

Contribution de :



SEPANSO

Fédération des Sociétés
pour l'Etude, la Protection
et l'Aménagement de la
Nature dans le Sud-Ouest
(SEPANSO Aquitaine)

Tél. : 05 56 91 33 65

Fax : 05 56 91 85 75

Mail : sepanso.fed@wanadoo.fr

Site web : <http://assoc.orange.fr/federation.sepanso>

Contribution de la SEPANSO au débat public

La Fédération SEPANSO soutient la relance des transports ferroviaires, alternative indispensable à l'insoutenable croissance des transports routiers. Elle accueille favorablement le projet de développement de la liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne s'il se conjugue avec

une volonté forte de juguler la croissance du trafic routier de marchandises et de voyageurs le long du corridor atlantique. On trouvera ci-après les éléments de réponse de la Fédération SEPANSO aux questions soulevées par le maître d'ouvrage du projet, Réseau Ferré de France. ■

Est-il nécessaire de développer le réseau ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne ?

Le changement climatique représente, selon les experts climatiques des Nations-Unies et selon les associations de protection de l'environnement, le danger le plus considérable qui demande une réaction urgente et lourde de la communauté internationale.

Dans ce contexte, le report massif et à court terme des flux routiers vers le rail constitue l'une des réponses au risque climatique, ainsi qu'aux menaces énergétiques actuelles ou prévisibles.

C'est donc une première raison d'augmenter la capacité de la liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne, maillon

méridional de l'axe ferroviaire atlantique, reliant le Nord de la France à l'Espagne.

Dans ce sens, la récupération éventuelle de parts, de la croissance annoncée du trafic de marchandises et de voyageurs, à l'horizon 2020 est intéressante, mais ne constitue qu'un objectif secondaire du projet.

En d'autres termes, le projet d'amélioration de la liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne, comme celui de la liaison Tours-Bordeaux (LGV SEA), n'a de sens qu'associé à une volonté politique forte de transférer massivement et dès maintenant le trafic routier (de marchandises et de voyageurs) sur le rail.

Divers éléments montrent que cette

volonté n'est pas encore aujourd'hui traduite dans les faits. Ainsi, l'Etat et la Région continuent de pousser plusieurs projets autoroutiers en Aquitaine (A65 Langon-Pau, mise à 2x3 voies de l'A63 Bordeaux-Irun, contournement autoroutier de Bordeaux) qui augmentent la capacité routière sur le corridor atlantique et affaiblissent les développements attendus du rail, tant dans le domaine du fret que du transport des voyageurs.

A titre d'exemple, la DRE Aquitaine¹ admet que le projet d'autoroute A65 ferait baisser de 10% le nombre de voyageurs sur la liaison ferroviaire Bordeaux-Pau.

A noter aussi que la création d'une LGV ne constitue pas un remède miracle contre le « mur de camions » : parallèlement à la mise en service de 1 288 km de LGV depuis 1981, le fret ferroviaire français a chuté de 40%², malgré les sillons libérés sur les lignes classiques.

Une politique compatible avec les projets de développement de la liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne, c'est-à-dire du corridor Nord-Sud atlantique, suppose au contraire³ :

1. l'abandon définitif des projets routiers directement concurrents et le report automatique de leurs financements programmés vers le rail ;
2. l'instauration d'une redevance écologique sur le trafic routier dont le produit serait affecté au financement du projet ferroviaire, selon le modèle adopté par la Suisse il y a douze ans, ou proposé par FNE⁴.

Seule une politique ainsi cohérente, en France comme en Espagne, peut assurer le succès économique et environnemental du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne et de l'axe ferroviaire atlantique.

Les enjeux locaux et globaux sont pourtant fondamentaux puisqu'il s'agit à la fois de réduire les risques d'accidents et les nuisances devenues insupportables le long du corridor atlantique, de limiter notre dépendance pétrolière et de contribuer ainsi à l'objectif fixé par le plan climat : une réduction d'un facteur 4 de nos émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 – objectif affiché par la France dans le cadre du processus de Kyoto. ■

Quel type de solution retenir ?

■ Report modal du fret vers le rail

Le développement du fret ferroviaire constitue le premier besoin à satisfaire par le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

En effet, la part du rail dans le trafic terrestre international de marchandises le long du corridor atlantique ne représente aujourd'hui que 2 millions de tonnes/an sur un total de 47 millions de tonnes, soit environ 4%, face à la route.

Délais de mise en œuvre

Il ne paraît pas pensable d'attendre encore 15 ou 20 ans l'hypothétique ouverture d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne pour commencer à mettre en œuvre un transfert massif des flux routiers actuels de marchandises vers le rail.

Cette contrainte limite l'intérêt des options de lignes

nouvelles, d'autant plus que la ligne actuelle est loin d'être utilisée aujourd'hui à son potentiel maximal.

En d'autres termes, la solution de la modernisation et du développement de la voie existante est seule à même d'ajuster la capacité de la liaison aux besoins du trafic et de profiter à court terme des investissements réalisés, à l'image de ce qui se fait avec la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux.

Capacité maximale

La solution du développement de la ligne existante permet d'atteindre un potentiel de trafic fret annuel (15 à 21 millions de tonnes/an) identique à celui de la solution d'une ligne entièrement nouvelle, mais dans des délais sensiblement plus réduits, d'une façon beaucoup plus progressive et pour un coût nettement inférieur.

1 - Direction Régionale de l'Équipement - Dossier d'enquête publique du projet d'autoroute A65 Langon-Pau.

2 - Source : Direction des Transports Terrestres.

3 - Voir les propos de Jean Sivardière, Président de la FNAUT, tenus dans *Le Monde* du 03/08/06.

4 - France Nature Environnement (FNE) propose l'instauration d'une Redevance Poids-Lourds Liée aux Prestations (RPLP).

■ Report modal du transport de voyageurs

Dans le transport international de voyageurs entre la France et l'Espagne, le renforcement de la part modale du rail (moins de 2% aujourd'hui) constitue le deuxième objectif du projet.

Sur la liaison ferroviaire internationale Bordeaux-Espagne, qui représente le plus fort potentiel de voyageurs, l'essentiel des gains de temps (de 4 à 5 heures) est obtenu grâce à la mise en service des projets ferroviaires espagnols, en particulier les lignes nouvelles Madrid-San Sebastian et Bilbao-San Sebastian.

Du côté français, l'écart de temps maximum sur le parcours Bordeaux-Bayonne entre la solution de l'amélioration de la ligne existante et la solution d'une ligne nouvelle (de l'ordre de 20 minutes) est négligeable par rapport aux 4 ou 5 heures gagnées du côté espagnol : il ne justifie absolument pas à nos yeux les dégâts environnementaux consécutifs à la création d'une ligne nouvelle. C'est bien la mise en place de l'«Y basque» qui va apporter le gain de temps le plus important par rapport à l'une ou l'autre des options françaises.

A noter que le projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Bayonne-Toulouse via la Gironde, en 2 heures, ne va pas dans le sens de la sobriété énergétique : l'allongement de 50% du trajet par rapport à la liaison directe ferait perdre une grande partie de l'avantage énergétique du train par rapport à la route.

■ Impacts environnementaux

Il faut souligner que, même s'agissant de milieux apparemment communs, les grands espaces non fragmentés présentent une très haute valeur écologique en raison même de la rareté de telles vastitudes. Avant de n'être plus qu'un souvenir, la nature banale non encore cloisonnée mérite d'être protégée au même titre que les espèces rares et leurs habitats.

La création de 205 à 280 km d'une Ligne à Grande Vitesse (l'option n° 3 par l'Est étant la plus longue et de beaucoup la plus dévastatrice) aurait des conséquences considérables et irréversibles sur les milieux naturels d'Aquitaine : consommation d'espaces (2 050 à 2 800 hectares) avec fragmentation de territoires restés jusqu'ici intacts, atteintes à la biodiversité, consommation de granulats (plus de 5 millions de tonnes), impact des lignes d'alimentation

électrique, atteinte aux paysages.

Ces impacts se cumuleraient avec ceux des projets autoroutiers aquitains prévus (3 500 hectares d'espaces naturels, 12 millions de tonnes de granulats...).

C'est dire combien l'Aquitaine serait complètement défigurée si la totalité des projets d'infrastructures envisagés aujourd'hui étaient menés à terme.

Un aménagement de la ligne existante vers l'Espagne rendrait inutile un tel gâchis et redonnerait toute sa force – avec économies financières à l'appui – à la solution d'un aménagement de l'existant également vers Toulouse.

Cette solution est celle qui minimise les impacts environnementaux sur les milieux naturels, que ce soit en termes de consommation d'espaces, de fragmentation des milieux et d'atteintes aux biotopes.

Ce choix traduirait de façon très concrète la volonté de RFF de prendre à son compte ce qui devrait désormais être la règle pour tous les grands équipements, comme cela le devient pour les déchets : le recyclage systématique de l'existant.



La ligne où la SNCF a établi ses records de vitesse serait-elle désormais réservée aux trains de marchandises ? Ce serait paradoxal !

■ Réduction des émissions de gaz à effet de serre

En termes de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (CO₂) liée au report modal de la route vers le rail, les différentes options présentent sensiblement le même avantage.

A noter cependant que l'impact des travaux (bilan carbone) n'a pas été pris en compte dans le dossier de projet : la prise en compte de cet impact défavorise la construction de voies nouvelles, et ce d'autant plus que leur longueur est importante.

Au final, si l'on intègre l'ensemble du processus, de la construction à l'exploitation, la solution du développement de la ligne existante est la seule qui s'inscrive dans le cadre d'un vrai développement durable, objectif présenté comme prioritaire par l'Etat et la Région. ■

De quels enjeux sociaux, environnementaux et économiques le projet devra-t-il tenir compte ?

■ Limitation des impacts sonores

Le développement du fret ferroviaire générera une forte croissance du nombre de convois de marchandises.

Quelles que soient les options retenues, la limitation des impacts sonores pour les riverains constitue un enjeu clef, tout particulièrement dans les zones urbaines (Bordeaux, Dax, Pays Basque).

Il ne faudra écarter aucune solution pour minimiser cet impact important :

- adaptation des parcours en zone urbaine ou à leur voisinage,
- passage éventuel en tunnel,
- modernisation des voies et du matériel roulant,
- traitement phonique des parcours urbains, y compris par couverture de ligne.

■ Mise à hauteur des lignes classiques existantes le long de l'axe atlantique

Quel que soit le type de solution retenue, et afin de garantir le développement du fret ferroviaire sur l'axe

atlantique, il faut poursuivre la mise à hauteur de la ligne classique entre Bordeaux et Tours : en effet, à quoi servirait-il d'avoir une ligne de fret ferroviaire performante entre Bordeaux et l'Espagne si des blocages subsistent au Nord de Bordeaux et alors que le fret ferroviaire ne devient vraiment compétitif par rapport à la route qu'à partir de parcours supérieurs à 600 km ? Le Président de Poitou-Charente Nature⁵ rappelle dans son avis sur l'Avant-Projet Sommaire de LGV Tours-Angoulême combien cet effort de mise à niveau de la ligne classique est insuffisant :

« L'exigence de ferroutage, par l'aménagement complémentaire des lignes existantes en particulier, semble complètement abandonnée, alors qu'elle aurait dû être proclamée et mise à l'étude dès le début. Les ambitions dans ce domaine sont devenues nulles. Nous demandons une véritable programmation sur ce projet, sans doute étalée dans le temps compte tenu des contraintes financières, mais avec un calendrier et des objectifs clairs ... ». ■

Conclusion

Le rééquilibrage modal de la liaison Bordeaux-Espagne en faveur du rail est nécessaire.

Ce rééquilibrage dépend tout autant de la modernisation et de l'adaptation de la capacité du réseau existant que de la volonté politique de l'Etat et du pouvoir régional de transférer massivement et dès maintenant le trafic routier (de marchandises et de voyageurs) sur le rail. Le développement progressif de la voie existante entre Bordeaux et l'Espagne constitue pour la Fédération SEPANSO la solution la plus performante en termes d'efficacité de report modal et de minimisation des impacts environnementaux : il convient d'en faire une priorité, au détriment des multiples projets autoroutiers aquitains, de plus en plus contestés aujourd'hui par les populations. A l'opposé, la création d'une voie nouvelle par l'Est, plus longue et plus coûteuse, nous semble cumuler tous les inconvénients sans pour autant être en mesure d'offrir aux usagers le gain de temps qu'ils seraient en droit d'attendre d'un voyage à grande vitesse. ■

5 - Avis sur l'Avant-Projet Sommaire de LGV Tours-Angoulême : lettre du 22/06/06 du Président de Poitou-Charente Nature, Pierre Guy, au Préfet de région Poitou-Charente.

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