

M. Pierre Recarte
180 chemin Axarrittipi
64122 Urrugne

Urrugne le 21 octobre 2025

Monsieur,

Le 15 octobre dernier, vous avez été reçu à Paris par Monsieur Guy Kaufmann, président du directoire de la SGPSO, pour échanger sur l'avenir du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). La presse relate que vous auriez déclaré : *« la priorité est claire : relier Lisbonne, Madrid et Paris par le train à grande vitesse dans les meilleurs délais. Les tronçons manquants, notamment ceux de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest, sont au cœur de cette ambition. »*

Nous souhaiterions revenir sur cette obstination à vouloir construire le GPSO alors que rien ne le justifie et que les lignes actuelles sont aptes au relèvement des vitesses de circulation des trains.

Le CADE, collectif de 60 associations de défense de l'environnement du Pays basque et du sud des Landes, est en lutte depuis plus de 30 ans contre ce projet et a acquis une expertise¹ reconnue par de nombreux élus et des spécialistes du ferroviaire. Pour ne pas être trop exhaustif, nous limiterons la majorité de notre propos à la branche Bordeaux-Espagne.

Les lignes actuelles ne sont pas saturées

Voici le taux d'occupation des lignes :

	Bordeaux/Langon	Langon/Montauban	Montauban/Toulouse
	2 sens	2 sens	2 sens
Système de signalisation	BAL	BARP	BAL
Capacité (2) (3)	288	168	288
Nombre de trains 2019 (1)	106	59	87
Taux d'occupation:	37%	35%	30%
(1) Relevé du "recueil statistique des transports en Nouvelle Aquitaine 2019 - mai 2021"			
(2) Extrait du document de RFF « L'état et les perspectives du trafic sur les lignes existantes – note de synthèse (septembre 2009) »			
(3) Etude technique et analyse socio-économique des scénarios de ligne nouvelle et d'aménagements de la ligne existante			
© Avril 2005 Groupement EGIS pour RFF Modèle de capacité - Note méthodologique -			

Capacités et trafics de la ligne Bordeaux-Toulouse.

¹ Hormis de nombreuses publications il est l'auteur de trois ouvrages : « Les Rails de la déraison » ; « Les Grandes Voraces » ; « Le grand projet ferroviaire du sud-ouest en vingt questions » préfacé par Marc Fressoz, journaliste spécialisé dans le ferroviaire. Editions Nuvis.

	Capacité	Nombre de trains	Taux d'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	73	30,41%
Sortie Bayonne-Hendaye	264 tr	43	16,29%

Taux d'occupation ligne Bordeaux-Espagne.

Source : Calculs réalisés à partir des données de SNCF Réseau (Atlas du réseau ferré en France. Edition 2023.)

Nous sommes très éloignés des surestimations de Réseau Ferré de France (RFF) qui prévoyait lors du débat public de 2006, 345 trains en sortie de Bordeaux (155 trains de fret, 190 trains de voyageurs) et 240 trains dans la traversée du Pays basque (170 trains de fret et 70 trains de voyageurs)² !

La capacité de cette ligne a été augmentée (45 trains par sens) grâce à certains aménagements comme en témoigne cette fiche remise par Réseau Ferré de France à la mission de médiation en Pays basque, en 2012.

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 : <u>+ 29 trains par sens</u> (102 T / sens) signalisation (redécoupage du BAL) sortie de Bordeaux + Installation Permanente de contre sens (IPCS) Dax / Bayonne : <u>+ 16 trains par sens</u> (118 T par sens) alimentation électrique + évitements à Morcenx : <u>+ 16 trains par sens</u> 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.
--------------------	--

Les experts ferroviaires de CITEC³ et ceux de SMA ProgTrans⁴ sont formels dans leurs rapports, la ligne ne présente pas de problème de saturation.

Plus récemment, en 2018, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) conclut dans son rapport : « L'opportunité de ligne nouvelle Bordeaux-Dax doit être réinterrogée à plus longue échéance. Il semble en effet que moyennant des travaux de relèvement de vitesse sur la ligne, il est possible d'obtenir quasiment les mêmes bénéfices qu'une ligne nouvelle, à un coût bien moindre. Dans les faits, l'infrastructure nouvelle ici ne 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. »⁵

Les alternatives ont été insuffisamment étudiées

C'est une des conclusions de la commission d'enquête qui a donné un avis défavorable au projet GPSO.

² Débat public 2006 Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne chapitre 1.2.

³ Etude Citec, référence internet : <http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/document/Citec.pdf>

⁴ Expertise indépendante concernant le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, SMA+ Progtrans.14 décembre 2006.

⁵ Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir. Rapport COI-Janvier 2018-p.78.

La ligne historique POLT⁶, qui relie Paris à Toulouse à travers le Massif central, a été laissée à l'abandon alors que réaménagée elle offrait une alternative efficace.

Quant à la ligne Bordeaux-Espagne, elle peut être requalifiée à 220-250 km/h et comporte la plus grande ligne droite du réseau ferré français sur laquelle des trains ont jadis battus des records de vitesse au-delà de 300km/h. Cette requalification, de moindre coût, consisterait à moderniser un fleuron de notre réseau à un standard de performance tout à fait conforme aux standards européens et espagnols et permettrait de tenir nos engagements européens à l'égard de l'Espagne, dans un délai plus raisonnable après deux décennies d'attentisme.

Comme le rappellent au ministre des transports le maire de Bordeaux et le président de la communauté d'agglomération Pays basque (CAPB⁷) hostiles à ce projet : « Depuis près de 20 ans, la France bloque délibérément toute autre solution de connexion avec l'Espagne en entretenant le mirage d'une LGV conçue à une autre époque ».

836 millions d'euros ont été investis à fin 2024 sur cette ligne. En 2026, le remplacement des rails et du ballast sera terminé. La caténaire historique qui persistait entre Dax et Bayonne sera totalement changée en 2031. Resterait à redresser certaines courbes, supprimer les 14 passages à niveau entre Bordeaux et Dax, installer l'ERTMS.

Cette alternative avait été proposée par RFF lors du débat public :

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

Avec ce scénario le temps de parcours entre Bordeaux et Bayonne serait de 1H19, il est de 1H15 avec la ligne à grande vitesse !

⁶ Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

⁷ Conclusions et avis de la commission d'enquête GPSO/LN - 27mars 2015 - p.10.CAPB fédère 158 communes sur un territoire de 3000km².

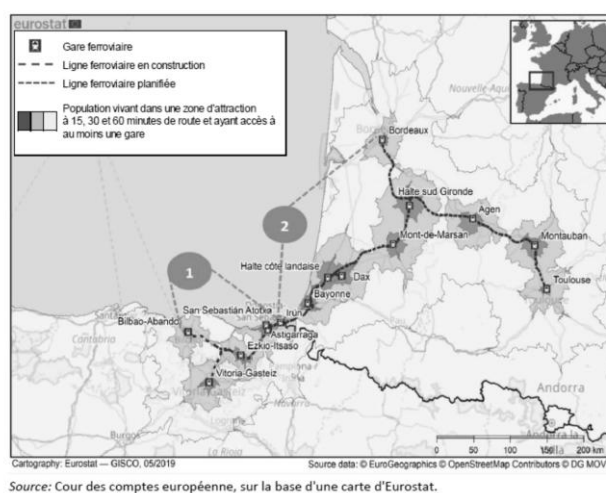
Une ligne non viable économiquement et un bilan socio-économique « fragile »

La Cour des comptes européenne a audité 8 mégaprojets transfrontaliers⁸ dont le Y basque et sa connexion avec la France. Ses conclusions sont sévères : « *les analyses coûts-avantages n'ont été utilisées correctement comme outil de prise de décision pour aucune d'entre elles.*⁹ »

Pour évaluer la viabilité économique des lignes les auditeurs s'appuient sur la référence établie par des universitaires prenant en compte la population résidant dans la zone d'attraction à 60 minutes du tracé des lignes, soit 9 millions de personnes.

Pour la ligne Bordeaux-Vitoria la population est de 6,8 millions d'habitants. « *Insuffisante pour assurer la viabilité à long terme* » conclut le rapport¹⁰.

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



Pour la commission d'enquête : « *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 Mds d'euros (p.45) lui conférant une absence de rentabilité socio-économique*¹¹ ».

Les commissaires enquêteurs déclarent à propos de ce bilan : « *Si le maître d'ouvrage l'estime toujours positif, la commission d'enquête le qualifie de fragile* »

Suite à la conférence *Ambition France Transports* qui s'est tenue en mai et juin 2025, le ministre des transports a fixé la priorité à « *la régénération et modernisation des réseaux existants* » confié au COI la revue des grands projets afin de les hiérarchiser. La conférence conseille pour cela « *d'actualiser leur coût* » ; « *d'établir leur "ferroscope" en intégrant, en plus de la valeur actualisée nette (VAN) des critères d'abattement CO2, d'impact sur la biodiversité, de prévisions de trafic et d'exploitation avec estimation du report modal, ainsi que de connectivité européenne et de trajectoire des finances publiques* » Enfin « *de les soumettre systématiquement à manifestation d'intérêt en vue de partenariats public-privé.* »

⁸ Rapport spécial 2020. Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus.

⁹ p.59.

¹⁰ p.71

¹¹ Conclusions et avis de la commission d'enquête GPSO/LN - 27mars 2015 - p.10.

Ainsi, l'introduction d'un partenaire privé risque, une fois de plus, de mettre la SNCF en difficulté. En effet si Monsieur Guy Kaufmann constate une progression de la fréquentation sur la SEA, la SNCF accuse un déficit chronique dans son exploitation.

Le 15 décembre 2022, Christophe Fanichet, PDG de SNCF Voyageurs, déclare : « *En dépit du succès de fréquentation, l'exploitation des TGV sur cette liaison a ainsi généré en 2019, pour notre entreprise, 87 millions d'euros de déficit (hors effets liés à la grève). En 2021, la desserte est demeurée déficitaire pour la cinquième année consécutive.* »

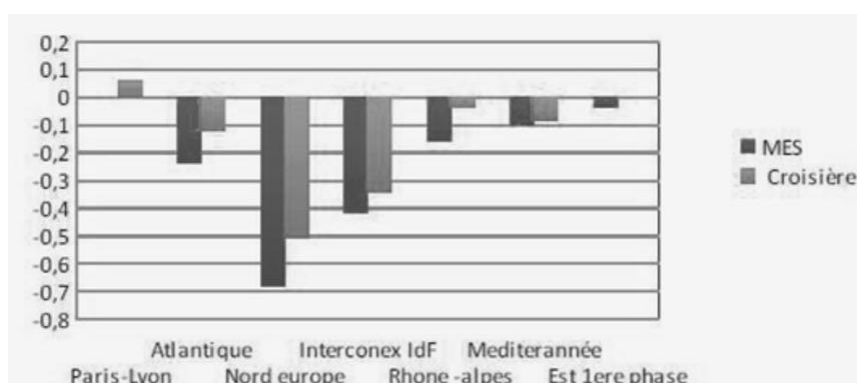
Le responsable de la section voyageurs précise que les péages demandés par le concessionnaire de la ligne Tours-Bordeaux (LISEA) représentaient plus de 46 % du chiffre d'affaires sur cette liaison, contre 29 % en moyenne sur les autres lignes empruntées par les trains de la compagnie ferroviaire.

Enfin, le Conseil Général à l'Investissement (CGI), en charge de l'expertise du projet, relève parmi ses principales faiblesses : « Un projet à la valeur actualisée nette par euro investi limitée » et « une forte dépendance de la valeur actualisée nette à la réalisation du trafic prévu¹² ».

Un report modal sujet à caution

Réseau Ferré de France et SNCF Réseau actuellement, agissent sur ce curseur du gain de voyageurs à leur guise, à la hausse lorsque la rentabilité socio-économique est en danger, ou selon les interlocuteurs auxquels ils s'adressent.

Les bilans LOTI¹³ relèvent les écarts entre les prévisions de trafic présentées avant la mise en service et les trafics effectifs dans les trois à cinq années suivant le début d'exploitation de différentes LGV. Les variations sont conséquentes.



Ecart entre trafics attendus et observés

N. B. En ordonnée (sur le côté) le coefficient multiplicateur, positif ou négatif. Par exemple -0,5 veut dire que les trafics observés sont inférieurs de 50% aux prévisions.

Ainsi, plusieurs lignes s'écartent de 15 à 25% des estimations de la DUP (déclaration d'utilité publique).

¹² Avis du Commissariat Général à l'Investissement sur le GPSO. CGI - 2018 - p 6.

¹³ Ces bilans, imposés par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI), ont pour objet de comparer la réalité après la mise en service de l'infrastructure avec l'évaluation initiale qui a conditionné la décision de réalisation du projet.

En juillet 2013, le Commissariat général à la stratégie et à la prospective réalise un bilan a posteriori des infrastructures¹⁴ et retrouve un écart moyen, en période de croisière, entre la réalisation et la prévision au moment de l'enquête d'utilité publique de l'ordre de – 26 %. Si l'on exclut la LGV Nord Europe dont la prévision est exceptionnellement erronée (du fait du tunnel sous la Manche), l'écart est de l'ordre de – 13%.

Dès 2008, la Cour des comptes signale ces surestimations de trafic et note : « *Les bilans a posteriori des lignes à grande vitesse mettent en évidence une rentabilité en général bien plus faible qu'espérée initialement en raison d'une sous-estimation des coûts et d'une surestimation du trafic assez systématiques.* »

En 2012, les sages de la rue Cambon dénoncent des évaluations « *trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante* ».

A son tour, en 2022, Yves Crozet¹⁵ signale les mêmes comportements de la part des promoteurs : « *Il n'est pas rare d'observer que les porteurs de projets gonflent les trafics attendus et sous-estiment les coûts de construction.* »

Dans son rapport de mars 2020, la Cour des comptes européenne a analysé huit mégaprojets transfrontaliers, dont le Y basque et son prolongement vers la France, son constat est encore plus sévère et conforte notre analyse :

« *Les données relatives au trafic pour les infrastructures transfrontalières sont de qualité médiocre, notamment en raison de prévisions trop optimistes. Les prévisions de trafic n'étaient pas toujours fondées sur des évaluations rigoureuses du marché, et elles ne reposaient pas non plus sur des hypothèses fiables de développement économique. Certaines d'entre elles étaient au contraire très simplistes, les taux de croissance restant constants au fil du temps. Elles n'étaient pas toujours actualisées et ne faisaient habituellement l'objet d'aucune révision visant à tenir compte des retards enregistrés depuis leur établissement.* »

Autrement dit, la prudence doit être de mise quant aux évaluations de trafic produites dans les dossiers présentés.

Un saccage environnemental auquel l'Europe ne peut demeurer insensible

L'autorité environnementale donne l'ampleur du désastre dans son rapport sur l'intégralité du grand projet ferroviaire du sud-ouest, Bordeaux-Toulouse-Espagne¹⁶.

L'emprise est de 6 300 ha (soit 15ha au km) dont 1 500 ha de terres agricoles (470 exploitations), 3 300 ha de forêts, 370 ha de zones humides, 90 plans d'eau. Les compensations sont très élevées estimées « de 1 000 à 1 750 ha ». Elles seront du même ordre de grandeur pour la seule section Dax-Espagne¹⁷.

Le projet traverse des zones particulièrement fragiles et franchit de nombreux cours d'eau. Les fortes inquiétudes sur la préservation des milieux ne sont pas dissipées.

L'enjeu hydraulique et hydrologique est majeur sur l'intégralité du GPSO : 790 ouvrages de franchissement de cours d'eau et zones humides : 315 viaducs et ponts cadre, 120 bassins d'écêtement. En moyenne 1,8 ouvrage de franchissement hydraulique par kilomètre de ligne nouvelle !

¹⁴ « Bilans ex post d'infrastructures : analyse des coûts et des trafics » par Jean Pierre Taroux, tome 2, commissariat général à la stratégie et à la prospective, juillet 2013.

¹⁵ Yves Crozet économiste français, spécialiste de l'économie des transports et des services publics, ancien professeur d'économie à Sciences Po Lyon et à l'université Lumière Lyon 2, chercheur au Laboratoire d'économie des transports (UMR CNRS), qu'il dirigea de 1999 à 2007. Ancien membre du conseil d'administration de RFF.

¹⁶ Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) : lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, aménagements au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse.

¹⁷ p.14.

Le fuseau traverse de nombreux milieux aquatiques : système hydrographique des grands cours d'eau, marais, eaux souterraines et périmètres de captage des nappes aquifères. Ces milieux témoignent d'activités humaines (agriculture des barthes, pêche, tourisme) et sont le réceptacle d'une faune et d'une flore riche et diversifiée.

250ha de zones humides seront détruites. Lorsque l'on connaît l'impérieuse nécessité de sauvegarder ces réceptacles de vie animale et végétale, on ne peut être qu'inquiet lorsque l'Autorité environnementale fait cette remarque :

« L'étude d'impact semble manifester un certain optimisme sur le succès des mesures compensatoires de création de zones humides, optimisme que la bibliographie scientifique ne justifie pas nécessairement. »

Certains aspects demeurent préoccupants. La commission d'enquête souligne l'incertitude de l'approvisionnement en eau potable de la métropole bordelaise et de quelques communes girondines, résultant du tracé traversant le champ de captage de Bellefond-Rocher (33). Aucun de ces problèmes n'est à ce jour résolu.

Pour construire le GPSO, ce sont 46 millions de m³ de déblais, 30 millions de m³ de remblais dont 40 à 50% issus d'apports extérieurs non comptabilisés dans le bilan carbone.

Le projet traverse et impacte 13 zones « Natura 2000 » avec l'implantation du carrefour ferroviaire au sein même de la vallée du Ciron classée Natura 2000, zone naturelle encore sauvage, sanctuaire d'espèces protégées (cistude et vison d'Europe, loutre, grenouilles, crapauds, salamandres et espèces de chauve-souris). Le maître d'ouvrage se garde de préciser que la vallée du Ciron est un chevelu hydrographique dans lequel rivières, ruisseaux et fleuves sont connectés à l'échelle globale d'un bassin versant. Ainsi, ce sont 80% des bassins versants de Nouvelle-Aquitaine et Occitanie qui seront impactés : les bassins de l'Adour, de la Garonne et du Tarn-Aveyron.

A quelques mois du début des travaux, selon l'Autorité environnementale *« l'étude d'impact reste à ce stade, incomplète et trop qualitative »* et *« présente surtout des mesures génériques par thématique, avec des incidences résiduelles imprécises et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) insuffisamment précisées et justifiées »*.

S'agissant de la séquence ERC : *« l'engagement affiché est réel mais encore déséquilibré : l'évitement demeure trop minoritaire, la réduction repose beaucoup sur la rigueur des mesures prises en phase chantier, la compensation est partielle, voire différée, avec une éligibilité encore incertaine voire différée »*.

Un bilan carbone incomplet et peu crédible

Après avoir annoncé en 2011 un bilan carbone positif au bout de 7 ans d'exploitation, les promoteurs du projet en 2014 l'estime positif au bout de 12 ans et en 2024 au bout de 16 ou 24 ans après la mise en service !

Dans son rapport de 2014 , la Cour des comptes constate avec raison : « 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. »

En effet, la réalité est toute autre selon les experts. Selon Per Kageson , il faut prendre en compte le progrès technique des véhicules dans les vingt années à venir : propulsion électrique ou hybridation... Le gain attendu des émissions de GES, grâce aux mutations technologiques, est dix fois supérieur à celui attendu du transfert modal sur le rail. D'après cet expert, le bilan carbone entre l'avion, la voiture et le train n'est pas si clair dès que l'on intègre le paramètre « progrès technique ».

Mikhail Chester et Arpad Horvath de l'université Berkeley de Californie 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. Habituellement, seules les émissions directes sont prises en compte, ce qui

biaise forcément les résultats. Inclure ces sources additionnelles de pollutions, double les émissions de gaz à effet de serre des voyages en train.

L'ADEME a une approche partielle car elle ne tient pas compte de la fabrication des voies de chemin de fer (rails, ballast, caténaires), des gares, du matériel roulant, de la maintenance, de l'entretien du matériel et du réseau et de l'énergie dépensée hors traction (chauffage, éclairage des gares, ateliers, bureaux, ventilation des parties enterrées, groupes électrogènes...).

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. »

Le faux argument de l'augmentation du fret ferroviaire grâce aux nouvelles lignes

Affirmer que la libération de quelques sillons suffira à stimuler le fret ferroviaire et ôtera de la route quelques 4 000 poids lourds, est illusoire. La construction de 2 700 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 2018 !

Comme le rappelle 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. »*

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.

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 ?

Selon SNCF Réseau il circule en 2022, 13 trains de fret de Bordeaux à Dax, 2 sens confondus, 8 entre Dax et l'Espagne (4 par sens)¹⁸ sur une ligne dont la capacité est de 240 trains (120 par sens) au point le plus contraint¹⁹.

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 !

¹⁸ Source : Atlas du réseau ferré en France – Edition 2023 - SNCF Réseau – p.42 ; 44 et 48.

¹⁹ Pont sur l'Adour à Bayonne.

Aujourd'hui, le trafic est quatre fois moindre qu'outre-Rhin. Ainsi, la part de marché sur le transport intérieur de marchandises n'a cessé de baisser pour atteindre 10,6% en 2021, alors que la moyenne européenne s'établissait à 17 %.

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 Eurostat²⁰

Part modale du fret ferroviaire dans les états européens de 2005 à 2021

Les causes du déclin du fret ferroviaire en France sont connues : désindustrialisation, concurrence du transport routier, implantation des plateformes logistiques au plus près du réseau autoroutier, logique du zéro stock, insuffisance de connexion des ports français avec le réseau ferré, politique d'attribution des sillons défavorable au fret, ouverture à la concurrence du marché du fret ferroviaire, 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, elle a progressivement priorisé le transport des voyageurs et délaissé le fret. Cette désaffection s'est traduite par des politiques publiques orientant les investissements 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.

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.

Quelles mesures ? :

- Favoriser les circuits courts en relocalisant les productions ;
- Taxer lourdement les déplacements « à vide » des camions et les transports « indécents » (conditionnement des productions des « pays riches » européens en Afrique du Nord ou dans les pays de l'Est) ;
- Etablir enfin une écotaxe poids lourds ;
- Rétablir le service de wagon à la demande (« wagon isolé ») supprimé en 2010.

En Espagne, depuis 2003, le fret ferroviaire s'est contracté de 10%. Ce pays a toujours privilégié la route pour le transport des marchandises (20% au-dessus de la moyenne européenne).

La Commission Nationale de la Compétence (CNC)²¹ 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 le réseau AVE non conçu pour le trafic marchandises.

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

²⁰ Données Eurostat, part modale du fret ferroviaire.

²¹ Informe sobre la competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril en España «. Comisión Nacional de la Competencia - 2012.

européennes (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 !

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. Cependant, ils partagent les réserves émises par les auteurs d'une récente étude sur le fret ferroviaire sur le corridor atlantique²², 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* » !

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.* » Cette étude date de 2021 et ne prend pas en compte l'impact de la récession économique due au conflit en Ukraine qui assombrit encore les perspectives de croissance.

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.* »

En 2023, la Cour des comptes européenne publie un nouveau rapport²³ dédié au transport intermodal des marchandises au sein de l'UE. Tout aussi décapant ! 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. 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 majorées 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.

²² Étude du transport des marchandises sur le corridor atlantique. Mars 2021. GEIE Atlantic Corridor MA19-002.

²³ Transport intermodal de marchandises L'UE peine encore à restreindre le fret routier-27 mars 2023.

Yves Crozet s'interroge sur l'extension européenne du réseau ferroviaire à grande vitesse : « *La question se pose dans la mesure où l'extension se fait depuis le début du siècle au prix de rendements décroissants. Après un maximum de 21,9 millions de voyageurs.km par km de réseau, atteint en 2001, l'intensité du trafic a baissé en Europe de 50 % en 2016 .* » Il précise : « *Ainsi que l'a montré la Cour des comptes européenne, cela résulte de la mise en exploitation de lignes dont le potentiel est inférieur au seuil de pertinence d'une LGV, soit 9 millions de voyageurs par an.* »

Voilà la réalité de la situation. Le réseau ferré français existant est dans un état de délabrement dramatique. La poursuite accélérée de la rénovation de la ligne Bordeaux-Espagne pourrait assurer une connexion efficace avec la péninsule ibérique. La Commission européenne elle-même l'a reconnu :

« *La France a en effet reporté au-delà de 2037 la nouvelle ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Dax, puis de Dax jusqu'à la frontière. Pour la deuxième meilleure option, toutefois, la Commission européenne a ouvert des discussions avec les autorités françaises et le réseau de la SNCF afin que la ligne existante soit mise à niveau à temps pour le démarrage de l'Y basque. Cela permettra de disposer d'une connexion transfrontalière efficace de capacité suffisante.*²⁴ »

Pour répondre à l'urgence climatique et aux impératifs du « Green deal » l'Europe devrait massivement investir dans le développement du fret ferroviaire et la rénovation-modernisation du réseau ferré délabré pour favoriser les « trains du quotidien ». Au contraire, elle s'oriente vers une voie sans issue en soutenant ou en imposant la construction de lignes à grande vitesse fortement émettrices de GES, inutiles et déficitaires pour les opérateurs ferroviaires.

Nous mesurons le fossé qui sépare les citoyens européens de leurs dirigeants et des fonctionnaires qui siègent à Bruxelles. Vous répondez toujours favorablement aux pressions de certains hommes politiques, des lobbyistes et n'écoutez pas la voix citoyenne. Nous le déplorons. Dès lors il ne faut pas s'étonner de voir se développer un sentiment anti-européen parmi les citoyens, source d'une contestation contre le dirigisme de la Commission.

Nous souhaiterions obtenir de votre part un rendez-vous afin de compléter ce courrier.

Dans cette attente, nous vous prions de croire, Monsieur le coordonnateur, en l'expression de nos sincères salutations.



Victor Pachon
Président du CADE



Pierre RECARTE
Vice-président du CADE

²⁴ Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus, Rapport Cour des comptes européenne 2020- p.92 (chapitre sur la réponse de la Commission Européenne).