

Un projet ferroviaire : pour quels enjeux environnementaux ?

Mot d'accueil

Jacques FORTE
Maire de DAX

Je vous remercie d'être venus si nombreux ce soir. Il est certain que le débat autour de ce projet ferroviaire est difficile, car il regroupe différents intérêts particuliers. Pourtant, au-delà de ces intérêts particuliers, prenons le temps d'organiser un véritable débat, qui ne soit pas une simple suite de monologues. Dans le cas contraire, nous pourrions avoir l'impression que les choix sont déjà faits, ce qui n'est pourtant pas le cas aujourd'hui. Il demeure que l'absence d'une gare TGV dans les Landes serait une catastrophe pour notre région. C'est sur la base de ce constat que doit s'articuler nos débats de ce soir, afin de nous aider à faire le meilleur choix pour les citoyens de notre région.

Présentation des enjeux du débat public, de la thématique et du déroulement de la soirée

Jean-Pierre CHAUSSADE
Président de la CPDP

Notre débat est aujourd'hui véritablement lancé. Il suffit de constater les bons chiffres de la fréquentation de notre site internet pour nous en convaincre, presque 9000 visites à ce jour. Pour autant, aucune décision n'est arrêtée pour l'heure, et nous avons 4 mois devant nous pour examiner et nous convaincre de l'opportunité de ce projet de nouvelle ligne ferroviaire, qui s'inscrit autant dans un contexte national qu'euro péen. Notre débat est riche, et doit être animé avec vigilance. Au lendemain de chaque débat, nous mettons d'ailleurs en ligne sur notre site internet une synthèse de la soirée et nous publions dans les jours suivants un compte-rendu exhaustif de l'ensemble des propos tenus aux cours de nos débats.

Ce projet ferroviaire ne concerne pas simplement une ligne à grande vitesse, mais le transport de marchandises et l'ensemble du transport régional. Dans ce cadre, notre rôle reste indépendant, de façon à animer de façon impartiale ce débat et tenir compte du point de vue de chacun de ses acteurs. Je vous remercie.

Présentation du projet mis en débat

Christian MAUDET
Directeur régional RFF

Permettez-moi de vous présenter ce projet ferroviaire en quelques minutes. Depuis l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans l'Union Européenne, en 1986, les échanges avec le reste de l'Europe ont considérablement augmenté. Pourtant, seulement 4 % du trafic de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe – via la façade atlantique - s'effectue par le rail. Cette situation a conduit à l'apparition de ce que nous appelons le « mur de camions », avec plus de 8 500 camions comptabilisés chaque jour à la frontière entre la France et l'Espagne. Or cette situation ne fera que s'aggraver si l'on n'agit pas.

Compte tenu de ce problème, les gouvernements français et espagnol souhaitent aujourd'hui réduire le déséquilibre entre le rail, la mer et la route. Pourtant, malgré les aménagements prévus, le tronçon ferré Bordeaux-Espagne risque d'être saturé d'ici à 2020. Nous voulons donc doubler les capacités de ce tronçon, dans une perspective de développement durable.

Notre objectif est de réduire l'impact du développement routier, tout en faisant face à la croissance du trafic des marchandises et de la mobilité des personnes. Enfin, nous voulons continuer à participer au développement régional en favorisant l'attractivité régionale. Pour atteindre ces objectifs, 2 solutions sont envisageables :

- le doublement de la ligne actuelle ;
- la construction d'une ligne nouvelle à deux voies (différents tracés sont possibles, l'un à l'Est de Landes ; l'autre à l'Ouest).

Les capacités de transports de marchandises sont équivalentes selon ces différents scénarios. De plus, ils permettraient de réduire considérablement les émissions de CO₂, tout en doublant le nombre de voyageurs et en réduisant les temps de transport. Enfin, l'investissement nécessaire à la réalisation de ces deux solutions serait équivalent.

Dans ce contexte, RFF attend donc de ce débat public qu'il permette de déterminer le niveau de pertinence de ce projet, et de définir les enjeux humains, environnementaux et économiques à prendre en compte dans le cadre de ce projet.

Discussion avec la salle

Etienne MASSY, Retraité

Il semble que le projet (notamment celui concernant le tracé passant par Mont-de-Marsan) n'est pas encore complet, car il ne tient pas totalement compte de tous ses avantages et de ses inconvénients. Je pense notamment aux frais de fonctionnement des gares qu'il sera nécessaire de créer ou aux

conditions de transport des matières dangereuses. Dans ce contexte, pourquoi ne pas étudier la possibilité d'établir une ligne nouvelle entre Bordeaux et Morcenx ?

Christian MAUDET

Dès lors que nous créons une ligne nouvelle, nous examinons évidemment la possibilité de créer des gares nouvelles, dans le but de desservir des clientèles nouvelles. Notre débat public recouvre d'ailleurs l'ensemble des éléments de ce projet ferroviaire, et ne se limite pas à la création d'une ligne nouvelle. Nous ne négligeons donc pas la possibilité de procéder à une utilisation optimale des lignes existantes.

De la salle

J'ai le sentiment d'entendre une vieille chanson, puisqu'un projet de trajet a déjà vu le jour il y a 13 ans. Devant le désaveu de la population, le projet avait finalement été enterré. Dans le cadre de ce nouveau projet, nous devons vérifier en priorité la véracité des chiffres avancés par RFF et procéder à une vraie évaluation des besoins. Existe-il une continuité entre les deux projets ? Quels est le niveau d'engagement des responsables politiques à l'égard de ce projet ? Voilà les questions auxquelles il nous faut répondre aujourd'hui. N'est-il pas possible d'avoir une étude indépendante chargée d'examiner ces différents points ?

Christian MAUDET

Comme je l'ai évoqué dans la présentation, les chiffres cités ne sont pas ceux de RFF, mais des chiffres avancés par les gouvernements français et espagnols, avant d'être validés par un cabinet indépendant. De plus, ce projet n'a aucun rapport avec le projet établi voilà 13 ans. RFF n'existait d'ailleurs pas à cette époque ! Il s'agit essentiellement aujourd'hui de créer une ligne de fret, alors que l'ancien projet portait avant tout sur la création d'une ligne à grande vitesse.

De la salle

Je maintiens cependant ma question concernant l'établissement d'une étude indépendante.

Jean-Pierre CHAUSSADE

Nous avons effectivement reçu différentes demandes d'études indépendantes. Nous avons soumis ce point à la commission nationale du débat public qui a convenu de financer une étude de ce type, dont les résultats seront connus avant la fin de notre débat.

Pierre DURRUTY

Le déplacement latéral de 10 mètres du tracé a des répercussions sur plusieurs kilomètres. Dans ces conditions, comment comptez-vous procéder ?

Christian MAUDET

Aucun tracé n'est pour l'heure arrêté, mais nous étudierons évidemment tous les aspects du problème le moment venu.

Table Ronde 1

La qualité de la vie

Michèle BORDENAVE, Membre de la CPDP

La qualité de vie est évidemment l'un des aspects fondamentaux de ce projet. La commission nationale du débat public a d'ailleurs demandé à RFF de revoir sa copie pour mieux intégrer les aspects environnementaux. Il est en outre prévu de consacrer plusieurs réunions à cette question, tant il est vrai que ce projet doit répondre avant tout à des préoccupations de développement durable et de respect de l'environnement. Afin d'examiner ces différents points, je passe sans plus attendre la parole à nos intervenants.

I. La prise en compte du cadre de vie

Georges CINGAL, Président de la SEPANSO Landes

J'ai l'honneur de représenter les associations françaises de défense de l'environnement auprès des instances de Bruxelles. Allons-nous mettre en pièce les différents espaces naturels et la biodiversité des Landes ? Telle est la vraie question. Nous sommes las d'être rayés par les responsables politiques qui ne se préoccupent pas de ces questions. Tous ces soit disant responsables ne semblent penser et vivre qu'en termes de croissance. Pourtant, il est clair que tout projet a un impact sur l'environnement. Nous n'avons pas d'opposition de principe d'une amélioration des voies de communication. Ne faisons cependant pas plus de travaux qu'il est nécessaire. Dans cet esprit, nous demandons en priorité la modernisation de la voie existante et nous refusons que des sites naturels remarquables soient rayés de la carte. Nous attirons donc solennellement l'attention de RFF sur la nécessité d'agir en faveur du développement durable, d'autant que le respect de cette exigence assurerait à RFF une bonne image auprès du public.

II. Les nuisances sonores

Dominique LESTINEK, Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac

Notre fédération est née en 1936, dans l'objectif d'agir indépendamment des élus, considérant que les habitants sont aussi des usagers des espaces publics. Les enquêtes de l'INSEE ont montré que le bruit constituait la première source de nuisance environnementale dans notre pays. Il faut reconnaître que le transport ferroviaire, par rapport aux autres modes de transport, respecte le mieux l'environnement. En revanche, ses nuisances sonores sont réelles. De fait, la réduction du niveau sonore doit être un objectif majeur de toute nouvelle infrastructure ferroviaire.

Deux sources principales de bruits doivent recevoir notre attention : le bruit de roulement et le bruit aérodynamique. De son côté, le niveau de gêne est fonction de 4 facteurs :

- proximité de la voie ;
- sensibilité des riverains ;
- fréquence du trafic ;
- moment où se produit le bruit.

Différentes techniques permettent de réduire le niveau sonore des installations ferroviaires :

- la réduction à la source par des équipements adaptés (système de freinage, qualité des rails) ;
- l'installation d'écrans entre la source et les riverains (déblai, mur antibruit, insolation phonique des bâtiments, etc) ;
- la limitation de la population exposée (restructuration de l'implantation, opportunité des aménagements ;
- la maîtrise du trafic.

En conclusion, la coopération de tous les acteurs du territoire et du monde ferroviaire me paraît indispensable pour parvenir à lutter contre la pollution sonore.

III. La lutte contre le changement climatique

Alain LHUILIER, Chargé de Mission Transport à l'ADEME

Nous en avons probablement moins conscience, mais la qualité de la vie dépend également de la disponibilité énergétique et de la facilité des transports. Nous devons donc réfléchir aux liens existant entre l'environnement, l'énergie et les transports. Or il apparaît aujourd'hui que la dépendance des transports à l'égard du pétrole est devenue majeure. Dans ce contexte, le ferroviaire à traction électrique représente un avantage évident, que nous ne saurions négliger.

Discussion avec la salle

De la salle

En quoi la sortie Sud-est de Bordeaux serait moins génératrice de bruit que la sortie Sud-ouest ?

Dominique LESTINEK

Il s'agit avant tout de réduire le nombre de personnes susceptibles d'être exposées au bruit.

De la salle

Pourquoi installer une nouvelle voie, alors que la pollution sonore est déjà majeure à certains endroits ? Quelle sera la vie des riverains à l'avenir ?

Alain DUPERIER, Secrétaire Général de l'Union des transporteurs routiers des Landes

Le transport routier est favorable au ferroutage de transit. Parmi les solutions proposées, quelle est celle qui allie à la fois les meilleurs délais de réalisation, pour un moindre coût ?

Jacques PAPON, Conseiller régional, Les Verts

Parler de développement durable suppose de considérer l'ensemble de l'environnement. Nous prévoyons que 13 000 camions/jour traverseront la région en 2020, malgré les aménagements que vous proposez, ce qui conduira à dépasser les taux d'émissions de CO2 prévu par le protocole de Kyoto. Pouvons-nous continuer comme cela ? Le projet qui nous est présenté ce soir est avant tout économique, et reste basé sur le principe de la rentabilité. Cela ne me paraît pas entrer en conformité avec les principes du développement durable.

Christian MAUDET

Concernant le bruit, nous ne disposons pas de tous les éléments pour vous répondre avec exactitude. Nous pouvons simplement vous dire que les hypothèses qui sont actuellement prises en compte vont dans le sens de la modération du trafic et la réduction générale des échanges. La question qui nous intéresse consiste donc à déterminer le projet d'aménagement dont l'impact sur l'environnement sera le moins important. Le projet ferroviaire ne supprimera pas le « mur de camion », mais permettra de limiter sa croissance. Il demeure que la question du bruit est aujourd'hui totalement intégrée à nos projets.

Pour répondre à Monsieur Duperier, sachez que les différents tracés sont équivalents en termes de capacité de transport. En revanche, le développement des services peut différer selon les tracés.

Monsieur le Maire de Dax

RFF m'a affirmé que la voie actuelle peut être aménagée dès à présent, ce qui permet d'améliorer la situation de la région bien avant l'échéance de 2020.

Monsieur le Maire-adjoint de Dax

Ne pensez-vous pas que le doublement de la voie entre Bordeaux et Dax permettrait de gagner du temps ? Si nous pouvions aménager d'ores et déjà la voie existante, je pense que nous gagnerions à la fois du temps et de l'argent.

Christian MAUDET

Ce point est très important. Il ne faut pas penser que nous ne ferions rien avant 2020. Au contraire, nous avons dès à présent un important programme de rénovation de l'existant qui doit permettre de multiplier par 5 le trafic de marchandises et par 2 le trafic de voyageurs sur la ligne actuelle. Plusieurs centaines de millions d'euros d'investissement seront consacrés à ces travaux. Il demeure que le problème d'engorgement se posera dans tous les cas en 2020 et qu'il nous faut dès à présent anticiper ce problème.

De la salle

Avez-vous prévu d'aménager la Gare de Dax et d'améliorer l'accès aux handicapés ?

Christian MAUDET

Les travaux d'aménagement des gares sont indépendants de ce projet, mais ce point fait actuellement l'objet d'étude.

Jean-Marie ROMERO, SCNF

Un point important me paraît devoir être souligné : la création d'une autoroute ferroviaire repose sur une association étroite entre la route et le rail. Ce nouveau service permet de se rapprocher des coûts économiques du transport routier et opérer ainsi le transfert modal que nous appelons tous de nos vœux.

Jacques ANTHIAN, Président de la Communauté de Communes du Grand Dax

J'insiste sur le fait que la gare de Dax n'est pas accessible aux handicapés. Le coût des travaux se monterait à 2 millions d'euros, dont l'essentiel serait pris en charge par la communauté de communes. Par ailleurs, le premier scénario de RFF laisse penser qu'un train passerait en gare de Dax toutes les 5 minutes à l'horizon 2020. Qu'est-il prévu pour limiter l'impact sonore de ce trafic ?

Table Ronde 2

Traverser le territoire

Jean-Stéphane DEVISSE

Il nous a semblé important de donner la parole aux acteurs de l'environnement dans le cadre de ce débat. Je leur passe immédiatement la parole.

I. Le massif forestier du point de vue des chasseurs

Jacky RECARTE, Fédération des chasseurs des Landes

La fédération des chasseurs regroupe 28 000 adhérents dans les Landes et effectue une mission d'intérêt public en faveur de la préservation de l'environnement. Nous avons notamment effectué un recensement des espèces animales et végétales de la région et développer une politique active de protection du milieu naturel. Nous l'avons fait par exemple avec les Barthes de l'Adour, dont le fonctionnement hydraulique très particulier conduit à une grande richesse écologique. Notre travail de protection a permis de favoriser le repeuplement des espèces protégées, mais aussi de faire venir de nouvelles espèces. Notre action en faveur de l'environnement nous conduit à penser que le passage d'une voie nouvelle aura des conséquences importantes sur ces milieux irremplaçables. Nous demandons donc que l'aménagement des voies déjà existantes soit à tout prix privilégié.

II. Préservation du massif forestier et prévention du risque incendie

Benoit BODENNEC, DFCI Landes

L'Aquitaine connaît de très nombreux départs de feux, mais leur impact reste heureusement faible sur la région, grâce à un aménagement efficace de la forêt. Nous pensons cependant que la création d'une nouvelle voie ferrée induira un risque d'incendie supplémentaire. En effet, le mauvais entretien des voies et la projection d'étincelles par des freins en mauvais état sont autant de causes d'incendie. Une nouvelle ligne augmenterait en outre la sensibilité du milieu aux risques phytosanitaires (chenilles processionnaires, etc.), tout en modifiant le réseau hydraulique de la région et en isolant les points d'eau. Face à l'augmentation de ce risque, il faut donc prévoir d'entretenir le plus souvent possible les voies déjà existantes, ainsi que les nouvelles voies. Il ne faudra pas non plus oublier de prendre en compte la particularité du dispositif de protection du milieu naturel landais.

III. Effet de coupure dans les fonds de vallons

Jean-Michel COUDESFEYTES, DIREN

La biodiversité en France – comme dans le reste de l'Europe – est menacée par le développement des infrastructures, l'agriculture et l'urbanisation, qui favorisent la consommation et la fragmentation des espaces, sans parler des risques de pollution. Pour limiter ces impacts négatifs, il faut éviter les habitats à fort enjeux et rétablir les connexions biologiques, tout en prenant en compte la biodiversité dans l'exploitation de l'ouvrage. Tel est le message que nous voulons faire passer.

Christian MAUDET

Votre préoccupation mérite d'être prise en compte, mais doit être relativisée, car la création d'une ligne nouvelle dans la région représente une surface inférieure à celle rognée en 1 an par l'urbanisation.

Discussion avec la salle

Jean-Marc DUBIS, Vice-président de la Chambre d'Agriculture des Landes

Les exploitations agricoles risquent d'être très fortement perturbées par la création d'une ligne nouvelle, même si nous sommes sensibles à la nécessité de favoriser les axes de développement. A ce titre, nous sommes mêmes prêts à accepter le troisième tracé, qui sera le plus perturbant pour l'activité agricole, à la condition qu'au moins 2 gares TGV soient installées et qu'il soit accordé suffisamment de temps aux agriculteurs en amont du projet pour adapter leur outil de travail. Je voudrais en outre vous rappeler que le paysage des Landes a déjà été modifié par nos pères et nos grands-pères. N'ayant donc pas peur ne le faire nous-mêmes.

De la salle

On demande cependant de transformer notre territoire pour permettre aux multinationales de faire leur business et de générer des bénéfices. Nous allons payer des rails qui aider les entreprises multinationales de faire de l'argent. Nous avons déjà dit non au référendum européen. Nous ne voulons pas de cette mondialisation-là. Voulez-vous de ce monde-là ou d'un monde plus solidaire ?

Jean-Pierre DUFAU, Député des Landes

J'ai retenu quelques informations majeures de notre débat de ce soir. Tout d'abord, il n'existe pas de conflit majeur entre le transport routier et le ferroutage. Le deuxième point renvoie au fait que les TGV continueront d'arriver dans les anciennes gares en particulier à Dax. Une question se pose cependant : à quelle fréquence arriveront-ils ? Troisièmement, pouvez-vous confirmer que la ligne existante sera bien aménagée dans tous les cas de figure ? Enfin, le scénario de la suppression de la

ligne à grande vitesse est-il plausible dans les Landes ? Pour finir, RFF sera certainement tenu d'appliquer toutes les législations existantes en matière de respect de l'environnement. Quelles sont les mesures que vous avez prévu de prendre pour répondre à ces impératifs ?

Christian MAUDET

L'aménagement de la ligne existante est non seulement compatible, mais nécessaire à tous les scénarios que nous avons élaborés. Nous refusons en revanche de procéder à des investissements qui s'avèreront inutiles par la suite. Par ailleurs, nous sommes évidemment tenus d'appliquer la réglementation en vigueur.

Corinne ROECKLIN, Ingénieur Environnement RFF

Nos études environnementales ont notamment pour conséquence de nous permettre d'entrer en très grande conformité avec les différentes règles et lois environnementales.

Jean-Marie ROMERO, SCNF

Dès avant 2012, la fréquence des arrêts en gare de Dax aura déjà augmenté par rapport à la situation actuelle.

Christian MAUDET

Au-delà de la question de la grande vitesse, notre problème consiste avant tout à assurer la continuité de service en limitant les effets de coupures à la frontière entre la France et l'Espagne.

De la salle

Le coût le moins élevé du projet est de 3,5 milliard d'euros. Quel financement maximum peut-on raisonnablement envisager ?

De la salle

En tant qu'agriculteur, je suis étonné que la table ronde n'ait pas donné une plus large place aux représentants du monde agricole, puisque que le projet risque de perturber très fortement les exploitations agricoles. Je ne suis pas certain en outre que ce projet permette réellement aux agriculteurs de faire face à la concurrence mondiale.

Christian MAUDET

Concernant le coût du projet, il faut savoir que le projet le moins cher n'est pas forcément le plus intéressant. Nous devons avant tout prendre en compte la rentabilité économique globale de chacun des trois tracés. De même, nous devons absolument prendre en compte les bénéfices nets consolidés.

Jacques FORTE, Maire de Dax

L'aménagement de la voie actuelle pourrait être terminé en 2009. Cet aménagement viendra-t-il en déduction du projet global ?

Christian MAUDET

Les coûts d'aménagement de la voie existante ne sont pas pris en compte dans le calcul des coûts des 3 projets de tracés. Ils sont de l'ordre de 1 milliard d'Euros.

Jean FORTE, Maire de Dax

Je pense néanmoins que ces projets doivent prendre en compte l'évolution des coûts, mais aussi des modes de vie liés à l'arrivée de nouvelles technologies. Enfin, nous parlons depuis 10 ans de la rénovation de la Gare de Dax pour l'adapter aux handicapés. Avez-vous réellement l'intention de la faire ?

Conclusion

Jean-Pierre CHAUSSADE
Président de la CPDP

Vous avez été plus de 350 ce soir. Il s'agit de l'assemblée la plus nombreuse depuis que nous avons lancé ces réunions thématiques. Nous ne pouvons que nous en féliciter et vous en remercier. Je vous souhaite une bonne fin de soirée à tous.