

**2014-06-099-DAP**

\* Transmission électronique via le Tiers de Télétransmission homologué "landespublic" (ALP1)

**nomenclature: 9.4**

## **DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL**

**SEANCE DU 3 JUIN 2014**

**OBJET : CONSTRUCTION D'UN TERMINAL DE TRANSBORDEMENT SUR LA COMMUNE DE TARNOS DANS LE CADRE DU PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE**

**DÉCLARATION DE PROJET RELATIVE AUX TRAVAUX À RÉALISER SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL DANS LA CADRE DU PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE PAR RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**

L'an deux mille quatorze, le trois juin, à vingt heures. Le Conseil municipal dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, sous la présidence de Monsieur LESPADÉ, Maire.

### **PRESENTS**

M. LESPADÉ, Mme NOGARO, M. PERRET, Mme DUFAU, M. DUBERT, Mme DUPRE, M. LAPEBIE, M. GONZALES, M. HERVELIN, Mme BAULON, M. COUTIER, Mme SAINT-AUBIN, Mme MONTAUCET, Mme BIRLES, M. DUBUS, Mme CAMBRONERO, Mme DESTOUESSE, Mme CORRIHONS, M. LECERF, Mme PICAT, Mme BISBAU, Mme MOUNIER, M. SALLABERRY, Mme PERIMONY-BENASSY, M. LAURENT, M. ROBLES, M. POULAERT, M. CLAVERIE

Arrivée de M. AJA au point n° 2014-06-099-DAP

### **EXCUSES**

M. SAUBIETTE	procuration à	M. LESPADÉ
M. GARANS	procuration à	M. GONZALES
Mme FAURE-DEFLANDRE	procuration à	M. ROBLES
Mme DELAVENNE	procuration à	M. CLAVERIE

**SECRETAIRE DE SEANCE** : Mme NOGARO

Nombre de Conseillers en exercice : 33

Nombre de présents : 28  
29 au point n° 2014-06-099-DAP

Nombre de pouvoirs: 4

Nombre de votants : 32  
33 au point n° 2014-06-099-DAP



**2014-06-99-DAP - CONSTRUCTION D'UN TERMINAL DE TRANSBORDEMENT SUR LA  
COMMUNE DE TARNOS DANS LE CADRE DU PROJET  
D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE**

**DÉCLARATION DE PROJET RELATIVE AUX TRAVAUX À RÉALISER SUR LE  
RÉSEAU FERRÉ NATIONAL DANS LA CADRE DU PROJET D'AUTOROUTE  
FERROVIAIRE ATLANTIQUE PAR RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**

Monsieur le Maire expose ;

L'Etat projette la création d'une autoroute ferroviaire, dite Autoroute Ferroviaire Atlantique, service de transports de remorques de véhicules poids lourds sur des trains spéciaux entre Tarnos et Dourges sur des voies ferrées préexistantes, après adaptation de ces dernières.

A chacune de ces extrémités, l'itinéraire comportera un terminal de transbordement permettant les chargements et déchargements des remorques et l'interface entre le transport routier et le transport ferroviaire.

Le principe du feroutage (transport mixte rail-route) est assez ancien puisqu'en Europe il a été mis en place pour la première fois au début des années 60 en Suisse, pour le franchissement du massif alpin. L'intérêt du transport combiné de marchandises est bien de réduire les émissions de CO2, et de diminuer le trafic de poids lourds sur des axes fortement chargés. C'est, ce qui a conduit l'Etat à prendre l'engagement, dans la loi Grenelle du 3/08/2009, de mettre en oeuvre un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance.

Pour apprécier la pertinence de ce choix stratégique, il convient toutefois de l'analyser en regard des améliorations qu'il induit en termes d'environnement et de sécurité. Or, ce faisant sur la base du dossier d'enquête publique, force est de constater que les avantages affichés par le projet sont particulièrement faibles concernant le transport des marchandises, pour ne pas dire contre-productifs en termes environnemental. En outre, compte tenu du niveau important des investissements qu'il induit, le projet interroge également sur son opportunité.

Sur la faiblesse des avantages affichés par le projet, il convient en premier lieu de rappeler que le transport par camions représente 5% de l'émission de l'ensemble des gaz à effet de serre en France alors que dans le même temps les véhicules particuliers en représentent 15%. L'économie en émission de CO2 en lien avec le projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique est donc équivalente aux émissions annuelles d'une ville de 9 400 habitants ce qui, au regard des investissements consentis est particulièrement faible.

De plus, compte tenu de l'engagement financier public qu'un tel projet représente, il faut donc s'interroger sur l'opportunité de maintenir de tels choix.

Il s'agit là en effet d'un projet qui s'élève à 400 millions d'euros, incluant l'acquisition des wagons pour 110 millions, la mise au gabarit du réseau ferré pour permettre le passage des convois pour 210 millions et la réalisation des deux terminaux de Dourges et de Tarnos pour 80 millions.

Le poids exorbitant du matériel (110 millions pour 278 wagons) sur l'ensemble du projet est à relever et laisse à penser que la commercialisation de ce type de wagons est au cœur de l'opération. Nous pouvons donc légitimement nous interroger sur le fait que l'intérêt particulier prédomine sur l'intérêt général.



Pour la Cour des comptes, dans son rapport de février 2012 sur le principe général des autoroutes ferroviaires, et le Commissariat Général à l'Investissement dans son avis et son rapport de contre-expertise de novembre 2013 sur le dossier spécifique de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique, ces dispositifs peinent à faire leurs preuves et sont pour l'heure fortement déficitaires. Ils indiquent qu'ils ne sauraient être pérennes qu'à la condition de fonctionner sans aides financières publiques.

A cela s'ajoute le fait que  $\frac{3}{4}$  des poids lourds français parcourent des distances inférieures à 500 km et ne sont donc pas concernés par le principe des autoroutes ferroviaires. De ce fait ce sont les transporteurs étrangers qui seront ciblés, ce qui génère un bilan écologique négatif pour la France.

D'ailleurs, au même moment qu'il s'engageait dans le choix de réaliser un réseau d'autoroute ferroviaire, l'Etat autorisait, par décret du 6 décembre 2012, l'usage des véhicules routiers de marchandises de plus de 4 essieux et de 44 tonnes, favorisant ainsi le transport par route. On ne peut que s'interroger sur ce manque de cohérence de l'action publique sur le sujet du transport combiné et de la maîtrise de la pollution dans le domaine des transports.

C'est le concept même d'autoroute ferroviaire pour transporter des marchandises qui est contestable. En effet, le frêt ferroviaire jusqu'ici utilisé, en lien avec le site de Mouguerre, conduit à mettre des marchandises sur les trains au moyen de caissons mobiles utilisables dans tous les modes de transport (routier, ferré, fluvial).

Avec l'autoroute ferroviaire, il s'agit maintenant de mettre des camions sur des trains, augmentant ainsi le poids mort transporté.

Par ailleurs, si transporter des marchandises par des moyens alternatifs doit constituer, pour la puissance publique un objectif fort en lien avec une cohérence des politiques publiques et le meilleur usage possible des deniers publics, la recherche de solutions combinant les différents modes de transports (route-fer-fluvial) doit être privilégiée. Force est de constater que le projet soumis ne correspond pas à ces objectifs puisqu'il est sans aucun lien avec l'activité portuaire de Tarnos.

S'agissant du projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique, le bilan socio-économique est particulièrement défavorable, d'autant plus que le contrat de concession n'a pas pu être consulté. Par conséquent le bilan global de l'opération risque d'être encore plus négatif en ajoutant aux subventions publiques d'investissements une éventuelle subvention d'équilibre pour le fonctionnement.

Aucune évaluation du fonctionnement de l'autoroute ferroviaire déjà existante entre le Luxembourg et Le Boulou n'a été réalisée.

De plus, il est à noter que le dossier d'enquête ne comprend aucune étude de marché ce qui ne rend pas crédible l'estimation de 85 000 camions annuels transportés et alourdit le bilan économique.

A ce titre l'avis de l'autorité environnementale en date de décembre 2012, et plus particulièrement ses recommandations au porteur de projet, montrent que beaucoup d'éléments ont été négligés (rentabilité aléatoire, justification des hypothèses de trafic, précisions sur les évaluations socio-économiques, complément des études d'impacts dans les domaines du bruit et du transport de matières dangereuses). Cela est donc de nature à alourdir le coût définitif de l'opération.

La mobilisation de 400 millions d'euros, dont une partie importante de fonds publics, pour un projet dont, à l'évidence l'intérêt est d'abord particulier dans le cadre de la fabrication et la vente de wagons spéciaux non exportables par la société LOHR Industrie, et pas d'intérêt général comme le réclame ce type de projet, n'est pas acceptable dans le contexte général actuel.



Une meilleure utilisation des fonds publics est donc souhaitable, d'autant plus que ce projet n'est plus financé depuis le retrait de l'écotaxe, non compensée à ce jour.

## LE CONSEIL MUNICIPAL,

Entendu son Président

Vu le rapport de la Cour des Comptes sur le principe des autoroutes ferroviaires en date de février 2012

Vu l'avis de l'Autorité environnementale sur le projet d'Autoroute Ferroviaires Atlantique en date de décembre 2012

Vu le dossier d'enquête publique et notamment l'avis du Commissariat Général à l'Investissement

Considérant que le dossier soumis relève plus de l'intérêt particulier en lien avec la fabrication et la vente de wagons que de l'intérêt général

## DELIBERE

**OPPOSE** un avis défavorable à la déclaration de projet relative aux travaux à réaliser sur le réseau ferré national dans la cadre du projet d'autoroute ferroviaire Atlantique par Réseau Ferré de France,

**MANDATE** monsieur le Maire pour initier et porter au nom de la commune toutes les actions nécessaires pour s'opposer à ce projet.

**Vote: 33**

Pour: 30

Abstention: 3 (Mmes Bisbau et Montaucet et M. Lapébie)

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus  
(suivent les signatures)

Pour extrait certifié conforme

Tarnos, le 4 juin 2014

Le Maire

