



LA MODERNISATION DES VOIES EXISTANTES DE BAYONNE À HENDAYE, L'EXEMPLE PARFAIT D'APPLICATION DES RECOMMANDATIONS DES ASSISES DU FERROVIAIRE

**SOLUTION DE BON SENS,
ÉCONOMIQUE, RESPECTUEUSE
DE L'ENVIRONNEMENT**

1^{er} Juillet 2013

SOMMAIRE

RÉSUMÉ

PREMIÈRE PARTIE : LE PROJET GPSO, D'HIER À AUJOURD'HUI

1.1 La situation actuelle

- Le projet GPSO
- Le Y Basque

1.2 Une ligne Bayonne-Hendaye peu chargée, aux fortes réserves de capacité

- Les faits
- Un petit historique du débat sur la saturation de ligne Bayonne-Hendaye

1.3 Les temps de parcours

1.4 Le coût de GPSO

1.5 L'atteinte à l'environnement

1.6 Une absence de toute étude économique réaliste

1.7 Un projet infinançable

1.8 Un dossier instruit « à charge », en contravention avec le Grenelle

Conclusion

DEUXIÈME PARTIE : LA SOLUTION POUR LE PROCHAIN DEMI-SIÈCLE, SIX FOIS MOINS CHER

2.1 Définition des objectifs du secteur Bordeaux - Espagne

2.2 Un traitement « à la bretonne » entre Dax, Bayonne et Hendaye (environ 85 km)

2.3 Un traitement classique entre Solférino et Dax (environ 47 km)

2.4 Une ligne « à l'alsacienne » pour la section Bordeaux Solférino (environ 100 km)

2.5 Au total Bordeaux-Hendaye six fois moins cher

Conclusion

RÉSUMÉ

Aujourd'hui, 69 trains circulent chaque jour au Pays Basque, alors que les voies existantes peuvent accueillir 240 trains par jour. La modernisation de ces voies permettrait de porter ce chiffre à 320 trains par jour.

La construction d'une nouvelle voie ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole n'est pas dictée par les besoins liés à la grande vitesse : les voies existantes modernisées permettent à peu près le même gain de temps (1h21 versus 1h17).

Pour RFF et les « grands élus », cette construction est justifiée par :

- Une explosion du fret ferroviaire dès le raccordement du nouveau réseau espagnol (à l'écartement international) à la frontière, le trafic fret, selon RFF, passant subitement de moins de 20 trains à 150 puis 180 trains par jour,
- Une offre nouvelle de 80 TER/jour par la Région Aquitaine, soit la mise en service d'une capacité 40 fois supérieure à la fréquentation constatée aujourd'hui (600 passagers par jour).

Or l'étude du réseau espagnol et des décisions annoncées par les autorités espagnoles permet d'énoncer que :

- À ce jour, le réseau espagnol au Pays Basque, le Y Basque, ne peut pas accueillir plus de 124 trains de fret par jour à la frontière. Rien n'indique que ce chiffre puisse être dépassé,
- Les autorités espagnoles ont décidé de **reporter sine die la connexion du Y Basque aux nouvelles voies ferroviaires prévues par le projet GPSO** (barreau Astigaraga-Biriatou et gare nouvelle d'Astigaraga).

LE NOUVEAU RÉSEAU ESPAGNOL (Y BASQUE) SE CONNECTERA AU RÉSEAU FRANÇAIS EXISTANT À HENDAYE. GPSO DÉBOUCHE SUR UN CUL DE SAC.

La rentabilité du projet GPSO n'a pas été étudiée de manière sérieuse.

Avec un taux de couverture des investissements par les péages de l'ordre de 10 %, ce projet est infinançable, 25 sites sensibles sont traversés sur les 35 km du tracé entre Bayonne et la frontière espagnole. Les travaux de construction de cette voie et son exploitation causeraient un tort irréversible à l'écologie, à l'agriculture, au tourisme et plus généralement à l'économie du Pays Basque,

Les voies existantes, construites au XIX^{ème} siècle traversent des zones fortement urbanisées, causant des nuisances considérables. Il est indispensable de les insonoriser, le dossier des voies nouvelles a été instruit « à charge » : **RFF refuse d'étudier la modernisation des voies existantes.**

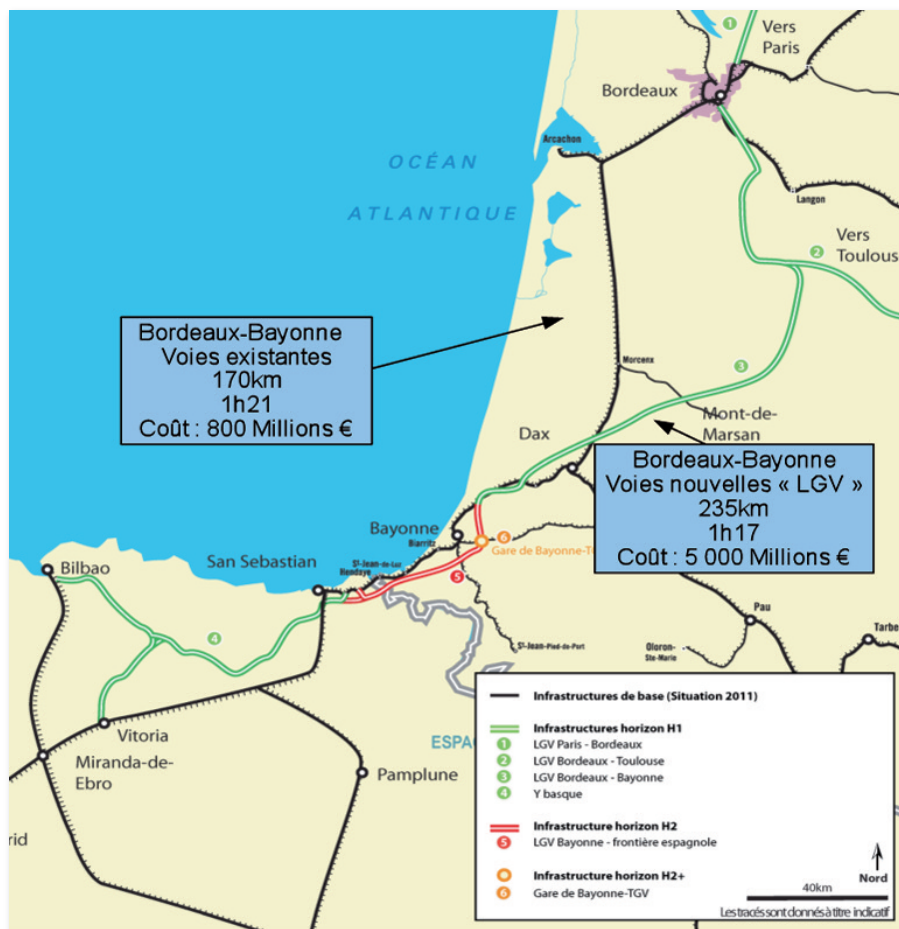
GPSO est en contradiction avec les dispositions de la loi « Grenelle de l'environnement » qui fait « obligation, pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, de faire la preuve qu'une option plus favorable à l'environnement est impossible à coût raisonnable »,

GPSO est en contradiction avec les conclusions des Assises du Ferroviaire (décembre 2011) au cours desquelles tous les participants ont recommandé de donner la priorité absolue à la modernisation et rénovation des voies existantes.

Laissant de côté toute querelle idéologique ou émotionnelle, nous proposons de suivre une démarche rationnelle : nous définissons des objectifs clairs et chiffrés pour la desserte et la traversée ferroviaires du Pays Basque, et plus généralement le secteur Bordeaux-Espagne, et nous proposons la solution la plus économique et écologique pour les cinquante prochaines années.

* Tous les chiffres de nombre de trains présentés dans ce document font référence aux deux sens de circulation confondus. Par exemple : 240 trains par jour signifie 120 trains par jour et par sens de circulation.

LES OBJECTIFS DE LA DESSERTE ET DE LA TRAVERSÉE DU PAYS BASQUE



La modernisation des voies existantes au Pays Basque et plus largement entre Bordeaux et Hendaye permet d'atteindre tous les objectifs ci-contre pour un **coût six fois inférieur** (800M € au lieu de 5 000M €) à celui du projet GPSO Bordeaux-Espagne.

- Multiplier par 7 par rapport à 2010 la capacité de transport de fret ferroviaire (150 trains), soit 20% de plus que la capacité maximum connue du Y Basque,
- Multiplier par deux de la capacité de transport de passagers TER (40 trains), soit 20 fois la fréquentation constatée aujourd'hui,
- Doubler la capacité de transport de passagers LGV et de TER internationaux (24 trains),
- Réduire le temps de parcours Bordeaux-Bayonne à 1h20,
- Réduire le temps de parcours Bordeaux-Bilbao de plus de moitié (moins de 2h45),
- Réduire les nuisances sonores au minimum pour tous les riverains en insonorisant les voies Bayonne-Hendaye,
- Préserver les 25 sites sensibles répertoriés sur le fuseau Bayonne-Hendaye.

LE TRONÇON BORDEAUX-ESPAGNE ET EN PARTICULIER LA TRAVERSÉE DU PAYS BASQUE EST L'EXEMPLE PARFAIT D'APPLICATION DE LA LOI « GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT » : PRIORITÉ A LA RÉNOVATION DES VOIES EXISTANTES

PREMIÈRE PARTIE : LE PROJET GPSO, D'HIER À AUJOURD'HUI...

1.1 La situation actuelle

Aujourd'hui, une ligne ferroviaire relie Bordeaux à la frontière espagnole, desservant au Pays Basque les villes de Bayonne, Biarritz, Guéthary, Saint Jean de Luz et Hendaye. Cette ligne est mixte, c'est-à-dire qu'elle achemine aussi bien des TGV, des trains de fret que des TER (Trains Express Régionaux). Au total environ 69 trains circulent chaque jour sur la voie à un peu moins de 100 km/h, deux sens confondus. Suite aux travaux d'amélioration réalisés par RFF depuis 2009, la capacité actuelle de cette voie entre Bayonne et Hendaye est de 240 trains, deux sens confondus, et peut être portée à 320 trains moyennant des aménagements et optimisations. Cependant, traversant des zones densément peuplées, les nuisances de ces voies construites au XIX^{ème} siècle sont aujourd'hui inacceptables et nécessitent impérativement un traitement d'insonorisation.

À Hendaye, le réseau français se raccorde au réseau espagnol dont l'écartement est plus large que l'écartement international (UIC), rendant l'interopérabilité des réseaux coûteuse et consommatrice de temps. En outre, un réseau de trains urbains, le Topo, dessert l'agglomération de Saint Sébastien. Ce réseau de train a un écartement encore différent de celui de l'UIC (plus étroit cette fois), ce qui ne permet pas d'intégrer les voies existantes en France et le TOPO pour former un réseau genre RER reliant Bayonne à Saint Sébastien.

Le projet GPSO

La LGV Sud-Europe Atlantique (SEA) est un projet comprenant quatre branches : Tours-Bordeaux lancé en 2011, Poitiers-Limoges et deux tronçons Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, regroupés dans les Grands Projets du Sud Ouest (GPSO).

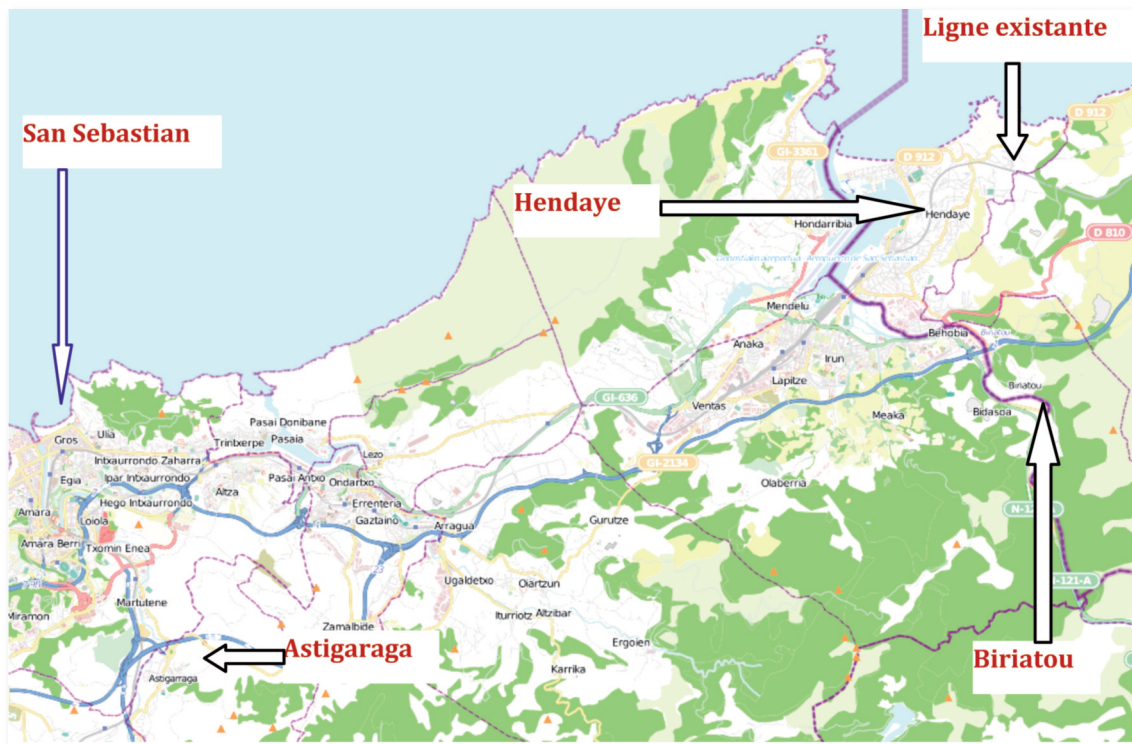
GPSO prévoit que Bordeaux sera relié à la frontière espagnole par une seconde ligne de chemin de fer d'un coût prévisionnel de 5,8 milliards d'euros (dont 1,8 milliard d'euros pour les 35 km du tronçon Bayonne-Espagne). Il est acquis, depuis avant le débat public, que la nouvelle ligne passera par un tronçon commun à la ligne Bordeaux-Toulouse jusqu'à Captieux, puis à l'est des Landes par Mont-de-Marsan, Dax, Bayonne, et rejoindra la frontière espagnole à **Biriatou**. Ceci pour se connecter à l'Y basque (cf. supra).

Pour des raisons peu explicitées, au sud de Dax, la ligne devient soudain mixte (passagers + marchandises), la vitesse de circulation y étant alors limitée à 220km/h pour les passagers et 100 km/h pour les marchandises. Pour ses promoteurs, la construction de cette voie nouvelle au sud de Bordeaux est motivée uniquement par le trafic de fret ferroviaire (cf. supra). Le débat public sur ce tronçon a eu lieu en 2006. L'enquête d'utilité publique n'a pas eu lieu à ce jour.

Le Y Basque

Dans le Plan d'Infrastructures et de Transports espagnol 2005-2025, l'élément majeur est le développement d'un réseau ferroviaire *étendu à écartement européen* (UIC). Ce plan prévoit de renforcer les liaisons avec les pays voisins, et notamment la France et son réseau à haute performance (future LGV Paris-Bordeaux, future LGV Paris-Perpignan et réseaux connexes).

Dans ce cadre, la ligne nouvelle « Y basque » devant relier Vitoria à Bilbao et Saint-Sébastien-Irún devait être mise en service en 2017. Cette ligne mixte (vitesse maximale limitée à 220 km/h) est d'abord et avant tout destinée à relier rapidement entre elles les trois métropoles du Pays Basque : elle est réservée en priorité aux passagers. Le nombre de trains de marchandises pouvant transiter à travers la frontière sera limité à **124 trains par jour**, deux sens confondus.



Une double évolution, particulièrement importante, **du Y Basque** s'est fait jour au cours des derniers mois :

- d'une part le projet va subir un retard de quelques années du fait de la crise économique et budgétaire au sud des Pyrénées et des réductions budgétaires drastiques (-40%) du Y Basque, tant au niveau de l'État Espagnol que du Gouvernement Autonome Basque,
- d'autre part, **la gare nouvelle d'Astigaraga** (à l'est de Saint Sébastien, pratiquement indispensable à un barreau San Sebastian/Biriartou) **est reportée sine die**, tout comme **le barreau Astigaraga-Biriartou**. Le gouvernement autonome basque a décidé d'investir pour mettre les gares de Saint Sébastien et d'Irun au standard de gare TGV et le Y Basque doit désormais rejoindre la gare actuelle de Saint-Sébastien, puis emprunter les voies existantes, mises à l'écartement UIC, jusqu'à Irun pour se connecter au réseau français à Hendaye (voies existantes). C'est un bouleversement considérable de l'axe franco-espagnol.

Autrement dit, le gouvernement autonome basque, décisionnaire sur le dossier, souhaite que les infrastructures existantes, voies et gares soient utilisées au Nord de Saint Sébastien. Tant que les autorités basques et espagnoles n'ont pas modifié leur politique (et rien ne permet d'affirmer qu'elles souhaiteront ou pourront le faire), la nouvelle voie ferroviaire en Pays Basque, telle que présentée au débat public, débouche sur un cul-de-sac.

1.2 Une ligne Bayonne-Hendaye peu chargée, aux fortes réserves de capacité

Les faits

Les faits sont là : **avec 69 trains/jour**, la ligne, au sud de Bayonne notamment, est dans la fourchette basse, selon la typologie de RFF, des lignes « moyennement chargées », qui « accueillent entre 50 et 150 trains par jour » (cf. annexe 7).

Aujourd'hui, les **69 trains** (chiffres 2012 de la SNCF, après cadencement en 2008 et politique des TET), sont pour l'essentiel nationaux. Le trafic transpyrénéen est très faible, en raison en particulier de la différence d'écartement des réseaux. Il est à noter que RFF publie des chiffres légèrement supérieurs (78 trains) qui ne modifient en rien l'analyse du dossier.

Hors fret, un tiers de la circulation est interrégionale (TGV et TET), et deux tiers est régionale (TER) : 11 TGV dont 10 effectuent le trajet Bordeaux-Hendaye ou inverse ; 33 TER dont 14 effectuent le trajet Bordeaux-Hendaye et 19 des trajets interstitiels, 2 Corail de nuit qui effectuent le trajet Bordeaux-Hendaye, 3 Intercités qui effectuent le trajet Bayonne-Hendaye. S'agissant de la section Bayonne-Hendaye seule, elle est donc utilisée par **42 trains** de voyageurs, auxquels s'ajoutent entre douze et vingt trains de fret faiblement chargés, deux sens confondus.

Type de services	Nombre de train/jour (2 sens confondus - 4 mai 2012)	Durée moyenne des trajets
TGV (130/160 km/h)	Bordeaux/Hendaye 10 Bordeaux/Dax 1	2h20 1h05
TET (Intercités ou Corail Lunéa)	Bordeaux/Hendaye 2 Bayonne/Hendaye 3	
TER (90/160 km/h)	Bordeaux/Dax/Tarbes Bordeaux/Hendaye Dax/Bayonne Dax/Hendaye Bayonne/Hendaye 33	1h15 2h30 0h35 1h10 0h40
FRET (100/140 km/h)	Hourcade/Hendaye Bordeaux/Pau/Mouguerre/Hendaye 20	2h40 2h50
TOTAL	69	

Pour mémoire, les voies existantes peuvent accueillir aujourd'hui 240 trains par jour, deux sens confondus, ce chiffre pouvant être porté à 320 moyennant la modernisation proposée dans ce document.

Un petit historique du débat sur la saturation de la ligne Bayonne-Hendaye

Le Débat Public (2006)

Le Débat Public de 2006 a pris comme postulat de base que les voies existantes au Pays Basque seraient saturées en 2020, faussant ainsi toute réflexion à la source. Les différents acteurs étaient donc interrogés sur les différents scénarios de construction de deux nouvelles voies, non sur l'utilité même de celles-ci. C'est un aspect essentiel du dossier.

Au cours du débat public de 2006, RFF estimait que le trafic de marchandises sur cette ligne passerait de 2,5 millions de tonnes en 2004 à 20 millions en 2020, nécessitant **155 trains de fret** par jour.

Le compte rendu du Débat Public rapportait page 33 : « *Dans sa présentation, RFF a indiqué que ses perspectives d'évolution du trafic résultaient autant d'un pari et d'un engagement politique en faveur des chemins de fer que d'une analyse raisonnée, en particulier en matière de fret* ».

Et page 34 : « Pour RFF, les incertitudes relatives au transport ferroviaire de marchandises doivent être en partie levées à court terme. D'ici peu des expériences d'autoroutes ferroviaires (Perpignan-Bettembourg) auront été lancées dont on peut attendre des enseignements sur le niveau d'efficacité de services de ce type ».

La réalité sept ans plus tard

- en 2010, le trafic de fret ferroviaire était en baisse de 30 % à 1,65 million de tonnes (source DREAL Aquitaine). En 2012, le nombre quotidien de trains de fret est tombé de 20 à 11,
- après plusieurs années d'activité, « l'autoroute ferroviaire » Perpignan-Bettembourg est constituée de 8 trains par jour, deux sens confondus.

L'étude CITEC (2009)

Commissionné par les trois Communautés de Communes du Pays Basque en 2009, le cabinet CITEC a démontré² dans son étude que les voies existantes pouvaient accueillir entre Bayonne et Hendaye jusqu'à 320 trains par jour, deux sens confondus, 240 trains de fret, 60 trains de passagers, sous condition d'homogénéiser fortement les vitesses commerciales des différents trains, pour limiter la consommation des sillons disponibles.

CITEC, cabinet suisse reconnu pour son professionnalisme et son indépendance, affirmait en conclusion :

- « La ligne ferroviaire actuelle reliant Bayonne à Hendaye n'est pas saturée et, moyennant un certain nombre d'aménagements, elle pourra techniquement supporter l'ensemble du trafic prévu durant près d'un demi-siècle. »
- « La ligne ferroviaire ne constitue pas un goulet d'étranglement de la capacité de l'axe de transit franco-espagnol. »

Ce rapport n'a pas été contesté par RFF qui convient que la voie actuelle a une capacité pouvant aller jusqu'à 320 trains par jour, moyennant une véritable modernisation.

Le rapport du CGEDD de MM. Massoni et Pitié (mai 2011)

En mai 2011, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a mandaté une mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des GPSO³, conduite par deux ingénieurs généraux, MM. Massoni et Pitié. Ils ont affirmé en conclusion, avec une grande honnêteté (p. 65 et 66) :

- « *les besoins liés à la grande vitesse ne sont pas ceux qui doivent gouverner le choix de construire une nouvelle voie ferroviaire au sud de Bordeaux* ». C'est bien le fret ferroviaire qui justifie la construction de cette voie nouvelle ». On ne saurait dire mieux et plus précisément.
- Le potentiel d'augmentation du trafic de fret ferroviaire dépend de trois facteurs :
 - le raccordement en Espagne des grands chantiers de transbordement au réseau modernisé à l'écartement UIC,
 - la restructuration des chaînes logistiques sur la base de l'intérêt économique du fret ferroviaire longue distance,
 - la poursuite de la croissance économique de la partie occidentale de la péninsule ibérique (l'hypothèse retenue étant une croissance annuelle du PIB de 2,3 % en France et 3 % en Espagne).
- La saturation des voies existantes, même améliorées, pourrait se produire au plus tard en 2030-2035.

2 - Etude du bureau d'études CITEC - Capacité de la ligne ferroviaire Bayonne - Hendaye, Septembre 2009.

3 - Rapport n° 007450-01 CGEDD - Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest, 1ère partie. Etabli par M. Michel Massoni.

→ **Les prévisions de croissance de l'économie en France et en Espagne** sont déterminantes en matière de prévision de trafic. Dans son rapport, M. Massoni valide sans débat les chiffres de RFF qui justifient GPSO en tablant sur une croissance annuelle du PIB de 2.3 % en France et de 3 % en Espagne. Ce faisant, l'avènement de la crise économique et financière qui sonne le glas du modèle économique reposant largement sur la dette publique a été ignoré.

→ Pour peu que l'on utilise les prévisions de croissance publiées par l'OCDE, le projet Bordeaux-Espagne serait immédiatement arrêté.

L'observatoire des trafics (2012)

Lancé à l'automne 2011 à la demande du Ministre de l'Environnement et du Développement Durable et des Transports, M^{me} Kosciusko-Morizet, l'Observatoire des Trafics a acté début 2012 que le trafic franco-espagnol, tous modes de transport confondus, était stable voire en légère baisse sur la période 2004-2010. Le trafic de fret ferroviaire était pour sa part en baisse de plus de 30 % sur la période.

Or la justification par RFF de la saturation à venir des voies ferroviaires au Pays Basque repose sur l'axiome que, dès la mise à l'écartement UIC du réseau espagnol, la part de marché du fret ferroviaire augmentera pour rejoindre puis dépasser la part modale du fret ferroviaire dans le trafic franco-italien (18 %), soit

	2011	2020	2035	2050
Part de marché du fret ferroviaire au Pays Basque	2 %	17 %	27 %	30 %

RFF justifie cette prévision par le fait que la part de marché du fret ferroviaire est de 18 % entre la France et l'Italie, et de 32 % entre l'Italie et le reste de l'Europe, notamment l'Allemagne et les pays au-delà. Ce qui fait très peu de cas d'un élément majeur des politiques publiques suisses, le contingentement (quotas) du trafic de poids lourds en traversée du pays, alors même que le fret entre l'Italie et l'Allemagne passe principalement par la Suisse...

Dans d'autres communications, RFF a convenu que le nombre maximum de trains de marchandises transitant à la frontière franco-espagnole au Pays Basque serait de **124 trains**. Ce qui ne sature nullement les voies existantes, d'où l'intervention de la Région Aquitaine.

Le surprenant quadruplement des TER par la Région Aquitaine

Entre Bayonne et Hendaye, les voies existantes ne desservent pas les centres de vie que sont les bassins d'emploi, les centres commerciaux, les stades, les centres-villes de Bayonne-Anglet-Biarritz, la principale agglomération. Il en résulte que la vingtaine de TER quotidiens, transportant environ 600 passagers par jour, affichent un taux de remplissage particulièrement faible, bien en deçà de la moyenne régionale comme nationale.

Récemment, la Région Aquitaine a annoncé un programme inattendu consistant à quadrupler le nombre de TER en service, portant la capacité offerte à environ 25 000 places assises par jour, deux sens confondus entre Bayonne et Hendaye. Cela correspond à une offre 40 fois supérieure à la demande constatée actuellement, comme si toute la population de Saint Jean de Luz allait à Bayonne tous les jours et en revenait.

En réponse à la demande faite par les élus locaux de consulter les études de marché et le plan d'affaires qui président au déploiement annoncé de ce nouveau service, le Préfet de la Région Aquitaine a répondu⁴, et la DREAL Aquitaine avec lui, que les TER étaient du domaine de compétence du Conseil Régional d'Aquitaine. Autrement dit, aucune étude économique sérieuse intégrant l'ensemble des aspects du dossier n'a été communiquée aux services de l'Etat –et faite ? – qui permette de démontrer la viabilité de ce projet pour le moins « *opportun* »

Note : les voies existantes étant très sous-utilisées aujourd'hui, ne serait-il pas logique d'exiger que la Région Aquitaine lance son plan de TER pour en démontrer le succès dans le temps avant d'investir plusieurs milliards d'Euros dans de nouvelles capacités ?

Conclusion

Au vu des faits exposés ci-dessus, l'observateur lucide et objectif de ce dossier peut affirmer avec confiance que :

1. Les voies existantes peuvent supporter techniquement l'ensemble du trafic prévu pendant les cinquante prochaines années,
2. La saturation éventuelle en 2060 ne relève d'aucun facteur maîtrisé par RFF et le Gouvernement Français. Elle dépend :
 - des décisions prises par le Gouvernement Autonome Basque et le Gouvernement Espagnol en matière d'infrastructures, de réorganisation de la chaîne logistique,
 - de la croissance de l'économie dans la partie occidentale de la Péninsule Ibérique,
 - ainsi que de la capacité de la Région Aquitaine à opérer durablement et économiquement son plan TER tellement ambitieux, au point que certains observateurs parlent de manipulation...

1.3 Les temps de parcours

À la demande des 3 Communautés de Communes du Pays Basque, le cabinet suisse a étudié les temps de parcours régionaux et internationaux en décembre 2011. Cette étude a été mise à jour en juillet 2012⁵ pour prendre en compte la récente décision espagnole de reporter sine die le barreau Biriartou-Astigaraga. CITEC compare la situation actuelle (H0) avec deux horizons de temps :

- **H1** : le Y Basque est raccordé au réseau Français à Irun, Bordeaux est à 1h15 de Bayonne (voie nouvelle ou voies existantes modernisées), pas de voies nouvelles au Pays Basque Français
- **H2** : H1 + voies nouvelles au Pays Basque Français

	Horizon H0	Horizon H1	Horizon H2	Gain voies nouvelles au PB
	Situation actuelle	Y basque en service pas de nouvelles voies au PB	Avec voies nouvelles au PB	En minutes (H2-H1)
Paris/Madrid	11h10	7h04	6h41	23 minutes
Bordeaux/Bilabao	5h58	2h43	2h25	18 minutes
Bayonne/St Sébastien	0h51	0h44	0h33	11 minutes

4- Note de M. le Préfet de Région, Patrick Stéfanini, datée du 14 novembre 2011 et pièce jointe intitulée « Éléments de réponse aux interrogations de MM Michel Hiriart, Paul Baudry et Bernard Hirigoyen concernant le rapport d'expertise de la mission CGEDD relative aux prévisions de trafic et à l'horizon de mise en service de la ligne nouvelle ferroviaire mixte projetée dans le Pays Basque. »

5- CITEC – Ligne à Grande Vitesse au Pays Basque, mise à jour de l'analyse des temps de parcours – juillet 2012

Le tableau ci-dessus appelle les observations suivantes :

1. Voies nouvelles ou pas, Paris-Madrid en TGV n'est pas compétitif par rapport à l'avion. Le tracé par Barcelone sera, en tout état de cause, plus compétitif...

2. Sans les nouvelles voies au Pays Basque, dès l'entrée en service du Y Basque, le temps de parcours de Bordeaux à Bilbao va s'améliorer de manière spectaculaire, passant de 6h à 2h43, soit un temps de parcours divisé par plus de deux. Par contre, la construction des voies nouvelles en Pays Basque pour un coût de 2 milliards d'Euros aura pour seule conséquence de permettre **à quelques trains ne s'arrêtant pas au Pays Basque** de réduire de ce temps de 18 minutes, de 2h43 à 2h25 (soit une amélioration marginale de 5 % supplémentaires par rapport au temps constaté aujourd'hui).

→ Du fait de ses caractéristiques physiques, **la ligne existante est propice aux grandes vitesses**, en particulier au nord de Dax (plus longue section française en alignement, 43 km entre Lamothe et Labouheyre). Un record de vitesse y a été réalisé en 1955 avec une pointe à 331 km/h, puis elle a été le lieu des essais du prototype TGV 001 (318 km/h).

Il en résulte que le temps de parcours Bordeaux-Bayonne est de 1h17 par les voies nouvelles (plus longues de 60 km) et de 1h21 par les voies existantes modernisées.

1.4 Le coût de GPSO

Pour le tronçon Bayonne-Espagne, le coût reconnu par RFF est de 1,8M d'euros.

Ce chiffre n'inclut pas l'impact des nouvelles réglementations françaises et européennes en matière d'indemnisation des personnes et de coût de remise en état ou de reconstitution des écosystèmes impactés par GPSO. Le Conseil d'Analyse Économique et la Cour des Comptes ont observé en outre dans de nombreux rapports que les coûts étaient sous évalués de plus d'un tiers. Les bilans LOTI aboutissent aux mêmes conclusions. Nous retiendrons néanmoins ce chiffre officiel de **1,8 milliard d'Euros pour la seule traversée du Pays Basque**, soit environ 35 km.

Le résultat

Il parle de lui-même : la traversée du Pays Basque par une LN est un projet inouï en termes de coûts !

Tracé de LGV réalisé ou en projet	Coût kilométrique en M€ courants
Paris-Lyon	4,8
Est 1 ^{ère} phase	12,7
Rhin-Rhône	13,6
Tours-Bordeaux	16,2
Méditerranée	17,5
Bayonne-Hendaye	+/-51

1.5 L'atteinte à l'environnement

Il existe, concernant le Pays Basque français, des données factuelles liées à la spécificité objective de ce territoire frontalier qui doivent être prises en compte :

Le territoire étroit qui constitue le Pays Basque français au sud de Bayonne

Il présente la particularité quasi-unique en France d'être prise en étau entre une chaîne de montagnes et l'océan. Ce territoire, densément peuplé, accueille déjà un nombre impressionnant d'infrastructures :

- une double voie de chemin de fer accueillant TGV, fret et TER,
- une autoroute (A63) en train d'être élargie à 3 voies,

- une route historiquement nationale (RN10), désormais départementalisée,
- un gazoduc
- deux lignes à haute tension
- deux ports de commerce
- deux aéroports (Biarritz et Saint Sébastien, à Hondarribia en face d'Hendaye).

L'impact d'une nouvelle balafre sur ce territoire fragile, les retombées de 7 à 10 ans de travaux dans un espace aussi contraint seraient proprement catastrophiques pour l'économie touristique et l'agriculture, et par ricochet pour toute l'économie locale au Pays Basque.

L'impact territorial et écologique du projet

Le CGEDD, sous la plume de M^{me} Meaux, a relevé que les 35 km du tracé prévu traversaient **25 zones sensibles**. Le rapport cautionne le projet de RFF, en utilisant deux arguments qui méritent d'être cités :

- 14 % seulement des emprises traversent des zones humides (essentiellement les Barthes de l'Adour et les vallées de la Nive et la Nivelle, où RFF réalisera des viaducs pour limiter l'empreinte sur ces zones), et 6 % des zones écologiques protégées, essentiellement dans les zones humides traversées. Mais est-ce bien en utilisant des pourcentages d'emprises que l'on peut décrire le véritable impact du projet ?
- Seulement 230 hectares seront nécessaires pour les emprises de la ligne nouvelle, à comparer aux 140 hectares nécessaires à l'élargissement de l'A63 ou aux 800 hectares d'espaces agricoles et naturels utilisés en moyenne chaque année depuis 10 ans au Pays Basque pour l'urbanisation et les activités humaines. Est-ce en considérant qu'il y a pire en termes d'impacts écologiques que l'on peut justifier un projet ?

Mais dans ce même rapport, M^{me} Meaux a émis **des doutes importants sur la possibilité de pouvoir préserver les écosystèmes agressés et a attiré l'attention sur le coût qui devrait être supporté**. Elle a noté que l'impact que les sept à dix ans de travaux auraient sur l'environnement n'avait pas été étudié. Aucune étude indépendante de la faune et de la flore sur le tracé n'a par ailleurs été réalisée à ce jour, ce qui est invraisemblable au vu des LGV récemment réalisées (Rhin-Rhône) ou en cours de réalisation.

Tout aussi choquant, face à la nécessaire insonorisation des voies existantes datant du XIX^{ème} siècle, M. Pitié écrit dans un autre rapport officiel⁶ (p. 7) que « une mise en service rapide de la ligne nouvelle mixte traversant le Pays Basque permettrait [...] de différer des investissements tels que dénivellations des passages à niveau, voire écran anti-bruit ». Implicitement, il recommande ainsi **la fuite en avant des infrastructures**, fondée sur l'abandon des infrastructures existantes au détriment des populations riveraines.

Enfin, sujet jamais abordé, la seule décision de bloquer le foncier, même si la voie nouvelle n'était jamais construite, aura pour effet de détruire des dizaines d'exploitations agricoles parfois pluri-centenaires en interdisant toute transmission aux jeunes générations.

1.6 Une absence de toute étude de coûts réaliste (entretien, modernisation)

Les élus du Pays Basque ont récemment interrogé le Préfet d'Aquitaine à ce propos, et sur la traduction de ces coûts en termes de péages ferroviaires. La DREAL, qui coordonnait la réponse des services de l'État, nous a indiqué que le péage et les coûts d'entretien étaient identiques dans les deux cas, ce qui est parfaitement impossible, contraire aux constatations les plus récentes réalisées notamment sur la LGV-Est (cf. ci-dessous), et démontre qu'**aucune étude économique sérieuse** n'a été réalisée par la maîtrise d'ouvrage et les éventuels financeurs, pas davantage que sur le taux et les modalités d'exploitation de l'éventuelle ligne nouvelle.

Nous affirmons que dans ce dossier, il a été fait abstraction de la réalité économique du projet.

6- Rapport n° 007450-01 du CGEDD – Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest – 2^{ème} partie. Établi par Christian Pitié. P 7

Les péages ferroviaires

- Pour le fret, la tarification de l'usage du réseau est composée d'une redevance de circulation et d'une redevance de réservation. Circulant principalement sur le réseau classique, ces trains acquittent la même redevance de réservation que les autres trains. Mais le marché du fret ferroviaire demeurant fragile, l'objectif principal de la tarification est la couverture du coût variable. La redevance de circulation a ainsi été « ajustée » -en pratique minorée- afin que la somme des redevances soit égale en moyenne au coût variable de ces circulations.
- Pour les passagers, la tarification comporte –en particulier pour le prix kilométrique de réservation - 9 catégories, mais l'essentiel est de constater qu'elle est fondamentalement différente selon que la circulation a lieu sur lignes classiques ou sur LGV :

Lignes classiques									
Catégorie tarifaire	A	B	C	C-GV	D	D-GV	D-pr	E	E-pr
PKR (€ HT par sillón-km)	5,126	2,411	1,161	1,161	0,462	0,462	0,010	0,068	0,010
Lignes à grande vitesse (LGV)									
Catégorie tarifaire	SE-1	SE-2	ATL-1	ATL-2	NOR-1	NOR-2	ICO-1	EST-1	RH-1
PKR (€ HT par sillón-km)	13,572	4,622	15,840	5,000	12,441	5,367	3,257	2,787	4,239

Ceci démontre qu'aucune étude réaliste n'a été effectuée : en effet, comment peut-on affirmer que le péage sera le même si l'infrastructure est composée de deux ou quatre voies ? Comment sera amortie la charge de construction des voies nouvelles qui est 5 fois supérieure à celui de la modernisation des voies existantes si le péage est le même ?

Les coûts du système ferroviaire sur Bordeaux-Hendaye

Une étude réalisée par le cabinet britannique spécialisé SDG aboutit à la publication d'une série de ratios annuels très intéressants, calculés à partir :

- des recettes générées par les infrastructures ferroviaires, d'une part,
- ou des bénéfices (recettes + valeur des gains de temps) générés par les mêmes infrastructures
- et des coûts d'amortissement de l'investissement (ligne nouvelle ou modernisation de la ligne existante), d'acquisition du matériel roulant et d'exploitation, d'autre part ;

Note de méthode : s'agissant de Bordeaux-Espagne :

- les ratios de la ligne LGV ont été calculés à partir d'un coût de l'infrastructure estimé à 3,75 milliards d'euros, qui était un chiffre ancien de RFF... **Ils sont donc sur-évalués, et les résultats réels nécessairement moins positifs...**
- et ce d'autant plus que les gains de temps estimés pour la LGV reprennent les chiffres théoriques de RFF, qui s'appliquent en réalité à un voyage Paris-Hendaye sans aucun arrêt intermédiaire, même Bordeaux.

Recettes annuelles LGV (M€)	Recettes annuelles (M€) ligne modernisée	Recettes annuelles (M€) ligne actuelle	Gain de temps (valeur M€) LGV	Gain de temps (valeur M€) ligne modernisée	Coût annuel LGV (M€)	Coût annuel ligne modernisée (M€)	Coût annuel ligne actuelle (M€)
228	193	174	102	37	260	71	43

Ratio recettes sur coûts ligne actuelle	Ratio recettes sur coûts ligne modernisée	Ratio recettes sur coûts LGV	Ratio bénéfices sur coûts ligne modernisée	Ratio bénéfices sur coûts LGV
4,0	2,7	0,9	3,24	1,27

Rappelons qu'un ratio de moins de 1 signifie que les recettes ne couvrent pas les coûts de construction/exploitation, et que le soutien financier par le secteur public sera durablement nécessaire. C'est dire que la liaison Bordeaux-Hendaye en ligne nouvelle à grande vitesse (220 km/h et plus) sera inexploitable sans subvention publique ou sans que l'exploitant assume, ce qui est improbable à terme dans le contexte européen, le déficit d'exploitation.

Il est à noter en outre que les résultats relatifs aux LGV sont probablement sous-évalués. En effet, les observations les plus récentes réalisées par RFF sur la ligne TGV-Est en exploitation montrent une usure accélérée, par rapport aux prévisions, de l'infrastructure. Ainsi, le Centre d'analyse stratégique, dans un rapport récent (octobre 2011), note-t-il : « sur la LGV Est-européenne, ouverte récemment, en 2007, et supportant un trafic moyennement dense, la voie nécessite un entretien plus élevé que prévu et le renouvellement du ballast risque de s'imposer après 13 années de service au lieu des 20 ans minimum prévus à l'origine ».

1.7 Un projet infinançable

L'annexe n° 5 démontre clairement le caractère infinançable, mais aussi le défaut avéré de rentabilité avéré financière et socio-économique, d'une ligne nouvelle en Pays Basque.

À ce stade, rappelons simplement quelques évidences :

- un recours aux financements public-privé de GPSO semble inconcevable. Malgré un taux de couverture des investissements par les péages de 55 % la LGV Tours-Bordeaux a connu de telles difficultés que, pour la première fois, l'État a dû apporter sa garantie pour permettre la signature du Partenariat Public Privé (PPP). Sur Bayonne-Hendaye, **le taux de couverture des investissements GPSO par les péages est de 10 %**.
- sur la base d'un financement à hauteur de 30 % par les collectivités locales (régions, départements, intercommunalités) des trois lignes nouvelles du GPSO encore en projet, le barreau Bordeaux-Hendaye de GPSO coûtant 6 milliards d'Euros représente un effort budgétairement insoutenable, y compris pour la région Aquitaine, d'autant qu'il n'inclut ni les projets de transports en commun en site propre (TCSP) ni la régénération des réseaux existants, et que le versement transport régional semble abandonné sine die,
- le vieillissement des LGV apparaît, en France comme en Europe, plus rapide que prévu, et exige des travaux de régénération importants au minimum tous les 13 ans.

Le projet Bordeaux-Hendaye représenterait non pas une opportunité mais un terrible handicap financier pour la Région Aquitaine et le Pays Basque.

Les chiffres parlent : il milite en faveur d'**un projet raisonnable, dimensionné pour faire face aux besoins réels**.

1.8 Un projet instruit « à charge », en contradiction avec le Grenelle

Le rapport du débat public de 2006 publié le 31 janvier 2007 a présenté 3 scénarios synthétisant les positions du public :

- utilisation des voies actuelles
- construction d'une voie nouvelle Bordeaux-Espagne par l'Est des Landes
- aménagement progressif de la ligne actuelle en itinéraire haute performance.

En mars 2007, le Conseil d'Administration de RFF a pris unilatéralement la décision de n'étudier que le scénario de la construction d'une ligne nouvelle. Malgré les demandes officielles répétées des élus du Pays Basque d'étudier la modernisation des voies existantes, RFF a toujours refusé de conduire l'exercice.

En 2008, le Grenelle de l'Environnement a pourtant institué « le renversement de la charge de la preuve : obligation, pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, de faire la preuve qu'une option plus favorable à l'environnement est impossible à coût raisonnable ».

Malgré l'obligation faite à RFF et aux services de l'État par les lois en vigueur, l'étude de la modernisation des voies existantes a toujours été refusée, mettant ce projet en contravention avec les dispositions du Grenelle de l'Environnement.

Concertation, vous avez dit concertation...

RFF n'a eu de cesse depuis 2006 de déclarer que « *la consultation du public est un moment important dans la vie de ce projet pour que chacun puisse prendre connaissance des enjeux et des impacts des lignes nouvelles, et apporte les informations qu'il juge utiles pour la meilleure conception et insertion du projet dans son environnement. En particulier, à travers leurs connaissances de terrain, les habitants peuvent enrichir les études de GPSO* ».

On notera, à titre d'illustration des modalités de concertation effectivement retenues par le maître d'ouvrage, au-delà des engagements à caractère général, que le troisième temps de consultation, qui a porté sur la comparaison des hypothèses de tracé, s'est déroulé... du 9 au 21 mai 2011 sur le seul site internet des GPSO ! 12 jours !

Conclusion

L'analyse du projet GPSO conduit l'observateur lucide et objectif aux conclusions suivantes :

- 69 trains empruntent les voies existantes au Pays Basque chaque jour, deux sens confondus. La capacité de la ligne est de 240 trains, et peut être portée à plus de 300 trains sous certaines conditions d'exploitation (comme en Alsace par exemple),
- La construction de voies nouvelles au sud de Bordeaux n'est pas motivée par la vitesse, les voies existantes modernisées permettant des gains de temps très similaires,
- Par la traversée du Pays Basque, cette voie nouvelle est motivée par la prévision d'une explosion considérable du fret ferroviaire en provenance d'Espagne (dès la mise du réseau espagnol à l'écartement UIC) couplée à la création par la Région Aquitaine d'une nouvelle offre TER 40 fois supérieure au trafic constaté aujourd'hui. Ces prévisions de trafic sont manipulatrices...
- Or, les autorités basques et espagnoles ont réduit de 40 % les investissements dans le Y Basque. Aucun engagement d'investissement n'existe concernant les infrastructures de transbordement route-rail, préalables au report modal route-rail,
- Les autorités basques et espagnoles ont décidé de reporter sine die la connexion du Y basque aux lignes nouvelles du projet GPSO (barreau Astigaraga-Biriatou) et d'investir à Saint Sébastien et Irun pour en faire des gares TGV. Le Y Basque rejoindra le réseau existant à Saint Sébastien et se connectera au réseau français existant à Hendaye. Tant que les autorités basques et espagnoles n'ont pas modifié leur politique (et rien ne permet d'affirmer qu'elles souhaiteront ou pourront le faire), **la nouvelle voie ferroviaire en Pays Basque débouche sur un cul-de-sac**. Ce qui justifie, à tout le moins, **un nouveau débat public**, et le rend même **indispensable**,
- Les prévisions de croissance du trafic utilisées pour justifier la voie nouvelle lors du débat public de 2006 ont fait place à une stagnation du trafic transfrontalier, tous modes confondus, et à une baisse de 30 % du fret ferroviaire au Pays Basque. Le taux de croissance annuelle des économies française et espagnole (2,3 % et 3,0 % respectivement) sont irréalistes et en défaut par rapport aux prévisions de l'OCDE,
- Au Pays Basque, 25 sites sensibles seraient traversés par la voie nouvelle, causant une irréversible destruction environnementale, humaine et une atteinte dramatique à l'économie locale du Pays Basque (agriculture, tourisme en particulier),
- La rentabilité du projet n'a pas été étudiée par RFF. Les études réalisées par des consultants indépendants démontrent que la faible rentabilité du projet GPSO le rend infinançable,
- GPSO est en contravention avec les dispositions du Grenelle de l'environnement qui fait « obligation, pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, de faire la preuve qu'une option plus favorable à l'environnement est impossible à coût raisonnable ». RFF refuse d'étudier la modernisation des voies existantes,
- GPSO est en contradiction avec les conclusions des Assises du Ferroviaire (décembre 2011) au cours desquels tous les participants ont recommandé de suspendre tous les nouveaux projets et de donner la priorité absolue à la modernisation et rénovation des voies existantes.

DEUXIÈME PARTIE : LA SOLUTION POUR LE PROCHAIN DEMI-SIÈCLE, SIX FOIS MOINS CHÈRE

2.1 Définition des objectifs Bordeaux - Espagne

Le débat émotionnel doit-on ou ne doit-on pas construire une nouvelle voie entre Bordeaux et la frontière espagnole ne mène qu'à une querelle idéologique sans intérêt ? La seule vraie question est :

Quels sont les objectifs de la desserte et de la traversée ferroviaire du Pays Basque et plus généralement du réseau ferré au sud de Bordeaux ?

Comment atteindre ces objectifs dans les meilleures conditions économiques et environnementales ?

Les objectifs que nous proposons pour la traversée ferroviaire du Pays Basque pendant le prochain demi-siècle sont les suivants :

- Multiplier par 7 la capacité de transport de fret ferroviaire par rapport à 2010 (150 trains), soit 20 % de plus que la capacité connue du Y Basque
- Multiplier par deux de la capacité de transport de passagers TER (40 trains)
- Doubler la capacité de transport de passagers LGV et de TER internationaux (24 trains)
- Réduire le temps de parcours Bordeaux-Bayonne de 40 % (1h20)
- Réduire le temps de parcours Bordeaux-Bilbao de moitié (moins de 3h)
- Réduire les nuisances sonores au minimum pour tous les riverains
- Préserver les 25 sites sensibles répertoriés sur le fuseau Bayonne-Hendaye.

Tous ces objectifs sont atteints en modernisant les voies existantes pour un cinquième du prix des voies nouvelles en Pays Basque, comme l'atteste le Cabinet CITEC qui valide la pertinence et la faisabilité de notre proposition. Ils permettent de faire face sans difficulté au prochain demi-siècle de la croissance la plus optimiste.

Une vision politique extrêmement forte, une révolution ferroviaire et multimodale

*La ligne existante entre Bordeaux et Hendaye comprend nettement **trois sections distinctes**, auxquelles s'ajoutent les bifurcations. Au total, l'objectif politique, assez comparable à ceux qui ont été retenus dans d'autres régions françaises, au 1^{er} rang desquelles l'Alsace et la Bretagne, qui pourrait être arrêté serait de porter la vitesse de circulation des TGV et TER sur la ligne existante à une vitesse comprise entre 160 et 220 km/heure, ce qui représenterait **une hausse de la qualité de service considérable**.*

Analysons la liaison Bordeaux Espagne en quatre segments :

- Dax-Bayonne-Hendaye, d'où nous tirerons les coûts relatifs au tronçon Bayonne-Hendaye
- Solférino-Dax
- Bordeaux-Solférino
- La desserte de Mont-de-Marsan

2.2 Un traitement « à la bretonne » entre Dax, Bayonne et Hendaye (env. 85 km)

L'aménagement de la ligne existante pour faire circuler des trains à plus de 160 km/h, notamment au-delà de Dax, lorsque l'infrastructure est davantage enclavée dans le tissu urbain, construite par endroits sur des talus ou au fond de tranchées ouvertes, et plus sinueuse, constitue une problématique assez proche de celle du projet dit « Rennes/Brest-Rennes-Quimper, qui consiste à accompagner et prolonger la LGV en construction Le Mans-Rennes, et à gagner quelques minutes de plus que celles déjà gagnées par la ligne nouvelle.



En Bretagne, il s'agit d'améliorer les axes ferroviaires (220 km au total) afin d'atteindre l'objectif des 3 heures entre Paris et Brest ou Quimper, avec un soutien financier important du Fonds européen de développement régional (FEDER). Cela suppose le relèvement de la vitesse sur certaines sections afin d'y atteindre 220 km/h le plus souvent, à 160 et 190 km/h respectivement sur deux sections complexes, grâce à la suppression des passages à niveau, la réalisation de travaux d'infrastructure plus lourds que précédemment (ripage de courbes, renforcement de la voie, adaptation de certains ouvrages d'art, renforcement de sous-stations électriques), la modernisation des infrastructures en gare de Rennes, pour permettre le passage en gare à 90 km/h des trains, en sus de la modification de la signalisation ferroviaire, qui est commune à toute la ligne. Ce projet breton représente un investissement d'environ 370 millions d'euros pour 220 km.

Entre Dax et Hendaye, il s'agit de traiter un linéaire deux fois et demi plus court, mais avec 41 passages à niveau (PN) au total à supprimer, ce qui n'est guère moins, et représente environ 265 M d'euros, sur une base de 6,4 M d'euros en moyenne par PN.

S'agissant des 31 passages à niveau avant Bayonne, trois seulement présentent de réelles complexités quant à leur suppression, un à Bénesse-Maremnes, et deux au Boucau, très complexes à supprimer, mais dont la circulation de trains rapides n'impose pas la suppression : On est ici en effet à quelques kilomètres de la gare de Bayonne, et les trains seront en décélération avant leur arrêt en gare, jusqu'au point de rouler à moins de 160 km/heure. Par contre, ces PN sont dangereux.

À Bayonne et au-delà jusqu'à Irun, sur les 10 PN, deux présentent des complexités pour leur suppression, à Bayonne même et à Guéthary, celle-ci étant néanmoins réalisable. La suppression de celui de Hendaye, juste avant l'entrée en gare, est également complexe, mais pas nécessairement utile. Il est regrettable que, dans le cadre de la modernisation de la ligne, ces 10 passages à niveau aient été modernisés et sécurisés, et non supprimés, ce qui se serait justifié au moins pour des raisons de sécurité.

Le plan de financement est adapté pour chaque PN supprimé, et fait appel à chaque fois à l'Union Européenne, l'État (25 %), la Région Bretagne, Réseau Ferré de France et le Département concerné (10 %).

Entre Dax et Hendaye, des études d'avant-projet doivent être conduites rapidement (3 à 4 millions d'€, de façon à pouvoir soumettre un projet au débat public d'ici à l'achèvement des travaux de la LGV Paris-Bordeaux.

→ **Coût total estimé 270 M d'euros pour les passages à niveau (dont 64 M d'euros pour Bayonne-Hendaye) et 330 M d'euros pour l'infrastructure et la signalisation (dont 136 M d'euros pour Bayonne-Hendaye).**

Des aménagements en cohérence avec l'Espagne, y compris à Irun

Parmi d'autres projets collectifs de grand intérêt, pris en compte dans le projet de SCOT du Sud pays basque, il en est un qui pourrait être réalisé dans le cadre d'une modernisation globale du réseau ferroviaire basque, entre Bayonne et Irun : un tram transfrontalier pour une desserte de l'agglomération littorale toute l'année, qui emprunterait les voies de la ligne ferroviaire existante, avec une liaison cadencée de même nature que le Topo en Espagne.

Toutefois, force est de constater que la culture du Pays Basque au nord, avec un habitat diffus, n'est pas la même qu'au sud, où habitat et entreprises sont accolés au tracé et où l'habitat est moins diffus. Des services cadencés seraient essentiellement viables à certaines heures et les perspectives d'augmentation de trafic modérées : probablement 100 % à l'horizon 2020.

Une mobilisation sans faille contre les nuisances sonores et solidiennes

Les nuisances phoniques, reconnues par le Grenelle de l'environnement, qui y a consacré les travaux de l'un de ses comités opérationnels (le n° 18), constituent la principale nuisance générée par la mobilité ferroviaire. Ses conclusions sont sans appel : « *il convient d'inscrire] la baisse des émissions sonores parmi les critères de modernisation* ».

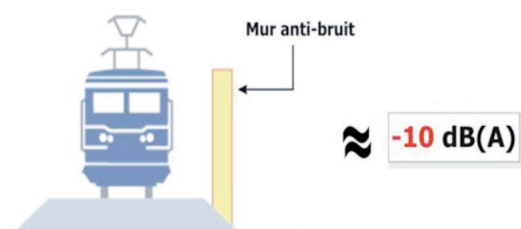
D'une façon plus générale, **RFF doit assurer la protection des riverains contre les nuisances sonores** pour les ramener aux niveaux réglementaires prescrits dès lors que le trafic ferroviaire le justifie. Quel que soit le projet, Réseau Ferré de France doit prévoir les dispositifs de protection nécessaires pour respecter la réglementation et les seuils fixés (butte de terre ou écran acoustique, double vitrage si nécessaire). Ce sera le cas dès lors que la ligne existante fera l'objet d'une rénovation lourde, avec amélioration des performances des trains. **Le chantage aux nuisances est donc vain.**

→ Comme dans d'autres départements (Savoie, vallée de la Maurienne, à l'initiative du Conseil général), il pourrait être créé dans les Pyrénées-Atlantiques un comité du suivi du bruit ferroviaire (ou multimodal) entre les acteurs de la vallée et les associations de riverains, pour lutter contre les nuisances sonores liées au(x) trafic(s).

D'une façon générale, la lutte contre le bruit s'appuie sur :

• des actions sur l'infrastructure

D'une efficacité estimée entre 5 et 10 dB(A), elles peuvent être associées à des protections de façades ; le mauvais état des voies (rails non lisses...) aggrave l'intensité des bruits de circulation, tout comme celui des bandages de roues ; et le profil en long de l'infrastructure ferroviaire joue un rôle important : plus la voie est au-dessus du sol, plus la propagation du bruit est importante ; une autre « voie » de progrès consiste à recourir à des rails longs soudés (LRS) et du ballast de bonne qualité et régulièrement renouvelé.



La voie modernisée va donc dans le bon sens avec des rails lourds (60 kg/m), des traverses béton lourdes (225 kg par traverse), des attaches dites Fast-clips, une épaisseur minimale du ballast d'au moins 30 cm sous traverses, la généralisation des Longs Rails Soudés (LRS)... À noter que la voie modernisée génère peu de bruits solidiens (qui apparaissent essentiellement aux abords des tunnels, lorsque la voie est posée sans ballasts), contrairement à une éventuelle ligne nouvelle.

→ **L'évaluation du coût des actions de résorption** : le chiffrage des protections acoustiques est toujours estimatif, tant que des études précises n'ont pas été réalisées, en n'oubliant pas que le coût est majoré dans les zones urbaines. La méthode de la carte des coûts (représentation géographique des coûts de réalisation par kilomètre d'une infrastructure selon des données de relief, de topographie, de sensibilités environnementales, d'urbanisation, d'où une estimation financière niveau débat public) peut être utilisée. En zone dense d'Île de France, avec une topographie particulièrement délicate, les travaux de construction de murs anti-bruits coûtent (valeur 2011) **environ 7,25 M d'euros du kilomètre**.

- **des actions sur le matériel roulant**

D'une efficacité estimée entre 5 et 7 dB(A) au minimum, elles consistent à recourir à du matériel neuf performant (wagons équipés de freins à disques) et à l'adaptation du parc existant (à commencer par le remplacement des sabots de freinage en fonte par des semelles en matériaux composites)...

La seule mise aux normes du matériel roulant ne suffit certes pas à réduire le niveau de nuisances sonores en dessous des seuils réglementaires dans les zones les plus bruyantes, et ce même si les études conduites par la Commission Européenne indiquent que les actions sur le matériel roulant présentent, dans l'absolu, un meilleur rapport coût/efficacité que les actions sur l'infrastructure.

Un coût qui demeure accessible et raisonnable

Le financement des études et travaux sous maîtrise d'ouvrage RFF est actuellement réparti entre l'État, RFF et les collectivités territoriales concernées selon une clé de répartition de 25 %, 25 % et 50 %, fixée par la circulaire du 23 mai 2002.

L'estimation à laquelle nous sommes parvenus n'inclut pas le coût du matériel roulant, pas plus que les estimations de RFF sur la création d'une LGV/LN entre Bordeaux et Hendaye ne prennent en compte le parc de TGV correspondant.

Infrastructures	Coût estimé en M€
→ Bayonne-Hendaye	
Modernisation des infrastructures	136
Suppression des PN	64
Lutte contre les nuisances sonores et solidiennes (enveloppe provisionnelle pour 30 kms de murs anti-bruits)	200
TOTAL BAYONNE-HENDAYE	400

2.3 Un traitement « classique » entre Solférino et Dax (environ 47 km)

Les aménagements réalisés sur la section Bordeaux-Solférino ont vocation à l'être aussi jusqu'à Dax, via Morcenx et la bifurcation vers Mont-de-Marsan. La ligne est, là aussi, grandement rectiligne, et elle parcourt majoritairement des secteurs peu urbanisés.

Mais il s'y ajoutera la suppression des 17 passages à niveau existants, numéros 57 à 84, dont l'un, à Solférino, en centre-ville, sur la RD44, présente des complexités.

→ **Coût total estimé 110 M d'euros pour les passages à niveau et 90 M d'euros pour l'infrastructure et la signalisation (200 M d'euros).**

2.4 Une ligne « à l'alsacienne » pour la section Bordeaux-Solférino (env. 100 km)

Cette section présente des caractéristiques très voisines de celles de la ligne Strasbourg-Mulhouse (136 km), qui permettent d'envisager une modernisation aux caractéristiques comparables : il n'y a aucun passage à niveau, et une seule courbe significative. Cette section très rectiligne est aussi celle de nombreux records de vitesse (331 km/h). La sortie de l'agglomération bordelaise est comparable à bien des égards à la sortie de l'agglomération strasbourgeoise. Elle est déjà en cours de traitement contre les nuisances sonores et ces efforts devront être poursuivis et généralisés.

Le cas de la LGV Bordeaux-Toulouse

En sortie de Bordeaux, les TGV continueront de circuler sur la ligne existante. Mais pour éviter un nouveau bouchon, RFF prévoit la création d'une voie supplémentaire entre Bordeaux et St-Médard-d'Eyrans. Là où il y en a deux, il y en aura trois, et là où il y en a trois, il y en aura quatre.

Chaque gare traversée sera également dotée de quatre voies de façon à faciliter les arrêts TER sans perturber le trafic TGV.

Au-delà, il est parfaitement possible de procéder à la fois :

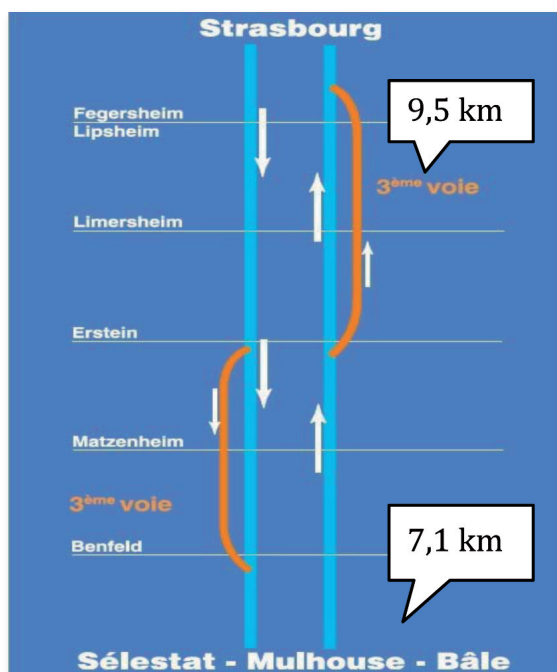
- **à une modernisation de la signalisation** pour permettre la circulation de trains à 220 km/heure. Au-delà des efforts déjà engagés, il convient de recourir, comme en Alsace à l'horizon 2018, au standard européen ETCS niveau 1 et de télécommander depuis un poste centralisé les postes d'aiguillage intermédiaires entre Bordeaux et Hendaye (30 m d'euros).
- **à une modernisation de l'infrastructure existante** (voies, caténaire...) pour améliorer la fiabilité et la flexibilité du service, avec y compris des sections à trois voies, disposées aux endroits stratégiques de la ligne, qui permettent aux trains plus rapides de « doubler » les trains plus lents, et des installations de contre-sens (IPCS), qui donnent de la souplesse à l'exploitation.

Rappelons qu'en Alsace, la ligne est parcourue par les TGV à destination de Colmar via la LGV Est, les TGV de Strasbourg en direction de Lyon et du sud de la France, par les TER 200 circulant à 200 km/h entre Strasbourg et Bâle, par des TER moins rapides, des trains de nuit Intercités à destination de Nice et de Port-Bou, des trains EuroCity à destination de la Suisse, la Belgique et le Luxembourg ; auxquels s'ajoutent de nombreux trains de fret. Le niveau des trafics n'a donc rien à voir avec celui constaté sur cette section, pourtant un peu congestionnée, en particulier jusqu'à la bifurcation de Lamothe ;

- **à une augmentation capacitaire** de la ligne au nord de Lamothe avec des sections à trois ou quatre voies. C'est ce qui a été réalisé, là encore, en Alsace, en 2009, sur une vingtaine de km, ce qui est apparu suffisant pour répondre à une hausse constante, bien supérieure à celle observée en Aquitaine, du trafic voyageur. Le coût total en Alsace a été de 93 millions d'€, dont 32 % pour l'État, 54 % pour la Région Alsace et 14 % pour RFF.

Les travaux en Alsace ont duré près d'une dizaine d'années hors 3^{ème} voie et ont coûté, dans les années 90, l'équivalent de 20 millions d'€ hors matériel. Il s'y ajoutera la nouvelle modernisation de la signalisation, qui suppose aussi des aménagements sur le matériel de traction, et une 1^{ère} tranche de travaux issus du programme national de commande centralisée du réseau, pour la plaine d'Alsace.

→ **Une première estimation très approximative des aménagements nécessaires pour que l'ensemble de cette section, hors agglomération bordelaise, soit circulaire à 200/220 km/h, s'élève à 200 millions d'euros.**



2.5 L'indispensable modernisation de la desserte de Mont-de-Marsan

Aujourd'hui, Mont-de-Marsan est desservi par une ligne non électrifiée la reliant une dizaine de fois par sens et par jour à Morcenx, en 39 km et un peu moins de 30 minutes, et via cette ligne à la ligne existante Bordeaux-Hendaye.

Le projet de ligne nouvelle Bordeaux-Espagne répond, à partir d'une gare nouvelle excentrée, aux seuls trafics de moyenne et longue distance Mont-de-Marsan/Bordeaux et Paris, mais pas aux trafics quotidiens et de proximité, qui sont indiscutablement la priorité du développement durable, et du report modal en particulier.

Nous recommandons d'accompagner la modernisation de la liaison principale Bordeaux-Hendaye par la modernisation de cette ligne transversale. Elle pourrait être électrifiée (coût environ 500 000 euros par km, soit 20 millions d'euros) au profit d'une circulation TER renforcée.

Une hypothèse beaucoup plus ambitieuse existe également, qui impliquerait une hausse de la qualité des services considérable pour la préfecture des Landes. Il s'agirait d'un service de tram-trains régionaux interconnectés du même type qu'entre Mulhouse et la vallée de la Thur en Alsace, où la voie pourtant unique accueille jusqu'à 134 trains et tramways sur la section la plus chargée.

- Cette desserte modernisée pourrait être prolongée vers Hagetmau et Aire sur l'Adour, voire au-delà vers Tarbes ;

- Elle pourrait accueillir, outre les services régionaux, des rames TGV venues de Paris, Bordeaux et Hendaye, à une vitesse supérieure à 100 km/heure.

→ **Entre Morcenx et Mont-de-Marsan, le coût pourrait être de l'ordre de 160 M d'euros.**

Au total Bordeaux – Hendaye pour six fois moins cher que le GPSO !

Travaux sur les infrastructures	Coût estimé en M€
→ Bayonne-Hendaye	
Modernisation des voies et autres infra	136
Suppression des PN	64
Lutte contre les nuisances sonores et solidiennes	
(enveloppe provisionnelle pour 30 kms de murs anti-bruits)	200
TOTAL BAYONNE-HENDAYE	400
→ Bordeaux-Bayonne	
Modernisation Bordeaux-Solférino	200
Modernisation Solférino-Dax	90
Suppression des PN	110
Restructuration Dax-Bayonne	194
Suppression des PN Dax-Bayonne	206
TOTAL BORDEAUX-BAYONNE	800
TOTAL BORDEAUX-HENDAYE	1 200
→ Liaison Mont-de-Marsan	160

Conclusion

Le projet de modernisation des voies existantes sur le tronçon Bordeaux - Hendaye permet de diviser la facture par 5 comparé au projet GPSO. Pour la traversée ferroviaire du Pays Basque, l'investissement est également divisé par six (400m d'euros au lieu des 2 milliards d'euros actuellement prévus), ce projet permettant d'atteindre tous les objectifs assignés à GPSO :

- 150 trains de marchandises, soit plus de sept fois le nombre de trains de fret aujourd'hui
- 40 TER permettant de transporter plus de 4 millions de passagers par an (vs 200 000 voyageurs constatés aujourd'hui)
- 20 TGV par jour, en progression de 50% par rapport à aujourd'hui
- Bayonne à 1h20 de Bordeaux grâce à la modernisation du tronçon Bordeaux-Bayonne (200/220 km/h)
- Bordeaux-Bilbao en 2h43, soit une division du temps de parcours par 2
- Une protection phonique des riverains au Pays Basque et une sécurisation des voies grâce à la suppression des passages à niveau
- Un respect total de l'environnement et de l'économie au Pays Basque qui évite une balafre de plus, 7 à 10 ans de travaux et la destruction de 25 sites sensibles.

**TOUS LES OBJECTIFS DU PROJET DE LGV BORDEAUX-ESPAGNE
PEUVENT ÊTRE ATTEINTS
EN MODERNISANT LES VOIES EXISTANTES.**

**LA TRAVERSÉE DU PAYS BASQUE (BAYONNE-HENDAYE)
EST L'EXEMPLE PARFAIT D'APPLICATION
DES RECOMMANDATIONS DES ASSISES DU FERROVIAIRE
DE RÉNOVER LES VOIES EXISTANTES,
DÈS LORS QUE CELA EST POSSIBLE.**