferroviaire en France et apporter une réponse pour les transports, dans le cadre de la transition écologique. Mais les sommes fléchées sur le fret sont nettement plus réduites.

Les montants annoncés par le ministère des transports, **4 milliards d'investissement sur la période 2023-2032**, paraissent dérisoires par rapport aux besoins. Cela permettrait selon le ministère des transports d'assurer « *la mise en conformité des tunnels* », mais aussi de « *rénover 100 % de nos gares de triage, créer de nouveaux terminaux de ferroutage ou garantir la pérennité des petites lignes de fret* ».

Comparativement, le gouvernement allemand prévoit de **dépenser 8,6 milliards d'euros chaque année** dans la rénovation et la modernisation de son réseau ferroviaire. La quasi-intégralité de ces investissements (8,3 milliards) seront payés grâce aux taxes perçues sur le transport routier.

Là réside toute la différence.

Le « mur de camions » : ce n'est pas l'autoroute ferroviaire qui résoudra le problème

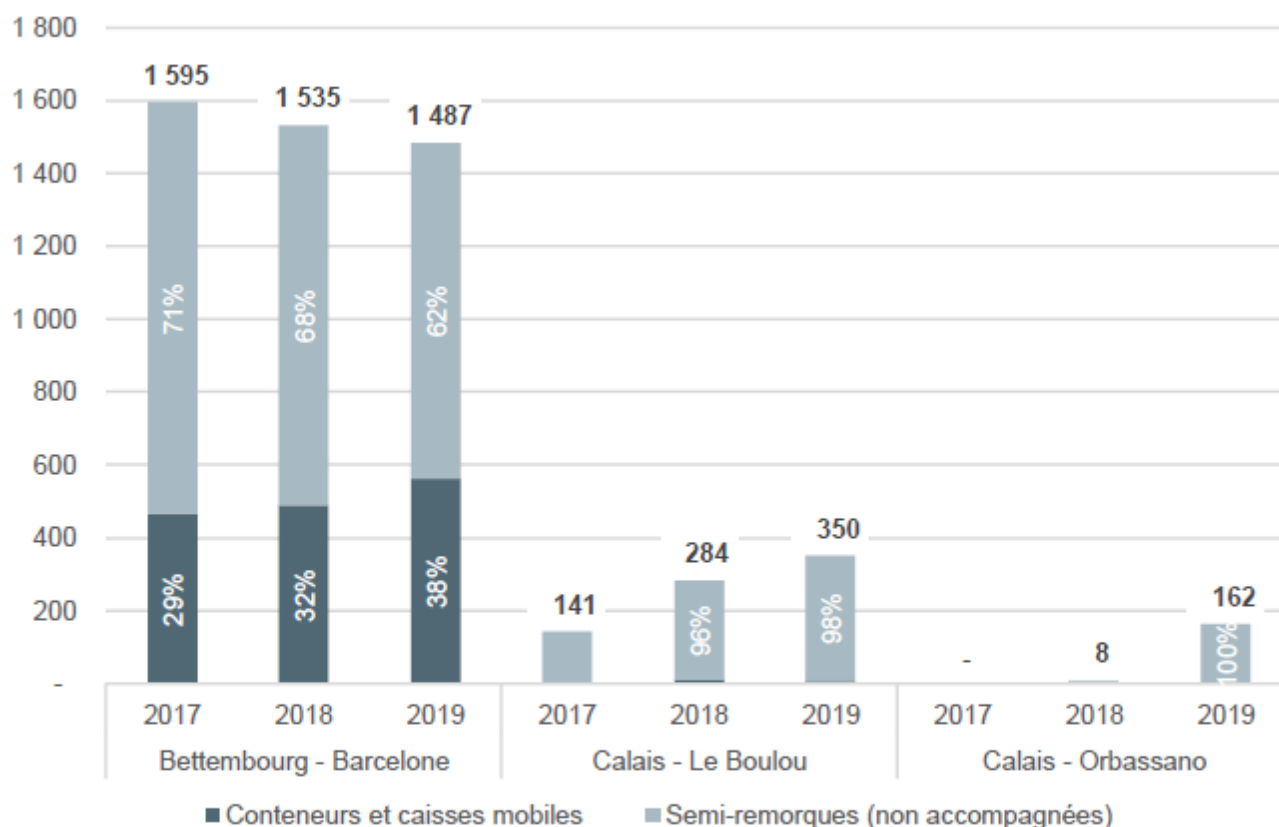
- A l'occasion de l'inauguration du pôle d'échange multimodal d'Hendaye, le 27 juin 2022, Alain Rousset, président de la Région Nouvelle Aquitaine, reprend son antienne favorite : « *Pour aller au bout du report modal, mettre les usagers mais aussi des camions français, espagnols ou portugais sur les rails* ».

La France veut imposer la mise en service d'une autoroute ferroviaire, avec des wagons Modalohr, entre Vitoria (Espagne) et Dourges (nord de la France). Nous ne reviendrons pas sur les raisons obscures qui ont dicté le choix de l'entreprise Modalohr. L'acquisition des wagons spéciaux surbaissés (400 000 euros l'unité) et la création de plateformes spécifiques nécessitent des investissements potentiellement importants. En revanche, l'utilisation de ces trains, qui peuvent atteindre 800 mètres de long, peut se faire sur les lignes existantes du réseau ferré avec parfois des adaptations nécessaires au gabarit des convois, notamment pour certains tunnels et viaducs.

- Une autoroute ferroviaire analogue est en service, depuis 14 ans, entre Le Boulou (près de Perpignan) et Bettembourg (Luxembourg) avec une extension récente jusqu'à Barcelone.

Cette autoroute n'a atteint son rythme de croisière (4 allers retours quotidiens puis 5 allers-retours), 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 conteneur entrant ainsi en concurrence avec Novatrans Perpignan. Cette entreprise, dépouillée de ses clients a dû fermer le site.

Figure 91 – Tonnes.km (en millions) par autoroute ferroviaire en 2019



Lecture : En 2019, 1 487 millions de tonnes.km ont été transportées sur l'autoroute Bettembourg – Barcelone. 62 % de ces tonnes.km ont été acheminées par le biais de semi-remorques non accompagnées.

Source : ART

Tonnes-km (en millions) par autoroute ferroviaire en 2019.

« Le transport de semi-remorques est dominant par rapport au transport de conteneurs (71,5 % des tonnes.km en 2019). Malgré tout, on constate sur l'autoroute Bettembourg-Barcelone une chute importante du transport de semi-remorques entre 2017 et 2019 (-18 % entre 2019 et 2017), alors même que le transport de conteneurs croît sur cette même période (+20,5 % entre 2019 et 2017). Sur les deux autres autoroutes ferroviaires, le transport de semi-remorques reste très dominant.⁵¹ »

Comme le constate la Cour des comptes⁵², la contribution reste 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.

A ce rythme, il faudra des dizaines d'années pour abattre les murs des camions.

Autoroute ferroviaire Atlantique⁵³ : le projet avorté a coûté 69,3 millions d'euros

La Cour des comptes s'est penchée, dans son rapport annuel 2017, sur la facture du projet d'autoroute ferroviaire Atlantique qui devait relier Tarnos (Landes) à Dourges (Pas-de-Calais).

⁵¹ Autorité de régulation des transports. Le marché du transport ferroviaire en 2019.p.92.

⁵² Rapport public annuel 2017 de la Cour des comptes, chapitre III, partie 4 «Les autoroutes ferroviaires : une ambition qui peine à se réaliser »-2017-p.315.

⁵³ Source : Transport info. Politique et réglementation-9 février 2017-Marc Fresso.

« L'abandon du projet (...) sous sa forme actuelle représente pour l'État et les collectivités concernées un coût estimé par la Cour à 69,3 M€, dont une quarantaine dépensée en pure perte ».

Imaginée en 2007, labélisée Grenelle de l'environnement en 2009, attribuée à la SNCF sous forme de concession, prévue pour entrer en service en 2011, cette liaison a été abandonnée par l'Etat en 2015, en raison de différentes difficultés.

Plus largement, la Cour tire un bilan assez décevant des autoroutes ferroviaires. En 2015, les deux liaisons existantes (Aiton-Orbassano et Bettembourg-Perpignan) ont transporté 70 000 poids lourds ou remorques. Le cap de 500 000 unités en 2020, fixé lors du Grenelle, paraît irréaliste.

L'autoroute ferroviaire avec des wagons Modalohr est-ce un choix judicieux ?

« 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 » souligne la Cour des comptes dans son rapport.

Ce que confirme la Cour européenne des comptes : « Le transport intermodal de marchandises, qui consiste à transporter des marchandises dans une seule unité de chargement (comme un conteneur) en combinant plusieurs modes de transport parmi la route, le rail, les voies navigables et l'air, permet d'optimiser les points forts (flexibilité, vitesse, coûts et performance environnementale) de chacun d'entre eux⁵⁴. »



Chargement d'un camion sur un wagon Modalohr.

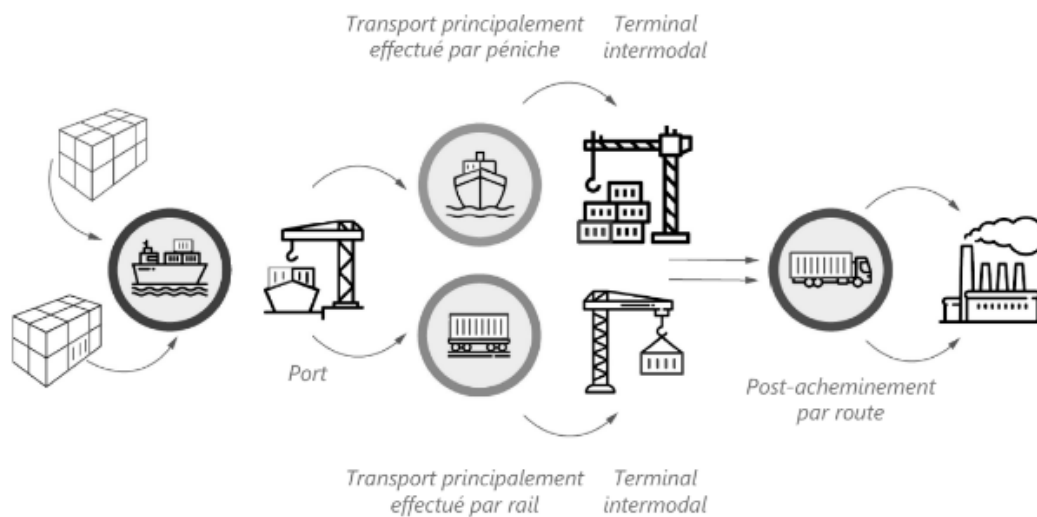
Le transport par caisse ou conteneur est beaucoup moins onéreux l'acheminement se faisant sur des wagons plateformes pouvant être chargés avec une simple grue, dans les gares situées sur le parcours.



Chargement d'un conteneur sur un wagon.

Le conteneur est une unité commune au bateau, au camion ou au wagon plateforme.

⁵⁴ Cour des Comptes européenne. Rapport spécial 2023- « Transport intermodal de marchandises L'UE peine encore à restreindre le fret routier » -p.4.



Source: Cour des comptes européenne.

Exemple d'une chaîne logistique de transport intermodal de marchandises par conteneur.

L'autoroute ferroviaire envisagée par la France est un mauvais choix, c'est « le TGV du fret » avec un point de départ et un point d'arrivée, sans arrêt intermédiaire.

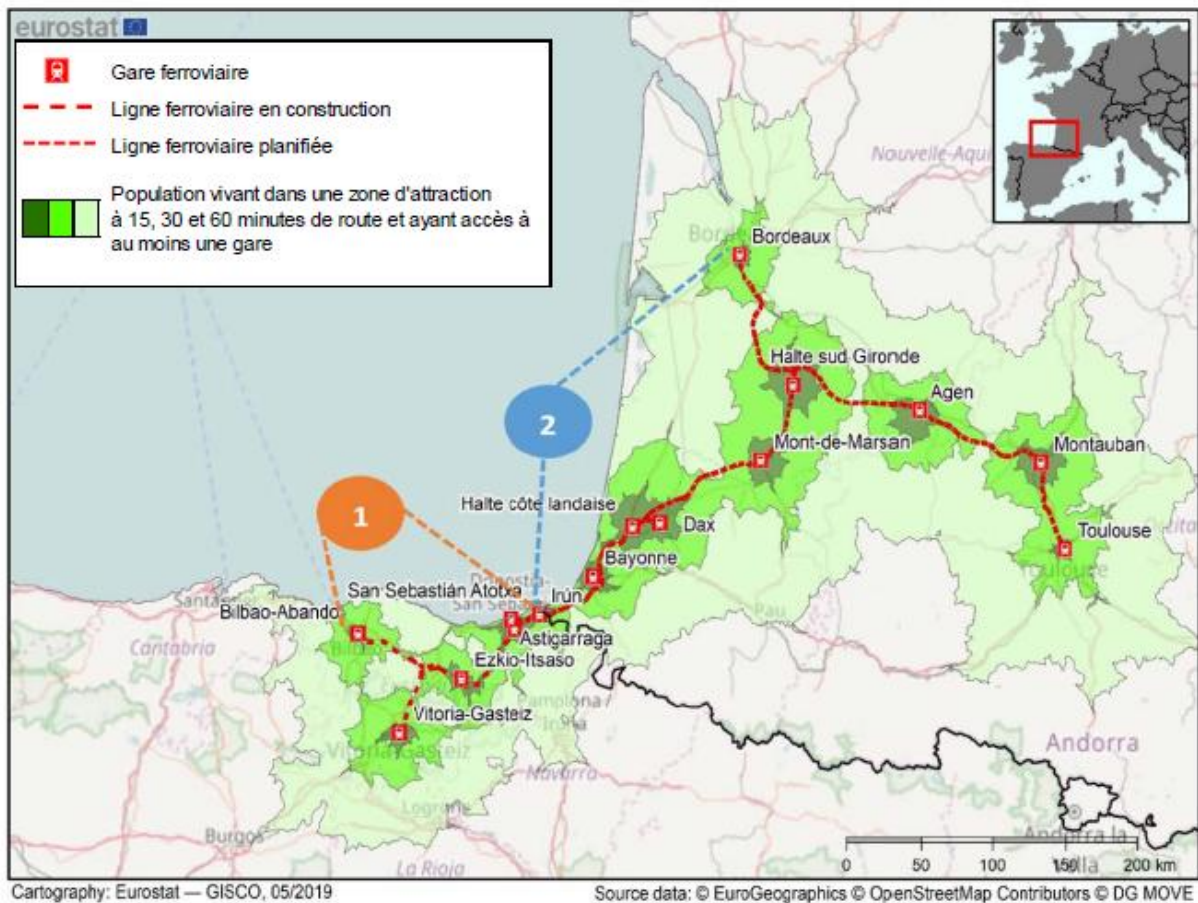
Viabilité économique de la LGV

Dans un rapport de 2020, la Cour européenne des comptes met en garde sur la viabilité économique des LGV.

« Nous avons évalué la viabilité économique des infrastructures de transport phares sélectionnées qui ont une composante ferroviaire à grande vitesse (axe Rail Baltica, liaison Lyon-Turin, tunnel de base du Brenner, liaison du Fehmarn Belt et Y basque), en analysant le nombre escompté de passagers et le potentiel de trafic global. Le coût total de ces infrastructures de transport phares s'élève à environ 40 milliards d'euros. Pour la première analyse, nous avons utilisé le nombre escompté de passagers déclaré par les promoteurs des projets, tandis que pour la seconde, **nous avons tenu compte de la population totale résidant dans la zone d'attraction à 60 minutes de trajet des lignes**. Bien que ces lignes soient envisagées comme des lignes à usage mixte, destinées au transport de passagers et de marchandises, **nous avons comparé ces chiffres à la valeur de référence établie par des universitaires pour le transport ferroviaire à grande vitesse de passagers, qui indique que, pour être viable, ces lignes devraient attirer 9 millions de passagers par an**. Nous pouvons en conclure que, pour toutes les infrastructures de transport phares évaluées, la population totale résidant dans cette zone d'attraction est insuffisante pour assurer la viabilité à long terme. Pour deux d'entre elles, le nombre de passagers sera même nettement en deçà de cette valeur de référence de 9 millions par an. ⁵⁵»

⁵⁵ « Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus ». Rapport spécial 2020 de la Cour des comptes européenne-p.50-51.

Illustration 5 – Zone d'attraction de l'Y basque et de sa connexion avec la France



Source: Cour des comptes européenne, sur la base d'une carte d'Eurostat.

De façon sévère la Cour reproche à la Commission européenne de n'avoir « évalué de façon critique ni la viabilité à long terme des infrastructures de transport phares, ni leurs coûts.⁵⁶»

Pourtant des mises en garde ont été faites concernant la viabilité de certaines infrastructures mais les décideurs n'en ont pas tenu compte.

Les auditeurs rappellent les signaux d'alerte émis sur la réalisation de l'Y basque : « Par exemple, dans le cas de l'Y basque, 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.⁵⁷ »

Comme le souligne Gilles Savary dans son ouvrage La ville inaccessible :

« Un montage financier, aussi astucieux qu'il soit, ne fait pas la viabilité économique d'un projet. »

⁵⁶ p.50.

⁵⁷ p.39.