

La réunion de Dax du 5 décembre a rendu compte de l'expertise indépendante (*) d'un cabinet d'études suisse concernant 2 points essentiels du dossier de RFF, contredits par de très nombreux acteurs depuis le début de ce débat public :

- les prévisions du trafic fret sur l'axe Bordeaux-Espagne,
- l'étude de capacité des lignes existantes sur l'axe Bordeaux-Espagne.

Pour les prévisions du trafic fret sur l'axe Bordeaux-Espagne, il ressort de l'expertise :

- En France "lente ouverture" au fret ferroviaire, la SNCF se concentre sur les trafics les plus rentables...
- Attente forte des routiers pour augmentation de services qui ne décollent pas..
- Aménagement réseau espagnol à l'écartement standard amènerait au mieux 5,7 Mtonnes de fret, mais des retards sont très probables,
- **Autoroutes ferroviaires** (report camions/trains, cadencé) Tours-Vitoria et Lille-Vitoria : possibilité report modal de 18 Mt (à 0,8 euro/km) à 31,5 Mt (à 0,6 euro/km). Coût du ferroutage actuel plutôt 0,78 à 0,85 euro/km, d'où tonnage sans doute < 18 Mt. **Pas d'expérience ni en France ni en Europe. Financement bancaire sera très difficile à trouver. Incertitudes sur l'attitude des routiers sur ce type de service. Estimation d'un tiers du tonnage (9 Mt) de ce type de report non réaliste. Chargement des trains à 418t beaucoup trop faible, peu réaliste, surtout si on charge les tracteurs des camions (autres pays 600 à 650t, et peut monter bien au-delà).**

Conclusion de l'expertise sur ce premier point "une hypothèse beaucoup plus prudente que celle de RFF est souhaitable" ! Autrement dit très forte surévaluation de l'estimation du report route-rail par RFF pour 2020...

Pour l'étude de capacité des lignes existantes sur ce même axe :

- L'expertise est faite avec **les chiffres de RFF pour 2020**, tonnage et nombre de trains prévus, puisque c'est ce qui a été demandé (donc avec fret surévalué).
- Sur les voies actuelles, dans chaque sens, par sections (en nombre de sillons), on a les charges de trafic suivantes :

52 TER, 8 TGV ou TER rapides, 16 trains de marchandise entre Bordeaux et la Médoquine,

42, 8 et 16 entre Médoquine et Lamothe (au droit de Pessac, soit 132 trains/j au total dans les 2 sens - c'est aussi ce que l'on a mesuré, RFF en annonce 150),

17, 8 et 16 entre Lamothe et Morcenx (25 TER vers Arcachon),

9, 8 et 16 entre Morcenx et Dax (7 TER vers Mt de Marsan),

11, 6 et 13 entre Dax et Bayonne (7 TER, 4 TGV/TERGV vers Pau, Lourdes, Tarbes),

28, 6 et 13 entre Bayonne et bifurcation Mousserolles (14 TER vers St J-de-Port ou Pau),

14, 6 et 13 à Hendaye (66 trains/j au total) à la frontière, RFF en annonce 156 !...

- Si on regarde la capacité actuelle de la ligne par rapport à la demande de RFF pour 2020 (surévalué, donc), **si on aménage le BAL Dax-Bayonne avec quelques évitements et si on fait quelques faibles aménagements sur le reste de la ligne, alors la voie peut satisfaire cette demande de RFF.** A savoir en nombre total de trains dans les 2 sens sur les sections précédentes :

entre Bordeaux et la Médoquine 177 trains/j,

entre Médoquine et Lamothe 160,

entre Lamothe et Morcenx 124,

entre Morcenx et Dax 115,

entre Dax et Bayonne 118,

entre Bayonne et bifurcation Mousserolles 149 ,

à Hendaye 121.

- De plus on peut aussi réduire le nombre de trains en les chargeant un peu plus (fret), en les allongeant ou en utilisant des trains "duplex".

Conclusion de l'expertise sur ce deuxième point "l'infrastructure actuelle est largement suffisante pour les prévisions de RFF en 2020, avec des aménagements minimales". "On pourrait aller au-delà avec des aménagements plus importants".

Remarque des experts : « pour forcer le report modal route-rail, en Suisse on ne construit plus d'autoroute »!

Notre conclusion : Une nouvelle ligne à grande vitesse (scénarios 2 et surtout 3) coûtera environ 4 milliards d'euros uniquement pour 30 TGV/jour. Elle ne servira qu'à la grande vitesse. Elle sera destructrice d'espaces protégés et jusqu'ici préservés, de cadre de vie, de patrimoine, d'aménagements collectifs. Elle n'améliorera pas le trafic des TER sur l'ancienne ligne. Elle ne supprimera pas le « mur de camions » : le report route/rail en 2020 serait de l'ordre de 1500 camions/j, alors que les prévisions du nombre total de camions sont de plus de 16000 camions/j, contre 8500 aujourd'hui.

(*) Le diaporama du rendu de cette expertise est sur le site de la CPDP :

<http://www.debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-espagne.org/docs/etude-cndp/expertise-lgv-bordeaux-espagne-pres-051206-finale-4-pour-web.ppt>