



Fédération S.E.P.A.N.S.O. LANDES

Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (Landes)
1581 route de Cazordite, 40300 CAGNOTTE

De la Nature et des Hommes



www.sepanso40.fr

Cagnotte, le lundi 2 juin 2014

**Courrier destiné à Monsieur Jean-Pierre CHAULET
Président de la Commission
Messieurs les membres de la Commission**

**Objet : Transmission des observations de la Fédération SEPANSO Landes
Enquête publique relative au projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique
Porteur du projet : Réseau Ferré de France
Fin de l'enquête publique : le jeudi 5 juin inclus**

Transmission de nos observations

➤ A Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture des Landes

mireille.larrede@landes.gouv.fr

➤ Et aux communes landaises suivantes :

mairie@ville-tarnos.fr

contact@tyrosseville.com

information@dax.fr

mairie.morcenx@wanadoo.fr

mairie@labouheyre.fr

Notre Fédération suit attentivement tous les dossiers concernant l'environnement, et tout particulièrement les dossiers relatifs aux transports. Ce projet fait partie du grand projet de RFF pour le Sud-Ouest (GPSO) dont nous avons déjà eu l'occasion de dire tout le mal que nous en pensions dans notre cahier d'acteur ; nous avons toutefois bien en mémoire que le chef de projet de RFF, Monsieur Maudet, nous avait bien expliqué que le volet autoroute ferroviaire était « imposé par le lobby de l'industrie ferroviaire » (nous tenons à préciser : française !) Nous avons toutefois examiné aussi objectivement que possible le dossier présenté dans le cadre de l'enquête publique qui vous a été confiée (arrêté préfectoral signé par le Préfet du Pas-de-Calais le 27 mars 2014)

.../...

1° Observations générales :

1.1. Prévision de trafic :

- Lors du Débat Public, en 2006, les associations, dont la SEPANSO, avaient contesté les données de Réseau Ferré de France (RFF). Deux contre-expertises avaient permis de nous donner raison. Nous constatons maintenant que RFF semble revenu à la raison, en ce qui concerne le trafic potentiel, puisque RFF n'envisage plus que 4 allers et retours sur l'axe Tarnos-Dourges entre 2014 et 2029.
- Lors du Débat Public, les associations environnementales et des organisations professionnelles avaient fait observer qu'il conviendrait de moderniser les infrastructures existantes afin de faire circuler des trains longs afin de re-dynamiser le trafic fret. Nous constatons maintenant que RFF envisage d'utiliser des trains de 750 mètres.

Première observation : on ne peut que regretter que RFF ait été aussi peu à l'écoute de la société civile. Reste à voir si le nouveau projet présente toutes les qualités requises pour être acceptable !

1.2. Choix technique :

- L'idée de transporter des camions entiers, ou ce qui serait un moindre mal des remorques sur des wagons surbaissés, se traduit par un gaspillage de place et d'énergie, une efficacité insuffisante (358 tonnes en moyenne), une obligation de travaux de génie civil très importants (modification des tunnels et surtout un coût final du transport élevé.
- La SEPANSO tient à faire observer que la Deutsche Bundesbahn n'a pas retenu cette idée, mais a choisi de développer le développement de transport de containers, allant jusqu'à imaginer et réaliser des systèmes de transferts automatisés des containers de voie à voie pour éviter les pertes de temps sur les triages. Ce choix a été dicté par la souplesse du transport combiné qui permet un acheminement des marchandises sur un maillage plus étendu que celui d'une autoroute ferroviaire ; et surtout par un coût de transport inférieur : 0,6 €/km au lieu de 0,9 €/km.

Seconde observation : la généralisation des containers pour les transports maritimes et la croissance de ces transports auraient dû inciter RFF à vouloir capter l'acheminement de ces containers, souvent transportés à leur arrivée dans les ports par des camions. Alors que le report modal apparaît dans maints discours officiels, on ne peut que regretter qu'il n'ait pas fait l'objet de toute l'attention voulue. Ceci est d'autant plus étonnant que lors du débat public en 2006, la contre-expertise, demandée par les associations de protection de l'environnement, confiée au Bureau d'études SMA Pro Trans, avait déjà permis d'examiner ce projet d'autoroute ferroviaire ; or les conclusions des experts auraient dû dissuader RFF de poursuivre son projet.

1.3. Retours d'expérience :

- Il y a peu de retours d'expérience. Nous nous référons donc à l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan, pour laquelle nous avons le plus de données. En ce qui concerne le coût RFF a fourni les données suivantes : « *Autoroute Ferroviaire Bettembourg Perpignan – 1 050 km – 730 à 750 € par PL* *Autoroute Ferroviaire Atlantique : entre 0,75 et 0,85 € / PL / km* ». Pour réussir à capter du fret, les responsables ont dû baisser les prix ! Pour limiter les pertes d'exploitation, les responsables ont décidé de compléter les rames avec des wagons porte containers... La Cour des comptes qui a évalué le dossier a écrit en 2012 : « *Il en ressort que le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier... Les autoroutes ferroviaires ne pourront être une opportunité pour le fret ferroviaire qu'à*

la condition de démontrer leur capacité à fonctionner à terme sans aide financière publique récurrente. »

- La modification du cadre économique, à savoir la fermeture du centre Novatrans de Perpignan, explique peut-être en partie une amélioration de l'exploitation de l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan. Ne déshabille-t-on pas Pierre pour habiller Paul ? Le projet ne va-t-il pas porter atteinte à l'existant ?
- Le choix de Modalohr est problématique (nous en voulons pour preuve que la Deutsche Bundesbahn n'en a pas voulu comme a pu me l'expliquer M. Joachim Fried, Leiter Wirtschaft, Politik, Regulierung, Deutsche Bahn AG). En effet les wagons ne sont pas assez surbaissés, de ce fait leur vente qui rapporte au constructeur, induit des dépenses d'infrastructures considérables. Le lobbying de Monsieur Philippe Essig et autres est-il tolérable ? Nous ne pensons pas que les pays étrangers accepteront de modifier leurs infrastructures pour accueillir les rames de wagons Modalohr. Alors que l'Union européenne affiche clairement sa volonté de construire un réseau de transport aux mêmes caractéristiques dans tous les états-membres, la stratégie française paraît aller à l'encontre du projet des institutions européennes.
- Le bilan économique de nouveau modèle d'exploitation ferroviaire n'incite pas l'optimisme car il nous rappelle étrangement celui du modèle LGV-que-tout-le-monde-nous-envie ! En effet ce projet suppose des investissements énormes : 55 M€ pour les pôles de Dourges et Tarnos, des achats de wagons surbaissés Modalohr (coût unitaire : 400 000 €), des matériels roulants pour 100 M€ et des travaux dont les coûts estimés sont de 133 M€. On pourrait bien avoir une réalisation sans lendemains.

Troisième observation : Cet investissement global de 288 millions d'euros dont les perspectives d'amortissement paraissent aléatoires, sinon très lointaines, dans un contexte économique particulièrement incertain. Les perspectives géographiques du projet paraissent étriquées dans la mesure où le modèle français (gabarit, matériel...) risque fort de ne pas susciter l'adhésion des autres Etats membres de l'Union européenne.

2° Observations relatives au secteur géographique aquitain :

2.1. Novatrans :

- Le centre de Dax a été fermé. Il subsiste le centre de Mouguerre et le centre d'Hendaye qui assurent le report modal par containers. Nous craignons que l'autoroute ferroviaire, surtout si l'on assiste à des tarifs attractifs comme ceux qui ont été définis pour pérenniser la ligne Bettembourg-Perpignan, n'incite les responsables à liquider les plateformes de Mouguerre et d'Hendaye. Nous souhaitons que RFF garantisse la pérennité des installations de Mouguerre et d'Hendaye.

Quatrième observation : La SEPANSO regrette que les responsables des transports ferroviaires en France n'aient pas accru leurs efforts pour dynamiser les transports de marchandises par containers. Il est, en effet, le plus souvent moins coûteux d'optimiser un système existant que de créer un nouveau système.

2.2. Trains longs :

- La SEPANSO souhaite revenir sur le sujet afin de lever toute ambiguïté. Nous avons écrit que nous étions favorables aux trains longs, mais nous tenons à rappeler que nous sommes favorables à une restauration de la politique du wagon isolé. Nous regrettons que l'acheminement des approvisionnements des « grandes surfaces » qui était réalisé par la SNCF à Dax (embranchement de Peyrouton), à Labenne ... ait disparu ; désormais ce sont des camions qui engorgent les voies routières et nécessitent des aménagements onéreux. On voit le gap entre les discours et les actions.

- Nous attirons l'attention sur la réflexion qui semble insuffisante en ce qui concerne la constitution des trains longs. Il semble indispensable de prévoir l'aménagement de l'infrastructure en allongeant la plateforme Hendaye-Irun pour pouvoir former les trains longs allant soit vers le nord, soit vers le sud.

Cinquième observation : la SEPANSO souhaite une remise à plat de toutes les données relatives au fret (information du public en vertu de la Convention d'Aarhus) afin que toutes les parties prenantes (acteurs économiques, salariés, populations riveraines ...) puissent fournir des pistes fiables pour que soient développés des systèmes complémentaires de transports de marchandises.

2.3. Intégration du projet dans l'environnement à Tarnos :

- La SEPANSO s'oppose à la destruction du boisement envisagé par RFF
- La SEPANSO craint les pollutions induites sur le cours d'eau voisin et la nappe phréatique.

- La SEPANSO s'inquiète des risques accrus dans un secteur sensible (site SEVESO)
- La SEPANSO se demande si le bilan carbone a bien intégré toutes les émissions de gaz à effet de serre qui seront induites par l'ensemble des travaux modificatifs des voies.

Sixième observation : La SEPANSO tient à faire constater que le dossier comporte tellement de lacunes, qu'il est impossible d'émettre un avis catégorique sur le projet. Si le projet concerne essentiellement des voies existantes, il suppose aussi une consommation d'espace pour les plates formes qui n'a pas été évaluée

2.4. Acceptabilité sociale :

- Nous constatons que le projet suscite une franche hostilité des populations locales basques et landaises (cf Sud-Ouest 26 avril 2014 – par exemple, où l'on voit que Mme Pierrette Fontenas, qui a été maire de Tarnos et conseillère générale du canton, fait partie des opposants).

- Nous constatons une tendance marquée à la consommation de biens produits localement même si la croissance de commandes par Internet induit de nouveaux besoins de transports. Il y a donc une réelle incertitude sur les besoins futurs.

- Mur de camions : en 2006 pour faire accepter ses projets, RFF utilisait l'hostilité des populations riveraines aux interminables caravanes de camions sur la route, se traduisant parfois par des accidents fort graves. Entre temps, la France a confié à une entreprise privée le soin de transformer l'A10 en autoroute A63 en mettant celle-ci à 2 x 3 voies. Ainsi les camions qui n'étaient pas autorisés à effectuer des dépassements, peuvent maintenant rouler librement et concurrencer le rail. Sachant que la SNCF a une filiale (Geodis) qui achemine des marchandises par camions, on observe une situation cornélienne : autoroute ou autoroute ferroviaire ?

- Travaux : les usagers vont devoir à nouveau subir des perturbations induites par la réalisation du nouveau gabarit nécessaire pour la circulation des wagons Modalohr. Il est étonnant de constater que RFF ne semble pas se soucier de l'opinion des voyageurs pourtant déjà soumis à rude épreuve (Avis du Comité Economique et Social Européen sur la qualité des services ferroviaires – TEN 495 – 13 décembre 2012)

Septième observation : Il ressort des échanges que nous avons pu avoir avec divers citoyens que la plupart estime que l'argent destiné à l'investissement propose pourrait être utilisé plus judicieusement par RFF.

2.5. Avis de l'Autorité Environnementale (24 pages) :

- L'autorité environnementale, sans l'écrire explicitement, considère que l'étude d'impact initiale est insuffisante puisqu'elle demande toute une série d'études

complémentaires, en particulier une véritable étude d'impact (faune-flore ...) pour les plateformes.

- La SEPANSO se demande si le bilan carbone a bien intégré toutes les émissions de gaz à effet de serre qui seront induites par l'ensemble des travaux modificatifs des voies.

Huitième observation : il semble donc impossible d'accepter le projet en l'état.

Conclusion :

Considérant le rapport entre trafic espéré et investissement,

Considérant la nécessité de généraliser un nouveau gabarit,

Considérant les coûts de la mise aux norme des lignes,

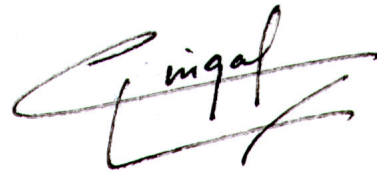
Considérant les obstacles locaux (risques liés aux sites SEVESO)

Considérant les incertitudes économiques

Considérant les problèmes environnementaux que poserait la réalisation à Tarnos

Considérant les oppositions manifestées par des citoyens organisés au sud des Landes, mais également ailleurs en France,

La Fédération SEPANSO Landes prie la Commission d'Enquête de bien vouloir émettre un avis défavorable au projet d'autoroute ferroviaire Atlantique.



Georges CINGAL
Président Fédération SEPANSO Landes
Vice-Président Fédération SEPANSO Aquitaine
Administrateur France Nature Environnement
Membre du Comité Economique et Social Européen
(Bureau Transport, Energy & Networks ...)
00 33 (0)5 58 73 14 53
georges.cingal@wanadoo.fr
<http://www.sepanso40>