

**Contribution de :
Nive Environnement**

5 avenue Jean Rostand
64100 Bayonne

Contribution de Nive Environnement au débat public **Projet ferroviaire Bordeaux – Espagne**

■ 1 / Pourquoi intervenons-nous ?

Nive Environnement est une association indépendante, créée en août 2002 à Bayonne, par des riverains de la Nive, pour la défense de l'environnement.

Une de nos premières actions a été particulièrement instructive **sur l'attitude des acteurs principaux de ce projet ferroviaire Bordeaux-Espagne (SNCF, RFF, Autorités locales et régionales) face à un problème d'environnement.**

Nous avons modestement demandé à la SNCF et à RFF lors de la construction de nouveaux ponts ferroviaires à Bayonne sur la Nive et à la Floride :

A/ de procéder aux mesures de nuisances sonores dans les conditions prévues par la loi (le Préfet avait signé l'autorisation de travaux, bien que les dispositions légales sur un point aussi important n'aient pas été respectées et sans que quiconque s'en préoccupe),

B/ d'installer des parapets « déflecteurs de bruit » (du style des abat-sons des clochers) sur le côté nord des nouveaux ouvrages et sur le remblai pour protéger ce site particu-

lièrement sensible (bâtiments du Lycée Louis-de-Foix, hôpital, résidences, nouveau centre de loisirs de Glain) que la ligne surplombe,

C/ de limiter la vitesse des trains de fret à cet endroit pour des raisons de sécurité (nombreux convois de produits chimiques et même parfois nucléaires), de réduction des nuisances sonores et des fortes vibrations subies par les riverains.

En réponse à ces demandes :

A/ la SNCF/RFF a fini par procéder aux mesures de nuisances sonores, 9 mois après le début des travaux alors que la loi les exige avant travaux, et par son propre expert qui a procédé seul, sans contrôle indépendant...

B/ aucun déflecteur de bruit ou autre dispositif analogue n'a été installé (le coût aurait-été, nous affirme-t-on, de 6 millions d'euros pour 1 km),

C/ des convois de produits chimiques de 500 T ne présenteraient aucun risque (à Toulouse, chez AZF, il y avait un peu plus de 300 T) ; limiter la vitesse des trains marchandises sur 1 km aurait engorgé la ligne (avec 25 convois



par jour et par sens ?), les nuisances sonores se prolongeraient (quid d'une réduction de 5 dbA ?) ; et le sol gorgé d'eau amortit les vibrations (les

fissures de la cantine du lycée étant dues en particulier aux nettoyages ...).

Devant de telles affirmations nous avons sollicité l'intervention de la Mairie, du Sous-Préfet et de la Préfecture, des Conseils Général et Régional.

Le dossier technique que nous avons adressé n'a certes pas été contesté, mais simplement transmis à la SNCF/RFF et les « réponses » ci-dessus acceptées par ces autorités sans la moindre hésitation...

Conclusion

Les nuisances, sonores en particulier, sont le souci numéro un des Français, mais pas de tous.

Tout débat n'ayant d'utilité que si les acteurs sont sérieux, nous voulons croire que cela sera le cas ici. ■

■ 2/ Nos Propositions

Le transfert d'une partie du fret routier au rail est une nécessité pratique économique et écologique reconnue, mais elle ne résoudra pas le problème de l'inflation déraisonnable des transports de marchandises.

La création d'une ligne Grande Vitesse Paris-Madrid comme la desserte de l'Est des Landes sont des questions distinctes et difficiles à concilier.

Reste surtout, à l'heure actuelle, à choisir entre doubler les infrastructures existantes ou créer une voie nouvelle.

Ce choix ne doit pas être le même selon que l'on se trouve en zone ouverte ou en zone urbaine et fragile. Le trafic voyageur n'est pas vraiment compatible avec celui du fret et le tracé de la ligne, comme l'emplacement des gares, peut ou doit être différent. Les nuisances doivent enfin être sérieusement prises en compte tant pour le tracé des lignes que pour le matériel ferroviaire fret qui n'a guère évolué depuis un siècle.

Il nous paraît donc préférable dans un premier temps de :
1/ doubler et rénover la ligne dans la forêt landaise

ce qui éviterait les nuisances d'une deuxième coupure, simplifierait les problèmes d'acquisition de terrains, de sécurité (un seul tracé à surveiller, diminution des risques d'incendie...) et permettrait sans doute de gagner un temps précieux pour la réalisation tout en réduisant les coûts.

Une voie moderne et quelques modifications mineures de tracé (qui est déjà en grande partie rectiligne et a permis le record mondial de 331 km/h en 1955) autoriseraient sur cette section la « grande vitesse ».

2/ créer plus au sud une ligne spécifique fret évitant la zone urbaine basque – peut-être la rénovation d'une ligne comme celle du Somport, pour réserver la ligne actuelle au trafic voyageurs de transit ou local – semble bien plus réaliste que le doublement de cette ligne en zone urbaine qui serait très coûteux et poserait d'énormes problèmes pratiques, écologiques et de nuisances.

L'économie réalisée permettrait les aménagements indispensables réclamés par les riverains et différés jusqu'à présent. ■

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 13 700 exemplaires - ©Leo Corporate