

Projet ferroviaire Bordeaux – Espagne : étudier en priorité la voie maritime

Après avoir assisté à la réunion du 12 septembre à Bayonne et après avoir étudié le dossier présenté par RFF, je renouvelle la demande que j'ai faite lors de cette réunion d'étudier une 4^{ème} variante qui serait la voie maritime.

Cette hypothèse me semble devoir être retenue pour un faisceau de raisons :

1°- Cette liaison maritime se substituerait à la création d'une nouvelle voie ferrée qui traverserait le Pays Basque (après avoir traversé les Landes) sur une saignée d'environ 100 mètres de large (9 hectares par km en terrain accidenté, comme c'est le cas ici) créant ainsi des dommages irréparables à un environnement jusqu'alors protégé. Cette nouvelle voie ferrée n'apporterait qu'un faible avantage très indirect au Pays Basque puisqu'elle serait réservée au fret, sans arrêt sur le parcours. Elle permettrait seulement, en théorie, en allégeant la ligne actuelle d'améliorer le trafic voyageurs, en Aquitaine et en Espagne

En outre cette nouvelle voie ferrée pénétrante affecterait gravement les villes « terminus » : Bayonne, Hendaye, et les communes proches.

2°- Une liaison maritime relierait facilement les ports de Bilbao et de Bordeaux /Ambes, ou tout autre port de la façade Atlantique. C'est ainsi que se font les transferts de fret en Méditerranée et en Europe du Nord.

Cette liaison maritime apporterait un surcroît d'activité aux ports concernés, qui en ont bien besoin.

3°- La mise en œuvre de cette liaison maritime pourrait être rapide car l'essentiel des infrastructures existe, et les navires concernés, de conception fruste sont évidemment de construction rapide.

4°- Le coût de développement de cette liaison maritime serait donc sans commune mesure avec les 4 milliards d'euros de la liaison ferroviaire, auxquels s'ajouteraient les matériels de transport.

5°- La mise en place et le développement de cette liaison maritime pourraient être progressifs, collant au plus près à l'évolution du trafic réel, alors que la liaison chemin de fer procède du tout ou rien : construire ou ne pas construire la ligne, avec une prise de décision proche et une réalisation longue, mais irréversible, et quelle que soit l'évolution réelle des besoins. Selon vos estimations le trafic ferroviaire serait multiplié par 5 d'ici 2020. Ceci suppose une croissance continue de 11% par an pendant 15 ans. Une telle hypothèse est-elle réaliste ?

La liaison maritime apporte un degré de souplesse, permettant de coller au trafic réel que la voie ferrée ne permet pas, au contraire.

6°- Une liaison maritime permettrait donc, à une échéance beaucoup plus proche, de soulager la voie ferrée actuelle d'une partie de son trafic fret, au bénéfice d'un trafic voyageur amélioré, et, sous réserve d'incitations administratives et tarifaires, de soulager également l'autoroute.

7°- La rentabilité estimée du projet « voie ferrée » n'est pas fameuse : calculée sur 50 ans (ce qui est normal) en prenant en compte une estimation de tous les bénéfices induits espérés (ce qui est normal, mais aléatoire) vous arrivez à un taux de rentabilité de 6%, ce qui est peu, compte tenu des hypothèses retenues.

8°- Sur le plan énergétique les navires consommeront du fuel lourd, qui est un sous produit mal valorisé du raffinage, tandis que le train tirera sur un réseau électrique déjà proche de la saturation.

9° - Une liaison maritime entraînerait une certaine complication de gestion des frets concernés, car impliquant un transbordement supplémentaire au terminal. Ceci revient à dire que l'on demanderait aux agents économiques espagnols un léger sacrifice, faible contrepartie aux avantages que la France (et d'autres) leur ont accordé en les invitant en Europe, alors que le Pays Basque ne retirerait virtuellement aucun avantage d'une nouvelle liaison ferroviaire, dévolue aux seuls besoins de l'économie espagnole.