

Contribution du :

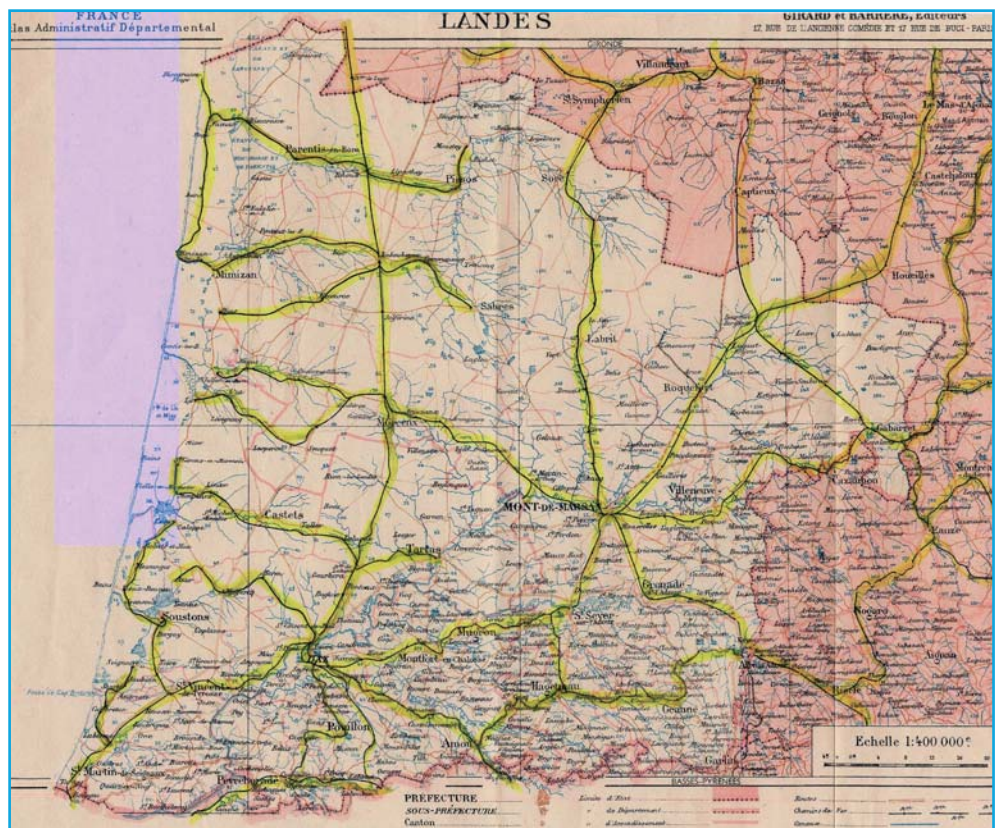


Conseil Général des
Landes

Monsieur Henri Emmanuelli,
Député, Président du Conseil
Général des Landes
Avec le concours de :

- Mr Jean-Louis CARRERE,
Sénateur, Vice-Président
du Conseil Régional
d'Aquitaine
- Mr Jean Pierre Dufour,
Vice-Président du Conseil
Régional d'Aquitaine,
Directeur de Recherches
au CNRS
- Mr Jean-Pierre Dufau,
Député, Maire de
Capbreton

Pour un nouveau développement du rail dans Les Landes



Réseau Ferré landais début XX^e siècle - Avec le scénario 3, le rail regagne du terrain

Monsieur Henri Emmanuelli

Le débat public touche à son terme et c'est le moment de se concentrer sur l'essentiel pour faire un choix qui engagera durablement l'évolution de notre territoire.

L'opportunité d'une ligne à grande vitesse ne fait pas de doute. Aujourd'hui, la « grande vitesse », c'est 320km/h, ce n'est pas la recherche d'une prouesse technique,

c'est la condition du plus fort report de trafic vers le train. **Seule une ligne nouvelle permet ce résultat.**

Le département des Landes ne doit pas être la « section lente » du corridor international dont on connaît trop bien, avec le « tout camion » les nuisances.

En outre « la ligne actuelle » traverse des zones urbanisées qui recevraient tous les trafics si elle était doublée.

Deux scénarios de lignes nouvelles qui offrent des performances de vitesse équivalentes sont proposées : le scénario 2, par l'Ouest et le scénario 3, par l'Est . Le scénario Ouest n'apporte pas de nouvelle desserte des Landes, tout en induisant des contraintes foncières et environnementales. Son bilan est donc négatif pour les Landais et il ne participe pas au rééquilibrage vers l'Est de l'Aquitaine.

Le Scénario Est (scénario 3) présente au contraire de nombreux avantages pour le territoire des Landes, mais également pour le Grand Sud Ouest :

Il contourne les zones fortement urbanisées et s'éloigne de la façade atlantique déjà très sollicitée. C'est un élément favorable au rééquilibrage du territoire des Landes. Le tracé Est crée l'opportunité d'une liaison transversale performante : Bilbao -

Toulouse en moins de 2 heures ;

Le tracé Est captera 1 300 000 passagers par an supplémentaires par rapport au scénario 1, grâce à une meilleure desserte des Landes et des Pyrénées Atlantique ; **c'est ainsi le scénario qui assure le meilleur report modal.** Il contribue le plus à la lutte contre les gaz à effet de serre.

Cependant, le positionnement d'une gare au nord de Mont de Marsan, proposé par Réseau Ferré de France ne permet pas d'optimiser complètement les performances de ce tracé Est. J'ai demandé à RFF une étude spécifique pour localiser au mieux cette gare qui doit desservir efficacement les grands pôles des Landes. Aussi, un positionnement central à un quart d'heure de Dax et de Mont de Marsan sera apprécié de tous les landais.

Monsieur Jean-Louis CARRERE

Complémentarité Ter-TGV

Dès 1999, nous avons voulu, avec le Président Alain ROUSSET, relancer le dossier du TGV Sud – Europe Atlantique entre Paris, Bordeaux et l'Espagne. Alors que les dessertes de Lille, de Marseille et de Strasbourg étaient d'ores et déjà programmées et que les Régions Languedoc-Roussillon et Bretagne se mobilisaient pour leurs TGV, nous ne pouvions accepter que seul le Sud-Ouest reste à l'écart de ce réseau de la grande vitesse ferroviaire, et ce d'autant plus que l'Aquitaine est traversée par un flux de camions toujours plus important qui justifie à lui seul un grand projet de report modal. Il fallait obtenir le lancement de la construction de la ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux et d'un débat sur ses modalités de prolongement au sud jusqu'à la frontière espagnole ; ce qui fut décidé par le Gouvernement en décembre 2003.

Ce débat s'avère d'une grande intensité et d'une rare qualité et je souhaite profiter de l'occasion qui m'est donnée de remercier les membres de la Commission Particulière du Débat Public et l'équipe de RFF pour leur grande disponibilité. Mais pour y avoir moi aussi participé beaucoup, et contribué un peu, j'ajouterai que nombre d'Aquitains ont voulu comprendre et faire valoir leur opinion, des opposants, bien sûr, par crainte d'un tracé qui pourrait concerner leur commune, ou d'autres par crainte d'un futur trop moderniste, mais

pas seulement : beaucoup d'avis ont été exprimés, favorables à la grande vitesse ferroviaire et plus particulièrement au troisième scénario par l'Est des Landes. J'avais demandé que cette idée d'un TGV par Mont-de-Marsan soit étudiée et soumise au débat. Elle aura été au cœur de celui-ci et nous aura conduit à appréhender différemment ce projet de nouvelle ligne ferroviaire en ne considérant pas seulement le temps de parcours vers Paris. **C'est aussi la perspective d'un nouveau Schéma de Transport pour l'Aquitaine qui ressort du débat,** avec des temps de parcours plus performants entre nos villes, de nouvelles possibilités de dessertes de l'Est aquitain, du Gers et du Béarn et une nouvelle liaison transversale, de Bayonne à Agen, en passant par Dax et Mont-de-Marsan.

C'est en tout cas ce projet que je défendrai, lorsque l'Assemblée Régionale sera appelée à son tour à débattre et je m'engage à ce qu'une suite soit donnée à ce débat, à l'initiative du Conseil Régional, pour l'élaboration d'un véritable plan de déplacements à l'échelle régionale, avec de nouvelles gares dans le Sud Gironde et dans les Landes, avec des TerGV qui compléteront l'offre actuelle, avec des correspondances mieux organisées dans des pôles d'échanges urbains et départementaux. **La Région a déjà fait la preuve de son engagement en se fixant à l'horizon 2010 une augmentation de 30% des dessertes Ter, le renouvellement ou la modernisation de tout le parc matériel**

et la réhabilitation des gares. Elle va participer aux côtés de l'Etat et de RFF à la régénération des lignes secondaires qui n'ont pas été suffisamment entretenues et elle va signer en 2009 une nouvelle convention avec

la SNCF pour un service public de qualité. L'outil sera prêt, les femmes et les hommes seront prêts pour ce rendez-vous du Ter avec la grande vitesse en Aquitaine.

Monsieur Jean-Pierre Dufour

Rail : des voies qui économisent l'énergie

- Une roue en fer qui roule sur un rail en fer, - le fameux « chemin de fer » ! - est une des façons les plus économes en énergie pour transporter des charges lourdes. Le frottement est si faible que cela devient même un inconvénient pour que les trains puissent s'arrêter : c'est tout le contraire du pneumatique, fait pour permettre des accélérations et freinages importants à répétition mais qui « frotte » en permanence et consomme beaucoup d'énergie.

- Mais les camions de maintenant fonctionnent par convois continus, véritables murs qui envahissent les autoroutes. Bloqués à vitesse constante, leurs pneus et moteurs sont de véritables gouffres énergétiques : 35% de rendement contre 95% pour un moteur de locomotive électrique.

Dans une période où l'énergie devient à la fois rare, chère et - ce qui est nouveau - dangereuse pour le climat de la planète, une conversion majeure s'impose dans nos façons de consommer cette énergie.

Contrairement à ce que l'on dit souvent, il n'y a aucun doute sur le fait que la consommation humaine des carburants fossiles -charbon, gaz et pétrole - entraîne un réchauffement de la planète. La captation par les gaz à effet de serre des infrarouges émis par la planète est entièrement mesurée et connue, injectant une puissance supplémentaire d'environ 2,5 Watts par mètre carré, entièrement due à l'homme. Cela peut sembler faible mais cela représente une puissance de 2500 Kilowatts par kilomètre carré ! **Pour la planète entière** il s'agit de l'équivalent de la puissance électrique générée **par un million de centrales nucléaires** de 1000 Mégawatts.

- Voilà ce que cherchent à contester ceux qui « n'y croient pas trop » !

- En réalité, ce n'est pas l'accroissement de l'effet de serre qui souffre d'incertitude, c'est l'estimation des **conséquences** de cet apport incontestable d'énergie supplémentaire qui reste pour une part incertain. Les océans vont-ils absorber toute cette énergie en plus?

Les dépressions hivernales vont-elles se creuser encore plus ? Les terres gelées vont-elles dégeler et libérer à leur tour plus de gaz à effet de serre ? Les températures plus élevées de l'océan vont-elles changer les courants océaniques et modifier les climats dans des sens inverses d'un continent à l'autre ?

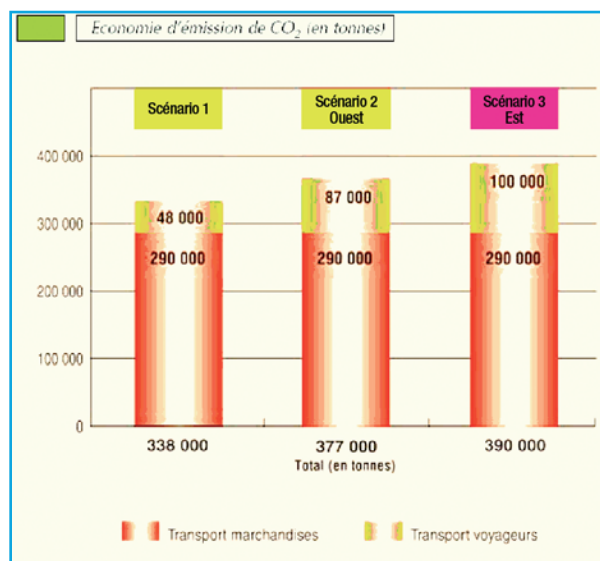
- Les réponses à ces questions sont de moins en moins floues et les conséquences dramatiques pour l'humanité se précisent. Les économistes en viennent même à estimer à 2 mille milliards d'Euros le coût global du changement de climat d'ici à 2012 (source AXA assurances¹ et non une ONG écologiste !...).

- Avec le projet ferroviaire projet ferroviaire SEA on peut diviser par 2 à 30 l'impact du trafic de fret et par 4 à 60 celui du transport des voyageurs sur les émissions des gaz à effet de serre.

- réduction par 2 si l'électricité est produite à partir de gaz fossiles
- réduction par 15 si elle vient de photopiles, éoliennes, ou centrales nucléaires
- et par 30 si elle est issue de la biomasse

Ce résultat est obtenu avec la section Bordeaux Espagne et son effet de désengorgement sur Lisbonne Berlin.

- Donner la priorité maximum au rail est d'autant plus nécessaire que le secteur des transports



représente le quart des émissions de gaz à effet de serre en France² et c'est le secteur qui croît le plus, comparé à l'habitat ou à l'industrie notamment.

1 - http://www.axa.com/lib/fr/uploads/cdp/AXA_cptrendu_CDP2005.pdf

2 - <http://www.effet-de-serre.gouv.fr/fr/emissions/inventaire.htm>

Monsieur Jean-Pierre Dufau

Soyons clairs sur la gare de Dax

Les craintes mises en avant concernant la gare de Dax, le sort de la ligne existante et l'impact sur le paysage d'une voie nouvelle **sont infondées. Elles ont été levées au cours du débat.**

Quel que soit le scénario retenu, la ligne actuelle sera aménagée d'ici 2013. C'est urgent.

Quelle que soit la solution retenue, la gare de Dax continuera d'être desservie par un nombre accru de TGV (En 2020, il y aura entre 12 et 16 arrêts de TGV par jour en gare de Dax, alors qu'il y en a 6 à 7 aujourd'hui). C'est avéré.

3 atouts pour Les Landes avec le scénario 3, le tracé EST

• Atout économique

- seul scénario à créer une gare nouvelle dans les Landes ;
- **seul tracé qui réalise un Arc Sud Atlantique-Méditerranée** (Bilbao, Dax, Toulouse, Méditerranée) : avantage notamment pour le tourisme et le thermalisme ;
- Plus forte augmentation de la clientèle et des dessertes avec un gain de temps sur l'ensemble des parcours Paris/Madrid ; Dax/Toulouse en 1h10.

• Atout social

- grâce au maillage avec le TER, c'est le scénario qui offre la meilleure possibilité d'accès Nord/Sud et Est/Ouest à la population ;
- **c'est le choix le moins pénalisant par rapport à l'impact foncier et l'habitat, aux nuisances sonores et à la sécurité.**

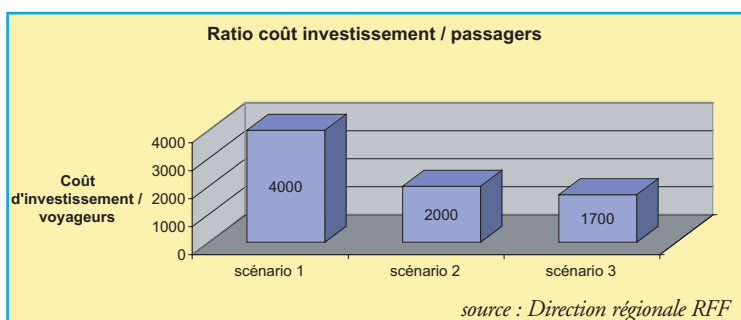
• Atout environnemental

- l'impact sur le paysage et l'emprise d'une voie nouvelle sont à relativiser. Compte tenu de l'absence de relief important dans la traversée des Landes, on estime que les emprises nécessaires représenteront 7 à 9 ha/km soit pour environ une centaine de kilomètres à travers la forêt des landes 700 à 900 ha (sur 100 000 ha). Soit dans la région, une surface inférieure à celle rognée en un an par l'urbanisation ;
- des normes de protection de l'environnement et de rétablissement des écosystèmes très strictes s'imposeront dans le cadre de la réalisation d'une ligne nouvelle ;
- **le report modal des marchandises de la route vers le rail, un élément de réponse au « tout camion » par une importante augmentation de la capacité d'acheminement du fret ferroviaire. C'est bon pour la lutte contre l'effet de serre**

Ainsi, le scénario 3 est celui qui garantit le mieux l'ensemble des 3 piliers du développement durable (économique, social, environnemental).

A la question de l'opportunité d'une LGV, la réponse est oui. A la question du choix du tracé, la réponse est le tracé par l'Est du département.

Faire ce choix aujourd'hui c'est garantir l'avenir des générations futures. **C'est un choix responsable.**



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