

Contribution de :

*Collectif des  
Associations de  
Défense de l'  
Environnement  
Pays Basque  
Sud des Landes.  
(43 associations)*



**CADE** : Collectif des Associations de défense de l'Environnement du Pays Basque

# Contribution du Collectif des Associations de Défense de l'Environnement Pays Basque Sud des Landes

**A**près un dossier de saisine présenté à la Commission Nationale du Débat Public qui devait déclencher ce débat, RFF (Réseau ferré de France) a fini par jeter ce dernier aux orties et présenter un nouveau dossier au public de septembre à fin décembre.

Signalons au passage ce qu'il y a de singulier à saisir la commission sur un dossier et en substituer un autre en cours de route. Signalons aussi que ce procédé a raccourci le débat d'un mois puisque le débat devait débiter en juin et faire une pause en été.

## ■ Le dossier

- Le doublement des voies existantes.
- Des voies nouvelles TGV de Bordeaux au Sud de Dax en passant à l'Ouest de Dax puis une ligne nouvelle mixte (voyageurs et fret) au Pays Basque.
- Des voies nouvelles TGV de Bordeaux au Sud de Dax en passant à l'Est de Dax puis une ligne nouvelle mixte (voyageurs et fret) au Pays Basque.

En réalité, les documents techniques annexés font apparaître plusieurs combinaisons qui portent à 12 le nombre de scénarios possibles.

C'est la ligne nouvelle mixte au Pays Basque que nos grands élus et notre CCI ont choisie.

Pour les nouveaux tracés, on se contente d'évoquer de possibles jumelages avec l'A63, l'A64, ou le couloir électrique des lignes haute tension. Mais pour ceux qui ont espéré que la ligne nouvelle mixte dévorerait moins d'espace, il faudra déchanter : on confirme nos chiffres de 7 ha dévorés au km pour la ligne TGV des Landes, mais on nous annonce 9 ha par km au Pays Basque. On annonce également des remblais nécessaires de l'ordre de 30 000 à 40 000 m<sup>3</sup> par km. On ne dit rien des déblais à évacuer mais on signale qu'au Pays Basque ils s'équilibreront. Ce qui veut dire qu'on comblera les creux avec les bosses qu'on aura grattées. Comment croire alors la promesse de nombreux tunnels et ouvrages d'art ?

## ■ Voyageurs

Toujours dans le cadre de cette ligne nouvelle mixte, on s'aperçoit que deux types de TGV circuleraient au Pays Basque : les TGV « internationaux » qui ne s'arrêteraient que dans la nouvelle gare de Bayonne du côté d'Arcangues-Ustaritz et les TGV de « desserte locale » qui au Sud de Dax reprendraient les voies existantes pour s'arrêter comme aujourd'hui à Bayonne gare ancienne, Biarritz, St-Jean-de-Luz et Hendaye. Vers Bordeaux et Paris, les temps de parcours seraient pratiquement identiques (différence d'une minute de Bayonne gare ancienne et de Bayonne gare nouvelle).

verraient passer 7 ou 8 seulement alors qu'on nous annonce 4,5 millions de voyageurs supplémentaires et 47 000 habitants de plus sur le littoral basque. Les trains corail (640 passagers de capacité) disparaissent au profit des TGV (350 passagers). Deux à quatre autres TGV ne s'arrêtant qu'à Bayonne gare nouvelle. Un train direct pour Madrid ne s'arrêterait plus au Pays Basque. Au prix minimum de 3,5 à 4 milliards d'euros, on peut rêver mieux en matière de desserte locale.

Pour Dax c'est pire, on passerait de 10 grandes lignes par jour et par sens aujourd'hui à 3 ou 5 TGV par jour et par sens en 2020.



photo d'un chantier TGV (Madrid-Séville)

Pour être plus précis, et apprécier l'éventuel progrès, notons qu'aujourd'hui les 4 gares du Pays Basque voient passer 8 trains grandes lignes par sens et par jour (dont 5 TGV), en 2020, suivant les scénarios, elles en

## ■ Rentabilité

Enfin, nous voyons apparaître des notions de taux de rentabilité. Ils sont de 4,4% pour le scénario de doublement des voies existantes, 7% pour le scénario des voies nouvelles TGV à l'Ouest de Dax et 6% pour celui passant à l'Est. Notons que sans le fret, le taux de rentabilité passe respectivement à 0,8%, 3,5% et 2,6%. Ceci nous amène évidemment à évoquer le fret.

## ■ Le fret

Ce projet que la région Aquitaine nous présente comme la fin du mur de camion sur l'autoroute contient un volet fret important. Ce n'est pas nous, qui ne cessons de répéter que les marchandises doivent passer par le rail, qui nous en plairons. Cependant, si la solution fret est démagogique, irréaliste et non compétitive, ce n'est plus une solution, c'est une élimination du fret qui à terme nous guette. C'est pourquoi nous nous montrons particulièrement vigilants sur cette question.

Disons tout d'abord que dans le meilleur des cas présenté (15 à 21 millions de tonnes transportées par le train en 2020), il passerait encore 12 000 camions par jour à la frontière en 2020 (contre 8 000 aujourd'hui). Ce qui veut dire qu'il ne suffit pas d'accompagner le trafic mais qu'il faut aussi le réduire (en taxant fortement des échanges artificiels du type crevettes des pays nordiques décortiquées et mise en boîte au Maroc, etc, en réduisant les déchets à la source car un camion sur trois transporte des déchets et en favorisant une agriculture de proximité).

Il faut aussi rééquilibrer les prix de revient routiers et ferroviaires en prenant en compte les dégradations des

routes et l'impact polluant des camions dans leurs prix et aussi en incitant financièrement les transporteurs qui choisissent le rail (en diminuant par exemples les taxes). Le dossier prévoit la nécessité de 130 à 165 trains (deux sens confondus) à la frontière et 165 à 200 au sud de Bordeaux pour transporter 15 à 21 millions de tonnes par an. A raison de 300 jours par an (méthode conseillée par RFF) cela donne une moyenne de trains chargés à 400 t. Cela nous semble insuffisant pour que le rail soit compétitif avec la route. Le rail ne rivalisera pas par la souplesse avec la route, il rivalisera sur la massification. Les Suisses transportent 1 000 t pour franchir le St- Gothard, nous devons faire au moins aussi bien (sachant que des trains de céréales peuvent transporter 3 600 t et des trains d'acier 2 000 t).

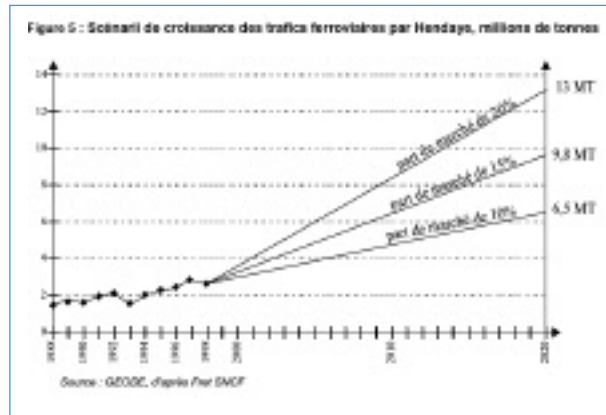
Imaginons ceci : on construit une voie nouvelle mixte fret-voyageurs, on se plante complètement car le train ne capte pas assez de marchandises, on continue de supprimer le fret ferroviaire comme on le fait depuis plusieurs années, on finit par le liquider, qu'est ce qui nous reste ? **Une ligne nouvelle TGV !**

Sommes-nous trop méfiants, trop alarmistes ? Rappelons que dans l'étude d'impact de l'aciérie on nous a promis plus d'un train d'acier par jour. Une fois l'usine construite : **zéro train ! Et le tonnage espéré sur le rail de prendre la route...**

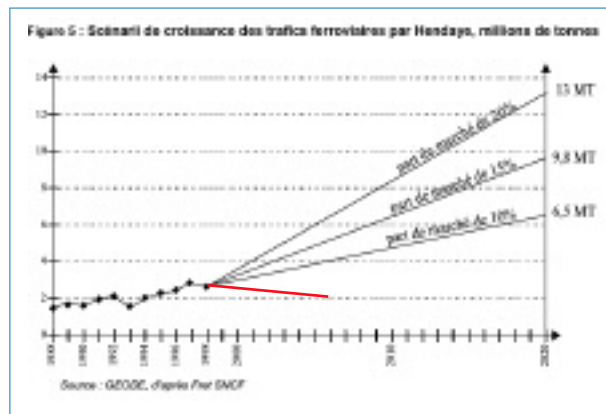
Mais examinons plus en détail. Sur quoi se base-t-on pour prévoir 21 millions de tonnes par an pour le fret ? Sur une étude annexée au dossier menée par la société Géode.

Cette étude fait, après des calculs très complexes, des estimations de croissance du fret qui donnent, à la page 7 des scénarios enthousiastes pour 2020. Or, il se trouve que nous sommes en 2006 et que, par exemple en face de l'estimation Géode pour 2003 (p.79) pour un total de 2,3 millions de tonnes, nous sommes en mesure de fournir, non pas une autre estimation mais les chiffres officiels de 2 millions de tonnes (15% de différence). Pour 2004 et 2005, les chiffres ne sont pas encore fournis ce qui est inadmissible, et nous les avons demandés) mais ils sont « sans doute en dessous de 2 millions » nous a dit un jour un représentant de RFF et la région Aquitaine dans son prospectus publicitaire le fixe à 2 millions.

Enfin, les estimations sont sujettes, d'après l'étude, aux contraintes en capacité et en marchandises du réseau de l'Etat espagnol.



## Scénario page 7 des études techniques



## Scénario rattrapé et corrigé par les chiffres officiels réels

- Contrainte en capacité : l'autoroute ferroviaire prévue entre Vitoria et Tours puis Lille prévoit des trains de 500 m de long alors que l'on peut faire des trains de 700 m de long en France. Ceci constitue une contrainte de capacité qui modère les prévisions. Sur le réseau classique espagnol la mise à l'écartement international avec un hypothétique troisième rail sur une ligne assez vétuste est à l'étude et influera ou non sur les tonnages prévus.
- Contrainte en marchandises : cette autoroute prévoit principalement des remorques voire des poids lourds entiers de trains transportant des voitures. Ces trains gigognes (nous suggérons de mettre 4 voyageurs par

voiture et deux valises par coffre) sont très légers, de l'ordre de 156 tonnes. Ceci modère encore les prévisions.

Voilà encore de bon motifs pour dire que le projet fret est bien plombé.

Nous reviendrons ici sur la logique qui prévaut dans ce dossier : une offre très importante entraînerait un afflux automatique vers le rail. Outre qu'offrir tant de trains à un coût énorme, nous nous souviendrons des TER supplémentaires offerts tous les étés au Pays Basque. La mise en service de 6 TER, puis 5 est aujourd'hui de 4. Sur un petit nombre ça passe, sur 160 trains ça risque de casser. Dans la vallée de Susa en Italie où les manifestations contre la ligne TGV ont réuni jusqu'à 80 000 personnes, les opposants comme nous se sont penchés sur les voies existantes et lorsqu'ils ont évoqué une possible autoroute ferroviaire, ils se sont rendus compte qu'elle existait déjà et fonctionnait pratiquement à vide. Il est donc important de bien définir la nature du fret que nous souhaitons pour adapter au plus près les investissements.

Et c'est le moment ou jamais de dire que nous préférons le combiné (containers transférés de camion à train et inversement) au feroutage (camions montant sur des wagons). Il gaspille moins de place et d'énergie, transporte des masses plus grandes et crée plus d'emplois. C'est aussi le moment de dire nos craintes de voir des usines installées dans l'Etat espagnol se délocaliser vers les pays de l'Est (Volkswagen et Ford construisent déjà des usines en Russie et les ouvriers de Pampelune en ressentent déjà les premiers effets, l'usine Peugeot près de Madrid sort 145 voitures de moins par jour et Général Motors a fermé son usine du Portugal.

Tous se délocalisent vers les pays de l'Est). Prendre le risque d'une certaine spécialité de l'autoroute ferroviaire nous semble donc dangereux.

On peut aussi s'interroger sur cette autoroute ferroviaire : s'arrêtera-t-elle chez nous ? Où ? Fera-t-elle concurrence au centre de fret de Mouguerre ?

Et suivant les conceptions du fret que l'on se fait, on aboutit à des conclusions différentes : si nous parvenons à des trains de 1 000 t, 35 trains de fret par sens suffisent et les lignes ne seront pas saturées.

Nous rappellerons encore que les lignes existantes au Pays Basque peuvent recevoir 132 trains par sens et par jour (264 deux sens confondus) sans améliorations, qu'il n'y passe que 25 trains par sens et par jour, et que 35 trains de fret de plus par sens c'est largement possible. D'autre part il est d'ores et déjà prévu des modernisations qui vont augmenter les capacités de ces voies : blocs automatiques lumineux sur Dax-Bayonne (100 sillons de plus), une voie de plus de la gare de Bayonne à Mousserolles avec un doublement du tunnel sous Maubec, un nouveau viaduc au dessus de l'Adour avec modification du tunnel et suppression du cisaillement vers Pau permettant de passer le pont sur l'Adour à 70km/h au lieu de 40.

Avec tant d'incertitudes, il nous semble plus prudent d'opter pour le scénario des voies existantes, améliorées, voire doublées en certains points. Cela permet de maîtriser et s'adapter sans s'engager, sans retour possible sur des œuvres dévastatrices et sans doutes injustifiées. Nous engageons donc les citoyens à intervenir nombreux dans ce sens pendant le débat. ■

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 21 000 exemplaires - ©Leo Corporate