



LGV Pays Basque

Contre la construction d'une nouvelle ligne
Pour l'aménagement de la ligne existante

Le Cercle de Burrunz

Le Cercle de Burrunz est une association loi 1901 créée en 2009. Elle réunit des entrepreneurs, des universitaires, des professions libérales et autres personnalités qualifiées souhaitant favoriser le développement économique et social du Pays Basque tout en préservant l'équilibre et le patrimoine de ce territoire.

Dans un souci d'intérêt général, le Cercle de Burrunz fait une lecture critique et objective du projet de construction d'une Ligne à Grande Vitesse (LGV) au Pays Basque. Il considère que ce projet au coût exorbitant est une mauvaise réponse aux enjeux du développement économique local, qu'il va défigurer le paysage d'un territoire déjà très dense et qu'il existe des alternatives crédibles et tout aussi ambitieuses pour le Pays Basque.

Présidé par Jacques Saint-Martin, Président d'honneur de la Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne-Pays Basque, le Cercle de Burrunz compte parmi ses soutiens :

- Madame Jacques Chaban-Delmas
- M. Philippe Chalmin, économiste et professeur à l'Université Paris-Dauphine
- M. Jean-Philippe Larramendy, président fondateur du groupe Tocqueville
- M. Denis Monnoyeur, directeur général de Bergerat-Monnoyeur
- M. Thierry Moulonguet, ancien directeur financier de Renault

Plus d'informations :

www.cercldeburrunz.com

Contact :

cercle.burrunz@gmail.com

SOMMAIRE

Rappel préalable	4
<i>Carte des Grands projets ferroviaires du Sud-Ouest</i>	<i>5</i>
Résumé et position du Cercle de Burrunz.....	6
Introduction	8
I – Une ligne inutile.....	9
A) <i>Des voies existantes sous-utilisées.....</i>	<i>9</i>
B) <i>Des prévisions de trafic surévaluées.....</i>	<i>11</i>
<i>Encadré</i> Le manque de coordination avec l'Espagne	13
C) <i>Une saturation hautement improbable avant de nombreuses années.....</i>	<i>14</i>
<i>Encadré</i> Une LGV... qui n'en est pas une !	17
<i>Encadré</i> Un projet incompatible avec l'exception géographique et économique du Pays Basque	18
II – Un investissement au-dessus de nos moyens.....	19
A) <i>Projets ferroviaires: le puits sans fonds du Grenelle de l'environnement.....</i>	<i>19</i>
<i>Encadré</i> Le « krach ferroviaire annoncé » de Nicolas Baverez.....	20
B) <i>Après l'expérience douloureuse de Tours-Bordeaux... ..</i>	<i>20</i>
<i>Encadré</i> Quand RFF et la SNCF tirent la sonnette d'alarme.....	21
C) <i>... le financement incertain de la ligne Bordeaux-frontière</i>	<i>22</i>
<i>Encadré</i> Un projet ambitieux et concurrent : la Traversée Centrale des Pyrénées	23
III – Une solution alternative réaliste, peu coûteuse et respectueuse de l'environnement : la modernisation des voies existantes	24
A) <i>Une capacité prouvée d'absorption du trafic à long terme.....</i>	<i>24</i>
B) <i>L'aménagement des voies existantes : une solution de bon sens</i>	<i>25</i>

Rappel préalable

La situation actuelle

Aujourd'hui, une ligne ferroviaire relie déjà Bordeaux à la frontière espagnole, notamment en Pays Basque via les villes de Bayonne, Biarritz, Guéthary, Saint-Jean-de-Luz et Hendaye. Cette ligne est mixte, c'est-à-dire qu'elle achemine aussi bien des TGV, des trains de fret et des TER (Trains Express Régionaux), soit une cinquantaine de trains par jours qui circulent entre Bayonne et la frontière à un peu moins de 100km/h.

Le projet

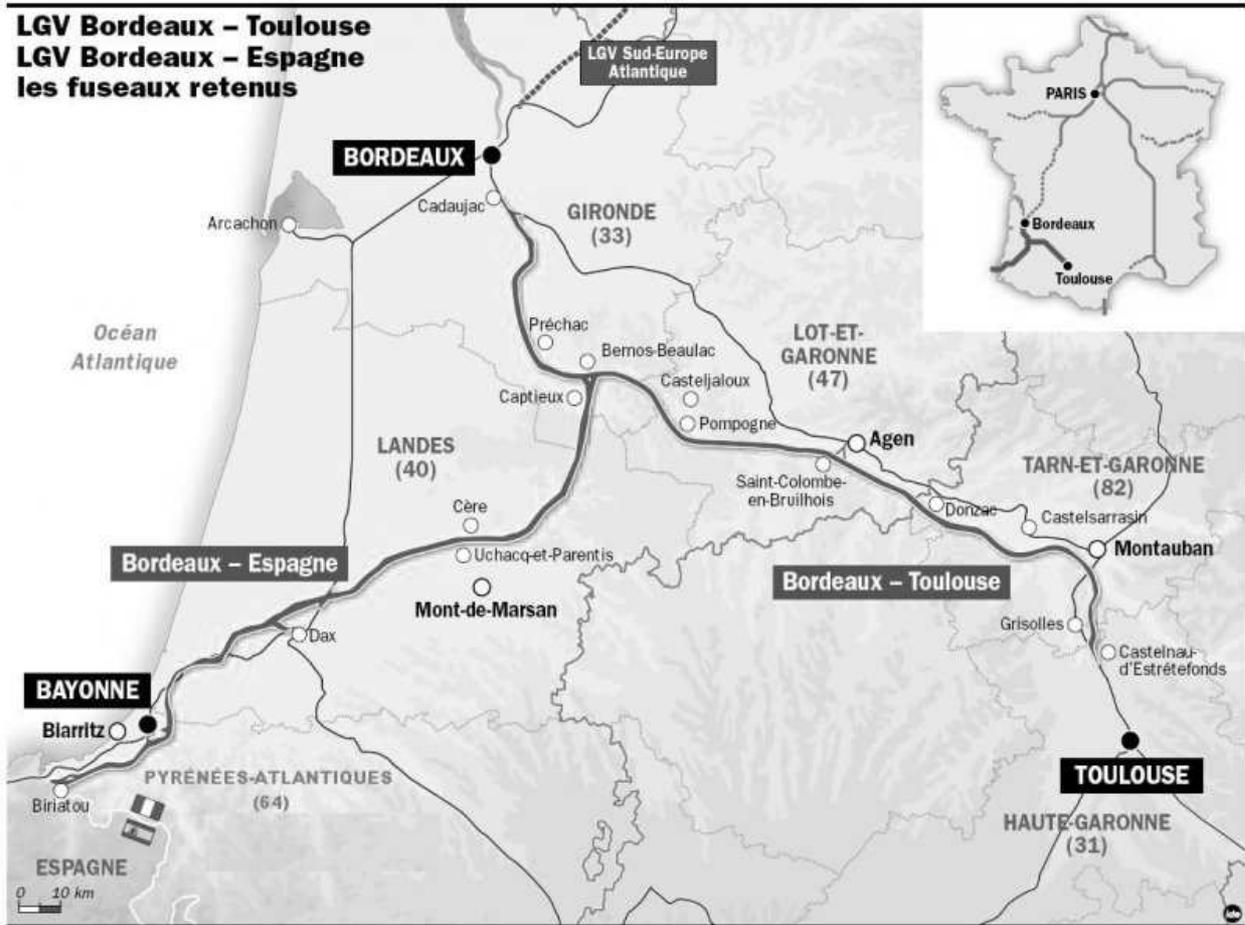
La LGV Sud-Europe-Atlantique (SEA) est un projet comprenant trois branches (cf. carte ci-dessous) : Tours-Bordeaux, Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse. Il fait partie des projets ferroviaires programmés dans le cadre du « Grenelle de l'environnement » et inscrits au Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT) d'avril 2011.

Le premier tronçon Tours-Bordeaux devrait être finalisé en 2017 sur la base d'un contrat de concession signé avec un consortium mené par Vinci. Son financement (7,8 milliards €) a été bouclé au printemps 2011 après substitution de l'Etat à plusieurs collectivités locales récalcitrantes. Cette ligne va transporter uniquement des passagers.

Il est prévu également une LGV reliant Bordeaux et Toulouse en moins d'une heure. Cette ligne, qui mettra Toulouse à trois heures de Paris, sera également dédiée exclusivement au transport de passagers.

Enfin, Bordeaux sera relié à la frontière espagnole par la construction d'une seconde ligne de chemin de fer d'un coût prévisionnel de 5,8 milliards €. La nouvelle ligne passera par un tronçon commun à la ligne Bordeaux-Toulouse jusqu'à Captieux, puis à l'est des Landes, par Mont-de-Marsan Dax, Bayonne et Biriadou à la frontière espagnole. Pour des raisons peu explicitées, au sud de Dax, la ligne devient soudain mixte (passagers + marchandises), la vitesse de circulation y étant alors limitée à 220 km/h maximum pour les passagers et 100 km/h pour les marchandises. Le débat public sur ce tronçon a eu lieu en 2006, l'enquête d'utilité publique est prévue pour 2012.

Carte des Grands projets ferroviaires du Sud-Ouest



Résumé et position du Cercle de Burrunz

En résumé de l'analyse qui suit, le Cercle de Burrunz souligne que :

1. la construction de la LGV Bayonne-frontière fera coexister **deux lignes aux fonctions similaires** sur un territoire déjà dense et à l'environnement fragile.
2. **l'argument de « désenclavement » du Pays Basque est fallacieux** : la liaison rapide avec les capitales française et espagnole sera permise par les projets ferroviaires en amont et en aval du territoire (LGV Tours-Bordeaux et Y basque) et non par la LGV Bayonne-frontière elle-même (gain estimé de quelques minutes sur Paris-Madrid).
3. la construction de la nouvelle ligne est fondée sur l'argument de la saturation de la ligne à moyen terme. Or, ce présupposé repose sur les **prévisions de trafic hasardeuses et surévaluées** de RFF, déjà remises en cause à de nombreuses reprises (par la Cour des Comptes, le Conseil d'Analyse économique, la commission des finances de l'Assemblée nationale et, dans une moindre mesure, par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable).
4. en particulier, les prévisions sur le **fret** apparaissent fantaisistes au vu de la situation actuelle (**marasme du fret en France**) et des **obstacles structurels** du transport de marchandises entre la France et l'Espagne. Ces obstacles sont susceptibles de freiner pendant plusieurs décennies le report modal de la route sur le fer, même une fois réalisé le raccordement des réseaux espagnol et français au même écartement. De plus, les projets concurrents à celui de l'axe Atlantique – comme la Traversée Centrale des Pyrénées – ne sont pas pris en compte dans les prévisions de trafic.
5. l'augmentation prévue du trafic de **TER** ne repose en rien sur une analyse des besoins socio-économiques réels mais sur les **décisions arbitraires des Régions**, fondées sur un volontarisme en faveur du « tout ferroviaire » qui ne correspond pas à la réalité.
6. cette impression d'approximation dans les prévisions de RFF sur le fret et le transport régional est renforcée par le **manque total de cohérence entre les visions stratégiques française et espagnole** sur cette ligne à vocation européenne. Pour l'Espagne, il s'agit d'une ligne dédiée principalement au transport de passagers tandis que la France justifie sa création par l'activité de fret d'origine espagnole.
7. les différents rapports d'experts donnent des **conclusions divergentes sur la capacité réelle de la ligne** à long terme et sur la date de sa saturation éventuelle. Les aménagements prévus, ceux pouvant être envisagés ainsi que les améliorations technologiques qui ne manqueront pas d'être trouvées dans les années à venir

offrent des **perspectives sérieuses d'amélioration de la capacité de la ligne existante** sur le long terme.

8. l'état des finances publiques ne permet pas de financer un projet présentant de telles incertitudes. De plus, **le coût de construction et de maintenance de la nouvelle LGV devra être supporté en sus de celui de la rénovation nécessaire de la ligne existante**. Ni les collectivités territoriales ni l'Etat ne peuvent se payer le luxe d'une ligne inutile. Au vu des difficultés rencontrées pour boucler le financement de la ligne Tours-Bordeaux (dont la rentabilité attendue est bien supérieure à celle de la ligne dont il est question), le **financement de la ligne Bayonne-frontière apparaît bien incertain**.

Le Cercle de Burrunz plaide donc pour :

- **l'application d'un principe de proportionnalité** : adéquation des moyens à un but recherché, en l'occurrence l'augmentation du trafic voyageur et fret entre la France et l'Espagne. Il s'agit de prendre des mesures qui soient strictement nécessaires et n'infligent pas de dommages irréparables au territoire traversé dans la mesure où cela peut être évité.
- **la rénovation et l'aménagement technique des voies existantes** : plusieurs études étayent les améliorations techniques qui permettront de gagner du temps et donc d'augmenter la capacité de la ligne.
- **la lutte contre les nuisances sonores** : la mise en place de protections acoustiques sera nécessaire pour protéger les riverains des nuisances résultant d'une augmentation du trafic sur la ligne existante.
- **le gel des acquisitions foncières** : celles-ci sont prématurées en regard de leur coût et des nombreuses incertitudes qui entachent le projet.
- **l'observation**, dans les années à venir, **des données réelles** concernant le fret et le trafic régional.
- **la mise en place d'un « comité des sages »** indépendant composé de personnalités neutres et à la compétence reconnue. Ce comité examinerait les différents rapports produits et ferait un bilan objectif de ce projet.
- **une étude économique-financière** du projet permettant de mesurer son coût réel et sa rentabilité attendue.

Introduction

« Le risque est de se retrouver avec des lignes à grande vitesse de plus en plus longues et de moins en moins utilisées ».

Cet avertissement du président de la SNCF Guillaume Pépy¹ concernant les projets ferroviaires issus du Grenelle de l'environnement trouve une parfaite illustration dans le projet de construire une nouvelle ligne ferroviaire entre Bayonne et l'Espagne.

Ce projet de LGV incarne à lui seul les dérives de la politique ferroviaire française : construction de lignes non rentables et peu fréquentées, priorité donnée aux TGV par rapport à la rénovation du réseau existant, absence de concertation et de coordination, déséquilibre financier des partenariats public-privé au détriment du contribuable... Un cas d'école pour tous ceux – élus locaux, associations mais aussi experts, économistes et parlementaires – qui tirent la sonnette d'alarme face à la « folie ferroviaire » de l'Etat. 103 milliards d'euros ont ainsi été engagés pour la construction de lignes à grande vitesse, sans plan de financement et en pleine crise des finances publiques.

Un projet contraire à l'intérêt général

Dans ce contexte, l'association le Cercle de Burrunz a décidé de faire connaître les incohérences et les coûts du projet de LGV Bayonne-Espagne. L'objectif est de susciter, en accord avec les élus et d'autres associations locales, un sursaut chez les décideurs publics et auprès de l'opinion concernant un projet qui, au-delà des problématiques locales, est manifestement contraire à l'intérêt général.

Favorable aux objectifs du projet Sud-Europe-Atlantique qui vise notamment à transférer sur le rail une partie du trafic routier entre la France et l'Espagne – ainsi que du trafic aérien entre Paris et Toulouse – l'association s'oppose en revanche à la construction ex nihilo d'une seconde ligne de chemin de fer pour traverser le Pays Basque. Elle propose, rapports d'experts à l'appui, une solution écologique, rapide et considérablement moins coûteuse : le réaménagement de la ligne existante, qui accueille déjà des TGV et des trains de fret, et dont le potentiel est suffisant pour absorber l'augmentation du trafic pendant une cinquantaine d'années.

¹ Les Echos 19 avril 2011

I – Une ligne inutile

Le projet de construire, à quelques kilomètres des voies existantes, une nouvelle ligne ferroviaire entre Bayonne et la frontière espagnole ne se justifie pas au regard de l'état et des prévisions de trafic. Contrairement à ce qu'avait annoncé RFF et qui a servi de point de départ au débat public, une saturation de la ligne à long terme reste soumise à de nombreuses conditions dont la convergence reste assez peu probable.

A) Des voies existantes sous-utilisées

Un trafic faible et en légère régression

Dans son état actuel, c'est-à-dire indépendamment des travaux d'aménagement d'ores et déjà prévus, la ligne ferroviaire qui relie la ville de Bayonne et la frontière espagnole présente une capacité disponible de plus de 180 trains par jour dans les deux sens. Comme nous le verrons par la suite, la capacité totale de la ligne existante pourrait être portée, selon le cabinet Citec, jusqu'à 320 trains par jour (240 de fret et 80 de passagers) moyennant des travaux d'aménagement².

Le récent rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de mai 2011, émanation du ministère de l'Ecologie et des Transports, évalue les capacités de cette ligne à 200 trains par jour à partir de 2013. Ce chiffre pouvant atteindre jusqu'à 250 trains par jour dans les années 2020 grâce à l'amélioration de la signalétique³.

Or, actuellement, la ligne ferroviaire en Pays Basque est largement sous-utilisée. Si l'on exclut les dessertes secondaires de Puyôo, de Saint-Jean-Pied-de-Port et du centre logistique de Mouguerre, 53 trains circulent en moyenne sur le tronçon Bayonne-Hendaye, se répartissant ainsi : 22 trains de fret, 17 TER et 14 grandes lignes, dont 10 TGV.

En plus d'être faible, le trafic ferroviaire sur cette ligne stagne : depuis 2006, date du débat public relatif au projet de ligne Bayonne-frontière, il a même plutôt régressé.

Le déclin du fret ferroviaire

La première cause en est le déclin continu du fret ferroviaire, en France comme en Europe. Face au fer qui devient pertinent pour les distances longues et les marchandises lourdes, la route s'est imposée comme un mode de transport plus fiable, plus souple et moins coûteux. Des deux tiers du transport de marchandises en France en 1950, le fret ferroviaire ne représente plus que 10% aujourd'hui, contre 83% pour la route. La même tendance prévaut en Europe, où le fret ferroviaire assurait encore en 1970 un tiers du transport de

² « Capacité de la ligne ferroviaire Bayonne-Hendaye », Citec Ingénieurs conseils, septembre 2009

³ *Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest (GPSO)*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, mai 2011

marchandises, seulement un quart en 1980 et diminuait encore de moitié entre 2000 et 2010. Cette tendance n'est pas nouvelle, elle perdure depuis près de 50 ans, et n'est donc en rien due à la crise⁴.

Entre l'Espagne et la France, le constat n'est guère meilleur : le fret ferroviaire représente aujourd'hui moins de 4% des échanges entre les deux pays. A Hendaye, sur la frontière franco-espagnole, l'activité a chuté de 50% sur la seule année 2009... Justifier la construction d'une ligne supplémentaire par une explosion du fret, comme le fait RFF, est par conséquent peu crédible. L'état des lieux actuel a amené l'établissement public à revoir ses prévisions à la baisse depuis le débat public de 2006 tout en maintenant l'hypothèse d'une très forte augmentation du transport de marchandises, assortie de conditions peu réalistes.

La stagnation du trafic passagers et l'effet frontière

Le second facteur structurel qui explique la faiblesse du trafic sur la ligne Bayonne-Hendaye est mécanique : il s'agit de « l'effet frontière ». A partir de Dax, et plus encore de Bayonne, la ligne TGV en provenance de Paris se vide de ses passagers. A tel point qu'arrivés à Hendaye, la plupart des compartiments sont déserts. Tous les voyageurs qui empruntent la ligne actuelle peuvent le constater. On ne peut donc pas craindre de « goulot d'étranglement » pour le trafic voyageurs.

Les chiffres ci-dessous illustrent parfaitement cette situation : plus l'on se rapproche de la frontière, plus le nombre de passagers est faible. Ainsi, la fréquentation de la gare de Biarritz correspond à environ 50% de celle de Bayonne, tandis que celle de Saint-Jean-de-Luz représente seulement un tiers de la fréquentation de Bayonne.

Nombre de passagers montés et descendus en gare

source : SNCF Aquitaine

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Evolution 2005/2010
Bayonne	866 350	902 727	910 840	931 241	902 240	877 815	+ 1,3 %
Biarritz	439 478	466 552	457 941	435 762	417 168	400 404	- 8,9 %
Saint-Jean-de-Luz	311 673	324 292	318 170	312 578	284 684	276 104	- 11,5 %

D'autre part, on voit parfaitement que, depuis 2006, si le trafic de voyageurs est en stagnation à Bayonne, il a en revanche connu une diminution constante et conséquente dans le Pays Basque : - 8,9% entre 2005 et 2010 pour Biarritz, -11,5% pour Saint-Jean-de-

⁴ Voir sur ce point le rapport d'information du sénateur Francis Grignon : « Avenir du fret ferroviaire : comment sortir de l'impasse ? », 20 octobre 2010.

Luz. Le fait est que ce mode de transport n'est pas adapté à la configuration du Pays Basque et à la dispersion de son habitat : pour les déplacements locaux, la voiture est et demeure plus commode. Au vu de ces éléments, il semble que le trafic de voyageurs (desserte nationale ou régionale) ne puisse pas être un élément justifiant la saturation de la ligne. Il est pourtant avancé comme tel par RFF.

B) Des prévisions de trafic surévaluées

Des hypothèses hasardeuses de RFF, déjà revues plusieurs fois

Du propre aveu de RFF, les prévisions faites « résultent autant d'un pari et d'un engagement politique en faveur du chemin de fer que d'une analyse raisonnée, en particulier pour le fret »⁵. Cette incertitude et cette approximation assumées n'ont pas dissuadé RFF d'annoncer la saturation en 2020 de la ligne existante - principalement en raison du fret – et d'en faire le motif principal de la construction d'une nouvelle ligne au sud de Bayonne. Pire, RFF a fait de la saturation de la ligne le postulat de départ du débat public, faussant par là-même l'ensemble des échanges et des conclusions qui ont suivi. Le gestionnaire du réseau estime en effet que la faiblesse actuelle du fret ferroviaire entre la France et l'Espagne est due aux différences d'équipement des infrastructures et surtout d'écartement des voies entre les deux pays. Aussi, le raccordement du réseau espagnol au réseau français par l'écartement standard UIC devrait entraîner à lui seul une explosion du trafic de marchandises. Or, nous le verrons, plusieurs éléments doivent intervenir pour qu'un tel scénario se réalise.

Par la suite, la réalité a contraint le gestionnaire du réseau à revoir certaines de ses prévisions à la baisse : de 155 trains de fret quotidiens maximum prévus sur la ligne pendant le débat public de 2006, RFF parle désormais de 94 trains⁶. Une quantité, comme on le verra, aisément absorbable par la ligne actuelle après rénovation. Mais, une chose est sûre : l'ampleur de cette révision entame encore un peu plus la crédibilité de l'ensemble des prévisions et est de nature à remettre en cause les conclusions du débat public. Le rapport du CGEDD conteste également les conclusions initiales de RFF : « Par rapport aux études présentées lors des débats publics de 2005/2006, les trafics susceptibles d'être constatés en 2020 apparaissent inférieurs »⁷. Il repousse ainsi à 2030/2035 la saturation du réseau existant en reprenant quasiment tels quels les chiffres annoncés initialement par RFF pour 2020. Si on peut se réjouir de ce désaveu implicite, il faut souligner que le CGEDD s'est fondé exclusivement sur des études de RFF, certes actualisées depuis 2006, mais dont la crédibilité peut être questionnée eu égard aux exagérations et aux approximations du passé.

⁵ Compte rendu du débat public « Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne », 30 août – 29 décembre 2006.

⁶ *Les rails de la déraison – la très grande vitesse en Aquitaine et ailleurs*. Pierre Recarte et François Tellier, éd. Nuvis, mai 2011. (page 59)

⁷ Op. cit. page 39

Une pratique habituelle dénoncée par les institutions

Les prévisions aléatoires de trafic avancées par RFF pour le projet Bayonne-frontière ne font qu'illustrer une dérive de plus en plus dénoncée par les plus hautes institutions françaises : la surestimation systématique des prévisions de trafic ferroviaire. Le Conseil d'Analyse Economique, dans un rapport de 2007⁸, estimait que « la demande effective pour les projets ferroviaires est en moyenne inférieure de 37% à la demande prévue ». En 2008, c'est au tour de la Cour des Comptes de juger les prévisions de RFF « coûteuses, fragiles et peu cohérentes »⁹.

Encore tout récemment, en mai 2011, un rapport parlementaire¹⁰ présenté par le député Hervé Mariton dénonce « la tendance générale à surestimer les bénéfices d'un projet pour les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructures, du fait de prévisions de trafic trop optimistes ». Et de citer de nombreux exemples d'écarts de trafic qui se sont révélés désastreux pour les finances publiques comme la LGV Nord (-50% d'écart de trafic entre les prévisions et les réalisations) ou Eurotunnel (-58% sur le trafic voyageurs, -27% sur le fret).

⁸ Rapport du CAE n°69, « Infrastructures de transport, mobilité et croissance », août 2007.

⁹ Cour des Comptes, Rapport public thématique : « Le réseau ferroviaire - Une réforme inachevée, une stratégie incertaine », avril 2008.

¹⁰ Rapport de la Commission des finances de l'Assemblée nationale relatif au Schéma National d'Infrastructures de Transport, 18 mai 2011

Le manque de coordination avec l'Espagne

Inutile, le projet de ligne Bayonne-frontière est en outre mené en dépit du bon sens s'agissant de la coordination avec l'Espagne.

Le Coordonnateur européen Etienne Davignon a ainsi émis des réserves très sévères sur la cohérence et la viabilité du projet. Dans un rapport datant de 2008¹¹, il avertit qu'« il existe un décalage significatif dans la planification du projet en France et en Espagne ». En effet, si des deux côtés la ligne est envisagée comme mixte (fret et passagers), l'Espagne la conçoit comme dédiée avant tout au transport interrégional de voyageurs, tandis que la France mise sur le fret en provenance d'Espagne. Ainsi, le gestionnaire du réseau espagnol prévoit de faire circuler les trains de marchandise sur la « capacité résiduelle » de la ligne. Cela représenterait au maximum, et à long terme, 94 trains par jour dans les deux sens. Rappelons que RFF avançait initialement le chiffre de 155 trains de fret avant de se rétracter pour celui de 94, rejoignant ainsi les prévisions espagnoles les plus optimistes.

« La cohérence des projets français avec ceux espagnols pourrait ne pas être assurée », prévient donc le Coordonnateur européen. « Il ne semble pas y avoir à ce jour une vision partagée de l'utilisation de l'infrastructure, depuis Bordeaux jusqu'à Vitoria ». Etienne Davignon appelle à « une coordination exemplaire » pour lever les incertitudes sur les caractéristiques techniques de la ligne.

Le rapport du CGEDD souligne de même que l'« on peut en effet noter que, du côté français, la ligne nouvelle a surtout été justifiée par le trafic de fret alors que, du côté espagnol, elle a surtout été justifiée par les trafics voyageurs ». Il recommande que « la coordination des stratégies française et espagnole soit maintenant traduite en objectifs concrets et rendus lisibles par le public »¹².

¹¹ Rapport annuel du Coordonnateur européen Etienne Davignon sur le Projet prioritaire N°3 : « Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe », juillet 2008.

¹² Op. cit. page 18.

C) Une saturation hautement improbable avant de nombreuses années

La ligne au sud de Dax accueillera aussi bien le transport de voyageurs que celui de marchandises. Il convient donc d'examiner les problèmes et prévisions annoncées pour chaque catégorie.

Transport de voyageurs à longue distance : un non-problème

La construction d'une nouvelle ligne mettra au mieux Madrid à 5h30¹³ de Paris : c'est certes moins qu'aujourd'hui, mais toujours excessivement long pour être en mesure de concurrencer l'avion. L'augmentation prévisible du trafic de passagers TGV ne suscite donc pas de commentaire particulier. Les hypothèses de RFF concernant l'augmentation du nombre de TGV montrent que le flux sera aisément absorbable par la ligne existante.

Le rapport du CGEDD ne dit pas autre chose : « le transport de voyageurs à longue distance apparaît insuffisant pour saturer l'infrastructure existante » ; « en raison du coût très élevé du projet, le nombre de passagers transpyrénéens attendus justifie difficilement à lui seul la construction de la ligne nouvelle mixte traversant le Pays Basque »¹⁴.

Fret : l'objet de tous les fantasmes

Au cours du débat public de 2006, RFF estimait que le trafic de marchandises sur cette ligne passerait de 2,5 millions de tonnes à 20 millions de tonnes en 2020. Optimiste selon les dires de RFF, ce scénario se révèle en fait totalement erroné lorsque l'on constate que, en 2010, le trafic plafonne à 1,65 million de tonnes.

En parts de marché, RFF estimait de même en 2000 que la part du fret ferroviaire à travers les Pyrénées augmenterait de près de 600% en 20 ans. En réalité, elle a baissé de 32% entre 2001 et 2008. Or ce point est essentiel puisque l'augmentation du transport de marchandises constitue le fondement du projet de ligne nouvelle au Pays Basque aux yeux de RFF.

Prévisions actualisées du trafic de marchandises pour la période 2010-2050 (chiffres arrondis)

	2010	2020	2035	2050
Prévision de trafic marchandise total	50 Mt	70 Mt	80 Mt	100 Mt
% de fer	3,3 %	17 %	27 %	30 %
Total du trafic fer attendu	1,65 Mt	12 Mt	22 Mt	30 Mt

Source : Rapport du CGEDD de mai 2011 – Partie 1 – Tableau 6 – page 33

¹³ Estimations données par RFF sur le site Internet des Grands projets du Sud-Ouest.

¹⁴ Op. cit. 2^{ème} partie, page 7

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable, qui a rendu le dernier rapport en la matière livre, pour expliquer les chiffres ci-dessus, une analyse qui laisse perplexé. En bref, le CGEDD estime que le potentiel de croissance du transport de marchandises, couplé à l'augmentation du nombre de TER, laisse envisager une possible saturation de la ligne en 2035. Mais il assortit expressément cette augmentation du fret à des conditions qu'il nous paraît peu probable de voir remplies individuellement, et à plus forte raison réunies. Outre le raccordement des différentes plates-formes multimodales espagnoles au réseau à l'écartement standard UIC, les conditions relatives au développement du fret sont les suivantes¹⁵ :

- première condition, « la restructuration des chaînes logistiques par les acteurs espagnols du transport » doit permettre un report modal vers le ferroviaire. En clair, cela signifie que l'Espagne, pays routier s'il en est, où les syndicats de camionneurs sont parmi les plus puissants d'Europe, doit avoir accompli une véritable révolution logistique qui concerne tous les acteurs, de la production à la distribution. Un défi que le CGEDD appelle pudiquement « une difficile adaptation de leur organisation ».
- deuxième condition pour atteindre une saturation de la ligne par le fret : « la poursuite de la croissance économique à un rythme soutenu de la partie ouest de la péninsule ibérique ». Quelle est la probabilité d'une telle hypothèse au vu du marasme économique dans lequel s'enfoncent l'Espagne (où le chômage a atteint au printemps 2011 le taux record de 21,3%) et le Portugal, qui annonce une récession économique en 2011 (-1% du PIB) ?
- troisième condition : « la compétitivité avérée du mode ferroviaire : compétitivité des prix, fiabilité et masse critique des opérateurs ». Le CGEDD, après avoir reconnu que l'analyse de la rentabilité socio-économique et financière du projet ne faisait pas partie de sa mission, énumère là précisément les trois principaux freins structurels à la croissance du fret ferroviaire. Le coût important, le manque de fiabilité et la spécificité des marchandises pouvant être transportées par fret expliquent en effet le déclin de ce mode de transport au profit de la route depuis une cinquantaine d'années, en France, en Espagne et dans le reste de l'Europe. Comment parier sur la résolution imminente de ces obstacles majeurs et historiques ? Sur quelle base peut-on affirmer que la nouvelle ligne Bayonne-Espagne constituera une sorte de cas d'école miraculeux de fret ferroviaire performant ?

¹⁵ Op. cit. page 64.

TER : la surenchère irresponsable des collectivités locales

Un autre argument, particulièrement cher à la Région Aquitaine, est la nécessité – ou plutôt la volonté – d'augmenter le trafic TER en construisant une nouvelle ligne ferroviaire. Mais, là encore, on peut s'interroger sur une telle nécessité. L'offre TER est déjà assez importante : il y a un train par heure environ auxquels s'ajoutent 14 trains grande ligne dont beaucoup sont omnibus sur la côte basque.

Or, la demande en TER est en berne. Actuellement, seuls 500 à 600 passagers utilisent chaque jour les TER entre Bayonne et la frontière (Hendaye), soit à peine une trentaine de voyageurs par train en moyenne. La ligne est principalement fréquentée en début de matinée et à la fin de la journée de travail. Pendant la journée cependant, les TER sont vides. La liaison Bordeaux-Hendaye est de plus celle qui affiche la baisse la plus importante de fréquentation de toute l'Aquitaine (-9,5% entre 2008 et 2009) ¹⁶.

Quant à l'impact environnemental, il est beaucoup plus faible qu'on ne l'imagine : par exemple, si le nombre de voyageurs en TER doublait, on ne compterait qu'une diminution de 1% sur les 60 000 véhicules qui empruntent chaque jour la route nationale et l'autoroute. En aucun cas, on le voit bien, l'augmentation des TER ne peut justifier, même à titre secondaire, la construction d'une deuxième ligne ferroviaire au sud de Bordeaux. Le remplacement des TER par des autocars serait même mieux adapté à la configuration de la ligne et permettrait d'augmenter encore ses capacités.

Malgré cette réalité, la Région Aquitaine affirme vouloir multiplier par plus de quatre le nombre de TER (de 17 à 80) en introduisant le cadencement par demi-heure, voire par quart d'heure : mais qui remplira ces trains, dont le coût exorbitant est financé à 75% par des subventions ? La réponse est décisive pour le projet de LGV Bayonne-frontière car c'est cette explosion du trafic TER, conjuguée à l'augmentation démesurée du fret, qui justifie la construction de la ligne nouvelle. Pourtant, toutes les prévisions du trafic régional, quelles qu'elles soient, se fondent sur une seule donnée : les décisions d'augmenter les dessertes prises par les collectivités locales, en l'occurrence les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées. A aucun moment, il n'est question d'estimation des besoins réels et de la demande ou d'études de marché. La notion de « coefficient de remplissage des trains » est totalement absente de l'analyse faite par RFF et le CGEDD. Celui-ci souligne que les objectifs des Régions vis-à-vis des transports régionaux sont « ambitieux », que « les grilles de desserte résultent des décisions des autorités organisatrices » et que ce mode de transport est « très consommateur de capacité »¹⁷. Encore une fois, l'obsession ferroviaire française et, plus particulièrement, celle des collectivités territoriales, est lourde de conséquences pour les finances publiques, et donc pour le contribuable.

¹⁶ *Les rails de la déraison*. Op. cit. page 167

¹⁷ Op. cit. page 65.

Une LGV... qui n'en est pas une !

Contrairement à ce qui est affirmé, le tronçon du projet Sud-Europe-Atlantique situé au sud de Dax n'est en rien une ligne à grande vitesse. L'appellation LGV est volontairement utilisée par les partisans du projet mais il s'agit en réalité d'une ligne tout à fait « normale », c'est-à-dire accueillant des trains qui circuleront entre 100 et 220 km/h maximum (contre 100 km/h maximum sur la ligne actuelle). Cela vient du fait que la nouvelle ligne a été conçue par RFF comme devenant mixte (passagers + fret) au sud de Dax et, par conséquent, à vitesse limitée. Comme la ligne existante est elle aussi mixte, ce sont donc... deux lignes mixtes qui traverseraient en trajet quasi parallèle le couloir côtier du Pays Basque. Au vu du faible trafic de la ligne actuelle, le risque est donc de voir deux lignes vides sur une même bande de territoire !

La construction d'une nouvelle ligne dans le Pays Basque devrait permettre de gagner quelques minutes tout au plus sur le trajet Paris-Madrid, par rapport l'utilisation de la ligne existante réaménagée. Une étude, demandée par les Communautés de communes basques, est actuellement en cours pour déterminer le gain de temps exact de la ligne nouvelle par rapport à la ligne existante réaménagée. Celui-ci restera minime en comparaison du prix estimé de cette ligne : 1,5 milliards pour 30 km de voies. Il semble nécessaire de s'interroger sur l'opportunité d'une telle dépense dans la mesure où il existe une alternative sérieuse : la modernisation des voies existantes.

Quant à ceux qui présentent le projet comme une réponse au « désenclavement » du Pays Basque, il convient de leur rappeler que ce territoire dispose d'ores et déjà de nombreuses infrastructures de transport. De plus, le TGV continuera d'arriver à Bayonne comme il le fait aujourd'hui. La nouvelle ligne Tours-Bordeaux, dont la mise en service est prévue pour 2017, permettra déjà de gagner plus d'une heure entre Paris et Bayonne (soit un trajet total de 4h30 qui sera ramené à un peu plus de 3h après construction du tronçon Bordeaux-Bayonne). On est donc loin de l'enclavement ! Ajoutons que, sur la nouvelle ligne, circuleront principalement des trains de fret sans arrêt et des TGV internationaux en direction de l'Espagne qui ne s'arrêteront sans doute même pas à Bayonne.

Un projet incompatible avec l'exception géographique et économique du Pays Basque

Chaque territoire, et c'est légitime, veut protéger son patrimoine naturel contre les dégâts inévitables occasionnés par la construction d'une ligne ferroviaire. Il va de soi que si tous ces souhaits avaient été exaucés, aucune voie de chemin de fer n'aurait jamais pu être construite en France. Il existe toutefois, concernant le Pays Basque, des données factuelles liées à la spécificité géographique objective de ce territoire frontalier, qui doivent être prises en compte avant d'envisager d'y construire une seconde ligne de chemin de fer.

Un couloir côtier étroit d'une densité exceptionnelle

Le territoire étroit qui s'étend du sud de Bayonne jusqu'à la frontière espagnole, constituant le Pays Basque, présente la particularité quasi unique en France d'être pris en étau entre une chaîne de montagnes et l'océan.

Cette bande de terre présente en outre la spécificité d'être exceptionnellement dense. En termes de population, la densité y est largement supérieure à la moyenne régionale (95 habitants/km² contre 76 en Aquitaine). La côte basque est largement urbanisée : les zones libres de construction sont évaluées à moins de 5%. Surtout, elle accueille déjà un nombre impressionnant d'infrastructures :

- une double voie de chemin de fer accueillant TGV, fret et TER
- une autoroute en train d'être élargie à 2x3 voies
- une route nationale
- un gazoduc
- une ligne à haute tension
- deux ports de commerce

Quelle que soit l'hypothèse de tracé retenue pour la LGV, celle-ci constituera une saignée supplémentaire sur les derniers espaces préservés du territoire.

Un tissu économique axé sur le tourisme

Un projet d'infrastructure qui, par définition, endommagera le paysage doit, bien entendu, tenir compte de son environnement. Il se trouve que le tourisme constitue un secteur économique prépondérant au Pays Basque, générant plus de 20% du PIB. Le patrimoine naturel exceptionnel, mêlant mer, et montagne, explique en grande partie l'attractivité du territoire pour les vacanciers. Inévitablement, la balafre infligée par la nouvelle ligne sera un frein pour tous ceux qui venaient chercher au Pays Basque un environnement naturel préservé. Quant à la desserte, on a vu que celle-ci était déjà largement assurée par les axes de transport multimodaux.

II – Un investissement au-dessus de nos moyens

Le débat public concernant la ligne Bayonne-frontière a eu lieu en 2006. Cela signifie que le projet a été conçu avant la crise économique et financière, comme d'ailleurs l'ensemble des projets de développement ferroviaire du Schéma National d'Infrastructures de Transport (SNIT). Etant donné l'ampleur du bouleversement intervenu, le bon sens exige de réévaluer l'opportunité et l'ordre de priorité de tous ces projets, au premier rang desquels Bayonne-frontière.

A) Projets ferroviaires: le puits sans fonds du Grenelle de l'environnement

Le rapport parlementaire de mai 2011 d'Hervé Mariton relatif au SNIT regrette la « montagne d'investissements » à réaliser pour l'Etat et les collectivités territoriales « dans un contexte de forte tension sur les finances publiques », rappelant en outre qu'en cas de non rentabilité d'un projet, les pouvoirs publics « risquent d'être contraints à contribuer au-delà de leur engagement initial pour équilibrer le projet »¹⁸.

Le rapport rappelle ainsi la liste des projets ferroviaires issus du Grenelle de l'environnement (voir tableau ci-dessous), parmi lesquels la ligne Bordeaux-Espagne, et leur coût total : 103 milliards €. Une addition largement au-dessus des moyens de l'Etat depuis la crise, qui conduit la commission des finances de l'Assemblée nationale à tirer la sonnette d'alarme et à recommander une hiérarchisation des projets par ordre de priorité.

	Principaux projets	Coût en milliards €
Projets engagés ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP)	LGV Est 2 ^{ème} phase SEA Tours-Bordeaux LGV Bretagne-Pays de Loire Contournement Nîmes-Montpellier	17
Projets qui feront l'objet d'une enquête préalable à la DUP	SEA Bordeaux-Toulouse SEA Bordeaux-Espagne SEA Poitiers-Limoge Contournement Lyon Rhin-Rhône branche ouest Lyon-Turin	32
Projets en phase d'études préliminaires	Montpellier-Perpignan PACA Rhin-Rhône branche sud Roissy-Picardie	22
Projets en amont du débat public	LGV Paris-Normandie Paris-Orléans-Clermont-Lyon Toulouse-Narbonne	32

Source : avant-projet SNIT

¹⁸ Rapport de la Commission des finances de l'Assemblée nationale relatif au Schéma National d'Infrastructures de Transport, 18 mai 2011

Le « krach ferroviaire annoncé » de Nicolas Baverez

Selon l'économiste Nicolas Baverez (*Le Point*, 10 février 2011), « la culture du tout TGV a été accentuée par le Grenelle de l'environnement qui a prévu la construction de 2000 km supplémentaires, soit un investissement de 100 milliards € dans des lignes lourdement déficitaires. La seule LGV Est (2^{ème} phase) mobilise ainsi 3,5 milliards € pour gagner un quart d'heure sur Paris-Strasbourg, ce qui suffirait à changer la totalité du matériel roulant (qui a plus de 20 ans d'âge en moyenne) ou des bus d'Ile-de-France, permettant d'améliorer la vie de millions de personnes ».

Et Nicolas Baverez de proposer « un moratoire sur les nouvelles lignes à grande vitesse pour affecter les investissements au renouvellement de la partie efficace du réseau et à son entretien ».

B) Après l'expérience douloureuse de Tours-Bordeaux...

Un retour sur le feuilleton du financement de la LGV Tours-Bordeaux est nécessaire pour comprendre les obstacles importants et légitimes qui ne manqueront pas de se reproduire lorsqu'il s'agira de réunir les fonds nécessaires pour la construction du tronçon suivant, allant jusqu'à la frontière.

Les réticences des collectivités locales

Avec plusieurs mois de retard, l'Etat a finalement bouclé dans la douleur, en mai 2011, le tour de table nécessaire au projet Tours-Bordeaux auprès des 57 collectivités locales concernées. Celles-ci étaient appelées à contribuer à hauteur de 1,48 milliard € pour cette infrastructure. L'issue a été rendue possible par la décision de l'Etat de remettre au pot environ 200 millions € supplémentaires, qu'avaient refusé de payer plusieurs collectivités locales comme la Communauté de communes Sud Pays Basque et la Région Poitou-Charentes (qui a proposé de prêter à l'Etat la somme convenue et non de la verser).

Le président de Midi-Pyrénées Martin Malvy a ainsi estimé que la somme demandée représentait 36 mois de fiscalité pour sa région : « ce qu'on nous demande pour ce projet, nous ne pourrions pas l'apporter ailleurs » a-t-il regretté. Autre exemple : le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques s'est engagé à hauteur de 76 millions € en s'endettant, sans qu'aucune étude d'impact n'ait été menée pour évaluer les bénéfices attendus pour le département et alors même que la ligne ne passe pas sur son territoire.

Au total, le coût de la ligne Tours-Bordeaux pour l'Etat et les collectivités locales, c'est-à-dire pour le contribuable, s'élève à 3 milliards €, soit la moitié du coût total du projet. Mais c'est sans compter les coûts cachés pour la collectivité du contrat de concession.

Les faux avantages de la concession

Martingale des défenseurs du tout ferroviaire, la concession (ou partenariat public-privé) est présentée comme la solution permettant d'alléger la facture pour le contribuable en faisant peser l'essentiel du coût sur le partenaire privé.

C'est tout simplement faux, comme le montre clairement l'exemple du financement de Tours-Bordeaux. Sur cette ligne, le consortium privé mené par Vinci détient 100% du capital pour seulement 10% de l'investissement total, soit 750 millions €. Le reste du financement est assuré par les subventions de l'Etat et des collectivités locales, ainsi que par des emprunts divers (3 milliards € pour le consortium) dont 80% sont garantis... par l'Etat ! Quant au risque d'exploitation (péages et trafic), il est là aussi supporté par l'Etat tandis que le groupe Vinci percevra l'intégralité des péages pendant 44 ans d'exploitation. Drôle de partenariat où l'essentiel de l'investissement et du risque pèse sur le contribuable tandis que le privé bénéficie de 100% des profits et d'une rentabilité de 15% sur son investissement...

Quand RFF et la SNCF tirent la sonnette d'alarme

Signe s'il en est des doutes qui pèsent sur le modèle économique des LGV en projet, les frères ennemis du chemin de fer français, la SNCF et RFF, ont exprimé leurs réticences face au projet dont ils sont pourtant et par définition parties prenantes.

Guillaume Pépy, président de la SNCF : « Sur la nouvelle ligne Tours-Bordeaux, les péages prévus ne permettront pas de faire circuler davantage de trains pour rentabiliser la ligne. On risque d'avoir un trafic supplémentaire bien plus faible qu'espéré. (...) Le financement des lignes à grande vitesse ne peut se faire au détriment de celui du réseau existant »¹⁹.

Pour Hubert du Mesnil, président de RFF : « ce que nous disons de concert avec la SNCF, c'est qu'il nous semble que l'argent public devrait d'abord aller au réseau existant »²⁰.

Signalons que la SNCF est endettée à hauteur de 9,5 milliards € et RFF à hauteur de 28 milliards € (dette non consolidée avec la dette de l'Etat).

Comme le conclut le rapport parlementaire de 2011 sur le SNIT concernant le projet Sud-Europe-Atlantique (dont fait partie la ligne Bayonne-Espagne) : « au vu des difficultés juridiques et financières rencontrées, la réalisation des autres lignes risque de n'être finançable ni par des fonds privés du fait d'une trop faible rentabilité attendue ni par des fonds publics sous contrainte ».

N'est-il pas surprenant, dans ce contexte, que le rapport du CGEDD, réalisé à la demande des ministres concernés, déclare clairement que « compte-tenu de la lettre de commande, la mission n'a toutefois pas examiné les aspects liés à la rentabilité socio-économique ou à la rentabilité financière du projet ». A ce jour, à notre connaissance, personne n'a fait ce travail. On se prépare donc à déclarer d'utilité publique, à geler des terrains, voire à procéder aux

¹⁹ Les Echos, 19 avril 2011

²⁰ Les Echos, 7 avril 2011

premières acquisitions foncières pour un projet dont l'équilibre économique-financier n'a même pas été étudié. Quel exemple de gestion financière !

C) ... le financement incertain de la ligne Bordeaux-frontière

Une addition lourde

Le coût de construction d'une nouvelle ligne entre Bordeaux et la frontière est actuellement estimé à 5,8 milliards €. Nous n'avons pas réussi à obtenir un chiffre de RFF concernant le tronçon Bayonne-frontière. Toutefois, le chiffre de 1,5 milliard € a été avancé pour les 30km de voie concernés, étant donné les nombreux ouvrages à réaliser (tunnels, détournements, enfouissements, etc.). A ce montant prévisionnel, il conviendra d'ajouter les différentes rallonges d'usage (comme celle de 60 millions € exigée par Vinci début 2011 sur Tours-Bordeaux sous prétexte d'une augmentation du coût des matières premières) et surtout les surcoûts entraînés par les résultats de l'enquête publique qui ne manquera pas d'imposer des ouvrages non prévus pour préserver le patrimoine naturel.

Comme pour l'ensemble des projets LGV, aucun plan de financement préalable ni aucune projection financière n'ont été réalisés afin de démontrer que l'exploitation de la nouvelle voie serait bénéficiaire ou simplement équilibrée. Comme l'indique le rapport parlementaire consacré au SNIT, « le retour sur investissement du second groupe de projets (NDLR : dont fait partie la ligne Bordeaux-frontière) est encore plus aléatoire (...). Les revenus sont très modestes au regard de l'investissement conséquent prévu ».

Qui va payer ?

A nouveau, le coût pour le contribuable s'annonce élevé puisque, quelle que soit la formule de partenariat retenue, l'expérience Tours-Bordeaux montre que ce sont les collectivités locales et l'Etat qui supporteront l'essentiel de la dépense, sous forme de subventions ou de garanties. Cette part du financement public devrait être encore plus importante pour le tronçon Bordeaux-frontière : on observe en effet que la part du financement privé se réduit comme peau de chagrin à l'approche de la frontière, logiquement en proportion avec la baisse du nombre de voyageurs prévus²¹. Sur le tronçon Bordeaux-frontière, les prévisions n'avancent pas plus de 15% de financement privé.

Les collectivités locales appelées à contribuer au tronçon Tours-Bordeaux avaient pour beaucoup protesté devant l'ampleur de la dépense les concernant (1,48 milliard €), obligeant l'Etat à se substituer à certaines d'entre elles. A coup sûr, cette opposition se reproduira pour le tronçon Bordeaux-frontière, à plus forte raison parce qu'aucun principe de réciprocité ne viendra s'appliquer : les collectivités au nord de Bordeaux ne verseront pas un euro pour cette ligne – elles l'ont exprimé avec force. Le coût reposera donc entièrement sur les collectivités locales situées au sud de la capitale girondine... qui ont déjà payé pour Tours-

²¹ *Les rails de la déraison*. Op. cit. page 80.

Bordeaux. A titre d'exemple, le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, déjà endetté pour acquitter les 76 millions € du tronçon Tours-Bordeaux, va devoir trouver quelque 116 millions € supplémentaires pour financer les « Grands Projets du Sud Ouest » (les lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-frontière).

Face à ce nouveau casse-tête financier annoncé pour les collectivités locales et l'Etat, il existe une solution de bon sens et financièrement responsable : l'abandon de la construction d'une nouvelle ligne et la modernisation de la ligne existante.

Un projet ambitieux et concurrent pour le fret : la Traversée Centrale des Pyrénées

C'est un projet gigantesque qui va bouleverser la donne des échanges de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe... mais qui n'a curieusement jamais été évoqué par RFF. Le rapport du CGEDD n'en parle pas plus au prétexte qu' « il n'entre pas dans le champ de cette mission »²². Il mentionne en revanche une autre possibilité : la ligne Saragosse-Dax par Canfranc, qui a très peu de chance de voir le jour.

La Traversée Centrale des Pyrénées (TCP) – soutenue avec force par le gouvernement espagnol, la région espagnole de l'Aragon et la Région Midi-Pyrénées et à laquelle participent RFF et l'Etat français – consiste à construire un axe ferroviaire dédié au fret (ferroulage et conteneurs) qui reliera la plus grande plate-forme logistique d'Europe située à Saragosse (1300 hectares) avec Toulouse, via Lannemezan, puis au reste de l'Europe. L'objectif affiché de ce projet est d'alléger les transports littoraux franco-espagnols.

Le projet a été officiellement lancé en 2008, lors du sommet franco-espagnol de Saragosse. Un GEIE a été créé l'année suivante, dirigé par les deux réseaux nationaux (RFF et son homologue espagnol ADIF). Le premier appel d'offre pour une étude sur le projet vient d'être lancé le 1^{er} juin. Le coût total du projet est estimé à 6 milliards € pour une capacité maximale de la ligne de 60 millions de tonnes de marchandises par an. Un des ouvrages majeur de cet axe est la construction d'un tunnel de 40 km de long au centre des Pyrénées. La procédure du débat public sera lancée en 2013 et le début des travaux est prévu en 2020 pour une ouverture au début des années 2030.

Etant donné son niveau d'ambition, le projet de TCP absorberait une partie importante du trafic de marchandises qui circulent actuellement via le Pays Basque et la Catalogne. Il a donc un impact direct sur l'opportunité de construire une LGV au Pays Basque dont la justification principale selon RFF est, rappelons-le, l'augmentation du fret.

Il faut enfin envisager le développement du transport maritime via des projets d'avenir comme les « **autoroutes de la mer** » entre l'Espagne, la France, le Royaume-Uni, la Belgique et les Pays-Bas qui permettront d'acheminer les marchandises de manière massive et économe en énergie. A titre d'exemple, les autoroutes de la mer entre la France et l'Espagne ont pour objectif de désengorger les axes routiers pour parvenir en quelques années à un report modal de 100 000 poids lourds par an, soit 5% du trafic circulant dans l'ouest des Pyrénées chaque année.

²² Op. cit. page 37.

III – Une solution alternative réaliste, moins coûteuse et respectueuse de l’environnement : la modernisation des voies existantes

Augmenter et accélérer le trafic ferroviaire entre Bordeaux et la frontière, notamment pour décharger la route, est un objectif auquel le Cercle de Burrunz souscrit tout à fait. Mais, plutôt que de construire une deuxième ligne, l’association – tout comme la plupart des associations et des élus locaux et de nombreux experts – soutient une solution alternative de bon sens qui consiste à procéder aux aménagements nécessaires sur la ligne existante. En effet, de nombreux éléments démontrent que celle-ci a largement la capacité de répondre aux enjeux pendant plusieurs décennies.

A) Une capacité prouvée d’absorption du trafic à long terme

La saturation n’est toujours pas prouvée

Les experts divergent quant à la probabilité et à la date de l’éventuelle saturation de la ligne actuelle, une divergence qui démontre à elle seule l’incertitude d’un tel pronostic.

Déjà, en 2006, deux cabinets suisses²³ avaient apporté au débat public une étude démontrant qu’il n’y aurait pas de saturation des voies existantes entre Bayonne et la frontière en 2020, contrairement à l’hypothèse de départ de RFF et donc contrairement au postulat de départ du débat public.

En 2009, un rapport élaboré par le cabinet indépendant Citec va plus loin en affirmant que la voie existante ne sera pas saturée, même en 2050, et qu’elle aura la capacité d’absorber les augmentations de trafic les plus optimistes de RFF en matière de fret (augmentations revues à la baisse depuis, comme on l’a vu précédemment) : « La ligne actuelle ferroviaire reliant Bayonne à Hendaye n’est pas saturée et, moyennant un certain nombre d’aménagements, elle pourra supporter techniquement l’ensemble du trafic prévu durant près d’un demi-siècle »²⁴.

En 2011, le rapport du CGEDD avance la période 2030/2035 comme « possible » pour la saturation mais entoure cette prévision de précautions : « compte tenu des aléas de la conjoncture économique, la date à laquelle cette saturation sera effective est difficile à prévoir »²⁵ ; « c’est l’observation de ce qui se passera en territoire espagnol qui permettra de déterminer le moment pertinent »²⁶. Tout en soulignant ces incertitudes, le CGEDD conclut en recommandant la poursuite des études et des acquisitions foncières dans l’éventualité où la saturation surviendrait.

²³ Cabinets SMA+ et ProgTrans

²⁴ « Capacité de la ligne ferroviaire Bayonne-Hendaye », Citec Ingénieurs conseils, septembre 2009

²⁵ Op. cit. 2^{ème} partie, page 39.

²⁶ Op. cit. 2^{ème} partie, page 6.

La position du Cercle de Burrunz, eu égard au coût considérable du projet, est au contraire de suspendre la procédure et de revoir les études, en y ajoutant la dimension économique-financière et en y intégrant l'impact du projet de Traversée Centrale des Pyrénées. La situation des finances publiques françaises ne permet pas de financer l'avancement de projets dont la nécessité et les contours sont aussi incertains.

Une capacité supérieure aux hypothèses hautes de RFF

La capacité réelle de la ligne ne fait pas non plus consensus. Le CGEDD note dans son rapport que, « une fois achevés, en 2013, les travaux de modernisation en cours, [le tronçon entre Dax et l'Espagne] bénéficiera de la capacité maximale actuellement mobilisable sur le réseau RFF, soit 200 trains commerciaux par jour au niveau de Bayonne, nombre susceptible d'être porté à 250 par jour lors de la mise en service de la prochaine génération de matériel de signalisation ferroviaire »²⁷.

Selon le cabinet Citec au contraire, la ligne actuelle pourra présenter, moyennant quelques aménagements, un capacité totale de 320 trains par jour. Il faut préciser que les estimations du Citec prennent en compte les contraintes habituelles : 20% de trafic maximum pendant la nuit, 4 heures pleines de nuit sans aucun train, plages de respiration pour des sillons de remplacement en cas de problème d'exploitation, etc.

Or, très concrètement, RFF table sur un besoin maximum de 180 trains de fret par jour en 2035 (deux sens confondus) entre Bordeaux et Dax²⁸. Même en supposant que les 180 trains empruntent le tronçon Bayonne-frontière, la ligne disposera encore d'une réserve de 140 trains en dehors du fret qui permettra d'absorber sans problème l'augmentation du trafic voyageurs.

Et le cabinet Citec de conclure « la ligne ne constitue pas le goulet d'étranglement du réseau transfrontalier franco-espagnol. [...] Les résultats sont suffisamment clairs pour permettre d'affirmer que tous les trains se présentant aux portes de la ligne pourront y circuler ».

B) L'aménagement des voies existantes : une solution de bon sens

La nouvelle LGV : un coût s'ajoutant à la rénovation de la ligne actuelle

Pour que la ligne actuelle puisse absorber l'augmentation de trafic, un certain nombre d'aménagements seraient nécessaires. Certains sont d'ores et déjà prévus, avant même le lancement du projet de LGV. Ils permettront d'augmenter les performances de la ligne et de porter prochainement sa capacité à 200 trains. Ainsi, le Contrat de Projet Etat - Région Aquitaine 2007-2013 souligne que « des aménagements visant à augmenter la capacité de la ligne ferroviaire existante entre Bordeaux et Hendaye sont indispensables d'ici 2013 pour

²⁷ Op. cit. 2^{ème} partie, page 6

²⁸ Rapport du CGEDD, op. cit. 2^{ème} partie – page 36.

éviter la saturation à l'horizon de la mise en service, au Sud, de « l'Y basque » et au Nord, de la LGV Tours-Bordeaux. Ils nécessiteront 155 millions d'euros financés principalement par l'Etat, la Région et RFF. » RFF parlait en 2010 d'un « plan de modernisation de 388 millions d'euros pour la ligne existante Bordeaux-Hendaye entre 2009 et 2013.

D'autre part, la mise en place d'un nouveau matériel de signalisation ferroviaire n'est pas encore programmée mais, à terme, elle devra sans doute être réalisée. Notons donc que le coût de la construction ex nihilo d'une nouvelle ligne viendra s'ajouter à celui, déjà conséquent, de la rénovation inévitable de la ligne actuelle. On a vu précédemment que la facture élevée de la LGV pourrait s'envoler à l'issue de l'enquête publique qui imposera des ouvrages onéreux de type tunnels, enfouissements et viaducs en raison du relief spécifique de la région. Sans parler du coût des expropriations dans une région où le prix du foncier a flambé. Il faudra également, par la suite, assurer l'entretien et la maintenance des deux voies dont, rappelons-le, l'utilisation sera très similaire.

Améliorer la performance de la ligne tout en protégeant des nuisances

Le rapport Citec précité a identifié avec précision les éléments limitant actuellement la capacité de la ligne. Il faudra ainsi procéder au réaménagement de la gare de Bayonne pour qu'elle puisse accueillir les trains en terminus. La ligne existante devra être équipée d'un système de sécurité performant et l'homogénéité des temps de parcours des différents types de trains devra être maintenue. Un nœud Hendaye-Irun devra en outre être créé pour séparer les trafics voyageurs et fret en transit et la bifurcation de Mousserolles devra être réaménagée. Parmi les autres aménagements techniques étudiés : remplacement du pont sur l'Adour, renforcement du talus d'Urrugne, constitution de trains de fret plus longs et donc ayant une plus grande capacité... Autant de possibilités permettant de gagner du temps et donc d'améliorer la performance de la ligne actuelle. Le CGEDD note lui-même que le programme de travaux déjà prévu « améliorera sensiblement les performances de la ligne en matière de capacité d'acheminement de trains lourds et de fiabilité »²⁹.

D'autre part, des travaux d'insonorisation seront évidemment indispensables pour protéger les riverains des conséquences de l'augmentation du trafic sur la ligne existante. Déjà, à l'heure actuelle, le tracé de la ligne justifierait une protection contre les nuisances sonores qui n'existe pas. La mise en place de protections phoniques devrait permettre d'augmenter le niveau d'acceptabilité de la ligne. Des mesures courantes telles que la construction d'écrans acoustiques, la couverture des voies en zone urbaine et éventuellement quelques déviations devront être mises en place. Le coût de toutes ces mesures devrait être chiffré avec précision mais il sera, à l'évidence, sans commune mesure avec la construction d'une nouvelle ligne.

²⁹ Op. cit. 2^{ème} partie, page 14