

DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX-ESPAGNE

Biarritz 8/11/2006



EFFET DE SERRE ET REPORT MODAL



Introduction

- En Europe (EU-15), les émissions de CO₂ des transports routiers, ont atteint en 2004, 801 millions de tonnes, en croissance de 26% par rapport à 1990.
- En Espagne, cette croissance des émissions a été de 79% et en France de 19%.
- La lutte contre l'effet de serre, nécessite de renverser cette tendance :
 - Protocole de Kyoto : stabilisation des émissions entre 1990 et 2010
 - Objectif « Facteur 4 » : division par 4 des émissions des pays industrialisés d'ici 2050, et baisse de 30% des émissions d'ici 2025
- Dans quelle mesure le projet ferroviaire Bordeaux/Espagne peut-il contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre ?



Impacts sur les émissions de gaz à effet de serre

- Impacts estimés du projet ferroviaire selon les données de RFF (page 104 du dossier de projet)
 - économie de 290 000 t/an de CO₂, par le report modal du fret (pour tous les scénarios du projet)
 - économie de 48 000 à 100 000 t/an de CO₂, par le report modal des voyageurs
 - RFF n'a pas fourni de « bilan carbone » lié à la construction de l'ouvrage contrairement aux directives du groupe de travail « facteur 4 ».
- Le report modal du fret de la route vers le rail, constitue le plus fort potentiel d'économie d'émissions de CO₂.



Impact du projet ferroviaire sur les flux terrestres de fret

Selon le « scénario tendanciel » retenu par la Direction régionale de l'Équipement et RFF, les prévisions d'évolution des flux terrestres de fret le long du corridor atlantique, seraient les suivantes :

Année	2005	2015	2020	2025
Nombre de camions/jour	8200	11000	11650	13000
Fret routier(millions tonnes/an)	45	60	64	77
Fret ferroviaire (millions tonnes/an)	2	10	20	20
Total fret (millions tonnes/an)	47	70	84	97
Emissions de CO ₂ (millions tonnes /an)	1,2	1,5	1,7	1,9



Impacts du report modal du fret sur les émissions de gaz à effet de serre

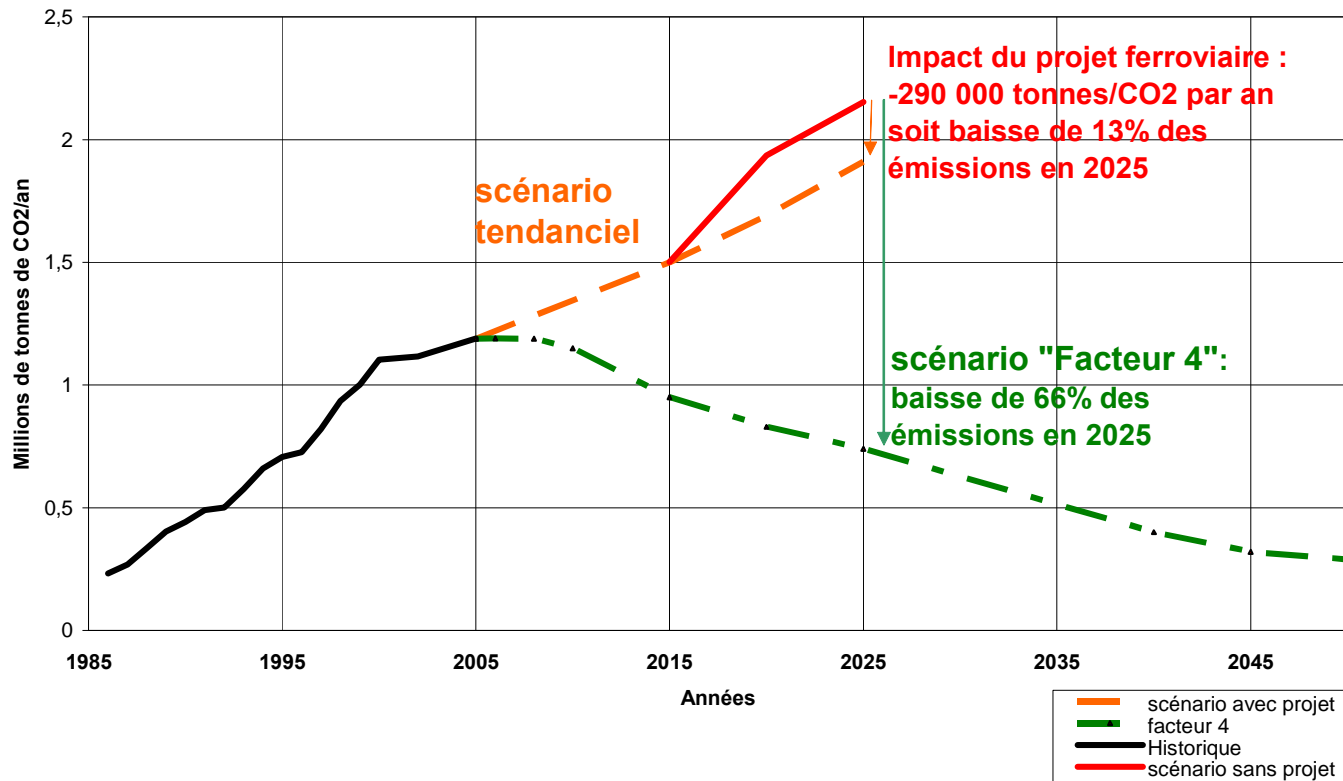
- Dans un scénario tendanciel, les flux routiers et leurs émissions de CO₂, continuent de croître de 60% d'ici 2025, malgré le projet ferroviaire.
- Le projet ferroviaire permet, avec son objectif de report modal de 10 millions de tonnes/an de fret, d'économiser 13% des émissions de CO₂ dues au fret terrestre.

Donc : sans rupture dans l'évolution des flux routiers, il n'y aura pas de réduction sensible des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports terrestres de marchandise.



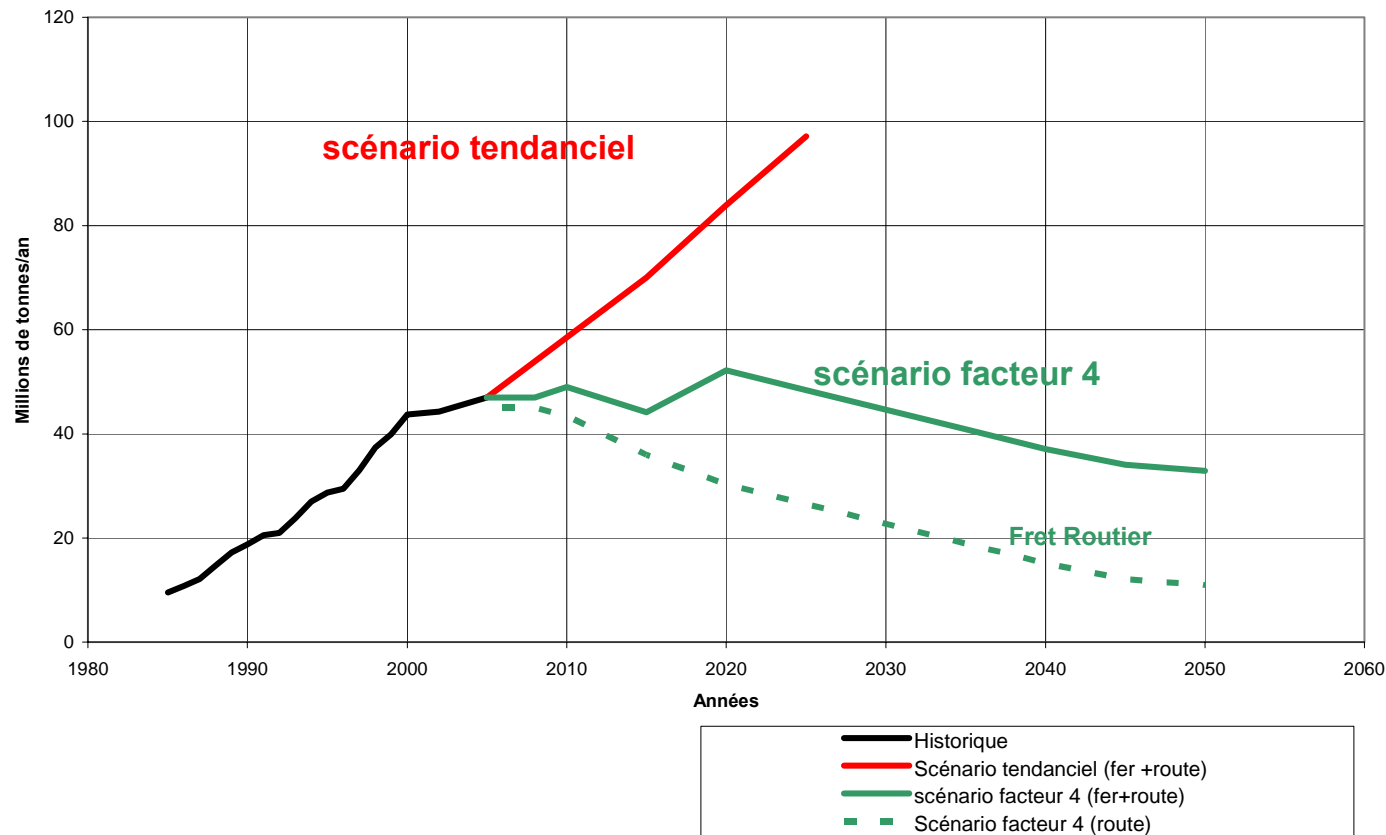
Impacts du report modal du fret sur les émissions de gaz à effet de serre

Axe Bordeaux/Espagne :
évolution des émissions de CO2 du trafic de poids lourds



Scénarios d'évolution des flux terrestres de fret

Axe Bordeaux/Espagne : scénarios d'évolution du fret terrestre incluant l'augmentation de capacité ferroviaire jusqu'à 20 MT/an



Impact de la construction de voies nouvelles (1/2)

- **La construction de 2 voies d'une ligne ferroviaire à grande vitesse consomme les ressources suivantes :**
 - Energie (génie civil, remblais, granulats, ballast...) : 700 tep/km
 - Ciment (ouvrages d'art, traverses...) : 3000 t/km
 - Acier (rails, porte-caténaires, traverses...) : 350 t/km
 - Granulats : 10 000 t/km
 - Ballast : 10 000 t/km
 - Espaces naturels : 10 ha/km (chiffre de la LGV Est)
- **Equivalents CO₂ :**
 - 1 tonne de ciment = 800 kg de CO₂
 - 1 tep = 3 tonnes de CO₂
 - 1 tonne d'acier = 800 kg de CO₂
 - 1 ha de sols naturels = 300 tonnes de CO₂



Impact de la construction de voies nouvelles (2/2)

- « Bilan carbone » estimé de la construction des infrastructures ferroviaires :
 - LGV Est (270 km) : 1,5 million de tonnes de CO₂
 - LGV Ouest (235 km) : 1,3 million de tonnes de CO₂
 - Doublement de la ligne existante (235km) : 1 million de tonnes de CO₂
- **Donc**, l'impact de la construction du projet ferroviaire est loin d'être négligeable, puisqu'il représente plus de 3 années de réduction d'émissions de CO₂ liées au report modal



Conclusion

- **Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne ne peut permettre pas à lui seul, d'inverser la tendance à la hausse des émissions de CO₂ dues aux transports routiers.**
- **Il doit être associé à une maîtrise des flux routiers le long du corridor atlantique.**
- **Les augmentations envisagées de capacité autoroutière le long du corridor atlantique, sont de ce point de vue, totalement inopportunes.**

