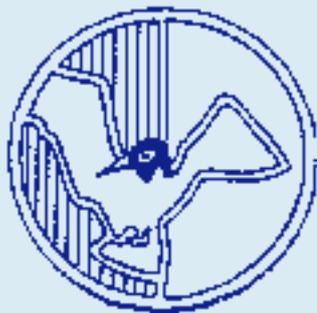


Contribution de :



Bassin d'Arcachon Ecologie

4 Allée des Mimosas
33120 ARCACHON
Tél.: 05 56 54 51 02
www.bassindarcachonecologie.org
arcachon.ecologie@free.fr

Contribution de Bassin d'Arcachon Écologie au débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Des objectifs à respecter De nombreux impératifs environnementaux nécessitent

une profonde et rapide prise de conscience, ainsi que l'application des solutions permettant de se détourner enfin des nombreux impacts négatifs du tout-routier. La liste de ces priorités ne cesse de s'accroître :

- le grave réchauffement climatique,
- l'augmentation alarmante du prix du pétrole,
- la dépendance vis-à-vis des produits pétroliers importés,
- la raréfaction, voir le tarissement définitif de cette ressource,
- la nécessité de corriger urgemment les

conséquences de l'hégémonie des transports routiers de marchandises et de voyageurs,

- l'impératif de réduire enfin et de façon considérable les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 dans le cadre du protocole de Kyoto,
- le respect des objectifs fixés par le Plan Climat,
- la atteintes répétées à l'intégrité des biotopes naturels,
- les pollutions diverses...

L'ensemble de ces considérations ne peut qu'imposer de développer au plus vite des modes de transports alternatifs, dont le rail, bien évidemment, fait partie.

Une alternative voulue

Une telle situation presse les instances décisionnelles internationales d'initier sans délai des actions fortes et d'envergure pour la préservation de la Terre.

Ainsi, tout projet d'amélioration ferroviaire se présentant comme une alternative voulue au trafic routier et aux multiples nuisances qu'il induit

doit bien évidemment être accueilli favorablement. Bassin d'Arcachon Ecologie, association agréée de protection de l'Environnement, ne peut que s'exprimer favorablement quant à l'amélioration de la circulation ferroviaire française et européenne et, en l'occurrence, du maillon Bordeaux-Espagne.

Le développement du réseau ferré doit s'imposer en tant qu'alternative aux transports routiers, à leur

consommation d'espace excessive et toujours croissante, aux irréversibles destructions de milieux naturels qu'ils imposent.

Dans ce contexte, l'axe atlantique se doit d'assurer la réalisation d'un enjeu cohérent au plan environnemental et économique et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, en tant que maillon méridional de cet axe, ne peut que jouer un rôle de premier ordre.

La nécessité d'une volonté politique

En effet, c'est particulièrement sur cet axe qui relie le Nord et le Sud de l'Europe, que le rééquilibrage en faveur du rail est indispensable, et celui-ci est étroitement dépendant d'une réelle amélioration de la capacité ferroviaire.

Ce projet doit aller bien au-delà de l'objectif secondaire de canaliser la croissance prévue du trafic de marchandise et de voyageurs à l'horizon 2020.

L'amélioration du réseau ferré, si elle permettait de répartir la charge de voyageurs du corridor Nord-Sud Atlantique, pourrait aboutir à dégager un espace suffisant pour accueillir une densification du fret sur les lignes ferroviaires classiques.

Pourtant jusqu'ici, hélas, divers exemples démontrent qu'une telle attente est généralement déçue.

On doit donc préférentiellement et résolument se tourner vers la possibilité de développer globalement le transport ferroviaire à grande vitesse tant au profit des marchandises, par le biais du

report modal, qu'à celui des voyageurs.

En premier lieu, il appartient aux instances politiques et décisionnelles de prendre la ferme décision de transférer massivement et sans attendre le trafic routier de marchandises et de voyageurs vers le rail.

Il est également indispensable que les mêmes instances décident de donner au transport ferroviaire et aux possibilités multi-modales que le rail autorise, les clefs et les moyens d'un fonctionnement optimal ainsi que d'une réelle compétitivité, par des incitations fiscales appropriées.

Ainsi, le développement de la capacité et des qualités technologiques de la liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne n'aura de sens que si elle est associée à une réelle volonté politique – trop peu manifestée à ce jour – et à une incitation vigoureuse – qui actuellement fait gravement défaut – à acheminer préférentiellement marchandises et voyageurs par le rail.

L'indispensable abandon de l'hégémonie routière

Soulignons, entre autres préalables nécessaires, l'abandon du tout-routier et du tout-autoroutier, lesquels sont directement et gravement concurrents vis-à-vis du rail.

Pour n'en donner qu'un exemple, le récent rapport général du dossier d'enquête publique publié par la Direction Régionale de l'Équipement précise que le projet d'autoroute A 65 entraînerait une baisse de 10% du nombre de voyageurs sur la liaison ferroviaire Bordeaux-Pau.

A cet égard, le projet de contournement autoroutier de Bordeaux présente un risque accru de pollutions diverses, de bruit, de catastrophiques et irrémédiables destructions d'écosystèmes et de dévastation de zones Natura 2000.

Alors que la volonté actuelle est, au plan national et européen, de créer et maintenir des réseaux cohérents pour la sauvegarde des habitats et des espèces naturelles, la perpétuelle densification du réseau autoroutier condamne la vie sauvage, enclos les

populations animales dans des espaces vitaux de plus en plus restreints et les rend exsangues.

Le corollaire de toute autoroute supplémentaire est inévitablement un accroissement de l'insoutenable croissance des transports routiers ainsi que du nombre d'accidents dus à un trop dense trafic de poids-lourds.

Il en va de même des autres projets autoroutiers en Aquitaine tels que l'A 65 Langon-Pau et la mise à trois fois deux voies de l'autoroute A 10 Bordeaux-Irun, qui vont définitivement à l'encontre des objectifs affichés par l'Etat et la Communauté Européenne en matière de lutte contre le réchauffement planétaire.

C'est pourquoi le rail doit, au plus vite, intervenir pour absorber les flux de marchandise et de voyageurs au moindre dommage pour l'Environnement et sans effet de coupure sur les espaces naturels préservés.

Pourtant, à l'heure actuelle et à l'encontre du discours affiché, la mise en avant et le développement constants des infrastructures routières nuit

clairement au développement de l'alternative ferroviaire.

On sait que les financements exorbitants voués à la route devraient et pourraient être rapidement et systématiquement reportés vers le rail afin d'en promouvoir le développement et le perfectionnement.

Le report sur les moyens ferroviaires pourrait ainsi permettre enfin de résolument et définitivement tourner le dos à l'incommensurable accumulation de nuisances induites par le transport routier, particulièrement sur l'axe Nord-Sud du corridor atlantique que vise le projet ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Espagne.

Cependant, si le transport des voyageurs et des marchandises s'accroît comme cela est envisagé, le réseau ferroviaire se doit, non seulement d'absorber cette augmentation mais aussi d'être apte à organiser à court, moyen et long terme le report vers ce mode de transport écologiquement supportable qu'est le train.

Un coût environnemental excessif

Au préalable de tous travaux de création d'infrastructure nouvelle, **il faut, en conscience, évaluer les divers dégâts environnementaux prévisibles.**

La création de lignes ferroviaires supplémentaires, additionnés des différentes implantations associées que supposent invariablement le fonctionnement de ces infrastructures, se ferait au prix d'une emprise plus que considérable et inévitablement destructrice de biotopes et de ressources naturelles. *L'aménagement d'un tracé nouveau induirait une consommation d'espace nettement excessive, la dislocation d'innombrables territoires naturels dont l'intégrité doit être préservée, la destruction définitive d'irremplaçables écosystèmes et un cortège de nuisances inédites sur des terres jusqu'ici épargnées.*

Ainsi, une installation ferroviaire nouvelle ne manquerait pas d'induire des nuisances ajoutées.

Elle susciterait des perturbations importantes sur des zones qui se trouveraient désormais soumises à de fortes pollutions sonores et autres vibrations du sol.

Il apparaît que cet énorme coût écologique et social ne serait pas compensé par les avantages que la prospection menée jusqu'à présent a envisagés.

Les espaces naturels des départements concernés ne peuvent plus supporter de tels empiètements supplémentaires.

Ajoutons que les lignes nouvelles apportent peu de gain en temps par rapport à l'amélioration de l'existant... On évalue ce gain de temps à une heure à peine sur la liaison Paris-Madrid.

L'amélioration du réseau ferroviaire et exploitation des structures existantes

En revanche, le large potentiel des structures ferroviaires déjà présentes entre Bordeaux et l'Espagne n'est pas mis en valeur autant qu'il est possible.

De telles installations méritent d'être exploitées davantage, optimisées et utilisées au maximum de leur large potentiel !

Que ce soit pour le transport des voyageurs ou pour celui des marchandises, le tracé de ces équipements a longuement démontré sa performance et son efficacité au fil des décennies.

En outre, alors que la création d'une ligne ferroviaire nouvelle supposerait un délai conduisant à une attente de plus de quinze ans, la modernisation du réseau déjà disponible offrirait l'heureuse possibilité d'achever les travaux dans un laps de temps beaucoup plus raisonnable.

On pourrait ainsi envisager de rapidement mettre en œuvre le report tant attendu du fret circulant par l'arc atlantique en direction du transport ferroviaire.

La réduction des passages difficiles et de certains

« points d'engorgement » est envisageable dès le court terme.

D'autre part, la modernisation et la transformation des lignes déjà implantées de longue date, même si elle suppose un accroissement de la densité du trafic, pourrait se faire au moindre dommage pour les riverains et les villes traversées.

L'impact sur les populations *pourra et devra* être minimisé par divers moyens tels que l'amélioration des matériels et des structures dans les zones urbaines et à proximité de celles-ci, ainsi que la mise en application des diverses techniques connues de réduction des nuisances sonores.

Par voie de conséquence, le « recyclage » du réseau ferroviaire français, en se fondant, pour la partie méridionale du corridor atlantique, sur une modernisation et un élargissement des lignes déjà existantes entre Bordeaux et l'Espagne, constituerait *une solution performante, tant en terme d'efficacité de report modal que de délais et de minimisation des divers, nombreux et douloureux impacts environnementaux.*

Ainsi, nous concluons qu'il convient de faire de l'amélioration et de la modernisation du réseau ferroviaire français et européen une priorité.

Cette alternative doit, de façon volontariste, s'inscrire dans les projets nationaux et internationaux préférentiellement aux multiples projets autoroutiers aquitains.

L'amélioration et la modernisation du réseau ferroviaire pré-existant entre Bordeaux et l'Espagne réclamerait, par rapport à l'implantation d'une ligne nouvelle, un temps de travaux sensiblement réduit.

De même, l'investissement financier ne pourrait qu'être moindre.

L'impact environnemental et l'étalement des nuisances sur tous les territoires concernés s'en trouveraient également restreint.

Une amélioration du réseau déjà établi fournirait ainsi l'opportunité attendue d'une liaison Bordeaux-Espagne d'un meilleur rendement et donc, à tous points de vue, plus performante. ■

*Pour Bassin d'Arcachon Ecologie,
la présidente, Françoise Branger*

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 8 700 exemplaires - ©Leo Corporate