

Contribution de :

Guy Etchessahar
(COBARTEC)

Constat

Les prévisions d'évolution des trafics entre Bordeaux et l'Espagne laissent présager une forte augmentation des flux tant en voyageurs qu'en transport de marchandises.

Plusieurs raisons plaident en faveur d'une inversion du schéma actuel conduisant au déclin du transport ferroviaire et à un développement inexorable du transport routier :

- Le renchérissement des produits pétroliers qui rendra plus cher le transport routier.
- Les phénomènes de réchauffement de la planète liés à l'effet de serre et dont les transports sont une des causes principales.
- L'engorgement des routes par les camions.
- Le mécontentement provoqué dans l'opinion publique par les deux points précédents.

On ne peut donc que partager la volonté d'augmenter la capacité de transport ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne.

La première nécessité est l'amélioration de la ligne à double voie existante. Un accroissement important des performances de trafic est possible grâce à une modernisation des installations : banalisation de voies, installations permanentes de contresens sur des pas courts (10 à 15 km maximum), renforcement de la caténaire, modification de la signalisation, augmentation de la vitesse, etc.

Des travaux de modernisation ainsi réalisés et la création d'une troisième voie sur certains tronçons de la ligne actuelle (comme Bordeaux / Talence-Médoquine par exemple) permettraient de faire face pendant de nombreuses années à l'augmentation prévisible du trafic.

Mais il faut avoir une vision d'avenir beaucoup plus ambitieuse et envisager la création à terme de deux voies supplémentaires entre Bordeaux et l'Espagne, ce qui permettrait d'autre part de doter l'Aquitaine d'une ligne à grande vitesse internationale. ■

Un scénario 1 volontairement dévalorisé

La présentation adoptée par RFF des différents scénarios fausse les comparaisons et ne permet pas de se faire une opinion objective sur l'ensemble du projet. Il faut absolument scinder le projet en deux parties : une partie pour le nord de Dax, une autre pour le sud de Dax. Le scénario 1 du projet RFF est le moins coûteux entre Bordeaux et Dax et il est aussi performant en temps que les deux autres à 7 minutes près (mais cette différence serait nulle si les deux voies nouvelles longeant la voie actuelle étaient construites pour la grande vitesse à 320 Km/h au lieu des 220 Km/h et cela sans supplément de coût).

Si l'on adoptait un scénario 1 modifié comme ci-dessus entre Bordeaux et Dax et une ligne nouvelle comme pour les scénarios 2 et 3 entre Dax et la frontière le coût global tomberait à 3,31 MD, c'est-à-dire la plus

économique des solutions et les temps de parcours seraient équivalents aux scénarios 2 et 3 (à l'exception de quelques liaisons marginales retenues dans le scénario 3).

Le scénario 1 est pénalisé sur l'ensemble du projet par la deuxième partie Dax / Espagne :

- Pour le coût global de construction de la ligne.
- Pour le temps de parcours global.
- Pour le taux de remplissage des TGV et l'augmentation prévisible du nombre de voyageurs (qui est lié au temps de parcours).
- Pour le taux de rentabilité (qui dépend du coût global et de l'augmentation du nombre des voyageurs). ■

Développement du fret ferroviaire

L'argument principal pour justifier la création de 2 voies nouvelles entre Bordeaux et Irun est la prévision de saturation d'ici 2020 de la ligne classique pour écouler l'ensemble des circulations de trains de voyageurs nationaux, internationaux, des TER et des trains de marchandises, notamment concernant ce dernier trafic que l'on cherche à développer fortement pour désengorger les routes et autoroutes des nombreux camions qui les sillonnent.

RFF indique (page 36) que l'aménagement de la ligne actuelle permettra de faire circuler au maximum 250 trains en sortie ouest de Bordeaux et 180 trains au sud de Bayonne. Il faut donc envisager deux voies nouvelles car les prévisions de trafic en 2020 sur ces deux portions sont respectivement de 345 et 240 trains, c'est-à-dire très nettement au-dessus du seuil de saturation.

D'autre part RFF explique (page 75) que les scénarios 2 et 3 sont des lignes nouvelles spécifiques à la grande vitesse entre Bordeaux et Dax avec notamment des pentes et des rampes pouvant atteindre 35 pour mille ce qui ne permet pas la circulation des trains de marchandises. Ces lignes ne seraient donc empruntées que par des TGV et le reste du trafic (marchandises et TER) serait acheminé par la ligne classique. RFF précise que les scénarios présentés répondent aux hypothèses de trafic actuellement prévisibles.

Or RFF prévoit que 30 TGV (baptisés trains nationaux dans le graphique page 42) seulement emprunteront ces voies nouvelles dans les scénarios 2 et 3 entre Bordeaux et Dax deux sens confondus, les autres circulations fret international (160), fret national (30), TER (125) circuleront sur la ligne classique, soit

315 trains, bien au-delà de la limite de saturation.

Comment peut-on expliquer aux citoyens que l'on va construire une ligne nouvelle de 2,5 milliards d'euros entre Bordeaux et Dax avec toutes les conséquences écologiques que cela implique pour faire circuler 15 TGV par jour sur chaque voie ?

Et que dans le même temps, la ligne classique entre Bordeaux et Fature ne pourra pas écouler les 315 trains par jours prévus en 2020, qu'il sera de toute façon nécessaire d'augmenter très rapidement la capacité de la ligne par la création d'une ou deux voies supplémentaires d'abord entre Bordeaux et Talence-Médoquine puis entre Talence-Médoquine et Fature, pour faire face au développement du trafic prévu. Bien sûr, ces coûts supplémentaires très importants ne sont pas comptabilisés dans l'étude des scénarios 2 et 3.

Le scénario 1 est le seul qui puisse répondre au développement futur du trafic fret. En effet, les deux voies nouvelles longeant les voies actuelles pourront être parcourues par l'ensemble des circulations TGV et TER (125 circulations), laissant la ligne actuelle entièrement disponible pour l'ensemble du trafic fret soit une possibilité de 250 trains de fret bien au-delà des 190 trains prévus en 2020, laissant même une marge de progression très importante.

D'autre part, occasionnellement, la circulation des TGV ou TER sur la ligne classique ou inversement la circulation de trains de fret sur les voies nouvelles est possible procurant ainsi une grande souplesse d'exploitation en cas d'incidents ou pour des travaux de maintenance. ■

Modification du scénario 1 entre Bordeaux et Dax

Comme il a été dit ci-dessus dans tous les cas, la capacité de la ligne actuelle devra être augmentée entre Bordeaux et Facture. Le scénario 1 devient alors le seul crédible. Il pourrait être réalisé en deux phases

■ 1 / Première phase

Création de deux voies nouvelles entre Bordeaux et Lamothe pouvant être parcourues à 220 Km/h une courbe de rayon 4000 m à Lamothe et raccordement sur la ligne actuelle au sud de Lamothe.

Modernisation de la ligne existante pour porter la vitesse à 220 Km/h entre Lamothe et Dax par création d'installations permanentes de contresens, renforcement de l'alimentation électrique (la caténaire) et modification de la signalisation. Cela permettrait d'obtenir les mêmes gains de temps que dans le scénario 1 du projet RFF mais à un coût bien moindre.

La réalisation de deux voies supplémentaires entre Lamothe et Dax pourrait alors être différée jusqu'en 2030 ou 2040 puisque cette partie de ligne ne sera pas saturée avant ces dates là puisque les trains d'Arcachon du médoc et les périurbains de Bordeaux n'y circuleront pas (maximum prévu par RFF tous trafics confondus : 245) trains et que d'autre part nous disposerions d'une ligne très performante permettant d'attendre la phase deux.

■ 2 / Deuxième phase (2030 / 2040)

Création de deux voies nouvelles à grande vitesse à 320 Km/h pour le même coût que la ligne à 220 Km/h initialement prévu le long de la ligne actuelle (le temps

de parcours sera alors équivalent aux scénarios 2 et 3). Ces nouvelles voies pourraient également être parcourues par des TER rapides 200 Km/h voire plus tard peut-être à 220 ou 250 Km/h ceci procurerait une grande souplesse d'exploitation de cet ensemble de quatre voies.

■ 3 / Considérations environnementales

Entre Bordeaux et Dax, le scénario 1 est le seul qui ne crée pas de nuisances supplémentaires.

En effet, dans les scénarios 2 ou 3, seuls les TGV emprunteraient ces lignes à grande vitesse, le reste du trafic étant reporté sur la ligne classique. D'où création de nouvelles nuisances environnementales, écologiques et sonores sur les lignes créées et augmentation des nuisances sonores sur la ligne classique

Dans le scénario 1, 30 TGV circuleraient en plus des autres trafics, le long de l'axe actuel.

Mais les TGV sont moins bruyants que les trains de marchandises notamment à 220 Km/h, ce qui serait le cas dans les zones urbaines entre Bordeaux et Facture. Et d'autre part la création de la ligne nouvelle obligera à construire des systèmes antibruit qui diminueront les nuisances sonores de l'ensemble des circulations ferroviaires ce qui au final entraînera une réduction très sensible des nuisances sonores par rapport à la situation actuelle pour le plus grand profit de tous les riverains.

Enfin dernière remarque. Pourquoi les 130 000 habitants du Bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre seraient-ils exclus du réseau grande ligne alors qu'ils en disposent actuellement ? ■

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