



**FNAUT**

transport  
consommation  
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

# La FNAUT et les grands projets d'infrastructures de transport

## Plan du document

### 1 - Les grands projets à abandonner

Il s'agit de projets inutiles, coûteux et dangereux pour l'environnement. Tous les modes de transport sont concernés.

- Les projets autoroutiers (A45, A 31, rocade urbaines)
- L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes
- Le canal Seine-Nord-Europe
- La LGV Poitiers-Limoges
- Les gares TGV exurbanisées
- Les lignes 17 et 18 du Grand Paris Express

### 2 - Les grands projets ferroviaires

#### Les 8 erreurs à corriger

- La fiscalité écologique peut fournir les crédits nécessaires
- La dette ferroviaire n'est pas un obstacle à l'investissement
- L'ampleur des besoins futurs de transport ferroviaire est sous-estimée
- La séparation entre besoins actuels et futurs de mobilité est artificielle
- La vitesse reste un élément d'attractivité du train
- L'impact environnemental positif des grands projets est sous-estimé
- L'urgence des investissements est sous-estimée
- L'opposition entre réseau classique et grands projets est artificielle

#### 2.1 - La modernisation du réseau classique

- La VFCEA
- La modernisation de Massy-Valenton

#### 2.2 - Le transport ferroviaire en zones urbaines

#### 2.3 - Les lignes nouvelles nécessaires

- Les lignes à grande vitesse
- Les grands projets fret : Lyon-Turin, CFAL

# Première partie : les grands projets à abandonner

## Autoroutes et rocadés autoroutières urbaines

### 1 – Des travaux inutiles

La construction de nouvelles autoroutes interurbaines ne sert pas à grand chose sauf à faciliter le transit des camions et le transfert du transport collectif vers la voiture (40 % de la clientèle du TER Saint-Etienne – Lyon se reporterait sur l'A45), les axes lourds ayant été équipés depuis longtemps : les trafics observés restent nettement inférieurs aux prévisions (cas de l'A65).

Quant aux rocadés urbaines, censées rétablir la fluidité de la circulation routière dans les milieux urbains denses, leur construction est contre-productive car, en favorisant un étalement urbain diffus, elles génèrent, au bout d'un petit nombre d'années, davantage de trafic qu'elles ne peuvent en écouler. En matière de rocadés, plus on en fait, plus il faut en faire : on l'a vérifié en Ile-de-France, dans la région lyonnaise et ailleurs.

### 2 – L'évaporation du trafic

A l'inverse, il a été observé, à l'occasion de divers travaux entraînant la fermeture provisoire de voiries (par exemple la construction de la ligne C de tramway sur les grands boulevards grenoblois, la capacité routière passant de 2 x 3 voies à 2 x 2 voies), que la réduction de la capacité offerte au trafic routier a pour conséquence une « évaporation » d'une partie du trafic. Le trafic finit en effet par se reporter sur les autres modes (marche, vélo ou transport collectif) : les habitants s'adaptent aux difficultés de circulation changent spontanément de comportements (c'est le paradoxe de Downs-Thomson), au bénéfice de la vie et des activités de quartier et de la santé de tous.

### 3 – Des investissements à réorienter

Dans toutes les agglomérations, on surestime le trafic de transit à longue distance, toujours inférieur à 10 % du total (à Grenoble, il est même inférieur à 5 % en heure de pointe). De fait, la congestion est due essentiellement aux déplacements pendulaires à courte distance effectués en voiture. Ce constat doit inciter à renverser les priorités et à renforcer en priorité les transports collectifs de proximité.

Selon Sylvester Turner, maire de Houston (USA), élargir les routes n'est pas la réponse adéquate aux embouteillages : « cette stratégie traditionnelle est inefficace, elle ne fait qu'exacerber la congestion urbaine, elle ne permet pas de renforcer l'activité économique ; il faut changer de logique, entretenir les autoroutes mais ne plus augmenter leur capacité et offrir une alternative à la voiture en solo ».

Dans ces conditions, la FNAUT estime qu'il faut tenir compte de l'expérience acquise et arrêter de multiplier les infrastructures routières. Selon Alternatives Economiques, 110 000 km de routes ont été construits en France entre 1995 et 2013, la longueur du réseau atteint désormais plus d'un million de km (+ 11%) : le réseau français est le plus dense d'Europe, il est plus important que ceux de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne réunies...

La FNAUT refuse donc les projets d'autoroutes interurbaines A45, A831, A51... et les augmentations de capacité prévues en milieux urbains : doublement de l'A31 Nancy-Metz, élargissement à 2 x 3 voies de l'A480 qui traverse Grenoble sur l'axe nord-sud, contournement ouest de Strasbourg. L'exemple de la rocade nord de Grenoble montre que l'abandon de tels projets peut se faire sans drame...

# **L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes**

## **1 – Une consultation biaisée**

La consultation publique lancée par Manuel Valls n'est pas significative. La circonscription électorale a été choisie, après sondages, pour faire émerger un avis favorable au projet. Manuel Valls l'a reconnu : « la consultation n'est pas prévue pour abandonner le projet mais pour le légitimer ». Il fallait consulter au moins les habitants des Régions Pays de la Loire et Bretagne. Si 41 % des usagers de l'aéroport existant de Nantes-Atlantique viennent de la Loire-Atlantique, 20 % sont originaires des autres départements de la Région, et 25 % de la Bretagne. Et respectivement 35 % et 25 % des apports financiers des collectivités locales proviennent des Pays de la Loire et de Bretagne.

## **2 – Les nuisances aériennes subies par les Nantais sont surestimées**

Un enseignement très important cependant : un Nantais sur deux est hostile au projet de transfert de Nantes-Atlantique à NDDL, les nuisances des avions ne doivent pas être si insupportables... sinon les Nantais auraient voté massivement pour le projet. Le quartier de bon standing de l'Île de Nantes, situé à 5 km de Nantes-Atlantique, pratiquement dans l'axe de la piste, se construit rapidement et se vend très bien. Trentemoult, quartier très recherché, est à 3,5 km. Ces quartiers sont pourtant plus exposés que le centre historique de Nantes, situé à 6 km.

## **3 – L'aéroport de Nantes-Atlantique n'est pas dangereux**

Les pilotes fréquentant l'aéroport ont démenti cette affirmation qui, si elle était vraie, aurait depuis longtemps, même en l'absence d'accidents, suscité une réaction des syndicats de pilotes ou de la DGAC.

## **4 – L'aéroport de Nantes-Atlantique n'est pas saturé**

François Baccheta, directeur d'Easyjet France, première compagnie utilisatrice de Nantes-Atlantique, estime que cet aéroport, bien situé et bien géré, n'est pas saturé. Il n'est pas demandeur de son transfert. Jacques Bankir, ancien président de Regional Airlines, des pilotes de lignes et la revue Aviation et Pilote (très favorable au développement du trafic aérien) partagent cet avis. Le nombre de passagers augmente, mais moins vite que le nombre de mouvements d'avions car l'emport augmente.

La marge d'accueil est très large. On peut modifier l'aérogare, améliorer l'accès par transport collectif et augmenter le nombre de places de stationnement sur l'espace disponible. L'aéroport de Genève reçoit 12 millions de passagers par an, et celui de San Diego 18 millions : ils ne possèdent qu'une seule piste, comme Nantes-Atlantique.

Les compagnies aériennes présentes à Nantes-Atlantique ne sont pas favorables au transfert à NDDL, plus éloigné de la clientèle majoritaire.

## **5 – Les prévisions de trafic sont surestimées**

Jacques Pavaux, ancien directeur général de l'Institut du Transport Aérien, a démontré que les modèles traditionnels, construits sur des séries chronologiques de données passées, surestiment grossièrement les trafics aériens à long terme. Ces modèles ne peuvent prendre en compte l'évolution des habitudes de consommation et des autres facteurs socio-économiques. Le modèle développé par Jacques Pavaux, connu pour sa fiabilité, est basé sur l'analyse du taux de pénétration du transport aérien dans la population (nombre des individus qui ont pris au moins une fois l'avion durant la dernière année). Ce taux évolue comme une fonction logistique du temps (représentée par une courbe en S).

Le développement du transport aérien est basé sur un kérosène peu cher et non taxé, deux données qui peuvent changer avec le prix du pétrole et la fiscalité environnementale française et européenne (47 % des passagers de Nantes-Atlantique utilisent des vols nationaux et autant des vols européens). Et la concurrence ferroviaire vient de se renforcer : les Rennais sont maintenant à 2h15 de Roissy par TGV.

## **6 – NDDL ne serait pas l'aéroport unique du Grand Ouest**

Si NDDL est construit, les aéroports bretons subsisteront. Gérard Lahellec, vice-président Transports de la région Bretagne : « les aéroports de taille moyenne ont un avenir ; nous sommes complémentaires avec Nantes, nous ne craignons pas NDDL ». Jean-Paul Dubreuil, président d'Air Caraïbes, émet le même avis : « les habitants de Brest ou de Lorient ne viendront pas à NDDL, Rennes voudra garder son aéroport, et NDDL sera éloigné des 20 % des passagers actuels du Sud-Loire ».

L'aéroport de Lorient est éloigné de Nantes (plus de 150 km) et celui de Brest plus encore. Pour ces aéroports, la concurrence principale est celle du TGV. Par ailleurs, il est probable que NDDL appliquera des tarifs aéroportuaires et des tarifs pour passagers supérieurs à ceux de Nantes-Atlantique.

## **7 – Il n'y aurait pas de vols intercontinentaux à NDDL**

Jean-Paul Dubreuil : « des vols intercontinentaux au départ de Nantes ne sont pas envisagés par les compagnies aériennes : pour ce genre de vols, il faut s'appuyer sur des hubs (Paris ou Amsterdam) ».

En clair, NDDL ne sera pas le 3ème aéroport parisien.

Les milieux économiques doivent expliquer comment des liaisons aériennes fréquentes avec les métropoles des USA, de Chine,... pourront être créées à NDDL, dont la zone de chalandise (7 millions d'habitants seulement : 3,3 en Bretagne et 3,7 en Pays de la Loire) sera presque deux fois moins peuplée que celle de Lyon-Satolas (12 millions environ), qui propose très peu de vols long-courriers.

## **8 – NDDL aggraverait le réchauffement climatique**

La construction de NDDL induirait du trafic aérien, mais sans doute de manière limitée. Par ailleurs une grande zone humide disparaîtrait et les parcours routiers d'approche seraient nettement allongés.

Il faut éviter d'encourager le trafic aérien : selon une étude réalisée pour RFF et la FNAUT en 2013, les émissions de l'avion court-courrier, de la voiture et du TGV sont respectivement de 255, 114 et 7 g<sub>éq</sub>CO<sub>2</sub> par voyageur.km : le TGV émet donc 36 fois moins que l'avion et 16 fois moins que la voiture.

## **9 – Il faut améliorer le rabattement par TGV sur Orly et Roissy**

La SNCF assure déjà de nombreux pré- et post-acheminements (par exemple entre Strasbourg et Roissy avec Air France). La nouvelle LGV Le Mans – Rennes/Sablé accélère le rabattement sur les aéroports parisiens, où les vols long-courriers sont nombreux et diversifiés. *L'urgence est la modernisation rapide de la grande ceinture Massy-Valenton afin de fiabiliser l'exploitation des TGV intersecteurs (Nantes-Lille/Strasbourg/Lyon...) et d'offrir un meilleur accès à Orly depuis Massy et à Roissy.*

## **10 – Il y a mieux à faire de l'argent public que NDDL**

Il faut faire la somme de tous les coûts : construction du nouvel aéroport, accès routiers, peut-être nouveau pont sur la Loire et accès ferroviaire (tram-train, TGV). Il serait très difficile de financer une LGV Nantes-Rennes passant par NDDL. La priorité est de créer un accès ferroviaire (tramway ou TER) à Nantes-Atlantique, de développer le réseau nantais de tramway (le Busway et plusieurs tronçons du tramway sont saturés), et d'accélérer la modernisation des lignes Nantes-Rennes/Bordeaux/Lyon.

## Seine-Nord : un canal inutile, ruineux et pervers

La FNAUT est favorable au développement du transport par voie d'eau, mais sur les fleuves (le Rhin, l'Escaut, la Seine et le Rhône relient de grands ports à de grands centres industriels et possèdent d'importantes réserves de capacité) et sur les canaux existants. Sur les axes inter-bassins par contre, les trafics potentiels sont nettement plus faibles et les investissements envisagés bien plus élevés.

Conçu dans les années 1950 et relancé en 1997 sans débat et contre l'avis de la FNAUT, le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe (CSNE) ne figure pas sur la liste des « grands projets inutiles imposés » dénoncés par certaines associations environnementalistes et par les écologistes : il y aurait pourtant sa place.

### 1 - Un impact environnemental sous-estimé

Le CSNE doit être tracé entre l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut, sur 107 km de longueur, 54 m de largeur et 4,5 m de profondeur ; le dénivelé total serait de 106 m ; 61 ponts routiers ou ferroviaires devraient être relevés. Le tracé comporte 3 ponts-canaux et 6 écluses : une 7ème, prévue au bief de partage, a été supprimée au profit d'une tranchée de 50 m de profondeur qui exigerait d'énormes déblais. Mais qu'on se rassure : des pistes cyclables et des sentiers sont prévus le long du canal, et même un mur d'escalade.

Si les canaux à petit gabarit se sont développés aux 18ème et 19ème siècles en franchissant des seuils, c'est parce que leurs modestes besoins en eau étaient compatibles avec l'hydrographie des régions traversées. Le CSNE exigerait au contraire des écluses hautes et, après mise en eau (20 millions de m<sup>3</sup>), des pompages d'eau dans l'Oise et l'Aisne qui doubleraient la consommation énergétique des bateaux.

### 2 - Un financement très lacunaire

Le financement nécessaire (4,5 milliards €... à ce jour) serait entièrement public. La Région Hauts-de-France verserait 350 millions, les 4 départements concernés 500, l'Île-de-France 110, l'Etat 1 milliard, Bruxelles 1,8 milliard ; un emprunt complémentaire de 0,7 milliard serait nécessaire *mais n'est pas financé*. Les 4 plateformes multimodales prévues le long du canal (460 millions) ne sont pas financées.

Selon Pierre Parreaux, président du Comité de liaison pour les alternatives aux canaux interbassins, le franchissement d'un seuil coûte jusqu'à 30 fois plus cher par km qu'un canal de plaine (ratio constaté pour le canal Main-Danube) ; l'Europe fluviale reste donc concentrée au nord-ouest.

Autre difficulté : le CSNE est encadré par des voies de moindre gabarit, dont la mise au gabarit du CSNE n'est pas financée. Or le transport de conteneurs sur longue distance n'est rentable que si les convois fluviaux peuvent transporter 3 étages de conteneurs. Pour assurer cette rentabilité, il faudrait relever à 7 m au-dessus du niveau du canal les 22 ponts existants sur l'Oise et les très nombreux ponts existants sur le canal Dunkerque-Escaut, l'Escaut, la Deûle et la Lys. Il est aujourd'hui envisagé de laisser les ponts à 5,25 m de hauteur, mais les convois fluviaux ne pourraient alors transporter que 2 couches de conteneurs. L'Etat, qui s'y est engagé, paierait le déficit d'exploitation du canal...

### 3 - Un développement économique illusoire

Les grands élus de droite et de gauche des Hauts-de-France appuient le projet avec enthousiasme : « outil majeur de croissance, maillon manquant entre l'Île-de-France et l'Europe du Nord, projet

structurant et vital, attractivité des territoires... ». Il induirait « un développement extraordinaire de l'Eurométropole lilloise dans une logique de développement durable ». Selon un promoteur du projet, on créerait 25 000 emplois sur les plateformes multimodales : plus qu'au port du Havre... Un autre va plus loin : 50 000 emplois en 2050. Mais, en Belgique, l'ouverture du canal Albert n'a créé aucun emploi.

#### **4 - Un transfert modal incertain**

Selon Voies Navigables de France, 500 000 camions (12 millions de tonnes) par an seraient transférés de la route sur la voie d'eau, soit 10 % du trafic de l'A1... mais la construction de l'A1 bis est toujours envisagée. Selon le rapport Massoni-Lidsky publié en 2013, 63 % du trafic du canal proviendraient de la route (soit 3,8 % seulement du fret routier actuel sur l'A1) et 37 % du rail (soit 13,3 % du fret ferroviaire existant) : un transfert de peu d'intérêt écologique ou économique, le réseau ferré est loin d'être saturé.

Selon Alain Bonnafous, ancien directeur du Laboratoire d'économie des transports de Lyon, « on va dépenser 4,5 milliards pour accroître nos émissions de gaz à effet de serre et détruire plus de richesse qu'on en créera. L'ADEME l'a établi solidement : si une tonne-kilomètre passe de la route à la voie d'eau, 50 grammes de CO2 sont économisés en moyenne ; si elle passe du rail à la voie d'eau, 32 grammes supplémentaires sont émis ».

#### **5 - Un effet pervers sur les ports français**

Chaque année, 7,5 millions de conteneurs arrivent en France, dont 2,5 seulement par les ports français. Or ce n'est pas l'hinterland du Havre et de Rouen qui serait élargi à l'Europe du Nord par le CSNE, mais celui d'Anvers et Rotterdam qui serait renforcé en France au détriment du Havre et de Rouen, où des investissements importants ont été réalisés récemment. Selon Edouard Philippe, ancien maire du Havre, le canal serait « un projet démesuré, d'une naïveté déconcertante, un gâchis économique et environnemental ». Il préconisait à juste titre de développer non un axe fluvial nord-sud, mais un axe ferroviaire est-ouest par Amiens et Châlons-en-Champagne pour élargir l'influence du Havre. Jacques Attali a fait la même analyse cinglante et en tire la même conclusion.

Les travaux du CSNE n'ont pas commencé, il est encore temps d'arrêter ce projet déraisonnable et de privilégier les autoroutes ferroviaires Lille-Espagne, Calais-Italie et Le Havre - Europe centrale.

Une comparaison entre le CSNE et le Lyon-Turin est instructive. Les deux projets visent à faire sauter un hiatus, l'un dans le réseau ferré, l'autre dans le réseau fluvial, le canal du Nord comme la voie ferrée de Maurienne étant des ouvrages anciens, l'un manquant de capacité, l'autre ayant un profil difficile.

- Le canal est un projet interrégional sans prolongement vers le sud, ce qui en limite le trafic potentiel (contrairement à l'autoroute ferroviaire Lille-Hendaye). Lyon-Turin concerne au contraire un territoire européen bien plus vaste, et des flux de fret nord-sud et est-ouest plus importants, ainsi que le trafic voyageurs interrégional et international.

- Tous deux sont susceptibles de capter du trafic routier. Mais le canal ne capterait que 3% du trafic routier existant (et 15% du trafic ferroviaire existant...). Le Lyon-Turin prendrait au contraire du trafic à la route (au moins la moitié du trafic de fret) et à l'avion.

- Seine-Nord risque d'affaiblir les ports normands au bénéfice d'Anvers et Rotterdam. Le Lyon-Turin, au contraire, offrirait au port de Marseille un débouché vers l'Italie du Nord.

- L'Italie contribue au financement du tunnel, mais la Belgique n'est pas partie prenante du financement du canal alors qu'elle en serait directement bénéficiaire.

- Le canal renforcerait l'équipement de l'Europe du nord, alors que c'est l'Europe latine qui est sous-équipée et dont l'économie est sous-développée.

## La LGV Poitiers-Limoges

Dès la déclaration d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges en janvier 2015, la FNAUT avait déposé auprès du Conseil d'Etat un recours en annulation de cette décision. Outre les lacunes de l'évaluation économique et sociale, elle soulignait le défaut d'utilité publique du projet. Le Conseil d'Etat a confirmé les conclusions de bon sens du rapporteur public et annulé la DUP du projet, déjà dénoncé avec sévérité par la Cour des Comptes. Le rapport Delebarre a pris acte de cette décision.

### 1 - Un projet irrationnel

Contrairement à la LGV Tours-Bordeaux, ou au projet de LGV Bordeaux-Toulouse, le barreau Poitiers-Limoges n'aurait concerné qu'un bassin de population restreint.

Sa mise en service aurait asséché la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) dont la desserte serait passée de 11 à 4 allers-retours quotidiens, pénalisant les villes moyennes riveraines et conduisant à des reports de trafics sur la route.

Enfin son impact environnemental élevé n'aurait pas été compensé en termes de rentabilité pour le système ferroviaire ou d'utilité collective.

### 2 - Une alternative plus pertinente existe

Une desserte TGV performante de Limoges peut être obtenue par la poursuite de la modernisation de la ligne POLT. Ce point essentiel vient d'être confirmé par une étude commandée par la FNAUT à un expert ferroviaire reconnu, Gérard Mathieu.

Une desserte Paris-Limoges sans arrêt par la ligne POLT peut être obtenue en 2h35 pour un coût très inférieur à celui de la LGV Poitiers-Limoges, en portant la vitesse maximale à 200 km/h entre Vierzon et Argenton ainsi qu'entre Saint-Sulpice-Laurière et Limoges, et en rectifiant quelques courbes.

La durée du trajet pourrait même être encore nettement réduite par utilisation de la future LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) entre Paris et Orléans.

Le financement de nouvelles LGV est suffisamment difficile pour que l'Etat et les collectivités territoriales se concentrent sur des projets utiles, techniquement bien conçus, bénéfiques à l'aménagement du territoire et économiquement viables : le projet Poitiers-Limoges n'en faisait manifestement pas partie.

## Les gares TGV exurbanisées

La gare d'Allan-Montélimar, est un exemple typique : projet de gare TGV implantée à Allan, à 15 km au sud-est de Montélimar, elle n'est toujours pas abandonnée sous la pression d'élus qui se disent « développeurs » et risquent en réalité de « désaménager » le territoire.

### 1 - Une gare inadaptée aux besoins des voyageurs

Peu de TGV desserviraient la gare d'Allan (la SNCF vient déjà de supprimer un des 4 allers-retours Vallée du Rhône-Paris) et, inévitablement, la desserte TGV des gares de Valence-ville, Montélimar, Orange et Avignon-centre serait encore dégradée.

Contrairement à la gare urbaine de Montélimar, la gare exurbanisée d'Allan serait très difficilement reliée aux transports publics de proximité. Son accès se ferait donc essentiellement en voiture. Les voyageurs ardéchois seraient les plus pénalisés par l'éloignement de l'accès au TGV.

### 2 - Un impact négatif sur l'environnement

L'implantation de la gare et des parkings entraînerait une regrettable consommation d'espace à forte valeur agricole, l'imperméabilisation d'une surface considérable et un surcroît de pollution automobile.

### 3 - Un développement économique illusoire

On le vérifie autour des autres gares TGV implantées en rase campagne, il est illusoire d'espérer que le terrain vague jouxtant la gare se transformerait comme par miracle en « vecteur de développement économique ». Le centre-ville de Montélimar verrait ses activités commerciales davantage fragilisées.

### 4 - Un gaspillage inadmissible d'argent public

Le coût de la gare pourrait atteindre 200 millions d'euros (construction, accès routiers et parkings), sans parler des coûts de fonctionnement. L'argent public, devenu rare, doit être dépensé à bon escient, il y a des investissements plus urgents ! Plusieurs lignes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sont menacées de fermeture, la ligne de la rive droite du Rhône pourrait être rouverte au service voyageur,

En Allemagne, en Belgique, en Italie, les TGV desservent les gares centrales : les voyageurs peuvent bénéficier de correspondances multiples. Avec bon sens, les élus du Sud-Ouest ont adopté cette disposition pour la LGV Tours-Bordeaux, et l'erreur commise en Avignon a été corrigée récemment.

La modernité ne consiste pas à accentuer la dissociation entre réseau ferré classique et réseau des LGV, mais au contraire à la réduire. La FNAUT regrette les erreurs commises récemment à Montpellier et Nîmes. A Paris, faut-il prendre un bus pour passer d'un RER au métro ?

La FNAUT continue à défendre le projet de **gare TGV de Vandières**, en Lorraine : la construction de cette gare, au croisement de la LGV Est et de la ligne Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg, en remplacement de la gare provisoire de Louvigny aménagée en rase campagne 15 km plus à l'est, peut valoriser la LGV existante et renforcer l'attractivité des TGV intersecteurs (Strasbourg-Rennes/Nantes/Bordeaux) accélérés récemment grâce à l'ouverture des LGV Le Mans – Rennes et Tours-Bordeaux.

## Les lignes 17 et 18 du Grand Paris Express (GPE)

Compte tenu du retard pris dans l'amélioration des transports collectifs d'Ile-de-France, la modernisation du réseau existant doit être prioritaire et certaines infrastructures nouvelles (ligne 15, rocade de zone dense) sont nécessaires. Mais les lignes 17 et 18 Versailles-Orly (35 km) sont d'une autre nature.

### La ligne 17 et le CDG Express

L'AUT Ile-de-France se préoccupe principalement des déplacements du quotidien mais considère que le projet CDG Express peut se justifier pour les trois raisons suivantes.

- Une liaison de qualité entre la capitale et son principal aéroport est un enjeu pour le tourisme et l'attractivité économique régionale.
- Le RER B, même amélioré, ne sera jamais bien adapté aux besoins spécifiques des voyageurs aériens. Le CDG Express, service dédié à la plate-forme aéroportuaire, permettra non seulement de créer une liaison rapide ville-aéroport, mais aussi de délester le RER B des voyageurs aériens et de leurs bagages qui encombrant cette ligne saturée aux heures de pointe.
- Le projet doit permettre de limiter les déplacements en taxi et en voiture particulière entre Roissy et Paris, ce qui aura un effet bénéfique sur la saturation de l'autoroute A1, sur la pollution de l'air et sur la disponibilité des taxis dans la capitale.

L'AUT avait proposé un projet moins coûteux qui n'a pas été étudié. Si elle n'a pas d'opposition de principe au projet CDG Express, elle a cependant émis d'importantes réserves lors de l'enquête publique réalisée en 2016.

- Le financement ne pèsera pas sur les capacités de la Région à investir dans les transports du quotidien. Mais on peut craindre qu'une part des ressources financières et humaines de SNCF Réseau en Ile-de-France soit consacrée à la construction du CDG Express au détriment de la modernisation indispensable du réseau francilien.
- Le déficit prévu de l'exploitation du CDG Express est dû à l'existence du projet concurrent de la ligne 17 du Grand Paris Express financé en totalité sur fonds publics. **Ce doublon ruineux est en fait un triplon** car le RER B, qui dessert déjà Roissy, nécessite aussi des ressources importantes - financières et humaines - pour sa modernisation.
- Enfin il faut réaliser la liaison piétonne souterraine directe entre gare de l'Est, Magenta et gare du Nord, et préserver la possibilité d'ajouter un arrêt de CDG Express dans la gare de La Plaine Stade de France de la ligne 15 Est du Grand Paris Express.

### La ligne 18

La ligne 18 serait en correspondance à Massy-Palaiseau avec les RER B et C, à Versailles-Chantiers avec le RER C et les Transilien, à Orly avec la ligne 14 prolongée jusqu'à l'aéroport. Un train de 350 places circulerait toutes les 3 minutes aux heures de pointe, à la vitesse moyenne de 65 km/h.

#### 1 - Une zone de desserte peu habitée

Hormis les sites de Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers, déjà bien desservis par les transports publics et reliés par le RER C, les 10 gares de la ligne 18 desserviraient des zones d'emplois et des campus très peu habités. Or les déplacements travail-travail n'engendrent que 3% de l'usage des transports publics, et les salariés du plateau de Saclay habitent à 70% dans l'Essonne, souvent dans des villes peu denses éloignées de la ligne 18. D'où un trafic potentiel faible, surtout aux heures creuses, en soirée et le week-

end. La population à desservir est si faible que l'inter-station entre CEA - Saint-Aubin et Saint-Quentin Est serait de 9 km...

## **2 - Un effet de décharge quasi-nul**

Un objectif majeur du Grand Paris Express (GPE) est de décharger le réseau existant. Or la décharge du RER B par la 18 annoncée par la Société du Grand Paris (SGP) est de 5% et, selon le STIF lui-même, « cette estimation semble très élevée » et d'un intérêt très faible puisque le RER B n'est saturé qu'en proche couronne et dans Paris.

Quant au report du trafic automobile sur la 18, il serait très modeste : la part modale de la voiture dans la zone d'étude ne diminuerait que de 0,3% selon l'étude d'impact de la SGP.

## **3 - Un coût très élevé, un trafic faible**

Le coût de la 18 est évaluée à 3 milliards d'euros, hors matériel roulant, pour un trafic de 100 000 voyageurs par jour. S'y ajouteraient les coûts d'exploitation, au moins 45 millions par an. Dans ces conditions, comme le souligne le STIF et le Commissariat général à l'investissement, la rentabilité socio-économique du projet est très faible.

## **4 - Un financement non garanti**

La SGP reçoit environ 500 millions par an de taxes affectées, mais sa capacité de financement n'est pas illimitée car elle ne pourra pas s'endetter au-delà du raisonnable (FNAUT Infos 248).

Elle s'est récemment engagée à financer 500 millions de surcoûts sur la ligne 15 sud, 500 millions supplémentaires pour le projet EOLE, et ce n'est pas fini. Pendant ce temps, des projets plus modestes sont difficilement financés : ainsi il a fallu deux ans pour que le tram-train Massy-Evry soit péniblement financé (455 millions) et son prolongement à Versailles ne l'est toujours pas.

## **5 - Des alternatives moins coûteuses**

Aucun point du plateau de Saclay n'étant éloigné de plus de 3 km d'une gare existante, la priorité consiste à améliorer les lignes existantes :

- le RER B, dont l'offre pourrait être renforcée au sud de Massy moyennant certains investissements ;
- le RER C, avec d'une part sa transformation en tram-train entre Massy et Evry et l'extension de celui-ci à Versailles, d'autre part la branche qui dessert la zone d'emplois d'Orly/Rungis dont la desserte toutes les 15 minutes (au lieu de 30) nécessite la réalisation complète du projet Massy - Valenton.

Ces deux axes structurants peuvent être complétés par des moyens de transport plus légers que le métro :

- compte tenu des dénivelés importants, des transports par câble depuis les gares des vallées se justifient, notamment depuis Orsay « Le Guichet » ;
- le BHNS Massy-Polytechnique, en cours d'extension à Saclay, est compatible avec un passage en mode tramway qui augmenterait fortement sa capacité, tout en offrant une desserte plus fine que celle de la ligne 18 dont le faible nombre de gares couvre mal la vaste étendue du plateau ;
- entre Versailles et Satory, la mise en place d'un bus en site propre, déjà envisagée, serait suffisante ;
- entre Massy et Orly-Rungis, outre le RER C renforcé, on peut créer des liaisons par bus plus directes que la ligne 91-10 actuelle, avec si besoin des portions en site propre (déjà étudiées).

La ligne 18 apparaît donc clairement comme un projet de prestige déconnecté des besoins réels de mobilité.

## Deuxième partie : les grands projets ferroviaires à réaliser

Les grands projets ferroviaires (LGV, Lyon-Turin) sont souvent critiqués par les économistes, les écologistes et même les dirigeants de la SNCF sur la base des arguments suivants :

- les moyens financiers disponibles sont limités ;
- il faut donc donner la priorité aux infrastructures existantes ;
- le TGV n'est plus rentable et n'a plus d'avenir en raison du montant important des péages et de la concurrence de l'avion à bas coût, de l'autocar SLO, du covoiturage ;
- il faut enrayer la croissance de la dette ferroviaire ;
- les atteintes à l'environnement dues aux nouvelles infrastructures ne sont plus acceptables.

Voir : <http://www.ville-rail-transports.com/lettre-confidentielle/assises-mobilite-elisabeth/>

Face à ces critiques, la FNAUT maintient sa position : de même que les projets de TCSP urbains, les grands projets ferroviaires ne doivent pas être systématiquement abandonnés ou même reportés.

### Remarques préliminaires

1 - Les opposants aux LGV dénoncent une extension, excessive à leurs yeux, du réseau des LGV, mais ils se gardent bien de dire quelle LGV n'aurait pas dû être construite... Ainsi le rapport Savary-Pancher dénonce « l'obsession du tout-TGV, une erreur stratégique issue du Grenelle de l'environnement et jamais rectifiée ». Les LGV électoralistes (Poitiers-Limoges, Paris-Le Havre...) ont pourtant été éliminées. Louis Gallois, alors président de la SNCF, ne voulait pas du projet de LGV Est. Plus récemment, la SNCF s'est opposée à la construction de la LGV Tours-Bordeaux, redoutant un déficit d'exploitation. Fallait-il renoncer à ces investissements qui auront pourtant apporté au rail une importante clientèle nouvelle ?

Imagine-t-on un constructeur automobile, un automobiliste ou un camionneur refuser la création de nouvelles autoroutes et réclamer qu'on concentre les investissements sur les seules routes nationales et départementales ? Le succès du mode routier est dû à la construction d'un puissant réseau autoroutier offrant une forte capacité et une vitesse élevée, associée au maintien et au développement des routes secondaires desservant finement le territoire.

2 - Dans l'état actuel des finances de l'Etat et des collectivités territoriales, il est évident que la priorité doit être donnée aux transports de la vie quotidienne et, plus particulièrement, à la régénération et à la modernisation du réseau ferré classique qui s'est fortement dégradé depuis trois décennies et qui est aujourd'hui menacé de contraction puisque les lignes dites secondaires (UIC 7 à 9), peu fréquentées car mal exploitées, ne sont plus entretenues. En dépit des importants travaux en cours (3 milliards d'euros par an), le réseau classique continue de vieillir. Les usagers du train continuent de subir, sur de nombreuses lignes, des ralentissements importants et des retards répétitifs. Au moins un milliard d'euros supplémentaire par an est nécessaire.

Dans son orientation défavorable aux grands projets, le gouvernement commet cependant **8 erreurs** :

- 1 - il admet que la situation financière actuelle est inéluctable alors que de nombreuses sources de financement, aujourd'hui inexploitées, sont disponibles ;
- 2 - il fait de la dette ferroviaire un obstacle à l'investissement ;
- 3 - il sous-estime l'ampleur des besoins futurs ;
- 4 - il sépare artificiellement les besoins actuels et les besoins futurs de mobilité ;
- 5 - il néglige le fait que la vitesse reste un élément d'attractivité du train ;
- 6 - il sous-estime l'impact environnemental positif des grands projets ;
- 7 - il sous-estime l'urgence des investissements nécessaires ;
- 8 - enfin, il oppose de manière artificielle la régénération du réseau classique et les grands projets.

## 1 - Les sources possibles de financement

Les contraintes financières ne sont pas une donnée de la nature : ce n'est pas l'argent qui manque mais la volonté politique d'en trouver. Il est possible de relancer les investissements sur l'ensemble du territoire, comme on a su le faire pour lancer le Grand Paris Express :

- en éliminant les grands projets inutiles, dangereux et ruineux (autoroutes et roades urbaines, aéroport de NDDL, canal Seine-Nord, lignes 17 et 18 du GPE, gares TGV exurbanisées) ;
- en accélérant l'arrivée de la concurrence dans le secteur ferroviaire afin de réduire les coûts de production (maintenance du réseau ferré existant et exploitation) ;
- en empruntant (des investisseurs publics et privés disposent aujourd'hui de réserves considérables et inemployées qui pourraient être investies dans le secteur ferroviaire, et les taux d'emprunt sont très bas ; selon Jacques Gounon, président d'Eurotunnel, « aujourd'hui l'argent est gratuit ») ;
- en sollicitant l'Union Européenne qui doit contribuer au financement des projets internationaux tels que la branche Bordeaux-Dax du GPSO ;
- en mettant en œuvre une fiscalité environnementale dont le produit doit être dédié à la mobilité (taxes supplémentaires sur les véhicules et les carburants routiers, taxation du kérosène consommé par les avions dans les vols intérieurs, taxation des sociétés autoroutières, péage urbain...). Il faut profiter du bas prix du pétrole pour mettre en place cette fiscalité, la situation ne durera peut-être pas.

Comme la Commission européenne l'a souligné récemment, la France est située au 24<sup>ème</sup> rang sur 28 pays européens en matière de fiscalité environnementale, d'où un manque à gagner aujourd'hui pour l'Etat de plus de 20 milliards d'euros par an. Selon Philippe Duron, ancien président de la commission Mobilité 21 : « la TICPE demeure un levier important pour faire face à nos besoins. Nous avons les outils pour une politique ambitieuse en matière d'infrastructures de transport. A nous de les saisir ! ». Dans ces conditions, il n'y a aucune raison de reporter aux calendes les décisions concernant les grands projets considérés vertueux, conformes aux objectifs officiels de l'Etat : amélioration de l'intermodalité, relance de l'activité des ports français, aménagement équitable du territoire, protection de l'environnement, économies d'énergie, lutte contre le réchauffement climatique.

## 2 - La dette ferroviaire n'est pas un obstacle à l'investissement

- Les LGV existantes sont rentables, même si certaines le sont peu. Elles pourraient par ailleurs être mieux exploitées, les fréquences ne sont pas suffisamment attractives. Les nouvelles LGV envisagées aujourd'hui (surtout sur la transversale sud : Bordeaux-Toulouse, Perpignan-Montpellier et Marseille-Nice) sont certes peu rentables mais elles seront rentabilisées à terme. Et elles ne pourraient être remplacées, comme le Lyon-Turin ou la LGV PACA, que par des élargissements autoroutiers difficiles à réaliser et particulièrement coûteux, au prix d'impacts collectifs très négatifs. La croissance de la dette ferroviaire est d'abord due aux coûts excessifs de la SNCF (régénération, maintenance, exploitation) et au financement insuffisant par l'Etat (qui aurait dû financer les LGV comme il finance les routes).

- L'Etat doit alléger la dette ferroviaire, et comme cela avait été promis en 1995 lors de la création de RFF, afin de permettre une baisse du prix des sillons ferroviaires et donc des tarifs, et une hausse des fréquences des trains susceptible d'élargir la clientèle ferroviaire.

- La crainte d'une explosion de la dette n'est donc pas un obstacle à l'investissement, c'est un argument trompeur, un faux prétexte pour justifier l'immobilisme. Ce qui doit être mis en cause n'est pas l'extension du réseau des LGV mais le manque de crédits pour développer l'ensemble du réseau ferré, les coûts d'exploitation trop élevés de la SNCF et la politique de l'Etat qui pénalise le rail en favorisant la concurrence routière et aérienne par la faiblesse de la fiscalité environnementale.

### 3 - L'ampleur des besoins futurs de mobilité est sous-estimée

Les besoins de mobilité en transport public s'amplifient et évoluent. La qualité de service dans 5 ans dépendra de la capacité d'anticipation qui se manifestera, ou non, aujourd'hui. La FNAUT continuera donc de proposer ou de soutenir les projets d'offre de transport public conformes aux exigences de la transition énergétique : transports urbains de forte capacité, liaisons TER et Intercités d'équilibre du territoire, lignes nouvelles (transversale sud, liaison Paris-Normandie).

Les besoins de mobilité vont s'amplifier en raison de la croissance démographique, de sa concentration dans les métropoles et de sa « littoralisation » vers les façades atlantique et méditerranéenne, du vieillissement de la population, des évolutions du mode de vie (vie familiale, marché du travail, comportement des jeunes), de la concentration des services dans les grandes agglomérations, des contraintes environnementales (pollution de l'air) et climatiques.

### 4 - La séparation entre besoins actuels et futurs de mobilité est artificielle

- Il ne faut pas confondre quotidien et courte distance. Les déplacements à moyenne et longue distance se multiplient, mieux vaut parler de déplacements domicile-travail/études et de déplacements occasionnels, de plus en plus fréquents. La FNAUT estime donc que les trains Intercités font partie des trains de la vie quotidienne. La séparation entre vie quotidienne actuelle et grands projets est arbitraire.

- De même qu'un automobiliste et un camionneur ont besoin aussi bien de routes communales et départementales que de voies express et d'autoroutes, un usager du train a besoin de services TER, Intercités et TGV, et un chargeur a besoin aussi bien de lignes classiques modernisées que de nouvelles liaisons telles que le Lyon-Turin, le CFAL ou la VFCEA ; toutes les composantes du système ferroviaire doivent donc être développées. C'est seulement si une réponse globale est apportée à ces besoins variés que les comportements pourront évoluer.

### 5 - La vitesse reste un élément d'attractivité du train

- Les voyageurs sont de plus en plus sensibles au prix et à la fréquence des dessertes ferroviaires. Mais le temps de parcours reste un élément important d'attractivité du train, comme le démontre la forte augmentation de la clientèle à chaque ouverture d'une LGV **malgré la hausse souvent forte du prix des billets**. Les matériels disponibles à ce jour permettent de répondre au souhait des voyageurs, la seule possibilité pour réduire la durée des trajets ferroviaires est de jouer sur l'infrastructure.

- Nous rappelons ici les conclusions de l'expertise de Gérard Mathieu (mai 2016) : « Généraliser le 200/220 km/h aux grandes lignes du réseau classique : réalisme ou utopie ? » (FNAUT Infos 244 et 245). La généralisation du 200 km/h sur les grandes lignes classiques, préconisée par certains responsables politiques, est une utopie : les possibilités sont rares et, de plus, dispersées sur tout le réseau, sur des sections souvent très courtes (moins de 20 km en moyenne) d'où des gains de temps de l'ordre d'une minute par section. De plus de tels relèvements de vitesse impliqueraient de coûteux aménagements des infrastructures existantes (voie, signalisation, caténaires) et la suppression des passages à niveau, le tout en maintenant l'exploitation commerciale des lignes et installations concernées.

On ne saurait donc trouver là une alternative à la construction de nouvelles LGV ni même une offre intermédiaire entre Intercités et TGV.

## **6 - L'impact environnemental positif des grands projets est sous-estimé**

- La construction des 2 000 km de LGV a évidemment eu un impact négatif sur les zones traversées (comme les 12 000 km d'autoroutes...). Mais, à ce jour, le TGV a capté environ 20 millions de passagers aériens par an ; si le réseau des LGV est complété, en particulier vers Toulouse et Nice, le TGV sera l'équivalent, en capacité, du troisième aéroport parisien. Et, par voyageur x km, le TGV émet en moyenne 36 fois moins de gaz à effet de serre que l'avion court-courrier.

- Si elles sont bien conçues et bien exploitées, les infrastructures nouvelles provoquent des chocs psychologiques et rencontrent vite le succès commercial (la LGV SEA a induit une croissance du trafic de 75 %). L'expérience (métros et tramways, LGV) montre que la réalisation de grands projets influence massivement et durablement les comportements des personnes et des entreprises. C'est ainsi que, selon une expertise récente des cabinets Trans-Missions et TTK réalisée à la demande de la FNAUT, lorsqu'un BHNS est créé sur un itinéraire urbain, la clientèle augmente de 30 à 50 % en moyenne ; elle double, au minimum, si c'est un tramway, moins coûteux à *long terme*, qui est choisi.

## **7 - L'urgence des investissements nécessaires est sous-estimée**

- L'accent mis aujourd'hui par le gouvernement sur les transports du quotidien ne doit pas occulter le fait qu'une large part des difficultés actuelles est due à un manque d'anticipation des besoins par les pouvoirs publics dans la période précédente. Un report, de quelques années, des grands projets ferroviaires aggraverait les difficultés futures, il serait d'autant plus dommageable que la réalisation des grands projets prend beaucoup de temps... Le tunnel du Lyon-Turin ne sera pas ouvert avant 2028-2030.

- La qualité des services urbains et ferroviaires dans 10 ans dépendra de la capacité à sortir du court terme qui se manifesterait, ou non, aujourd'hui ; faut-il choisir entre répondre aux besoins actuels et anticiper les besoins futurs (besoins de mobilité et exigences environnementales) ? Tous les experts du climat soulignent que la situation climatique ne cesse de s'aggraver.

- Tant qu'on opposera lignes classiques et grands projets, le rail continuera à régresser. Contrairement à ce qu'affirme le rapport Savary-Pancher, « la plus grave menace pour l'avenir du ferroviaire » n'est pas l'achèvement du réseau des LGV mais l'absence d'un mécanisme de financement consistant et pérenne de l'ensemble des investissements ferroviaires et le coût trop élevé du km.train en France.

## **8 - L'opposition entre réseau classique et grands projets est trompeuse**

- Réseau classique et grands projets ferroviaires : faut-il choisir ? De même qu'un automobiliste et un camionneur ont besoin de routes communales et départementales comme de voies express et d'autoroutes, un usager du train a besoin de services TER, Intercités et TGV, et un chargeur aussi bien de lignes classiques modernisées que de nouvelles liaisons telles que le Lyon-Turin, le CFAL ou la VFCEA ; toutes les composantes du système ferroviaire doivent donc être développées. C'est seulement si une réponse globale est apportée à ces besoins variés que les comportements pourront évoluer.

- Le manque de moyens ne peut expliquer ou excuser le renoncement aux grands projets ferroviaires. Les financements des infrastructures existantes et nouvelles sont, en grande partie indépendants ; chaque grand projet suscite un financement ad hoc si bien que, s'il est abandonné, il n'y a pas de report d'un financement (virtuel) sur l'existant.

- Les LGV ont bon dos : la grande panne de la gare Montparnasse n'a rien à voir avec une vétusté dont l'extension du réseau des LGV serait responsable. « L'incident de la gare Montparnasse à Paris pose la question de l'état du réseau ferré français.

- La séparation entre amélioration des trains classiques et lancement de grands projets ferroviaires, effectuée par le chef de l'Etat et la ministre des transports, est, par ailleurs, en partie trompeuse car de nombreux grands projets ont, parmi leurs fonctions, la désaturation d'infrastructures existantes donc un meilleur fonctionnement de trains utilisés quotidiennement.
- le Grand Paris Express a pour objectif d'éviter le passage par Paris lors des déplacements banlieue-banlieue, donc de désengorger le RER ;
- la réalisation du CFAL désaturerait la gare très encombrée de Lyon-Part-Dieu (une gare souterraine n'apporterait pas d'avantages par rapport à un élargissement du faisceau de voies en surface) ;
- la création d'une ligne nouvelle mixte entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne permettrait de désaturer la ligne classique « malade » Lyon-Grenoble/Chambéry entre Lyon et Saint-André-le-Gaz ;
- la création de la LGV Montpellier-Perpignan a pour objectif d'augmenter la capacité du rail et de faciliter la circulation des TER, Intercités et trains de fret ; la création de la LGV Bordeaux-Dax, bien que moins urgente que celle de Bordeaux-Toulouse, faciliterait le report sur le rail du trafic routier de fret entre la France et l'Espagne, et le fonctionnement de la future autoroute ferroviaire Vitoria-Dourges ;
- la réalisation de la VFCEA éviterait le passage de trains de fret par la grande ceinture parisienne ;
- la réalisation de la ligne nouvelle Marseille-Nice permettrait d'améliorer à la fois le fonctionnement du TER et de **fluidifier la circulation sur le réseau autoroutier régional**, complètement saturé ;
- la réalisation du GPSO implique la réalisation de travaux, sur la ligne classique Bordeaux-Toulouse au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse, dont bénéficieraient les TER et Intercités.

## 2.1 - La modernisation du réseau classique

L'insuffisance de financement pour moderniser et même entretenir le réseau classique est connue. Elle se traduit par une dégradation du service et la fuite des usagers vers d'autres modes, et elle diminue l'intérêt économique d'une réfection, entraînant une partie du réseau dans une spirale mortifère.

Le ferroviaire a du potentiel sur les liaisons intervilles. Si l'idée de porter un réseau structurant à 200 ou même 250 km/h est utopique comme l'a montré le rapport Mathieu de 2016, des gains de temps intéressants sont cependant possibles sur des lignes structurantes : Paris-Clermont (11 minutes), Paris-Limoges (10 minutes), Lyon-Nantes (21 minutes). Des relèvements de vitesse moins ambitieux sont également possibles sur certaines lignes, en visant le retour aux vitesses pratiquées naguère mais réduites depuis lors suite à la dégradation des infrastructures, ce qui a entraîné des augmentations dissuasives des temps de parcours, entraînant des baisses souvent drastiques du trafic. Une part significative du réseau peut donc s'approcher des 160 km/h, et assurer un maillage du territoire, gage de déplacements rapides et à faibles impacts environnementaux.

Or, par manque d'ambition et de financement, les vitesses moyennes ne cessent de diminuer et des liaisons d'intérêt national sont menacées en l'absence de projet global. La ligne Nantes Bordeaux s'est ainsi dégradée sur son tronçon central et la situation est telle que la vitesse y est fortement réduite (la durée du parcours a augmenté d'une heure, soit + 29 %) et que la SNCF demande de fermer la ligne pendant 15 mois pour travaux, qui nécessiteront au mieux deux CPER, soit 10 ans pour être menés à bout, le tout pour obtenir des performances inférieures à celles existant antérieurement (en vitesse et temps de parcours) !

La FNAUT insiste sur un point important : tout projet de RVB et/ou d'une automatisation de la signalisation, notamment pour les lignes UIC de 7 à 9, doit être accompagné systématiquement d'une amélioration de la performance (vitesse limite) dès lors que la plate forme historique le permet par ses rayons de courbe ? Cette démarche a été menée jusque vers 2000 mais ne l'est plus. Ainsi la ligne

Morcenx – Mont-de-Marsan est passée de 90/100 à 160 km/h à la faveur du RVB au début des années 90. Par contre la ligne Saintes – Saujon, à la faveur du RVB qui va intervenir au cours de cet hiver, va retrouver sa performance initiale soit 120km/h alors que la plateforme de l'ex double voie permet le 160 (pas de courbe inférieure à 1000 m de rayon).

*Les deux exemples qui suivent ne sont pas exhaustifs. La FNAUT est également favorable à la liaison Roissy-Creil qui semble aujourd'hui remise en question, et à l'ensemble des projets inscrits dans les Contrats de Plan Etat-Régions (CPER) ou prévus par SNCF Réseau dans le cadre du GPMR. Il s'agit à la fois de mettre en valeur les lignes existantes et d'obtenir un réseau national, performant et au maillage renforcé, de lignes classiques support des services Intercités d'aménagement du territoire. L'exploitation de ces services, actuellement non rentables financièrement, peut être améliorée alors que la politique actuelle consiste à supprimer tous les services considérés comme déficitaires.*

## **Le projet de VFCEA**

Le projet de VFCEA est issu d'une suggestion de la FNAUT Pays de la Loire émise en 1992, consistant à faire passer les TGV Lyon-Nantes par la LGV Lyon-Le Creusot puis par la ligne classique Le Creusot-Nevers-Bourges-Nantes grâce à un raccordement entre ces deux lignes. Depuis cette date, le projet a été considérablement enrichi, en particulier par la région Bourgogne, jusqu'à devenir un projet modèle de maillage du réseau ferré français : maillage interne au réseau classique, concernant à la fois les voyageurs et le fret ; maillage entre une ligne classique et une LGV en une gare TGV non connectée aujourd'hui au réseau classique.

### **1 - Un projet modèle de maillage du réseau ferré**

Le point essentiel est un renforcement considérable du maillage du réseau ferré et de la desserte des villes moyennes du centre de la France. Les itinéraires offerts aux voyageurs et aux chargeurs pourront être diversifiés. La ligne pourra en effet être parcourue par des trains de fret Nantes-Alsace évitant Paris et Nantes-sillon rhodanien évitant Lyon par le futur CFAL, et par des trains Intercités ou TER Tours-Nevers-Dijon-Besançon-Mulhouse ; et, grâce à son raccordement avec la LGV Paris-Lyon au Creusot, par des TGV Nantes-Lyon, Nantes-Genève et Nantes-Mulhouse évitant le détour par Paris et desservant Tours, Bourges, Nevers et Le Creusot, et par des TGV Strasbourg-Lyon et Metz-Lyon, en attendant la construction d'un barreau LGV Dijon-Saulieu. Le raccordement offrira même des possibilités de détournement des TGV en cas d'incident sur la LGV Paris-Lyon.

### **2 - Un rapport qualité/prix inégalable**

Le coût (500 millions d'euros au total) est modéré si on le rapporte aux très nombreuses fonctionnalités obtenues en valorisant la ligne existante Nevers-Chagny. La connexion de la LGV Paris-Lyon avec la transversale corrigera l'isolement de la gare TGV du Creusot, une erreur stratégique en termes de service rendu à l'utilisateur comme de développement économique.

Il est choquant que la commission « Mobilité 21 » ait retenu la modernisation de la route RCEA en Saône et Loire (évaluée à 658 millions d'euros) alors qu'elle a rejeté la VFCEA, qui concerne elle aussi un axe est-ouest, au motif incompréhensible qu'elle s'inscrit selon elle dans une « logique de très long terme ». Cette décision de la commission est d'ailleurs en contradiction avec sa philosophie générale qui consiste à privilégier l'existant, et avec tous les principes de développement durable... Le projet de modernisation Nevers Chagny (VFCEA) nécessitera lui aussi deux CPER pour être mené à bien, et à condition que l'on trouve l'argent nécessaire pour remettre d'abord à niveau la voie.

## L'opération Massy-Valenton

Le tronçon Massy-Valenton de la Grande ceinture parisienne sud est utilisé à la fois par des TGV diamétraux, par le RER C (65 par jour) et par quelques trains de fret. Les TGV diamétraux circulent difficilement (manque de capacité, contraintes sur les heures de passage, ralentissements, retards) : à ses extrémités, la ligne comprend deux raccordements à voie unique aux LGV encadrantes ; les circulations TGV et RER C présentent des cisaillements. Quant au RER C, il est impossible le régulariser et d'augmenter sa fréquence actuelle entre Massy et Pont de Rungis malgré une forte demande.

### 2.2 - Le transport ferroviaire en zones urbaines

Le développement des grandes agglomérations se traduit par une demande de déplacements, en particulier à partir des périphéries qui s'étendent et se densifient. La voiture y a pris une place hégémonique : renforcer les autres modes y est indispensable, pour permettre de rapprocher les habitants, pour des raisons sanitaires et d'efficacité économique.

Les modes doux peuvent répondre à une part significative des besoins de déplacement, mais ne peuvent répondre à tous les besoins, pour des raisons de distance, de difficulté ou de capacité individuelle. Les efforts sont à poursuivre à grande échelle, par des investissements plus importants, mais aussi par une politique nationale vélo, qui reste embryonnaire.

Les transports collectifs restent indispensables, en particulier pour accéder au cœur des villes, les traverser, mettre en relation les grands pôles périphériques. Les grands projets de TCSP urbains deviennent rares, à part ceux du Grand Paris, qui mobilisent des dizaines de milliards, mais qui, comme indiqué ci-dessus, devront être sérieusement amendés : leur coût excessif a un impact négatif sur le réseau existant, les crédits prévus pour les lignes 17 et 18 doivent être reportés sur la modernisation et le développement du réseau existant (la ligne 17 desservirait peu d'habitants et concurrencerait le CDG Express – dont l'AUT Ile-de-France avait proposé une version moins coûteuse qui a été écartée, le plateau de Saclay peut être desservi efficacement par des moyens plus légers que la ligne 18).

Alors que le Grand Paris dispose de crédits considérables, beaucoup de villes de province connaissent des taux de croissance supérieurs à ceux de la région parisienne, mais ne bénéficient plus d'aides publiques. La FNAUT préconise la réouverture de la Petite Ceinture parisienne et la mise en place d'un RER dans diverses métropoles (Lille, Strasbourg, Nantes)...

La FNAUT a identifié un grand nombre de dossiers en attente de financement, le 4<sup>ème</sup> appel à projets prévu lors du Grenelle de l'environnement est urgent : l'accent devra être mis sur la valorisation des étoiles ferroviaires mal utilisées alors qu'elles peuvent permettre une structuration des espaces périurbains grâce à l'aménagement de haltes périphériques.

### 2.3 - Les lignes nouvelles nécessaires

Deux types d'investissements lourds sont indispensables et ne doivent pas être retardés ou abandonnés car ils conditionnent l'avenir :

- de nouvelles lignes à grande vitesse ou à vitesse élevée (cas de Paris-Normandie par exemple) ;
- les grands projets fret (Lyon-Turin et CFAL).

## **Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse/Dax**

Ce projet est fortement critiqué par les environnementalistes. La FNAUT estime cependant que le projet de LGV Bordeaux-Toulouse/Dax (GPSO) est justifié économiquement, bénéfique pour l'environnement et indispensable à l'aménagement du territoire européen.

### **1 - Une décision pertinente techniquement**

La LGV Bordeaux-Toulouse, qui doit être réalisée en première phase, réduira la durée du trajet Bordeaux-Toulouse d'une heure, une performance inaccessible par la modernisation de la ligne existante ou même sa reconstruction partielle à un coût environnemental et financier très élevé. Sur la ligne classique, tous les relèvements de vitesse possibles se feraient au détriment des communications routières (passages à niveaux à supprimer ou à déniveler) et du bâti riverain existant.

La LGV Bordeaux-Toulouse constituera l'amorce d'une transversale sud à grande vitesse.

La sortie par Bègles et Villenave d'Ornon dans les emprises ferroviaires actuelles cumule les avantages de consommer notablement moins de bâti riverain existant que le passage à trois ou quatre voies de la ligne classique actuelle dans Talence, Pessac et Cestas vers Arcachon et Bayonne, tout en libérant des sillons fret, TER et Intercités. La libération des sillons aura lieu aussi sur la ligne classique vers Langon, Agen et Toulouse.

Le tronç commun des deux lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax minimise l'impact environnemental entre Saint Médard d'Eyrans et le triangle de Bernos-Beaulac, même si l'on peut considérer que le massif forestier tient plus d'un espace industriel exploité que d'un véritable espace naturel. La mutualisation minimise aussi les coûts.

On peut, comme le font les opposants au projet mais aussi la FNAUT, contester la création d'une nouvelle gare d'Agen à la périphérie de l'agglomération agenaise au détriment d'une desserte directe de la gare centrale, à l'allemande (il sera indispensable que la rupture de charge entraînée par ce positionnement soit compensée par une correspondance immédiate quai à quai pour rejoindre le centre d'Agen). La création d'une nouvelle gare de Mont-de-Marsan à la périphérie de l'agglomération montoise est mieux justifiée, même si l'on peut craindre un étalement urbain entre les deux gares : la situation et l'accès de la gare actuelle de Mont-de-Marsan sont peu favorables pour les usagers. Comme à Agen, il faudra que la rupture de charge entraînée par ce nouveau positionnement soit compensée par une correspondance immédiate quai à quai pour rejoindre le centre de Mont-de-Marsan. Ceci étant, le projet présente de nombreux points positifs.

### **2 - Une décision utile à l'aménagement du territoire**

Le GPSO permettra de rattacher l'Aquitaine et Toulouse, une aire urbaine de 1,3 million d'habitants en forte croissance démographique, au réseau national des LGV, et de rapprocher Bordeaux et aussi Toulouse (par le raccordement de Captieux) de l'Espagne. Le GPSO bénéficiera aussi aux principales agglomérations du Sud-Ouest : Agen, Montauban, Mont-de-Marsan, Dax, Bayonne, Pau, Tarbes.

Relier Mont de Marsan le plus directement à Bordeaux désenclave la préfecture des Landes et la relie au réseau Grande Vitesse européen. Elle permet aussi à terme, en réutilisant et en modernisant les infrastructures ferroviaires existantes, une meilleure desserte vers l'Aragon (par Pau-Canfranc-Saragosse) et vers Tarbes (par Mont-de-Marsan - Tarbes).

### **3 - Un projet bénéfique pour l'Europe**

La ligne à grande vitesse Bordeaux-Dax rapproche le réseau à grande vitesse espagnol du réseau à grande vitesse européen, mais elle permet aussi, par le triangle de Bernos-Beaulac, une liaison plus directe entre les provinces industrielles du Pays Basque Espagnol, l'Aquitaine et la Métropole Toulousaine.

### **4 - Une décision bénéfique pour l'environnement**

Le gain de temps apporté par la LGV permettra au train de devenir concurrentiel face à l'avion. Il induira un report massif, d'au moins 50 %, du trafic aérien Paris-Toulouse (3 millions de passagers par an) ainsi que du trafic routier interrégional sur la LGV, donc une réduction de leurs nuisances et de leurs émissions de gaz à effet de serre. La libération de sillons TER, Intercités et fret sur la ligne classique Bordeaux-Toulouse accentuera le transfert modal. Des sillons aériens seront libérés à Aéroports de Paris au bénéfice des vols Air France longs-courriers.

La possibilité de créer sur les lignes nouvelles des Services Régionaux à Grande Vitesse (SRGV) permettant une réduction notable des temps de parcours ferroviaires entre Bordeaux et les principales agglomérations de la région (Agen, Mont de Marsan, Dax, BAB, Pau, Tarbes) fera du train une alternative réaliste à la voiture pour les Aquitains et dans une certaine mesure, les Bigourdans.

### **Le prolongement de la LGV Rhin-Rhône**

Cet investissement valoriserait la LGV existante, dont les performances restent limitées et la fréquentation peu importante sur l'axe nord-sud.

Les prolongements de Petit-Croix jusqu'à Lutterbach à l'est (35 km) complèterait utilement la LGV existante même si l'ouverture récente du petit shunt de Mulhouse en réduit l'intérêt (en pratique, ce shunt est peu utilisé) : il sera emprunté par des TGV radiaux et par des TGV transversaux. La desserte de Mulhouse peut être assurée par les TGV à destination ou en provenance de la Suisse.

Par contre, le prolongement de la LGV de Villers-les-Pôts à Genlis à l'ouest (15 km) est coûteux et de peu d'intérêt en matière de gain de temps.

Avant le lancement de la LGV Rhin-Rhône, la FNAUT avait suggéré la réalisation prioritaire de la section Besançon-Lutterbach. Ce point de vue a été confirmé par l'expérience, qui a montré que le trajet Paris-Besançon TGV + trajet TER jusqu'à la gare centrale de Besançon-Viotte n'est pas plus rapide que le trajet sur la ligne classique Dijon-Dole-Besançon.

### **La ligne nouvelle Paris-Normandie**

Le projet initial de LGV Paris-Le Havre/Caen était inadapté : une vitesse de 200-250 km/h est suffisante pour concurrencer l'autoroute (il n'y a pas de concurrence aérienne). Il faut traiter en priorité les zones saturées en commençant par une ligne nouvelle Paris-Mantes permettant de séparer les trafics franciliens et normands, et une gare nouvelle au sud de Rouen.

## Le Lyon-Turin

### 1 – Un projet techniquement justifié

- La réalisation du tunnel de base puis de son accès depuis Lyon est indispensable à un report massif du trafic routier de fret sur le rail. Les adversaires du Lyon-Turin souhaitent un tel report, mais ils préconisent d'utiliser la voie ferrée existante Saint-Jean-de-Maurienne - Suse, qui n'est utilisée qu'à 20 % de sa capacité, et d'attendre qu'elle soit saturée pour percer un tunnel de base. Or elle ne sera jamais saturée : elle a certes été modernisée et possède une importante réserve de capacité, mais c'est une ligne de faite qui culmine à 1300 m d'altitude et ne peut offrir les performances attendues d'un corridor de fret européen à fort potentiel de trafic : ses pentes exceptionnelles de 3 % interdisent le passage de trains longs et lourds, d'où de faibles performances et un coût d'exploitation très élevé qui ne permettent pas de basculer le trafic routier sur le rail. Cette ligne de montagne est au tunnel de base, situé à 600 m d'altitude, ce que la RN 6, qui passe par le col du Mont-Cenis, est à l'A43 et au tunnel routier du Fréjus. Son gabarit est limité ; dans le tunnel monotube de Modane, les trains de voyageurs et de fret ne sont pas autorisés à se croiser ; l'alimentation est en 1 500 volts et non en 25 000, la gare de Chambéry est déjà saturée par les trains de voyageurs ; la ligne Dijon-Ambérieu-Chambéry longe et parfois surplombe le lac du Bourget.

- L'exemple du tunnel du Lötschberg confirme l'intérêt d'un tunnel ferroviaire de base : quatre ans après sa mise en service, le trafic annuel y est passé de 3,8 à 11,3 millions de tonnes.

- Le projet Lyon-Turin concerne aussi les voyageurs : l'Italie reste le seul pays voisin de la France à ne pas être relié efficacement à son réseau ferroviaire à grande vitesse, si bien que l'essentiel des déplacements franco-italiens est assuré par avion (plusieurs millions par an) et par route.

### 2 – Un projet favorable à l'environnement

- Le transport du fret à travers les Alpes du Nord est assuré à 91 % par la route. Ce trafic a certes diminué, mais pour des raisons conjoncturelles : la crise a ralenti les échanges ; la forte hausse des péages aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus et sur les autoroutes d'accès a incité les camionneurs à passer par Vintimille. Mais peu importe le passé, ce qui compte c'est le trafic routier actuel, qui reste beaucoup trop important, qui encombre et pollue les couloirs à camions que sont devenues les vallées alpines, la Côte d'Azur et les autoroutes qui permettent d'y accéder.

- Longtemps surestimé, le potentiel fret du rail est aujourd'hui sous-estimé, et il recommence à augmenter. Au trafic routier France-Italie, il faut ajouter le trafic Espagne-Italie, devenu aussi intense, qui pourrait se reporter sur le Lyon-Turin (la distance Barcelone-Milan est la même via Vintimille ou Lyon), soit au total 2 600 000 camions par an.

- Les vallées alpines sont devenues des couloirs à camions dangereux et si pollués qu'il y a urgence sanitaire : il faut souvent y limiter la circulation et le développement du tourisme est lui-même menacé. La Côte d'Azur n'est pas épargnée. Soucieux de leur cadre de vie, les Suisses ont percé leurs tunnels ferroviaires pour endiguer un trafic de seulement 1 200 000 camions par an. Selon certains opposants, le Lyon-Turin provoquerait un « *désastre environnemental* » (mais rien de tel n'a été observé en Suisse), et son bilan carbone resterait négatif jusqu'en 2050. Une étude récente réalisée par des experts indépendants – Gérard Mathieu, Jacques Pavaux, Marc Gaudry – pour RFF et la FNAUT a montré que son bilan deviendrait positif sept ans seulement après sa mise en service.

- La réalisation du projet Lyon-Turin permettra donc une forte réduction des nuisances routières (pollution de l'air, bruit, risques d'accidents) dans les vallées alpines et sur la Côte d'Azur, ainsi que d'importantes économies de pétrole et d'émissions de gaz à effet de serre. La FNAUT s'étonne que les adversaires environnementalistes et écologistes du projet ne tiennent aucun compte de ces paramètres pourtant essentiels (d'après un sondage du Dauphiné Libéré, 71 % des Rhonalpins sont favorables au Lyon-Turin), et mettent en avant des arguments financiers au lieu de réclamer la mise en place d'une fiscalité écologique qui faciliterait le financement du projet.

- S'il est nécessaire, le Lyon-Turin n'est pas suffisant, il doit être accompagné de mesures incitant au report du trafic routier sur le rail. La FNAUT rappelle que son lancement doit s'accompagner d'une politique volontariste et cohérente des transports, en particulier d'une taxation spécifique du trafic routier franco-italien, suivant l'exemple de nos voisins suisses qui ont financé ainsi leurs tunnels. L'objectif du Lyon-Turin ne doit pas être seulement d'absorber une hausse éventuelle du trafic routier transitant par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus ou par Vintimille, mais bien, comme en Suisse, de réduire de moitié au moins le trafic observé aujourd'hui.

### **3 - Un projet financièrement réaliste**

- Contrairement aux affirmations des opposants au projet, il ne s'agit pas d'une entreprise pharaonique ou babylonienne : le tunnel de 57 km prévu entre Saint-Jean-de Maurienne et Suse est analogue au tunnel du Gothard dont nos voisins suisses ont terminé avec succès la réalisation.

- Le coût global de la liaison Lyon-Turin, 26 milliards € selon ses opposants, est trompeur : il comprend celui de la partie italienne, et celui d'une partie du contournement fret de l'agglomération lyonnaise, indispensable par ailleurs. L'élément clé du dispositif est le tunnel de base de 57 km, évalué à 8,5 milliards. L'Union Européenne se dit prête à le financer à 40 %, le reste l'étant par l'Italie (35 % soit 2,9 milliards) et la France (25 % soit 2,2 milliards). Est-ce vraiment hors de portée de notre pays ?

- La Suisse a réussi à financer seule ses deux tunnels de base, le Lötschberg (36 km) et le Gothard (57 km), pour 14 milliards € grâce à sa redevance kilométrique poids lourds, la RPLP, un modèle de fiscalité écologique comme aurait pu l'être l'écotaxe française... : la France et l'Italie, fortement aidées par l'Union Européenne, peuvent en financer un seul ! Le Lyon-Turin peut être financé de manière analogue par utilisation des bénéfices des tunnels routiers et, selon la proposition du rapport Destot-Bouvard, par des surpéages applicables aux camions sur les itinéraires transalpins, autorisés par la directive Eurovignette.

- Il est illusoire de croire que l'abandon du projet bénéficierait au réseau classique, il entraînerait au contraire de nouveaux et très coûteux investissements routiers sur l'axe France-Italie : rocade autoroutière à Chambéry, deuxième tunnel au Mont-Blanc,...

### **4 – Un bon projet pour l'aménagement du territoire européen**

- Le nouveau lien ferroviaire, outil structurant d'aménagement du territoire européen, peut favoriser les échanges économiques et culturels, provoquer un rééquilibrage entre Europe du nord et Europe latine en contrebalançant l'impact du tunnel sous la Manche qui a surtout bénéficié à l'Europe du nord et en évitant la marginalisation de l'arc sud-européen suite à l'ouverture des tunnels de base nord-sud du Gothard et du Brenner.

## Le contournement ferroviaire Est de Lyon (CFAL)

Ce contournement est indispensable pour désaturer le nœud lyonnais, et en particulier la gare de la Part-Dieu. Sa réalisation, complémentaire du projet Lyon-Turin, permettrait de développer les autoroutes ferroviaires Lyon-Italie et Luxembourg-Perpignan. Il s'agit de réaliser 70 km de ligne nouvelle mixte reliant la ligne Lyon / Ambérieu-en-Bugey à la Vallée du Rhône en trois opérations : une partie Nord, de Leyment jusqu'à Saint-Pierre-de-Chandieu ; une partie Sud, de Saint-Pierre-de-Chandieu aux lignes de la rive gauche de la vallée du Rhône ainsi qu'au site ferroviaire de Sibelin ; un nouveau franchissement du Rhône reliant la rive gauche à la rive droite au nord de Vienne.

### Articles publiés dans FNAUT-Infos sur les grandes infrastructures de transport

Autoroutes	82, 1-3 ; 91, 1 ; 99, 5 ; 118, 1-3 ; 147, 5 ; 152, 6 ; 173, 5 ; 178, 6 ; 180, 6 ; 184, 5 ; 193, 5 ; 196, 6 ; 207, 6 ; 221, 8 ; 222, 8 ; 228, 8 ; 240, 5 ; 248, 1
Rocades urbaines	104, 1-3 ; 106, 5 ; 153, 5 ; 187, 5 ; 221, 8 ; 227, 8 ; 246, 2 ; 251,2
Nouvelle Route du Littoral	190, 6 ; 207, 6 ; 220, 8 ; 228, 8 ; 250, 8
NDDL	114, 1-2 ; 182, 6 ; 194, 3 ; 201, 9 ; 202, 4, 7 ; 206, 1 ; 207, 6 ; 211, 1, 10 ; 213, 6 ; 216, 1-5 ; 221, 7 ; 230, 6 ; 238, 5, 6 ; 243, 6 ; 247, 1 ; 251,2 ; 252,6
Voie d'eau	91, 6 ; 188, 5
Canal Rhin-Rhône	146, 4 ; 188, 5
Canal Seine-Nord	118, 3 ; 146, 4 ; 159, 1-4 ; 161, 6 ; 188, 5 ; 195,7 ; 196, 6 ; 202, 4 ; 206, 6, 7 ; 217, 4 (comparaison Lyon-Turin) ; 230, 6 ; 238, 6 ; 241, 6 ; 246, 6 ; 251, 6
Grand Paris Express	248, 4 ; 256, 3
LGV	83, 1-3, 5 ; 87, 5 ; 132, 1-3 ; 133, 5 ; 139, 5 ; 152, 1-3 ; 154, 5 ; 161, 5-6 ; 177, 4-5 ; 180, 4 ; 204, 1-5 ; 206, 5 ; 207, 4 ; 209, 7 ; 214, 1-8 ; 219, 6 ; 235,4 ; 241, 5
Massy-Valenton	152, 4 ; 162, 5 ; 235, 4 ; 256,3
Lyon-Turin	107, 4-5 ; 112, 4 ; 115, 4 ; 144, 1-5 ; 146, 5 ; 217, 1-5 ; 228, 6 ; 238, 4-5 ; 251, 4-5 ; 253, 6
VFCEA	101, 1-3 ; 153, 4 ; 179, 7
Autoroutes ferroviaires	92, 1-3 ; 163, 3 ; 179, 5 ; 188, 1 ; 225, 2 ; 238, 2-4, 5 ; 255, 8