



# Non aux voies nouvelles TGV ! Oui à une politique des transports durable et cohérente !

## LE TGV AU PAYS BASQUE : VOYAGE SANS RETOUR

### 1 - Gares rayées

Une des premières publicités télévisées en faveur du TGV montrait une jeune femme dans le TGV qui commençait une lettre à son compagnon. Elle écrivait, en entête, le nom de la ville où elle se trouvait, nom qu'elle lisait par la fenêtre du train sur le panneau de la gare. Elle réfléchissait et le barrait aussitôt car le TGV était déjà dans une autre gare. Ainsi de suite, elle était arrivée à Paris avant d'avoir écrit la première ligne.

Le premier aspect que nous pouvons souligner c'est que la dame qui n'écrit plus des lettres d'amour et qui raye des gares, ce n'est pas de la fiction, car le TGV raye les gares. Ainsi, si aujourd'hui au Pays Basque, les trains des grandes lignes s'arrêtent à Bayonne, Biarritz, St Jean de Luz et Hendaye, le projet TGV ne prévoit plus qu'un arrêt à la périphérie de Bayonne. Et encore, comme nous le disions en 93, la gare de Bayonne n'est pas acquise car un arrêt d'un TGV fait perdre 7 mn et un TGV doit se lancer pour atteindre ses 300 km/h et conserver cette vitesse le plus longtemps possible, sinon à quoi bon une voie nouvelle ?

Et même si on envisage encore dans les projets une gare landaise et une autre basque, récemment, nos perspicaces hommes politiques qui vouent un culte au progrès viennent de découvrir le problème. Le président du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques demande la gare de Bayonne contre la gare de Dax. Si Dax l'emporte, le

« Bayonne gare TGV au départ de Dax ? »

« Les Pyrénées qui sont leur modèle, ce concept pour eux n'est pas viable, il n'y a pas une seule chance de succès possible. »

Sud-ouest du 22/09/03.  
Interview de M. Lasserre, président du Conseil Général.

TGV passera au Pays Basque sans s'arrêter, si Bayonne l'emporte, le TGV traversera le département des Landes sans s'arrêter, dure réalité d'un aménagement du territoire. Et demain, à l'horizon de la conurbation Bayonne-San Sebastian, n'y aura-t-il pas encore une gare de trop entre celle de Irun ou San Sebastian et celle de Bayonne ?

Et par cette conception du territoire que l'on peut résumer ainsi : « un centre / un vide / une métropole / un vide / une autre métropole », on entre de plein pied dans

l'énumération des critères de développement durable que le TGV n'a pas.

### 2 - Est durable ce qui irrigue les territoires, n'est pas durable ce qui les assèche

Dans l'état français, sous le second empire, le développement du train a débuté entre 1820 et 1852. Le monopole régional était concédé aux compagnies privées avec des contre parties. L'Etat exigeait :

- Des réductions tarifaires.
- La construction et l'exploitation de lignes déficitaires.
- Des associations des compagnies pour joindre entre elles les lignes complémentaires.

Le second point attirera votre attention quand nous aborderons l'effet TGV sur la SNCF dans un prochain paragraphe. Mais on peut déjà dire que le second empire se

TGV. Le maire d'Angoulême et le député se mobilisent pour que le département soit desservi et pas seulement traversé

## La Charente ne veut pas être oubliée

10/02/05 - Charente-Maritime



« Le député Lasserre, dans le dossier d'initiative par lequel il demande la gare de Bayonne... »

« Les élus de la Charente-Maritime se mobilisent pour que le département soit desservi et pas seulement traversé... »

« Dans la plus grande tradition... »

Sud-Ouest du 24/02/05 : après avoir réclamé le TGV, les élus découvrent qu'ils seront seulement «traversés».

# NON aux voies nouvelles TGV ! OUI à une politique des transports durable et cohérente !



montrait plus prudent et plus « social » que nombre de nos démocrates pour qui une ligne déficitaire mais socialement justifiée est une ligne à abattre.

Mais toujours dans le domaine de l'aménagement du territoire citons M. François Plassard, chercheur du laboratoire d'économie des transports de Lyon dans « *La vie du rail* », revue de la SNCF du 1 au 7 novembre 1990 :

**« Le système TGV ne peut fonctionner qu'entre des villes de taille suffisamment importante pour générer un trafic qui justifie l'existence d'une nouvelle ligne (...) En ce sens, le TGV ne fait qu'accompagner une tendance lourde de l'évolution économique actuelle qui concentre l'activité entre quelques grands groupes rassemblés en des pôles stratégiques. Le TGV, de la même façon, contribue progressivement à une nouvelle structuration de l'espace autour de pôles de moins en moins nombreux et de plus en plus importants ».**

On peut aisément imaginer que ces pôles attireront emplois et population au détriment des zones intermédiaires. C'est d'ailleurs ce qui s'est passé pour le TGV Sud-Est dont on vante les mérites pour Marseille, Lyon, et surtout Paris mais pour lesquels on ne cite pas les zones de Macon et Montchanin entre Paris et Lyon qui ont été sinistrées. **« Le TGV a agi comme une pompe aspirante pour l'emploi » se plaint le président du Conseil Général M. Beaumont.** La gare de Vendôme à 44 km de Paris, d'abord citée en exemple par les promoteurs du TGV, n'aura pas échappé à l'effet TGV. « La crise y a frappé deux fois plus fort qu'ailleurs » commente un reportage de télévision d'Alban Mikoksy et même la « Vie du rail » du 5 mars 1993 parle de « cité fantôme ». La SNCF ne fait plus visiter la gare « modèle »

Mais allons plus loin dans la définition de ces pôles. M. Billardon, président de l'association européenne des villes TGV dans *TGV et aménagement du territoire 1991*, p. 124 explique :

**« C'est autour des gares TGV que doivent se concentrer les fonctions tertiaires supérieures, les structures de matières grises susceptibles de desservir l'ensemble du territoire régional tout en restant en communication avec l'ensemble du réseau de villes TGV dans le territoire national ».**

Ici apparaît le rêve de mégapoles où des « centres tertiaires supérieurs » se bâtissent autour des gares, autoroutes et aéroports. L'élite circulatoire de ces cadres supérieurs constitue la clientèle visée du TGV. Voilà, pourquoi, contrairement aux conceptions allemandes et suédoises d'un train rapide raisonnable s'arrêtant souvent, on préfère ici une vitesse élevée et peu d'arrêts faisant du TGV un avion sur rail. Le TGV est un formidable outil d'accélération de la concentration et des restructurations.

Même dans sa politique tarifaire, la SNCF choisit de favoriser le TGV et d'accentuer l'abandon des trains régionaux. Le prix au km des billets TGV est deux fois moins cher que celui des trains de banlieue.

Le TGV ne crée pas de lien social, il le détruit à grande échelle entre les pôles, et c'est ici un autre critère de développement durable que le TGV bafoue. Et ces cadres mobiles à qui s'adresse principalement le TGV quelle conception de la société vont-ils véhiculer ? Cette élite circulatoire, ces décideurs de demain, ils vont donc dormir loin de leur lieu de travail, prendre le TGV avec leurs ordinateurs portables (et c'est effectivement l'image que renvoie la plupart des reportages sur le TGV). C'est exactement le contraire du slogan tant réclamé « vivre et travailler au pays ». Quelles attaches vont-ils garder de leur lieu de sommeil, quelles racines culturelles ces déracinés vont-ils garder ? Ils ne seront pas de quelque part, ils seront de nulle part. Y a-t-il un moyen plus rapide de former des technocrates froids... et destructeurs ?

**Pour ceux qui voudraient approfondir la question, le journal Sud-Ouest du 3 octobre 2005 consacre une page entière aux « néonomades ». Une interview de Yasmine Abbas, architecte française installée aux Etats Unis, aborde le problème sous l'angle de « repenser l'espace et la ville ». Sous la photo de la dynamique architecte championne de la mobilité, le journal reprend : « C'est l'espace qui doit s'adapter à nous ».**

### 3 - Les investissements

Autre critère de développement durable, le retour des investissements. Si au 19<sup>e</sup> siècle, le train apportait les marchandises, les

voyageurs, les journaux, aujourd'hui à l'ère de la télévision et d'internet, cela change vite. Les investissements des siècles derniers ont été amortis sur plus de cent ans et le démantèlement d'une ancienne ligne pose peu de problèmes environnementaux. Il n'en ira pas de même pour le TGV. Les immenses tranchées bétonnées ne se démantèleront pas aussi facilement, mais surtout, au rythme où les choses changent, qui peut dire si dans 20 ans ce ne seront pas des dirigeables qui transporteront les marchandises. Qui peut prévoir aujourd'hui, à moyen terme, l'impact des autoroutes de la communication, d'Internet, des vidéos-conférences, du travail à domicile sur la clientèle bien ciblée du TGV ?

Les investisseurs qui n'ont aucun problème à investir là où on gagne des sous, se montrent d'ailleurs bien prudents pour le TGV en Pays Basque Nord. Comme le gain de temps est insignifiant de la Bidasso à Bayonne, le taux de rentabilité annoncé en 92 n'était que de 4 %. Ceci explique que l'on ait été tenté à un moment de faire appel à l'épargne populaire dans les colonnes du journal Sud-Ouest.

### 4 - Espace et patrimoine

Autre critère de développement durable, le gaspillage d'espace. Au Pays Basque Nord, après les zones humides de l'Adour, c'est une série de vallonnements que les voies nouvelles couperaient transversalement. Après le viaduc sur l'Adour (5 km ou 2,5 km suivant le tracé, à 15 m de hauteur) très peu de tunnels sont prévus car les hauteurs sont faibles. Nous aurons des éventrations des paysages catastrophiques. En dévorant 7 hectares au km, la ligne nouvelle couperait en deux des exploitations de taille modeste, les condamnant irrémédiablement.

La bande littorale, déjà soumise à une forte pression immobilière se trouverait matériellement coupée du Pays Basque intérieur et le phénomène aggravé. L'activité touristique traditionnelle s'en trouverait gravement affectée.

### 5 - Quel est l'intérêt de l'usager ?

L'amélioration des conditions offertes à l'usager pourrait être un motif de classement en catégorie « développement durable », mais là aussi l'examen de la réalité

# NON aux voies nouvelles TGV ! OUI à une politique des transports durable et cohérente !



Chantier TGV Madrid - Seville  
(à imaginer du côté d'Ahetze).

nous oblige à sanctionner le projet de voies nouvelles TGV.

Les études préliminaires publiées en 92 prévoient 39mn de gain de temps entre Dax et la Bidassoa. Ces gains étaient décomposés en deux tranches :

- 29 mn de la Bidassoa à l'éventuelle nouvelle gare bayonnaise.
- 10 mn de Bayonne à Dax.

Or, de l'aveu même de ces études, une grande partie de ce gain de temps n'est pas due à la grande vitesse.

Dans les 29 mn sont comptabilisées :

✓ La suppression du changement des essieux en gare d'Hendaye puisque l'écartement serait européen des deux côtés de la Bidassoa (10 mn minimum).

✓ La suppression des arrêts de Biarritz, St Jean de Luz et Hendaye (7 mn chacun soit 21 mn) (Le chiffre de 7mn perdues par arrêt est tiré du fascicule édité par les promoteurs du projet au cours du débat Tours-Bordeaux-Dax de 93).

Le gain de temps dû à la vitesse (pas grande puisque les gares de San Sebastian, Bayonne et Dax sont trop proches) serait donc exclusivement gagné par les suppressions des gares.

Entre Dax et Bayonne, les améliorations possibles des lignes landaises où la SNCF a battu les records de vitesse pourraient entraîner un passage de la vitesse moyenne qui est actuellement de 90 Km/h à 160 Km/h. Cela ferait gagner 9mn sur les voies existantes au lieu des 10 mn annoncées par la voie nouvelle.

Le gain de temps sur ce trajet n'est donc qu'une chimère. Le récent rapport de synthèse de Réseau Ferré de France fait apparaître 1mn de différence entre les solutions voies nouvelles et les solutions voies existantes au Pays Basque.

D'autre part, on imagine bien les voyageurs qui prenaient autrefois le train des grandes lignes au centre ville à Hendaye ou St Jean de Luz, désormais obligés de prendre la voiture et l'autoroute pour prendre le TGV à San Sebastian ou à Bayonne.

Où est donc l'intérêt pour l'usager ?

D'autant plus que la mise en place des TGV s'effectue en appliquant une stratégie de « rabattement ». Cette stratégie consiste en la suppression de plusieurs autres trains pour rabattre la clientèle sur le nouveau TGV. Un nouveau TGV, c'est donc plusieurs autres trains supprimés. Cela entraîne bien sûr des difficultés pour des usagers.

Voici ce qu'écrivait un usager de la Rochelle au moment de la mise en service du TGV ouest dans les colonnes de la « Vie du rail » de novembre 1990 :

*« En 1989 ma fille, étudiante à Tours, pouvait quitter Tours le samedi à 12h 56 et arriver à la Rochelle à 15h 38. Durée 2h 42mn avec changement à St Pierre des Corps et Poitiers.*

*En 90 elle peut prendre une navette à 14h 43 à Tours puis un TGV à 14h 55 à St Pierre des Corps et après changement à Poitiers, arriver à la Rochelle à 17h 29. Durée 2h 46mn et après midi à la Rochelle compromise ».*

Le jeudi 20 novembre 2003, le journal Sud-Ouest, sous un titre triomphant annonce : «Les trains seront plus nombreux pour toutes la région». L'article nous apprend que la SNCF octroie un TGV de plus jusqu'au Pays Basque, 2 pour Bordeaux et un pour Agen et la Rochelle.

Le lendemain 21 novembre, le même journal publie sous le titre « Contre le désengagement progressif de l'Etat » un article où le président de la région Aquitaine envisage de porter plainte contre l'Etat en raison de nombreuses suppressions de trains corail et de dessertes régionales. Dans la charrette des suppressions : Bordeaux-Nantes, Bordeaux-Lyon, Bordeaux-La Rochelle, Périgueux-Agen et plusieurs Bordeaux Hendaye et Toulouse Hendaye.

La récente annonce de suppression des trains « Corail » ne fait que confirmer ce que nous répétons depuis 92. A cela, il convient d'ajouter que 2005 aura vu la suppression de trains de marchandises (bois vers Garazi, boissons vers Biarritz) et la fermeture de l'entreprise CEF qui chargeait du fret de la route au rail à Hendaye.

## 6 - Consommation d'énergie

Ce critère doit aussi être pris en compte dans l'hypothèse d'un développement durable. Or, comme l'ont démontré les opposants du Pays Basque Sud de AHT-Aren Aurkako Asanblanda, un TGV consomme 3 fois plus qu'un train de Grande Ligne actuel.

Train	TER	Grande Ligne	TGV	TGV
Vitesse km/h	120	160	300	400
Consommation horaire kWh	381	3 100	8 700	16 000

Trains	Consommation horaire (kWh)	Vitesse maximale km/h	Consommation par km (kWh)	Nombre de passagers	Consommation par passager et par km
Grande Ligne	3 100	160	19	640	30 Wh
TGV	8 700	300	29	350	83 Wh

De la même façon, les usagers de Valence, entre Marseille et Lyon ont 20 mn à faire pour atteindre la nouvelle gare et ceux d'Arles mettent plus de temps qu'avant car ils doivent attendre la correspondance.

Les tableaux ci-dessus résument pour chaque type de trains, la consommation horaire et la consommation rapportée au passager transporté.

Ce bilan fait donc apparaître que le TGV

# NON aux voies nouvelles TGV ! OUI à une politique des transports durable et cohérente !



consomme 3 fois plus qu'un train de grande ligne actuel.

Il convient de faire remarquer ici que le TGV est le seul train qui continue à consommer et à faire du bruit à l'arrêt car le système de ventilation maintenu de 22h à 7h du matin dans les gares de dépôt, émet un sifflement perceptible à 500 m.

La surconsommation des TGV n'est pas neutre car cela signifie pour l'état français une production issue à 80 % de centrales nucléaires.

## 7 - Capacité à utiliser l'existant

Ce critère de développement durable est devenu pour le TGV un véritable handicap commercial.

Conçu pour être un produit de pointe à l'exportation, le TGV souffre, peut être à l'exception notable de l'état espagnol, du fait qu'en général, les pays qui ont une économie capable de supporter l'énorme coût d'une ligne nouvelle TGV ne disposent pas d'assez de territoires vierges et qu'inversement, les pays disposant de grands territoires peu habités sont en général des pays du tiers monde avec une économie trop fragile.

Ainsi, aux USA, deux projets étaient en cours : le TGV du Texas et celui de Washington-New-York-Boston. Le TGV Texas, prévu en voies nouvelles, a été abandonné et le deuxième a été conclu sur la base de 220 km/h maximum, sur les lignes existantes et avec le système « pendolino » qui permet de gagner environ 20 % de vitesse sur des lignes existantes. Or, comme en France on avait jugé que « le système "pendolino" est sans intérêt pour la France » (*Vie du rail* du 15 au 20 novembre 1990), on a été incapable de l'installer et c'est la société canadienne Bombardier qui l'a fourni.

Chez Alstom, la société qui fabrique les rames TGV, on a commencé à tirer les leçons de ce bilan commercial et on a donc acheté la majorité des parts de « Fiat-Pendolino » (pendulaire) et il y a aujourd'hui trois ans et demi, le premier TGV capable de rouler à 350 km/h et de continuer en système pendulaire sur une voie existante à 220 km/h a été essayé avec succès dans la région d'Amiens.

On assiste ici, pour l'état français à la reproduction du syndrome « Concorde ». On a

conçu un bijou technologique qu'on ne peut pas vendre. Et le succès commercial est venu de l'Airbus plutôt que du Concorde. Le pendolino à 220 km/h sur les voies existantes risque lui aussi de connaître un meilleur sort que le TGV sur les voies nouvelles.

Inutile ici, de souligner qu'en plus d'être plus respectueux de l'environnement et des humains, le système pendulaire nécessite moins de milliards d'euros que celui des voies nouvelles.

## 8 - Le TGV dévore la SNCF

La mise en route de la conception TGV sur les voies nouvelles à la fin des années 80 et au début des années 90 a cassé la dynamique du rail en France. En captant 50 % des investissements au détriment des réseaux régionaux et de la marchandise, la SNCF s'est colossalement endettée et a sacrifié des morceaux entiers de ses réseaux.

• Si l'on examine l'évolution de la fréquentation en voyageurs/km de 85 à 92 dans plusieurs pays européens, on obtient les chiffres suivants :

Pays Bas	+ 42 %
Italie	+ 29 %
Autriche	+ 29 %
Suisse	+ 26 %
Moyenne des 13 autres membres de la communauté des chemins de fer	+ 17 %
Allemagne de l'Ouest	+ 12 %
France	+ 1,3 %

• Si l'on examine l'évolution du trafic marchandises en tonnes/km, on obtient :

Italie	+ 21 %
Autriche	+ 11 %
Espagne	+ 6 %
Suisse	+ 4 %
Belgique	+ 4 %
Total CCFE (Communauté des Chemins de Fer Européens + Suisse et Autriche)	- 11 %
France	- 28 %

La France traditionnellement exportatrice de matériel ferroviaire a vu, dans cette période, ses exportations baisser de moitié et ses importations augmenter de 80 %. Cela s'est traduit par une perte du tiers des emplois en 10 ans. Cette attitude qui s'apparente à du cannibalisme, le TGV dévorant la SNCF, est-elle due à des erreurs ou à une volonté ? Quand on sait que dans le même temps, la SNCF est devenue le premier transporteur routier de France, on ne peut s'empêcher de penser qu'il s'agit d'une politique délibérée.

En supprimant près du quart des gares et

près de 1400 km de voies dans cette période, en supprimant 4 500 emplois en 1992 et 6 300 en 1993, la SNCF s'est servi du TGV pour affaiblir un bastion du syndicalisme français et avancer vers une normalisation qui à terme verra la suppression de toutes les lignes non rentables économiquement mais rentables socialement, la privatisation des principales lignes et la location des voies aux plus offrants.

En jouant la carte du transport routier fer de lance du système avec une exploitation honteuse des chauffeurs, une politique de « juste à temps » et « zéro stock » qui a liquidé des milliers d'emplois et enlevé des moyens de pression aux luttes ouvrières, la SNCF joue à fond la carte de la restructuration, au détriment de l'intérêt général.

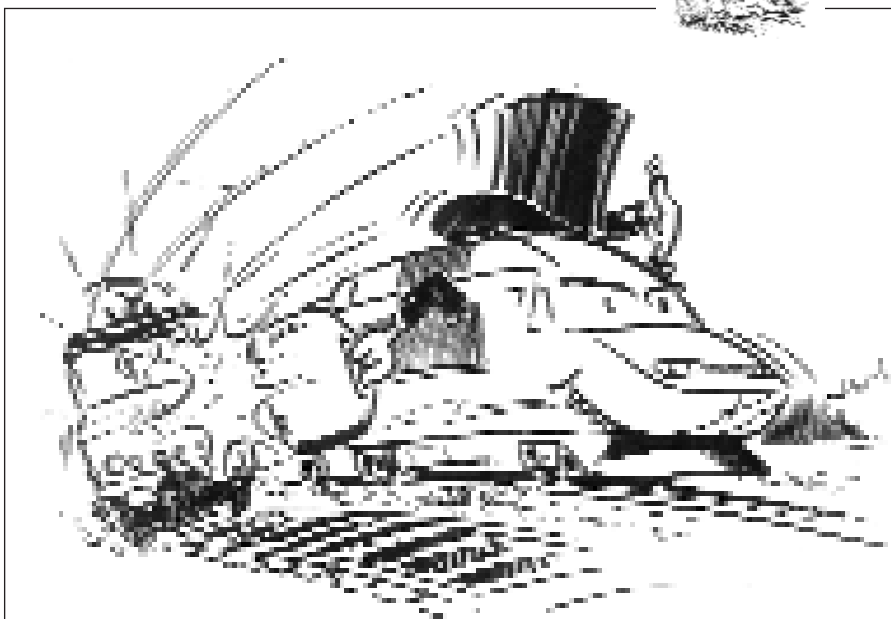
## 9 - TGV et démocratie

C'est aussi au regard des pratiques démocratiques engendrées par le choix TGV que l'on peut mesurer ce qui est « durable ».

Les études bidons parsèment tous les projets. Sur le TGV Nord on annonce le doublement du nombre de voyageurs, une fois la ligne réalisée on obtient 2 % de voyageurs en plus soit les chiffres de 10 ans auparavant (revue « le Point » confirmée par le rapport Martinand).

Pour le TGV Ouest, les études prévoient 3h 05 mn de temps entre Paris et Bordeaux

# NON aux voies nouvelles TGV ! OUI à une politique des transports durable et cohérente !



au lieu de 3h 50mn pour le train Corail. Pour rendre les performances plus attrayantes, on ralentit les trains Corail pendant toute la durée des enquêtes. Ils mettront 4h 03 pour valoriser les performances du TGV.

Fin 95, début 96 le débat préalable (alors obligatoire en matière d'infrastructures) a lieu pour Tours-Bordeaux-Dax. Les associations du Pays Basque s'invitent, leurs 7 000 pétitions sont égarées, des documents officiels révèlent que le préfet réunit les institutions et les élus « pour ne pas laisser à la seule «coordination anti-voies nouvelles» la question de la traversée du pays Basque. La presse ouvre ses colonnes à la CCI, et verrouille pour la coordination. Pourtant le débat conclut à l'utilisation des voies existantes modernisées à 220 km/h de Bordeaux à Dax. Cette conclusion a été approuvée par décision gouvernementale du 24 octobre 1996. Aujourd'hui, les élus landais ignorent totalement cette conclusion et font pression pour une voie nouvelle.

Toujours dans le même débat préalable, le TGV est présenté comme créant 85 000 emplois par an avec une méthode de calcul sidérante qui fixe le nombre d'emplois créés proportionnellement aux millions investis. Plus on dépense, plus il y a d'emplois.

La loi prévoit aussi, en plus du débat préalable, un bilan économique après 5 ans de fonctionnement. Or, à ce jour aucun bilan n'a été fait sur les lignes où le TGV existe

déjà depuis bien longtemps. C'est la meilleure façon de pouvoir continuer à raconter n'importe quoi.

Sur Dax-Bayonne, sur une ligne sans aucune difficulté, on n'a toujours pas installé les Blocs Automatiques Lumineux (BAL) système de signalisation déjà très ancien qui permet aux trains de se suivre à 2,3 km de distance. Sur Dax Bayonne, les trains se suivent à 11 km de distance. La mise en place de ce système ferait gagner 100 sillons par sens mais on ne le fait pas. Mieux, à la suite d'un déraillement d'un TGV on n'arrange pas le ballast, on ne change pas les caténaires vétustes, on ralentit la vitesse au point que les TGV roulent désormais pratiquement à la même vitesse que les trains régionaux. Dans ce contexte, on n'aura plus aucun mal à diagnostiquer « l'absolue nécessité d'une voie nouvelle ».

A l'heure actuelle au Pays Basque, 5 TGV à vitesse traditionnelle et 3 trains de grandes lignes passent tous les jours. 7 trains régionaux et 10 trains de marchandises la nuit complètent le trafic. 25 trains par sens donc au total, pour une ligne dont même les plus ardents partisans des voies nouvelles TGV doivent admettre qu'elle fonctionne, au mieux, au tiers de sa capacité.

5 TGV donc par jour et par sens. Et pour ces 5 trains, on veut construire une ligne d'un coût pharaonique

Le 8 décembre 1999, le conseil de développement du Pays Basque annonce, dans la synthèse « Infrastructure et déplacements... » que l'on pourrait compter sur 6

TGV de plus en 2005 et 12 TGV de plus en 2015 sur la ligne actuelle. 18 TGV de plus ! quelle fabuleuse progression (360 % d'augmentation). Aujourd'hui, en 2006, rien n'a bougé si ce n'est un nouveau TGV de plus prévu à la place de plusieurs autres trains (20 et 21 nov 2003).

Le premier rapport de synthèse pour préparer le débat du TGV Sud Atlantique s'est déjà emmêlé les pinceaux, présentant, en toute mauvaise foi le trafic total France-Espagne comme passant entièrement à Hendaye. De la même manière, il occulte totalement que le précédent débat de 93 avait conclu à une ligne existante améliorée de Bordeaux à Dax.

## **Le rapport Martinand**

Et nous pauvres diables bénévoles, nous consultons le « Débat National sur l'avenir du transport ferroviaire », étude commandée par le gouvernement en 96 et plus connue sous le nom de « rapport Martinand ». Et qu'y lisons nous ?

Concernant les transports de voyageurs à moyenne et longue distance, nous citons :

**« Les données reproduites en annexe montrent la croissance régulière du trafic global jusqu'à la fin des années 1980 puis sa stagnation et même son recul. Ces chiffres recouvrent la montée en puissance des trafics à grande vitesse depuis 1981 et, simultanément, l'érosion régulière des autres trafics. La croissance du trafic TGV s'essouffle elle-même, elle est moindre que prévue sur le TGV Nord, et la rentabilité des nouveaux TGV se dégrade sous le double effet de la hausse des coûts de construction et de la concurrence accrue de l'aérien depuis sa libéralisation ».**

Toutes ces pratiques s'accompagnant évidemment d'énormes dépassements des budgets et de scandaleuses affaires de corruption qui ont donné lieu à des condamnations.

La politique en faveur des voies nouvelles accroît ainsi un énorme fossé entre les citoyens et les décideurs. Mais cela ne pousse pas les élus et les institutions à la réflexion, les Chambres de Commerces (CCI) et la plupart des élus se lançant dans une coûteuse campagne de lobbying en faveur des voies nouvelles.



## Réflexions pour une politique des transports durable

**Pour le Collectif de Défense de l'Environnement et les associations contre les voies nouvelles TGV, penser le trafic, ce n'est pas simplement accompagner une augmentation, mais agir réellement pour infléchir une tendance qui dans quelques années nous conduira à un autre axe ferroviaire, à un autre élargissement de l'A63, à une autre autoroute, et ainsi de suite.**

**C'est pourquoi nous pensons que l'urgence ce n'est pas le transport ultrarapide des voyageurs des grandes lignes mais le transport des marchandises.**

**Et pour ce faire, nous le disons clairement : nous sommes en faveur du rail.**

### 1 - Principes généraux concernant le fret

#### **Une politique courageuse pour inverser la tendance :**

Nombre d'entre nous voient passer des trains et des camions chargés de voitures, vers le Nord puis avec les mêmes marques de voitures vers le Sud. Cette image illustre l'inutilité du transport de certaines marchandises. Ce trafic artificiel tient aux délocalisations de certaines usines, au coûts sociaux extrêmement bas des entreprises de transports routiers (ne dit-on pas qu'Adidas envoie ses chaussures terminées d'Allemagne au Portugal pour y faire mettre les lacets !) C'est pourquoi, avant d'envisager en détail les problèmes posés, il nous semble utile de dire qu'une Europe qui ne serait pas sociale continuerait de créer un gaspillage et une destruction de la nature que nous ne pouvons accepter. Une harmonisation par le haut des droits sociaux européens supprimerait la concurrence déloyale des poids lourds en même temps que le véritable esclavage que subissent certains chauffeurs.

Il est donc urgent pour nous de distinguer les marchandises dont le transport est un besoin et les marchandises dont on a créé artificiellement le besoin de les transporter. (ici nous incluons bien sûr certains pro-

duits agricoles et nous pensons par exemple qu'il serait plus utile d'aider une agriculture de proximité que le maïs irrigué). Il nous faut aussi souligner qu'on considère aujourd'hui qu'un camion sur trois transporte des déchets. Une politique de réduction de déchets à la source, peut ainsi contribuer notablement à la diminution du trafic routier.

Enfin, nous considérons souhaitable que l'on impose progressivement un règlement européen de circulation des poids lourds sur la base la plus restrictive (nous pensons en particulier à la Suisse). Ce règlement devrait aussi prendre en compte la distinction entre marchandises urgentes et les moins urgentes pour lesquelles des obligations de ferroutage ou mer routage pourraient être prises.

A ceux qui seraient tentés de dire que ces mesures conjuguées amènerait du chômage chez les chauffeurs routiers, nous rappellerons que la politique pro-camions a détruit des dizaines de milliers d'emplois dans le rail et que les emplois supprimés sur la route seraient remplacés par ceux créés par le rail et autour des plates-formes multimodales.

#### **Mettre les différents modes de transports sur un pied d'égalité :**

De nouvelles pratiques (juste à temps, zéro stock etc.) favorisent le transport routier, mais nous pensons que la non prise en compte des coûts sociaux de la pollution, des coûts externes dont la détérioration des routes principalement due aux poids lourds, et les nuisances considérables que subissent les riverains, favorisent injustement le transport routier. Il y a là matière à agir pour rendre plus attractifs les transports de marchandises par la mer et par le chemin de fer. Une prise en compte de ces coûts externes rendraient le prix de revient de la route moins attractif. Une incitation par une baisse de TVA par exemple pour ceux qui choisiraient les alternatives mer ou fer serait aussi un élément de progrès.

Par ailleurs dans les décennies à venir, le coût du carburant risque fort de connaître une forte hausse. Devancer ici des décisions déchirantes serait bien plus judicieux que devoir le faire dans l'urgence.

#### **Poser le problème du franchissement des Pyrénées de façon globale :**

Aujourd'hui, dans les sphères décisionnaires, il est de bon ton d'entendre : « Si nous

n'avons pas le TGV, les Béarnais vont nous prendre de vitesse. Si nous n'élargissons pas l'A63 idem... » Nous ne pensons pas qu'un problème aussi complexe doit se traiter en termes de concurrence entre régions ou zones, mais en termes de complémentarité. S'il y a un consensus en vallée d'Aspe pour la réouverture de la ligne de fret Pau-Canfranc, tant mieux pour tout le monde et tant pis pour les camions qui seraient passés (passés seulement et sans s'arrêter, en vallée d'Aspe et au Pays Basque).

Nous pensons qu'il n'y a pas une solution mais une palette de solutions à harmoniser de la Méditerranée à l'Atlantique.

Voici pour quelques principes qui, s'ils étaient envisagés, pourraient sans nul doute diminuer et la quantité de marchandises et le nombre de camions de façon significative. Utopie aujourd'hui diront certains mais quand on aura épuisé les capacités du corridor de transports de la façade atlantique on sera bien obligé de chercher d'autres solutions, pourquoi ne pas y travailler dès aujourd'hui ?

### 2 - Pour entrer dans le détail

#### **A. - Le fret :**

Pour l'utilisation des voies fluviales, nous avons posé le problème de la Maiseca (entreprise qui stocke dans des silos et exporte le maïs sur le port de Bayonne). Voici une entreprise qui reçoit, en plus des trains, 30 000 camions par an. Cette entreprise s'appuie sur un réseau de silos qu'il nous semble utile de réétudier dans l'optique de remise en route de la péniche qui, il y a peu de temps encore, transportait de Guiche à la cimenterie du Boucau, des matériaux. Limiter le déplacement des camions, éviter des investissements routiers coûteux, voire des déviations inutiles (D85 à Tarnos) nous semble digne d'intérêt. Le directeur de l'entreprise nous a répondu que cette étude ne dépendait pas de son entreprise mais des services de l'Etat, et ces derniers présents à la même réunion on tapé en touche en pensant que cela ne serait sans doute pas intéressant. Dommage !

Pour le fret ferroviaire, il nous semble intéressant de souligner quelques points :

◆ 1. La ligne existante (Bayonne-Hendaye) fonctionne à beaucoup moins de la moitié de sa capacité (7 TER, 8 TGV ou grande

# NON aux voies nouvelles TGV ! OUI à une politique des transports durable et cohérente !



lignes entre 5h et 23 heures et 10 trains de fret par sens essentiellement la nuit (source SNCF hiver 95-96). Nous sommes donc loin de la saturation. Le point noir « potentiel » serait le pont de fer au-dessus de l'Adour. Rappelons que des travaux vont débiter sur ce pont et qu'on peut restituer au rail, la route accolée existante et que le « point noir » s'en trouvera soulagé. (il passe actuellement 41 trains par sens et par jour pour une capacité de 120 trains par sens et par jour)

◆ 2. Nombre d'améliorations sont envisageables (double voies dans certains tronçons, tunnel sous le village de Guéthary) ce qui augmentera encore la capacité des voies. Les progrès réalisés pour le changement d'essieux peuvent aussi assurer une plus grande fluidité. Un investissement conséquent devrait prendre en compte la diminution de certaines nuisances pour les riverains. Comme des améliorations sont également prévues de Dax à Bordeaux (pour faire passer le TGV pendulaire sur les voies existantes à 220 Km/h), les travaux au sud de Dax sur la ligne existante peuvent également, de la même manière, améliorer les conditions d'exploitation de la ligne.

◆ 3. Nous sommes aussi pour qu'à l'instar des recherches pour rentabiliser davantage certains TGV par des wagons à deux niveaux, on travaille également à la puissance et à la capacité des trains de fret (avec le corollaire de sécuriser l'emprise de la voie existante). Nous ajouterons que cette recherche doit aussi porter sur la diminution des nuisances, en particulier sonores, des wagons (un récent article du S.O. chiffrerait à 10 décibels en moins les progrès réalisables pour les freins). Plus long, plus lourd, mais aussi plus silencieux, le fret ferroviaire peut être plus attractif.

◆ 4. Nous sommes pour un réseau de gares multimodales plus dense pour capter plus efficacement les camions.

◆ 5. Nous sommes aussi pour une étude des activités des entreprises de la région, notamment des transports induits vers l'Espagne. Ainsi, nous avons pu, avec les chiffres de l'étude d'impact de l'aciérie ADA parvenir à la conclusion que cette entreprise générerait près de 187 camions par jour vers Azpeitia (à l'époque), cela peut se remplacer par 1,15 train par jour et par sens en moyenne. (le train quotidien de 2 000 t

présenté dans l'étude d'impact de cette aciérie n'a jamais vu le jour). N'y a-t-il pas là une piste à creuser ?

## **B. - Le transport en commun en site propre :**

Nous sommes pour un transport en commun en site propre (TCSP) pour le district Bayonne-Anglet-Biarritz et pour la Côte Basque. Cependant nous ne l'abordons pas de la même manière que nos décideurs. Ils le voient en grande partie sur la voie ferroviaire existante saturant artificiellement la ligne et préparant l'inévitable nécessité d'une voie nouvelle TGV.

Nous pensons, nous, qu'il faut tenir compte des flux réels existants : vers les plages l'été, vers le travail, vers les établissements scolaires, vers les centres commerciaux. Or seule une partie des établissements scolaires (à certaines heures) peut nécessiter l'utilisation très partielle de la ligne (moins de 3 km de la gare actuelle à Cassin) à quelques heures très précises. Les centres commerciaux sont proches de la RN10 et éloignés de la ligne, les plages aussi. Quant au trajet domicile-travail, il est difficile à capter en raison de l'habitat diffus et de la dispersion des principaux centres d'emplois.

Cependant, la vallée de la Nive dispose d'une ligne ferroviaire spécifique et très nettement sous employée (et menacée de fermeture) qu'on pourrait réactiver avec une certaine volonté politique (des transports en commun routiers qui la concurrent sont actuellement subventionnés par le Conseil Général). Idem pour la rive Sud de l'Adour où la ligne Bayonne-Pau est ridiculement utilisée mais sur laquelle sont situées les communes en grand essor démographique de Mouguerre, Lahonce, Urcuit, Urt... (ceci également dans un créneau horaire très limité). La mise en place dans certaines grosses entreprises comme Dassault de l'horaire à la carte perturbe

déjà le ramassage routier et on peut penser que cela en sera de même pour le rail. Un TCSP doit donc à nos yeux utiliser d'autres axes. Nous avons demandé que les voies existantes du train du soufre soient gelées et ne subissent pas le sort de celle de Biarritz Ville - Biarritz La Négresse qui est aujourd'hui transformée pour l'essentiel en route. Le Conseil de Développement du Pays Basque l'a recommandé mais récemment encore une portion vient d'être confisquée en bordure de l'Adour aux Allées Marines. Un tramway mixte nous semble préférable.

Enfin en ce qui concerne la ligne Bayonne San Sebastian par un train cadencé comme il existe au Pays Basque Sud avec le Topo, il nous semble, pour les raisons ci-dessus (éloignée des flux), uniquement viable pour certaines heures seulement. Nous pensons que la culture du Pays Basque Nord n'est pas la même qu'au Sud où habitat et entreprise sont accolés au tracé et où l'habitat est moins diffus qu'au Nord. On peut ici envisager un essai aux heures les plus favorables (embauche et sortie du travail) en ajoutant un TER. Pour la RN10, plutôt que d'accompagner l'augmentation du trafic par des élargissements, nous sommes pour y installer une ligne réservée au tram et laisser se dégrader la situation des automobilistes afin de démontrer quotidiennement l'intérêt de prendre un tram qui en outre pourrait desservir le centre des villes désormais interdits aux voitures.

## **C. - Trafic sur la ligne ferroviaire existante :**

Sur la capacité des voies ferrées existantes entre Bayonne et Hendaye. Issu du « Document de Voirie d'Agglomération » du Pays Basque et Sud des Landes édité en 96 par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement du Sud-ouest, page 27, le document ci-dessous donne le détail du nombre quotidien de trains.

**F<sub>2</sub> - La desserte ferrée HENDAYE-BAYONNE**

Source S.N.C.F. :

- Horaires en vigueur : voir tableau de page 11 (voir page 11)
- Horaires en vigueur par TER et TGV (voir tableau de page 11 et 12)
- Le nombre de voyageurs transportés par les TER est de l'ordre de 100 000 personnes, ce qui peut représenter la desserte de 100 000 personnes.
- Les trains de fret sont essentiellement le soir (1 train par sens).

En outre, la S.N.C.F. est en possession et titulaire des installations, de nature foncière, qui assurent la desserte des installations de la zone HENDAYE et BAYONNE.

C'est à partir d'une utilisation optimale de la ligne S.N.C.F. entre HENDAYE et BAYONNE, éventuellement au-delà jusqu'à BIHARROT de l'ÉQUIPEMENT, que se situent les propositions d'un transport collectif des personnes par itinéraires.



Un simple coup de téléphone au serveur vocal de la SNCF (36 35) pour prendre le train de Bayonne à Hendaye permettra de compter le nombre de trains proposés : 15 ; confirmant les chiffres ci-dessus.

L'utilisation réelle de la voie ferrée est donc de 25 trains par jour et par sens (la ligne comprend 2 voies et les trains se croisent). **C'est vraiment peu n'est-ce-pas ?** A reporter aux 230 trains quotidiens de Coutras au Nord de Bordeaux où la saturation est réellement à l'ordre du jour.

Pourtant, la SNCF, dans ses documents, indiquent que 74 sillons par sens et par jour sont inscrits au graphe théorique et que sur une capacité de 132 trains par sens, on peut encore créer 58 sillons par sens.

Entre les 25 trains/sens/jour et les 74, il y a 49 trains de différence.

Explication : Ces 49 sillons sont disponibles et non-utilisés. Ils sont utilisés si un train de supporters sportifs ou de manifestants est organisé par exemple. Ils doivent donc être comptés comme **disponibles**.

Ces 49 sillons, comme les 58 possibles sont donc utilisables. Cela fait 107 trains de plus possibles que nous accepterons bien volontiers de ramener à 100, pour faire un compte rond et pour tenir compte d'éventuels travaux sur la voie. **On peut donc envisager, sur les voies existantes, 100 trains de plus par jour et par sens entre Bayonne et Hendaye.**

Il y a donc place pour des trains de voyageurs et des trains de marchandises.

Sur la portion Dax-Bayonne, les documents de la SNCF admettent qu'un passage aux BAL (Blocs Automatiques Lumineux, système qui permet aux trains de se suivre à un peu plus de 2 km de distance au lieu de 11 comme maintenant) permettrait de décaler 100 sillons par sens.

#### **Plus de marchandises sur le rail :**

A l'heure actuelle, les 10 trains quotidiens de marchandises par sens transportent 400t en moyenne, ce qui est ridicule. Deux pentes un peu raides entre Bayonne et Hendaye obligent les cheminots à scinder en deux des trains venant de Dax. Des travaux sur les deux pentes, pour les atténuer, l'utilisation de locomotives plus puissantes en service dans le Sud-Est peut améliorer les performances.

Les travaux déjà programmés sur Hendaye et Irun vont permettre de former des trains beaucoup plus longs, de l'ordre de 700 m. Il

nous semble donc raisonnable de tabler sur une moyenne de 1000 t par train (c'est, heureuse coïncidence, ce qui se fait actuellement en Suisse pour franchir le St Gothard où la pente est plus raide).

A 1000 t de moyenne au lieu des 400 t actuelles, le trafic de fret des 20 trains (2 sens confondus) ferait 20 000 t par jour, soit 7 millions de tonnes sur 350 jours. Il suffirait de 33 trains de fret de plus par jour et par sens pour obtenir 30 millions de t par an ce qui constitue la capacité la plus optimiste envisagée par le rapport Becker pour l'ensemble des échanges entre la France et l'État espagnol à travers toutes les Pyrénées. Et cela remplacerait 7000 camions par jour (un camion passe la frontière avec 12 t de moyenne).

*Les chiffres du trafic routier à Biriou en 99 : 2 063 000 poids lourds par an dont 23 990 vides à destination internationale éloignée (soit 3 %), 34 250 vides à destination nationale éloignée (soit 5 %) et 216 000 vides dans le flux d'échanges proche de la frontière (soit 36 %). Au total donc 274 240 poids lourds vides passent la frontière tous les ans. Tout ceci confirmant donc la faible massification du trafic routier signalée par les associations. (Cellule Economique Régionale des Transports - Septembre 2001).*

*Le rapport Becker donne 66 millions de tonnes de marchandises transportées en 99 à travers l'ensemble des Pyrénées par 15 000 camions par jour. Un simple calcul permet donc d'affirmer qu'un poids lourd transporte 12 t en moyenne à chaque passage (11,6 t à Biriou).*

Comme il existe aussi un corridor méditerranéen, il est fort probable que nous n'atteindrons jamais les 33 trains de fret supplémentaires. La conclusion logique du CADE est donc la suivante : il n'y a pas besoin d'une voie nouvelle. Il faut optimiser les voies existantes, améliorer le passage de l'Adour. Cela peut se mettre en chantier bien plus rapidement que des voies nouvelles.

Le problème essentiel n'est pas celui des capacités ferroviaires, mais celui qui consiste à trouver comment inciter les industriels et leurs transporteurs à choisir le rail.

Ajoutons, qu'optimiser les voies existantes, c'est aussi se préoccuper des riverains par l'application aux trains de marchandises des techniques de pointe réservées jusqu'ici au seul TGV (freins au carbone etc...), mais aussi en mettant enfin en chantier la couverture des voies à Hendaye, le passage en tunnel à Guéthary, en atténuant les déclivités, en utilisant des locomotives plus puissantes etc. ♦

## **Rappel de nos principales revendications**

### **Voyageurs :**

- Nous sommes pour un TGV pendulaire passant sur les voies existantes au Pays Basque et s'arrêtant dans les gares actuelles.
- Nous sommes pour un transport en commun en site propre mais opposés à son passage cadencé sur la ligne actuelle Hendaye Bayonne (ce qui n'est qu'un moyen déguisé de la saturer artificiellement).

### **Fret :**

- Nous sommes pour un transfert massif des marchandises sur les voies ferroviaires existantes.
- Nous affirmons notre préférence pour le transport combiné plutôt que le ferroutage.

- Nous sommes pour une modernisation des voies existantes et du matériel ferroviaire.
- Nous réclamons des locomotives de fret plus puissantes capables de tirer des charges plus importantes qu'actuellement.
- IPCS de Bayonne à Biarritz au moins et amélioration du pont de Mousserolles.
- BAL de Bayonne à Dax.
- Nous sommes ouverts à l'étude de garages roulants là où c'est possible.
- Nous sommes également prêts à discuter de la couverture des voies sur Hendaye, l'éventuelle traversée de Guéthary en tunnel.
- Nous sommes pour qu'on applique au matériel de fret les récentes techniques de réduction de bruits (freins carbone etc...)