

Contribution du :

Groupe des élu-e-s au  
Conseil régional d'Aquitaine

Les Verts 

Groupe des élu-e-s vert-e-s  
au Conseil régional  
d'Aquitaine :

14, rue François de Sourdis  
33077 Bordeaux Cedex

05 57 57 80 95

[groupe.vert@verts.aquitaine.fr](mailto:groupe.vert@verts.aquitaine.fr)

<http://cr-aquitaine.lesverts.fr/>

## Une urgence absolue : la décroissance de l'empreinte écologique des activités humaines

L'empreinte écologique mesure la pression de l'Homme sur son environnement direct et indirect. Si l'on généralisait les modes de vie français et américain, à l'échelle de la planète, il faudrait respectivement l'équivalent de 3 planètes et 5 planètes, ce qui est évidemment impossible. En clair, nous vivons en sur-régime par rapport aux ressources de la planète et nous mettons gravement en péril les générations futures. Aujourd'hui, l'empreinte écologique de la France a dépassé de 83% sa biocapacité par personne. Cela signifie que notre mode de vie mobilise quasiment deux "France" pour répondre aux besoins actuels de la population, ce qui ne sera pas supportable sur le long terme.

La plus forte augmentation de l'empreinte écologique provient des impacts de "l'empreinte énergétique" qui a doublé depuis 1961. Ce constat met en évidence l'urgence de mettre en œuvre une politique volontariste visant à minimiser la demande énergétique notamment par la sobriété et l'efficacité énergétiques, le développement des énergies renouvelables et par l'engagement d'une politique des transports privilégiant le rail et la mer au détriment de la route.

### ■ 1/ La lutte contre le changement climatique

La raréfaction progressive des réserves de pétrole a pour conséquence un renchérissement de son prix, ce qui impose une sévère remise en cause des politiques des transports et des déplacements. En France, le secteur des transports qui est responsable de près de 35% de toutes les émissions de gaz à effet de serre est celui qui connaît la plus forte croissance des émissions. En 2004, les transports ont augmenté plus rapidement que l'ensemble de l'économie avec une croissance de 6% pour les transports de voyageurs et de marchandises. La croissance est même de 7% pour le transport aérien ! Il n'y a que le fret ferroviaire qui baisse de 3,7% en volume. <sup>1</sup>

**Nous estimons donc que tout projet de construction d'infrastructures de transport doit prioritairement être examiné par rapport à ses effets sur les émissions de gaz à effet de serre, qui devront être divisées par 4 d'ici 2050, comme la France s'y est engagée, mais aussi par rapport au scénario le plus plausible, celui de la fin d'un pétrole bon marché.**

<sup>1</sup> Source INSEE : [http://www.insee.fr/fr/ffc/docs\\_ffc/IP1045.pdf](http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/IP1045.pdf).

## ■ 2/ Re-localiser l'économie, développer des circuits courts

Le rôle des pouvoirs publics est déterminant dans la croissance exponentielle des transports, en particulier des transports routiers. Ce sont l'Europe, les États, les régions et les départements qui fixent indirectement le prix du transport, des déplacements et la répartition modale, à travers les lois sociales et règlements, les contrôles, les taxes et écotaxes, les subventions et les investissements. De plus, nous sommes dans une situation de double concurrence pour les investissements : si les pouvoirs publics mettent un milliard d'euros dans une autoroute, cela fera un milliard d'euros de moins pour les chemins de fer.

En ce qui concerne les transports routiers, les coûts très bas, dus notamment au dumping social, au non respect de la réglementation et à la non intégration des externalités, génère une production éclatée sur de vastes territoires, ce qui induit une croissance excessive et artificielle des trafics. L'organisation industrielle et commerciale s'est rapidement adaptée à ces coûts très bas, ce qui la rend fragile vis-à-vis des fluctuations du prix du pétrole, des grèves et des accidents climatiques.

Pourtant, cette organisation, sous la contrainte, pourrait tout aussi bien s'adapter rapidement à un renchérissement du prix du transport, qui permettrait d'ailleurs de diminuer les délocalisations d'emplois.

## ■ 3/ Le rail, une alternative incontournable au tout routier

La voiture, l'avion et le transport par poids lourds sont de voraces consommateurs de carburants fossiles et de gros émetteurs de gaz à effet de serre au kilomètre/voyageur ou à la tonne/km. De plus, ces modes de déplacement sont presque totalement dépendants du pétrole. Une substitution par l'électricité et l'hydrogène sera difficile à faire et ne résoudra pas les problèmes liés à l'énergie. Les biocarburants ne peuvent fournir qu'un apport modeste et leur écobilan n'est pas toujours satisfaisant.

Une forte diminution des déplacements aériens court-courriers est inéluctable. La détaxation totale du kérosène pour l'aviation est d'ailleurs totalement anachronique. Les déplacements en voiture et les transports en camion sont caractérisés par une forte élasticité de la demande. Plus l'espace qui leur est donné est grand, plus ils se développent. Les premiers sont très liés à l'urbanisation : la création de nouvelles routes entraîne un étalement des agglomérations, une péri-urbanisation, un engorgement des grands axes routiers, qui conduit à la construction de nouvelles routes... et ainsi de suite.

Ce cercle vicieux a fait exploser le trafic automobile au quotidien et a provoqué un étalement urbain sans précédent.<sup>2</sup> De surcroît, la capacité d'une route est faible (environ 1 300 personnes par heure et par voie contre 9 000 à vélo et 40 000 pour un RER à deux niveaux), et le taux d'occupation des voitures est très réduit (1,3 personnes environ par voiture), sans parler du stationnement. ■

## Quelles exigences pour le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne ?

### ■ 1/ Le mythe de la vitesse

La compression des distances et l'accroissement de la mobilité semblent guider l'action d'une majorité des acteurs politiques et économiques dans ce débat public. Or, celui-ci concerne le "projet ferroviaire" et non celui d'une "ligne grande vitesse" comme on

l'entend trop souvent. La maîtrise de la mobilité doit concerner aussi bien les marchandises que les voyageurs dans une société qui sera amenée obligatoirement à aller vers plus de sobriété : **"plus loin, plus vite, plus souvent, et moins cher"** devra céder le pas à **"moins loin, moins vite, moins souvent, et (de toute façon) plus cher"**.

<sup>2</sup> David Mangin, *La ville franchisée*, Ed. CERTU.

Il s'agit donc de privilégier la qualité du service plutôt que la grande vitesse, l'aménagement du territoire aquitain plutôt que son déménagement, l'intérêt général et le long terme plutôt que des intérêts privés et le court terme. Ce principe n'exclut pas, bien au contraire, de favoriser la grande vitesse lorsque les conditions le permettent. Simplement, il ne faut pas en faire le seul critère de choix.

## ■ 2/ Pour des pôles multimodaux performants

Pour réaliser un déplacement de porte-à-porte de façon optimale, il est nécessaire d'utiliser comme gares TGV autant que possible les gares existantes en les transformant en pôles multimodaux performants. La convergence des TER, des bus urbains et interurbains, des taxis, de voitures en auto-partage, d'un réseau cyclable avec un stationnement vélo gardienné permet de réaliser ce porte-à-porte. Le développement des gares centrales existantes permet, en outre, un renouvellement urbain des quartiers concernés en attirant des activités tertiaires, alors que les gares nouvelles stimulent l'étalement urbain dans des secteurs peu denses, difficiles à desservir en transports en commun, en vélo et à pied.

## ■ 3/ Pour un aménagement équitable du territoire

Un autre aspect du projet doit entrer en ligne de compte : l'aménagement du territoire. Le projet ferroviaire doit être utile et structurant pour l'ensemble du territoire aquitain, y compris, et surtout, pour les zones éloignées des gares lourdement pénalisées en terme de services. Ces territoires sont de natures différentes (villes, agglomérations, campagne, piémont pyrénéen).

Pour n'exclure aucune partie de l'Aquitaine, il faut pouvoir rejoindre rapidement "la colonne vertébrale" du projet. Il est essentiel de faire porter tous nos efforts sur la réalisation ou l'aménagement de "barreaux de rabattement" performants et rapides (Pau-Dax, Bayonne-St-Jean-Pied-de-Port, Bordeaux-Mont-de-Marsan via Morcenx, Bordeaux-Arcachon, etc.), en n'oubliant pas la dualité marchandises-voyageurs.

## ■ 4/ La nécessité de moderniser l'existant

Réalisée à la demande des Verts, de la SEPANSO et du CADE, l'expertise sur l'étude de capacité des lignes existantes sur l'axe Bordeaux-Espagne montre qu'un aménagement performant de l'existant augmente considérablement les capacités, et permet de répondre aux besoins exprimés par RFF à l'horizon 2020 : TGV, TER, trains de marchandises classiques et autoroute ferroviaire. Cette modernisation est une nécessité, car, à la moindre difficulté, l'expérience nous a montré que ce ne sera pas le TGV mais les trains de fret qui seront pénalisés.

L'ensemble des travaux de rénovation du réseau entre 2007 et 2013, dont la totalité est à prévoir au prochain Contrat État-Région, est une première étape fondamentale pour le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Elle permettra l'amorce réelle d'une inversion de tendance pour le fret et la mise en service de l'autoroute ferroviaire en synergie avec les ports maritimes.

## ■ 5/ Des voies nouvelles sont-elles opportunes ?

L'expertise sur les prévisions du trafic fret sur l'axe Bordeaux-Espagne remet en cause l'optimisme des chiffres de RFF. Pourtant, les objectifs de RFF/SNCF sont timides. Ils n'envisagent qu'un report de 4 000 camions/jour, soit une absorption de l'augmentation du trafic routier à venir et non un report massif sur le rail du trafic actuel.

**À nos yeux, une ambition plus grande en terme de report modal est indispensable face à l'urgence écologique.** Cette ambition doit aller de pair avec des politiques publiques volontaristes au bénéfice du fret, à travers notamment une taxe carbone sur les poids lourds et des programmes d'investissement orientés vers la mer et le fer. Dans ce contexte, au delà de 2020, la question de l'opportunité de nouvelles voies reste posée. Les nouvelles expertises présentées le 5 décembre remettent en cause le dossier de RFF qui a servi de base au débat jusqu'à ce jour. Par conséquent, il semble encore prématuré de répondre définitivement. ■

# Les scénarios 2 et 3 cumulent les inconvénients

Si l'opportunité de voies nouvelles est réellement démontrée, nous devons avant tout répondre à trois problématiques :

- la sortie de Bordeaux ;
- la traversée du Pays Basque ;
- la desserte de l'Est ou de l'Ouest des Landes.

## ■ 1/ Sortie de Bordeaux et traversée du Pays basque

Dans les trois scénarios, les marchandises passeront sur la ligne actuelle de sortie de Bordeaux. Les Verts de la CUB ont demandé à RFF d'étudier la possibilité pour le transport de marchandises, de sortir de Bordeaux par la gare multimodale d'Hourcade, puis de rejoindre par une voie à créer la ligne existante, qui serait ainsi délestée.

Les Verts Pays Basque, la SEPANSO et le CADE ont obtenu de la commission particulière du débat public, que des études complémentaires soient menées sur le potentiel de l'existant dans le cas d'une modernisation poussée de la ligne. Les résultats de ces études font la démonstration qu'un aménagement de la ligne existante est suffisant et qu'un nouveau tracé n'est pas opportun pour atteindre les objectifs fixés par RFF.

## ■ 2/ Un scénario 1 réactualisé respecterait mieux les critères sociaux, environnementaux et économiques

Par ailleurs, le choix définitif d'un scénario doit répondre au respect d'un certain nombre de critères sociaux,

environnementaux et économiques, notamment :

- utiliser les couloirs existants pour ne pas amputer les territoires naturels ;
- garantir la sécurité et la santé des citoyens ;
- atténuer au maximum des nuisances actuelles et à venir pour les riverains.

Ni le scénario 2, ni le scénario 3 ne peuvent répondre à de telles attentes légitimes. Ils cumulent les effets et les impacts rédhibitoires : destruction, fragmentation et consommation inacceptables de vastes espaces naturels, besoin en granulats considérables, allongement du parcours qui annihile le gain de temps apporté par la grande vitesse. Nous devons d'ailleurs dénoncer le parti pris de RFF de privilégier ce scénario au détriment du scénario 1. En effet, le dossier du débat public souffre de nombreuses et graves insuffisances qui ont pour objectif inavoué d'orienter outrageusement le débat vers le choix du scénario 3.

Il nous apparaît donc nécessaire de ne pas retenir les scénarios 2 et 3 et d'axer tous les efforts pour utiliser le couloir existant. L'urgence de la situation écologique nous oblige à anticiper au delà de 2020. Les conséquences dramatiques du réchauffement climatique sont déjà perceptibles ; elles ne manqueront pas de s'aggraver. Le report modal massif, que ce contexte exige, est susceptible d'impliquer de nouvelles voies. **Dans de telles conditions, il conviendrait de s'inspirer du scénario 1 en y intégrant les enseignements issus des expertises complémentaires et le traitement complet des nuisances. ■**

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