

Conférence de presse du jeudi 21 mars 2013

Les grandes infrastructures de transport : les propositions de la FNAUT pour la révision du SNIT

- 1 - Les projets à éliminer**
- 2 - Les projets rationnels à retenir**
- 3 - Les projets à reporter ou à oublier**
- 4 - Les financements possibles**

Introduction

Le Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) mis au point par le gouvernement Fillon était un catalogue de projets non hiérarchisés, non financés, qui ne traduisait aucune politique cohérente. Le gouvernement Ayrault ayant décidé de le réviser, nous présentons ici les choix de la FNAUT, soumis récemment à la commission Mobilités 21.

Les objectifs de la FNAUT

- Des déplacements plus faciles et plus sûrs pour tous ;
- Un cadre de vie préservé des nuisances et respectueux de la santé publique ;
- Un développement soutenable impliquant une réduction des gaspillages de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre.

Ces objectifs impliquent : moins de voitures en ville, moins d'avions sur courte distance, moins de camions sur longue distance, donc davantage de transports collectifs urbains et davantage de trains.

Le choix des nouvelles infrastructures est donc crucial : il faut éliminer les projets inutiles et dangereux, hiérarchiser les projets vertueux, dégager les financements nécessaires. Il y a suffisamment de bons projets dans le SNIT pour qu'on évite les gaspillages.

Nous présentons en annexe le remarquable rapport Mathieu-Pavaux-Gaudry sur lequel la FNAUT s'est largement appuyée pour définir ses propositions.

1 - Les projets à éliminer

Le projet d'aéroport de **Notre-Dame-des-Landes**, inutile et surdimensionné, est bâti sur :

- des mensonges (l'aéroport existant de Nantes-Atlantique serait saturé et même dangereux ; en réduire les nuisances sonores serait impossible) ;
- des rêveries (des prévisions de trafic irréalistes, des vols quotidiens pour New-York, Pékin, Rio,... ; une nouvelle voie ferrée Rennes-Nantes infinçable) ;
- des coûts immédiats non comptabilisés (accès routiers, création et exploitation d'une desserte par tram-train) et, à plus long terme, des risques financiers pour la collectivité ;
- l'ignorance de l'enjeu environnemental malgré une « intégration dans la trame bocagère » (artificialisation de terres agricoles, induction de trafic routier, urbanisation périphérique).

Le projet est contradictoire avec la "transition écologique" et la préservation de la biodiversité souhaitées par le gouvernement, et avec la nécessité impérieuse d'économiser l'argent public. Il doit être abandonné. Pour mieux desservir le Grand Ouest, on peut améliorer l'accès par TGV aux aéroports parisiens, Orly et Roissy.

Le projet de **canal à grand gabarit Seine-Nord** est un projet inutile et dangereux.

- Le transport sur les fleuves, qui relie un grand port et un arrière-pays industriel est à encourager : sur ces axes, le trafic de conteneurs est massif ; le rail et la voie d'eau ne sont pas de trop pour concurrencer la route ; une forte capacité est disponible sur les fleuves et les investissements nécessaires sont limités.
- Sur les axes interbassins, les trafics sont bien plus faibles ; il est absurde de concurrencer le rail qui dispose de capacités inutilisées ; et les canaux à grand gabarit sont très coûteux.

Le canal Seine-Nord est non seulement inutile et ruineux, mais dangereux car il concurrencerait les ports du Havre et de Rouen au bénéfice de celui d'Anvers.

La plupart des **projets autoroutiers** sont à éliminer également (A45, A831, A51, NRL).

- Les autoroutes rentables sont construites depuis longtemps, les plus récentes (l'A63 Pau-Langon) sont des échecs financiers faute de trafic.
- Pour améliorer la sécurité sur les routes « accidentogènes », quelques radars suffisent (ce sont les conducteurs qui sont accidentogènes, on n'a jamais observé de corrélation entre le bilan routier et le nombre de km d'autoroutes ouvertes au trafic).
- Augmenter la capacité des voiries, en particulier dans les zones urbaines, pour éviter les embouteillages est un processus sans fin et contre productif, car on induit du trafic (on favorise la périurbanisation) : plus on en fait, plus il faut en faire.
- Enfin une bonne desserte ferroviaire est plus utile aujourd'hui au développement local. Grenoble, Clermont-Ferrand, Cholet, Oyonnax se sont développés sans autoroutes.

Le projet de **LGV Poitiers-Limoges** (1,7 milliard d'euros) est injustifié : la desserte de Limoges doit se faire non par Poitiers, au risque de surcharger la LGV Atlantique et d'assécher la ligne classique POLT, mais par modernisation de la ligne POLT puis ultérieurement par branchement sur le POCL. Les grands élus PS du Limousin se fourvoient en poussant ce projet stupide : pour le rentabiliser, il faudrait, selon RFF, ramener de 7 à 4 le nombre de relations qui subsisteraient sur la ligne classique Paris-Limoges (11 aujourd'hui).

De même le projet Transline (« barreau est-ouest », maillon de la « Via Atlantica ») est irrationnel et doit être éliminé : l'axe Lyon-Limoges n'est pas pertinent pour une liaison Alpes-Atlantique, l'axe naturel est situé nettement plus au nord et passe par Bourges.

2 - Les projets vertueux

A l'inverse, il ne faut pas hésiter à dépenser pour des projets utiles pour l'économie et vertueux pour l'environnement, même qualifiés de « gigantesques, faramineux, titanesques, pharaoniques » par leurs adversaires : *ce n'est pas gaspiller, mais investir pour l'avenir.*

Il faut écarter les visions malthusiennes et voir grand, car la hausse vraisemblable du prix du pétrole et la nécessaire prise en compte du réchauffement climatique provoqueront des transferts de trafic de l'avion et de la route sur les transports urbains et sur le rail.

Transports urbains

- Le Grand Paris : il faut assurer la robustesse du réseau existant et équiper en priorité les zones denses en première couronne.

L'emprise de la Petite Ceinture doit être impérativement préservée.

- Villes de province : il faut poursuivre l'équipement en TCSP (le tramway classique a sa place dans les villes moyennes, voir Besançon), et renforcer ou rouvrir certaines lignes ferroviaires périurbaines (par exemple Lyon-Sathonay-Trévoux).

Réseau ferroviaire classique

- La régénération des lignes aux performances dégradées doit être poursuivie activement pour enrayer le vieillissement du réseau.

- Il faut moderniser l'ensemble du réseau : renforcer la capacité et les performances pour les trafics voyageurs et fret (autoroute ferroviaire Lille-Hendaye).

- Un exemple typique : l'électrification de la ligne Chagny-Nevers et sa connexion à la LGV Paris-Lyon en gare du Creusot-TGV (projet de VFCEA, Voie Ferrée Centre-Atlantique, une proposition ancienne de la FNAUT reprise et enrichie par la région Bourgogne).

Lignes nouvelles

- Une LGV Paris-Normandie n'est pas justifiée économiquement (aucun trafic aérien ne peut être capté par le rail), mais une ligne nouvelle est nécessaire entre Paris et Mantes pour séparer et fiabiliser les trafics franciliens et normands.

- Il faut construire le CFAL (contournement ferroviaire ouest de l'agglomération lyonnaise) et le tunnel international Saint-Jean-de-Maurienne - Suse, première phase du projet Lyon-Turin (3 financeurs sont prévus : la France, l'Italie et l'Union européenne).

Lignes nouvelles à grande vitesse (LGV)

Le moratoire préconisé par le ministre du budget en juillet dernier, ou plus récemment par Jean-Louis Bianco, n'est pas acceptable : le réseau français actuel des LGV, même complété par les « coups partis » (Le Mans-Rennes, Tours-Bordeaux, Baudrecourt-Strasbourg et le contournement de Nîmes-Montpellier) est encore loin de sa consistance optimale.

- Des lignes classiques (Perpignan-Nice) et même des LGV (Paris-Lyon, Paris-Courtalain) sont saturées, et il serait difficile et très coûteux d'augmenter leur capacité ; elles doivent être dédoublées pour permettre le développement du trafic TER et du trafic de fret.

- Une LGV est pertinente si elle permet de rapprocher de Paris une « poche territoriale » actuellement située à nettement plus de 3h par le train (Toulouse, Béarn, Côte d'Azur), et de lui donner ainsi les mêmes atouts qu'aux autres régions françaises.

- Une LGV est pertinente si elle permet de provoquer des transferts massifs de trafic aérien sur le rail (Paris-Toulouse/Marseille-Nice/Milan/Barcelone) ou si elle peut permettre la circulation de TER à grande vitesse concurrents de la voiture (Avignon-Nice).

- Une LGV est pertinente si elle permet un maillage du réseau français des LGV ou un raccordement aux réseaux des pays voisins.

Les LGV à retenir et à programmer

A partir de ces critères de pertinence, la FNAUT propose de retenir les projets suivants :

- Bordeaux-Toulouse (Captieux-Dax en deuxième phase)
- Perpignan-Montpellier
- LGV PACA (Marseille-Toulon et Saint-Raphaël-Nice)
- la deuxième phase de la branche Est du projet Rhin-Rhône
- l'interconnexion sud en Ile de France, en version économique
- le POCL (suivant le tracé médian par Roanne, seul finançable)
- les deux barreaux Orléans-Courtalain et Dijon-Saulieu proposés par la FNAUT pour créer deux grandes transversales Lyon-Strasbourg et Lyon-Rennes/Nantes

Le positionnement des gares TGV

Seules les gares centrales sont bien desservies par les réseaux TER, départementaux et urbains. Les gares exurbanisées pénalisent les voyageurs non motorisés, même quand elles sont positionnées au croisement d'une LGV et d'une ligne classique; elles s'entourent d'immenses parkings ; et elles ne favorisent en rien le développement économique. Sauf cas exceptionnel, les projets de gares exurbanisées doivent être abandonnés.

3 - Les projets à reporter ou à écarter

Il s'agit de projets de LGV moins urgents que les précédents

- Bordeaux-Espagne (Dax-Hendaye)
- Lyon - Saint-Jean-de-Maurienne

ou non urgents

- Toulouse-Narbonne (pour compléter un jour la transversale sud à grande vitesse)
- Paris-Amiens-Calais (la LGV Nord ne sera pas saturée avant 2050)

ou non finançables faute de trafic potentiel suffisant

- les branches Ouest et Sud du projet Rhin-Rhône (que la FNAUT propose de remplacer par l'unique barreau Dijon-Saulieu).

4 - Les financements possibles

En conclusion, la FNAUT propose de retenir environ la moitié des LGV inscrites au SNIT, et de les construire d'ici 2035, soit un effort financier de 2 à 2,5 milliards d'euros par an.

La FNAUT fait parfois sourire quand elle affirme qu'il faut adapter les moyens financiers aux objectifs et non le contraire. L'exemple récent du Grand Paris prouve qu'elle ne rêve pas et que, quand on veut, on peut (voir aussi l'exemple suisse du plan Rail 2000 financé par la taxe poids lourds dite RPLP).

La fiscalité écologique offre de nombreuses possibilités : taxation du kérosène ou écotaxe sur les billets d'avion (trafic intérieur), taxation nouvelle du gazole (7 milliards par an en cas d'alignement de sa fiscalité sur celle de l'essence), taxe sur les péages autoroutiers, taxe poids lourds, péage urbain, correction du barème fiscal kilométrique (qui surévalue de 30% environ le coût d'usage de la voiture).

Annexe : le rapport Mathieu-Pavaux-Gaudry

Le rapport Mathieu-Pavaux-Gaudry

A partir d'une suggestion de la FNAUT, RFF vient de faire réaliser une « évaluation de la contribution du réseau et de la politique ferroviaires à l'objectif du facteur 4 pour les déplacements de voyageurs à moyenne et longue distance ».

Comme nous l'avons souhaité, cette étude a été confiée à trois experts de haut niveau : Gérard Mathieu, ancien directeur des lignes nouvelles à la SNCF ; Jacques Pavaux, ancien directeur de l'Institut du transport aérien ; Marc Gaudry, spécialiste de l'analyse de la demande de transport et des modèles de choix modal. Nous en extrayons les résultats suivants qui confortent l'intérêt que la FNAUT porte à l'extension du réseau des LGV.

Avion, TGV et émissions de gaz à effet de serre : trop d'idées reçues (Jacques Pavaux)

- Les prix relatifs de l'avion et du TGV devraient rester stables hors intervention politique (fiscalité écologique) : il ne faut donc pas s'attendre à un report de trafic aérien sur le rail induit automatiquement par la hausse du prix du pétrole.
- La contribution de l'avion aux émissions de gaz à effet de serre est deux fois plus élevée que celle due à la seule émission de CO₂, en raison des phénomènes induits par le vol en haute altitude, le plus souvent occultés : émissions d'aérosols (sulfates, suies) et traînées de condensation, qui modifient la couverture nuageuse (formation de cirrus), aussi bien dans les couloirs aériens qu'en dehors, car les aérosols se dispersent dans l'atmosphère.
- Les émissions de gaz à effet de serre sont chiffrées en géqCO₂ par voyageur.km et tiennent compte de l'entretien des infrastructures. Elles sont respectivement de 255, 114 et 7 (soit respectivement 36 et 16 fois moins) pour l'avion, la voiture et le TGV.
- *Le temps au bout duquel les émissions de GES lors de la construction d'une LGV sont compensées par l'effet des reports de trafic est inférieur à 10 ans pour les projets retenus par la FNAUT, donc négligeable devant la durée de vie de l'infrastructure, un ou deux siècles.*

La concurrence avion-TGV (Gérard Mathieu)

- Sur des trajets de l'ordre de 800 km, la part de marché du train est de 40%, 70% et 90% respectivement pour des vitesses de 250, 300 et 360 km/h.
- Sur des distances de 600 à 800 km, la part de marché du train est bien plus élevée en Espagne, France, Italie, pays bien équipés en LGV (Madrid-Barcelone 80%, Paris-Marseille 70%, Milan-Rome 65%) qu'en Allemagne (Hambourg-Munich 15%) ou en Angleterre (Londres-Glasgow 10%). Il en est de même sur des distances de 400 à 600 km : Paris-Lyon 90%, Madrid-Séville 80%, Paris-Bordeaux 70%, Berlin-Cologne 30%.
- Un temps de parcours réduit (LGV continue et vitesse élevée) est donc déterminant, surtout sur longues distances, pour que le train l'emporte sur l'avion. Le seuil des 3h est un mythe : le report de trafic aérien sur le TGV est très important entre 4h et 2h30 ; en deçà de 2h, l'avion est éliminé ; au-delà de 7h, la part du rail reste marginale.
- *Privilégier l'aménagement des lignes classiques suivant le modèle allemand (il n'y a que 840 km de LGV en Allemagne contre 2000 en France) ne permet donc pas de concurrencer l'avion, sur les longues distances comme sur les distances moyennes.*

LGV ou maximisation des lignes classiques ? (Gérard Mathieu)

La maximisation d'une ligne consiste à l'aménager pour en tirer le parti maximum en termes de capacité, de vitesse et de fiabilité.

Des relèvements de vitesse à 200 km/h ont été effectués dans le passé sur 48 des 420 km de Paris-Clermont (gain de temps 3 min pour 150 millions d'euros) et sur 404 des 584 km de Paris-Bordeaux (gain de temps 25 min pour 2,5 milliards d'euros), ou encore sur les 640 km de la ligne Londres-Glasgow pour 16 milliards (pour un temps de parcours de 4h30 à comparer à Paris-Avignon, 657 km en 2h40) ou sur les 362 km de la ligne New-York - Washington (temps de parcours 2h45 à comparer à Paris-Mâcon, 369 km en 1h30). Le parcours Washington-Boston (735 km), « maximisé » pour 8 milliards d'euros, s'effectue en 6h30 à comparer à Paris - Aix-en-Provence (731 km en 2h45).

En définitive, les études effectuées dans le cadre du rapport ou avant par RFF montrent que :

- les électrifications ont apporté des gains de temps importants (20 min sur Paris-Cherbourg ou Paris-Clermont) mais n'ont pas permis de rendre le train compétitif par rapport à l'avion (Paris-Strasbourg 3h50 ; Paris-Bordeaux 4h00 ; Paris-Brest 5h30 ; Paris-Toulouse 6h00) ;
- les relèvements de vitesse à 200-220 km/h ne sont possibles que sur de rares et courtes sections de lignes (sauf cas exceptionnel de longues sections rectilignes), les coûts sont élevés et les gains de temps faibles ; même sur de courtes distances, l'avion reste gagnant ;
- les doublages de lignes classiques sur place sont particulièrement coûteux (traversées de villes et de villages, impacts sur des installations et ouvrages existants), jusqu'à 40 ou 50 millions d'euros /km (cas de la section Toulon-Les Arcs) contre 20 à 25 pour une LGV.

En moyenne, sur 100 km, une LGV coûte 2 milliards d'euros et fait gagner 30 minutes ; une maximisation coûte entre 300 et 800 millions mais ne fait gagner que 5 à 10 minutes.

En résumé, une maximisation de ligne classique est donc une opération coûteuse et beaucoup moins efficace que la construction d'une LGV, elle ne permet que de faibles gains de temps et donc de faibles reports de trafic aérien et routier sur le rail.

La saturation des LGV Paris-Lyon (LN1) et Atlantique (LN2) (Gérard Mathieu)

- Gérard Mathieu a confirmé les conclusions de trois études publiées précédemment par les cabinets SETEC, Rail Concept et INGEROP : la LN1, utilisée actuellement par 40 millions de voyageurs par an, sera saturée vers 2030, malgré :

un recours systématique à des rames doubles à deux étages ;

l'hypothèse d'une augmentation du remplissage des trains, déjà élevé ;

l'introduction de la signalisation européenne ERTMS 2 (opérationnelle en Italie, Espagne,

Suisse) permettant d'en porter la capacité de 12 à 15-16 TGV par heure et par sens (la signalisation ERTMS 3 est encore un projet de recherche qui pourrait aboutir vers 2040 et porter la capacité à 19-20 sillons par heure et par sens).

Sans doublement, on assistera à une dégradation progressive de la qualité de service puis, faute de capacité disponible, à des refus de trafic au bénéfice de l'avion et de la route.

- La LN2 a un trafic comparable à celui de la LN1. La saturation de son tronçon nord Massy-Courtalain devrait intervenir assez vite elle aussi, suite aux mises en service des prolongements Le Mans-Rennes et Tours-Bordeaux en 2017 puis Bordeaux-Toulouse avant 2030, qui provoqueront un afflux de trafic comparable à celui qu'a entraîné le prolongement de la LN1 jusqu'à Marseille et Nîmes. A noter qu'il est possible de faire circuler des TGV de 10 voitures à deux étages sur la LN2 (quais plus longs), d'où une date probable de saturation, 2040, plus lointaine que celle de la LN1.

Le pronostic qui précède tient compte de l'évolution démographique (concentration de la population sur les littoraux méditerranéen et atlantique, + 25 à 30% en 2040 cf INSEE), il suppose une croissance du trafic au fil de l'eau de 2,3% par an jusqu'en 2025 et 1,5% au-delà, et un prix du pétrole qui resterait modéré ; en cas de hausse vraiment sérieuse du prix du pétrole (ou d'aggravation du réchauffement climatique), les reports spontanés (ou imposés) de trafic de l'avion et de la route sur le TGV avanceraient évidemment les dates de saturation évoquées ci-dessus. *La saturation des LN 1 et LN2 doit donc être prise en compte dès maintenant dans la programmation des investissements.*

Trafic induit (Marc Gaudry)

Marc Gaudry a apporté une contribution très technique au débat sur les LGV, mais essentielle. Il a montré que les modèles de prévision de trafics (qui, par définition, supposent constants les niveaux et la répartition des activités dans l'espace) devaient être revus : le trafic induit à court terme par toute infrastructure de transport est très largement surestimé alors qu'il s'agit en fait de trafics détournés des autres modes.

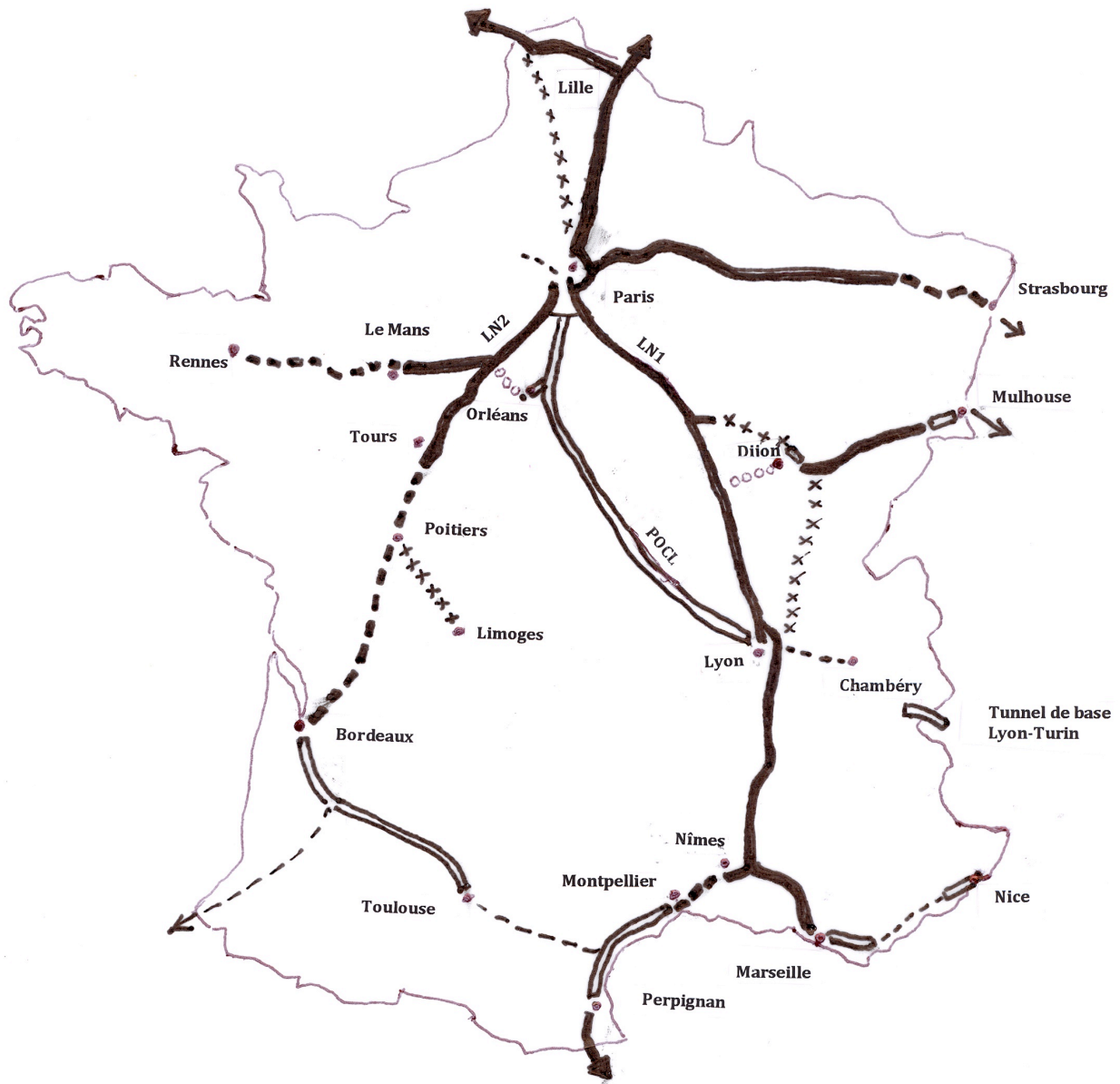
Ainsi le rapport Chapulut (bilan LOTI des LGV, publié en 2010) estime que si l'ouverture d'une LGV amène 100 voyageurs supplémentaires au rail, 35 viennent de l'avion, 25 de la voiture, les 40 autres correspondant à une hausse de la mobilité. En réalité, le trafic induit est, en moyenne, d'environ 10% : le reste vient des transferts modaux que provoque le TGV.

Les travaux de Marc Gaudry amènent donc à relativiser un argument des écologistes, selon lesquels le TGV a pour effet pervers de stimuler démesurément la mobilité.

PROPOSITIONS LGV DE LA FNAUT

État au 1/04/2013

(hors maximisation de lignes existantes et lignes nouvelles non à GV)



Lignes

- en service
- en construction (coups partis)
- à retenir
- barreaux de liaison
- ultérieures
- à oublier

Pour mémoire (hors LGV)

Interconnexion sud IDF
CFAL (Est de Lyon)
Paris Normandie

Document J.F. TROIN, établi pour la FNAUT

Mars 2013