



Communiqué de presse

Bayonne-Hendaye : RFF prend position sur l'étude CITEC

Début 2009, trois communautés de communes du Pays Basque ont commandé une « contre-étude » au bureau d'études suisse CITEC, destinée à connaître la capacité maximale possible de la ligne existante entre Bayonne et Hendaye.

Compte tenu des hypothèses prises et des méthodes de calcul utilisées en termes de trafic et d'exploitation ferroviaire, l'étude CITEC conclut que la ligne existante peut absorber, avec quelques aménagements, les trafics prévus jusqu'en 2050 et qu'en conséquence, il n'y a pas besoin de ligne nouvelle avant cet horizon.

Après avoir analysé cette étude, Réseau ferré de France ne partage pas ses conclusions et fait des réserves à la fois sur la méthode utilisée et sur les hypothèses retenues.

La position de Réseau ferré de France

La réalisation d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et la frontière espagnole répond avant tout à la nécessité d'apporter une réponse efficace aux besoins de mobilité actuels et futurs des personnes et des marchandises au niveau régional, national et international par des services ferroviaires de qualité, en respectant les objectifs de développement durable rappelés dans la loi Grenelle 1.

Ainsi, la France s'est engagée vis-à-vis de l'Espagne et de l'Europe à réaliser sur cet axe européen un réseau ferroviaire à hautes performances.

La réalisation d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et la frontière espagnole ne répond donc pas uniquement à des besoins capacitaires mais vient compléter et seconder la ligne existante pour offrir ce réseau ferroviaire de qualité.

Les réserves de Réseau ferré de France sur l'étude CITEC concernant à la fois les prévisions de circulations, les dessertes envisagées et l'occupation des voies.

Des perspectives de développement des TER ou d'un tram-train au Pays Basque ignorées par l'étude CITEC:

Les perspectives de développement des circulations retenues par CITEC de trains régionaux sur la ligne existante sont très limitées. Or, à l'heure du sommet de Copenhague et des objectifs du Grenelle de l'environnement pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, permettre le développement des services ferroviaires pour offrir une mobilité durable au détriment des déplacements automobiles, est un objectif majeur auquel les Grands Projets du Sud-Ouest, lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, souhaitent répondre.

L'ensemble des responsables locaux – conseil régional Aquitaine, communauté d'agglomération de Bayonne-Anglet-Biarritz, communauté de San Sebastian, communauté de Txigundi – pensent que les TER (ou un système de type tram-train) doivent être la colonne vertébrale des déplacements de l'Eurocité basque entre Bayonne, voire même au nord, jusqu'à San Sebastian et au-delà, avec des trains tous les ¼ d'heure sur la ligne existante, alors que l'étude CITEC ne mise que sur 2 TER en heure de pointe et 1 TER en heure creuse.

Des conditions d'exploitation des trains envisagées par CITEC difficilement conciliables avec les contraintes et les caractéristiques de la ligne existante et des gares

Les arrêts des trains en gare prévus par l'étude CITEC sont de 2 minutes, alors que le temps d'arrêt nécessaire pour permettre aux voyageurs de monter ou de descendre des trains est en moyenne de 3 minutes. De plus, les trains s'arrêtant en pleines voies dans les gares situées entre Bayonne et Hendaye, l'occupation des voies s'en trouve augmentée au détriment des trains directs de marchandises.

L'étude CITEC simplifie en plus considérablement l'occupation des voies en gare de Bayonne en ne prenant pas en compte certaines liaisons actuelles (comme Tarbes-Pau-Bayonne-Hendaye) ni le développement futur de nouveaux services qui pourraient concerner l'étoile ferroviaire de Bayonne (comme vers Puyoo et St Jean Pied de Port par exemple).

Un développement du trafic de marchandises imaginé par CITEC ne correspondant pas aux réalités du marché.

L'étude CITEC préconise pour réduire le nombre de trains de fret, de mieux les remplir, avec une charge nette moyenne pouvant aller jusqu'à 780 tonnes/train.

Or la réalité du marché est toute autre. Les trains ne sont et ne seront jamais complètement remplis et ils reviennent parfois à vide. La charge moyenne actuelle d'un train de marchandises se situe au niveau national à moins de 450 tonnes/train. Même en Suisse, pourtant louée pour sa politique volontariste en faveur du fret ferroviaire, le tonnage moyen transporté par train dépasse à peine 500 tonnes; c'est l'objectif réaliste qui est visé sur cet axe à moyen terme.

Il est néanmoins nécessaire de tout faire pour privilégier le report du transport de marchandises de la route vers le fer. Aujourd'hui, plus de 9 000 camions par jour sur la route à la frontière. Combien seront-ils demain ? Seuls des services ferroviaires à haute capacité et performants utilisant une ligne nouvelle conçue pour cela (en particulier pour des liaisons directes d'autoroutes ferroviaires jusqu'à Vitoria), permettront d'assurer un transfert modal significatif de la route vers le fer, et d'atteindre, voire de dépasser, l'objectif du Grenelle de l'environnement (25% du total des transports terrestres assurés par le fret ferroviaire).

L'augmentation importante du trafic sur la ligne existante tel que l'estime possible l'étude CITEC aurait un impact négatif très fort sur les territoires traversés.

La question des passages à niveau: L'étude CITEC n'évoque pas l'impact d'un train toutes les trois minutes qu'elle considère pouvoir faire passer sur la ligne existante, sur les 10 passages à niveau de la traversée du Pays Basque. Il faudrait probablement dans ce cas

les supprimer ou les déniveler avec dès lors, des conséquences importante pour la vie des riverains (coupure des liaisons ou réalisation d'ouvrages routiers importants).

Le bruit supporté par les riverains de la ligne existante: L'étude CITEC ne fait qu'évoquer les nuisances sonores. RFF pense qu'il ne sera pas admissible pour les populations riveraines ou proches de la ligne existante de supporter de tels volumes de trafic. Une première analyse sommaire tendrait à montrer que près de 10 000 bâtiments à moins de 300 m de part et d'autre de la ligne existante seraient touchés par une augmentation forte des nuisances sonores. A cela s'ajoutent les difficultés de réalisation des protections antibruit (question foncière) et leurs conséquences visuelles (réalisation de murs antibruit).

Seule une ligne nouvelle où circulera la majorité des trains de fret, permettra de limiter globalement le bruit ressenti pour l'ensemble du Pays Basque. Il est en effet beaucoup plus aisé de réduire ces nuisances et d'intégrer les protections correspondantes dans l'environnement dès la conception même d'une ligne nouvelle, d'autant plus que. RFF s'est engagé à privilégier l'enfouissement de cette ligne nouvelle dans les secteurs sensibles.

L'étude CITEC ne tient pas compte des avantages de la grande vitesse.

Pour augmenter la capacité de la ligne existante, CITEC propose d'y limiter la vitesse des trains à celle des trains les plus lents (trains de marchandises en section courante, TER avec tous les arrêts sur l'ensemble du parcours). Cela ne permet pas d'envisager des gains de temps comme le permettra la ligne nouvelle en mettant le Pays Basque à 3 heures de Paris, à 45 mn de Bilbao et à 3 h 30 de Madrid. Ainsi, seule une ligne nouvelle offrant de telles performances peut permettre de réduire le trafic aérien au bénéfice du train, comme on le voit partout en Europe.

L'étude CITEC se limite au tronçon Hendaye-Bayonne.

Le tronçon Bayonne Hendaye ne peut être regardé de manière isolée et doit être analysé dans la continuité du réseau ferroviaire national et international. La capacité des « nœuds ferroviaires » n'est ainsi pas abordée ni sur le tronçon Bayonne-Hendaye, ni à l'extérieur.

Le fonctionnement du complexe ferroviaire Hendaye-Irun et au-delà la question de la continuité-des liaisons internationales sur le réseau ferré espagnol ne sont pas non plus traités de manière complète.

Conclusion

Compte tenu des objectifs assignés à la ligne nouvelle et des engagements pris au niveau national et international, RFF ne peut pas partager les conclusions de l'étude CITEC qui considère que la ligne existante, avec quelques aménagements, peut suffire pendant près d'un demi siècle.

Avec les hypothèses retenues par CITEC toute évolution notable du trafic international de marchandises et le développement d'un « service ferroviaire voyageurs de haut niveau au Pays Basque » sont interdits. La continuité d'un réseau ferroviaire à grande vitesse dédié aux échanges transfrontaliers et internationaux de moyens et longs parcours, avec des performances correspondant aux caractéristiques du réseau espagnol et aux objectifs du réseau de transport européen, n'est pas assurée. De plus, la ligne existante, avec un

trafic en forte croissance, deviendrait très « nuisante » et très « contraignante » pour les agglomérations traversées.

Pour RFF, conformément à la décision prise à l'issue du débat public, la réalisation d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et l'Espagne pour venir seconder la ligne existante, est nécessaire et doit être préparée dès maintenant.

Pour autant, RFF s'est également engagé à moderniser et à améliorer la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye en attente de la mise en service de la ligne nouvelle à l'horizon 2020-

De très importants travaux d'un montant total de 388 millions d'€ sont d'ores et déjà en cours ou programmés sur la période 2009-2013.

- Renouvellement complet des voies entre Bordeaux et Hendaye
- Création d'une base travaux à Laluque
- Remplacement du pont ferroviaire à Bayonne
- Modernisation des gares d'Hendaye, Biarritz et Dax
- Augmentation de la capacité de la ligne entre Dax et Bayonne
- Aménagements spécifiques (en particulier des tunnels) pour la mise en service de l'autoroute ferroviaire « Atlantique Eco Fret » fin 2011.

Et des études pour des travaux complémentaires sur la ligne existante au-delà de ce programme sont d'ores et déjà lancées parallèlement aux études de la ligne nouvelle.

Contact presse :
Catherine Laroque 06-70-80-37-49