



## COMPTE RENDU DU CONSEIL MUNICIPAL

### SEANCE DU 3 JUIN 2014

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

## COMPTE RENDU CONSEIL MUNICIPAL DU 3 JUIN 2014

*M. le Maire présente l'objet des 3 délibérations et ajoute qu'elles seront versées à l'enquête publique en même temps qu'un dossier qui a pour objectif de les compléter. Il souligne l'implication des élus et de l'ensemble des techniciens de la Ville qui ont permis d'avoir une bonne connaissance du dossier. Il salue leur travail qui a abouti à des projets de délibérations très argumentés.*

### **2014-05-099-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**

Sur le rapport présenté par Monsieur Lespade, Maire

*M. le Maire précise que les porteurs de projet ont remis en question la somme de 400 millions d'euros mais précise qu'il s'agit bien de la somme inscrite dans les documents de l'enquête publique.*

*M. Gonzales lit une déclaration pour le groupe « Communistes et Républicains » (ci-annexée).*

*M. Claverie tient à excuser Mme Delavenne qui s'est rendue à une réunion de la Communauté de Communes du Seignanx et interpelle Mme la Vice-Présidente de la Communauté de Communes du Seignanx sur le fait qu'il trouve dommage que ces 2 réunions importantes soient simultanées. Il lit une déclaration au nom du groupe « Tarnos pour tous » (ci-annexée).*

*M. Roblès lit une déclaration au nom du groupe « Alternance 2014 » (ci-annexée).*

*Mme Dufau, au nom du groupe « Parti socialiste » insiste sur leur inquiétude en tant que citoyens mais surtout en tant que tarnosiens.*

*Elle précise que le groupe « Parti socialiste » partage totalement ce qui est écrit dans la délibération et revient surtout sur la forme de la démarche de concertation et de la réunion publique du 2 juin qui n'a pas levé toutes les zones d'ombre du projet. Elle explique que le groupe a été choqué par la façon dont les personnes ont organisé le temps de réunion publique, par le fait que beaucoup de questions restent sans réponse:*

- le financement du projet: par l'Etat?, le Conseil Régional?, comment sera remplacée l'éco-taxi?, quelle est la contribution de l'Europe alors que c'est un projet qui concerne beaucoup plus de transporteurs européens que français?*
- l'impact du projet sur les autres moyens de circulation et de frêt ferroviaire déjà existant.*
- l'incompréhension par rapport à des propos qui semblent être des mensonges: pas de participation financière supplémentaire de l'Etat malgré les subventions d'équilibre affectées pour que le projet fonctionne.*

*Pour toutes ces raisons, elle confirme que le groupe « Parti socialiste » votera cette délibération.*

*Mme Birles lit une déclaration (ci-annexée).*

*M. Perret tient à faire 2 remarques suite à la réunion publique de la veille:*

- il revient sur l'affirmation de M. Le Guillou, Directeur de l'entreprise VIIA, concernant l'augmentation du trafic routier sur la RD 85. M. Le Guillou évoque une augmentation de 10%. M. Perret précise qu'il s'agit d'une augmentation de plus de 30%, si l'on considère uniquement le trafic de camions.
- il rappelle les intentions de la Région pour diminuer les gaz à effet de serre en investissant 17 millions d'euros d'impôts sans concertation avec les contribuables ou les collectivités locales concernées alors que la Région ne donne pas de nouvelles sur le fait d'investir dans le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sachant que les voitures produisent 3 fois plus de gaz à effet de serre que les camions.

M. Lapébie remercie le fait de pouvoir discuter sur ce dossier très important et d'avoir pris 3 délibérations distinctes.

Il lit une déclaration au nom du groupe « Parti de Gauche » (ci-annexée)

Mme Nogaro souhaite revenir sur la réunion publique du 2 juin organisée par la commission d'enquête après de fortes demandes des élus et de M. le Maire en particulier.

Elle félicite les tarnosiens qui se sont pleinement emparés de ce dossier et souligne le travail de l'équipe du Collectif (association Contre le Terminal de l'Autoroute Ferroviaire à Tarnos – CTAF) en terme de communication et de vulgarisation d'un épais dossier de 6000 pages. Elle insiste sur l'importante mobilisation citoyenne qui prouve que la population est aux côtés de ses élus lors de grands enjeux.

Elle souhaite aussi féliciter l'ensemble des élus qui se sont impliqués dans ce dossier et le travail très professionnel et très intense des services de la Ville.

Elle revient sur sa déception quant aux intervenants venus défendre leur projet. Elle rajoute que ce projet n'est pas d'intérêt général et qu'il est mené avec beaucoup de mépris tant pour les élus que pour les citoyens. Elle fait part de sa certitude sur le fait que ce projet ne se fera pas.

Elle insiste sur le fait que c'est un combat de David contre Goliath et cite une phrase de M. le Maire: « le combat perdu est celui que l'on ne mène pas ».

Elle rend hommage à M. Hiquet et à son travail au cours du dernier mandat et reprend ses propos concernant la RD 85 rappelant qu'il s'agit de la seule voie qui s'ouvre sur le port de Bayonne. Elle rappelle aussi que l'Autoroute Ferroviaire Atlantique hypothèquerait le développement de la zone portuaire et pense que la Région doit revenir à la raison, malgré les déclarations de M. Guilloteau. Elle insiste sur le fait que le développement économique de Tarnos, modèle de réflexion et de travail en commun, est une référence en matière d'économie sociale et solidaire reconnue grâce à l'implantation de son pôle régional sur le territoire tarnosien.

M. le Maire présente un courrier du groupe Turbomeca-Safran au commissaire enquêteur (ci-annexé).

M. Laurent souhaite relever le déni de démocratie et la désinformation observés dans le cadre de ce projet. Il précise que ce projet s'inscrit dans le cadre du Grenelle de l'environnement dont un des principes est que tout projet d'autoroute ferroviaire doit faire partie d'un travail avec la société civile.

Il rappelle que les porteurs de projet avaient l'obligation d'informer les citoyens mais que plusieurs problèmes sont à soulever:

- les informations sur le site Internet n'ont été disponibles que pendant 10 jours (du 28 octobre au 9 novembre 2013).
- un registre a été mis à disposition du public seulement dans la galerie commerciale de Carrefour Tarnos.
- la diffusion de plaquettes d'information a été largement insuffisante (seulement 3000 plaquettes sur l'ensemble de la Commune).
- le document d'enquête publique est constitué de 6000 pages et aucun document de synthèse

*permettant une lecture rapide et plus accessible n'a été mis à disposition du public.*

- *concernant le contrat de concession signé fin mars 2014, les demandes répétées de M. le Maire pour l'accès à ce document sont restées sans réponse malgré la saisie de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs (CADA). Il rajoute que le représentant de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) n'a pas dit la vérité en affirmant que ce document était transmissible et que même le commissaire enquêteur s'est plaint de ne pas l'avoir eu malgré sa demande.*
- *concernant la réunion publique, il précise que malgré les demandes de M. le Maire, l'organisation de celle-ci a été très compliquée et que même le commissaire enquêteur a souligné qu'elle se faisait trop tardivement par rapport à la date de fin de l'enquête publique (le 5 juin).*

*Il constate l'opacité de la mise en oeuvre de ce projet, notamment pour les collectivités concernées, et donc la soudaine accélération de cette mise en place au mépris du droit d'information des citoyens.*

**Vote : 33**

Pour : 30

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

### **Le Conseil municipal,**

**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.

**2014-05-100-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 à la construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Tarnos**

Sur le rapport présenté par Madame Nogaro, Maire adjointe

*M. Lapébie lit une déclaration au nom du Parti de Gauche (ci-annexée).*

*Mme Dufau souhaite revenir sur 3 points du projet de délibération qui n'ont pas été complètement repris lors de la réunion publique de la veille:*

- *concernant la création d'emplois: elle rappelle qu'il s'agit de 75 emplois espérés mais qu'aucune réponse précise n'a pas été apportée sur le véritable statut de ces emplois (création nouvelle ou réaffectation?)*
- *concernant les incidences liées à l'activité économique du secteur: elle revient sur le courrier de Turbomeca qui résume bien la situation des entreprises implantées dans cette partie de Tarnos avec des conséquences probablement catastrophiques pour elles.*
- *concernant les études d'impact: elle insiste sur le fait que les projets à venir n'ont pas été pris en compte (les Allées Shopping, le BHNS, ...).*

*M. Hervelin revient sur un détail du livret n°5 du dossier d'enquête publique qui stipule clairement que: « le projet ne peut être viable et bénéfique que sur un espace temps à condition que le transport soit fait en mode croissant de 17 à 23 ans ».*

*Il rajoute qu'à ce sujet, la Cour des Comptes émet un doute et précise que ne sont pas pris en*

*compte tous les autres frais attenants à ce projet concernant la pollution, les nuisances sonores, les adaptations pour les riverains ou les voies de contournement nécessaires afin que le trafic ferroviaire n'ait pas d'effet négatif sur les autres trafics.*

*Concernant la voie existante entre le Luxembourg et Perpignan, il précise qu'il n'y a encore aucune évaluation positive sur l'impact écologique, la rentabilité et la nécessité d'élargir ce projet au niveau européen.*

*Il indique que dans le dossier d'enquête publique, il est précisé que le mode technique de Modalohr est purement français et qu'à ce jour aucun autre pays européen n'a choisi ce mode de transport étant donné qu'il est d'une haute technicité ne répondant qu'aux critères du tunnel sous la Manche.*

*M. Poulaert tient à exprimer sa déception par rapport aux déclarations des élus du Parti de Gauche et a l'impression qu'ils trahissent les tarnosiens. Il tient à rappeler que le but est de défendre les tarnosiens.*

*M. Lapébie rappelle que, dans leurs déclarations, il est indiqué qu'ils n'ont pas retrouvé, dans le dossier de concertation, toutes les réponses qui auraient amené un plus dans le bien-être des tarnosiens. Il rajoute que, dans le cadre du transport ferroviaire, les élus du Parti de Gauche dénoncent l'abandon gouvernemental du ferroviaire depuis près de 40 ans concernant le fret et la sécurité des voyageurs.*

*M. Poulaert rappelle qu'il ne s'agit pas d'un débat syndical.*

*M. Lapébie insiste sur les déclarations qu'il a lues en rappelant que les élus du Parti de Gauche ont bien souligné le problème de prise en compte des différentes nuisances pour les tarnosiens que ce soit par rapport au site pressenti ou à l'importance du trafic.*

**Vote : 33**

Pour : 33

### **Le Conseil municipal,**

**OPPOSE** un avis défavorable à la déclaration de projet relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Tarnos

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

**2014-05-101-DAP – Construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Tarnos dans le cadre du projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique**  
**Mise en compatibilité du Plan Local D'urbanisme de la commune de Tarnos**

Sur le rapport présenté par Monsieur Dubert, Maire adjoint

**Vote : 33**

Pour : 33

### **Le Conseil municipal,**

**DÉCLARE** qu'en l'état actuel, le dossier mis à enquête publique comporte d'importantes erreurs et de graves carences qui ne permettent pas de définir que le projet revêt un caractère d'intérêt général.

**AFFIRME** qu'en l'état actuel, le dossier mis à enquête publique ne permet pas d'apprécier l'impact du projet d'implantation de la plateforme de transbordement sur la population locale, sur le fonctionnement urbain de la commune et sur son environnement naturel.

**OPPOSE** un avis défavorable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Tarnos

**DEMANDE** à Monsieur le président de la Communauté de Communes du Seignanx, au titre de la compétence de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale, d'inscrire à l'ordre du jour du prochain Conseil Communautaire un projet de délibération confirmant l'avis défavorable de la Communauté de Communes du Seignanx notifié à Monsieur le Préfet des Landes lors de la réunion d'examen conjoint du projet qui s'est déroulée le 20 novembre 2013.

*M. Roblès demande s'il serait envisageable d'apposer une banderole sur les murs de la Mairie, en signe de protestation, comme cela a déjà été fait.*

*M. le Maire précise qu'il y avait pensé et tient à saluer la qualité des débats qui font honneur aux valeurs de la République et qu'ont surement apprécié les tarnosiens ainsi que l'implication des élus dans le sens de l'intérêt général.*

*Il revient sur la notion de déni de démocratie qui prend tout son sens au vu des conditions dans lesquelles a été faite la publicité de ce projet.*

*Il rappelle les propos de la représentante du bureau d'étude lors de la réunion publique de la veille qui a affirmé que, concernant les questions environnementales, « c'était compliqué ». M. le Maire se demande alors si cela signifiait que les tarnosiens n'étaient pas capables de comprendre et rajoute qu'il s'agit à nouveau d'une marque de mépris vis à vis des tarnosiens et des élus. Il ajoute qu'il faut faire en sorte que les habitants puissent intervenir et décider.*

*Il confie la joie qu'il a eu d'entendre les réactions des tarnosiens lors de la réunion publique pour, d'une part, féliciter la Ville d'avoir fait en sorte qu'ils se réunissent et, d'autre part, se réjouir de voir qu'ils étaient considérés comme des individus adultes, susceptibles de pouvoir comprendre les choses.*

*Il insiste sur le fait que Tarnos peut servir d'exemple en matière de démocratie participative.*

*Concernant les valeurs de la République, il souhaite souligner que le combat sera républicain et rappelle que dans le combat de David contre Goliath c'est David qui met Goliath à genoux. A travers cette image, il insiste sur la détermination qui anime les élus et leur volonté d'utiliser toutes les armes possibles au niveau juridique mais aussi au niveau de la mobilisation citoyenne.*

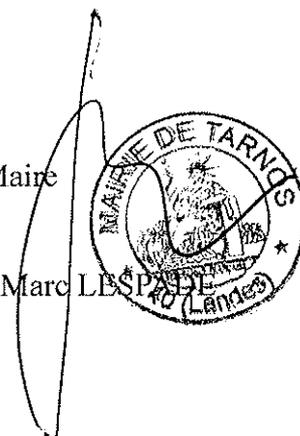
*Il rappelle que dans la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1793, il est écrit que, quand le gouvernement viole les droits du peuple, celui-ci a la possibilité d'intervenir. Il rajoute que c'est son droit le plus sacré et qu'il est du devoir de chacun de prendre les affaires en main car la raison, le bon sens et la vision d'intérêt général sont du côté des tarnosiens.*

*Il conclue en disant qu'il est personnellement encore plus fier d'être tarnosien et ne doute pas que cela va continuer.*

Tarnos, le 10 juin 2014

Le Maire

Jean-Marc LE SPASSE



Intervention du Groupe Communistes et Républicains (Christian GONZALES).

Monsieur le Maire, chères et chers collègues, mesdames et messieurs du public, j'interviens au nom du Groupe Communistes et Républicains pour vous donner notre appréciation à ce moment où le Conseil Municipal va se prononcer sur trois délibérations concernant l'implantation d'un terminal d'autoroute ferroviaire sur notre commune. Mon intervention sera générale et politique et bien entendu d'autres élus du groupe interviendront sur des points plus techniques du dossier.

Dès le départ nous avons émis des réserves sur ce dossier. Réserves sur le fond, à savoir sur les pertinences économiques et environnementales qui ne paraissaient pas évidentes, et réserves sur la forme à savoir premièrement que le choix du site de Tarnos ne semblaient pas être le plus judicieux et deuxièmement que la manière désinvolte de consulter la population apparaissait comme un déni de démocratie.

Je ne reviendrais pas sur le fond de ce dossier, si ce n'est pour dire que les explications fournies par les services de la Mairie au travers de la projection d'un diaporama et le débat qui s'en est suivi lors de la commission générale qui s'est réunie avant le Conseil Municipal du 13 mai dernier, ont fini par lever les quelques doutes que nous pouvions encore avoir sur les raisons qui poussent l'Etat et les divers intervenants dans ce dossier, à vouloir passer en force.

Depuis cette commission générale du 13 mai, plusieurs événements se sont déroulés. L'association récemment créée et qui lutte contre cette implantation, a recueilli l'adhésion de tarnosiennes et de tarnosiens de plus en plus nombreux. Le débat qui s'est tenu le 15 mai à la salle Maurice Thorez et qui a réuni 350 personnes, a mis en lumière les différentes nuisances générées pour les riverains, mais aussi plus largement pour les habitants de Tarnos et des communes environnantes. Ce débat a aussi permis d'élargir la réflexion sur le problème des transports sur notre région et au-delà.

L'enquête publique s'est ouverte le 5 mai et se terminera le 5 juin. Il reste donc deux jours aux tarnosiens pour s'exprimer sur un dossier dans lequel il manque une pièce essentielle : le cahier des charges du contrat passé entre l'Etat et l'opérateur LORRYRAIL, demandé depuis plusieurs semaines par M. le Maire sans succès. Nous partageons d'ailleurs le point

de vue de Jean-Marc LESPADÉ, qui estime que le commissaire enquêteur ne peut donner un avis à partir d'un dossier incomplet.

Hier soir, le débat organisé sous la présidence des membres de la commission d'enquête, nous a laissé le goût amer d'être pris pour des imbéciles, tant les élus que la population. Les participants à la tribune tous acquis au projet et aux ordres du ministre, ont eu du mal à défendre leur position, voire pour certains sont apparus pour le moins approximatifs et imprécis. Oui, je le répète, cela sentait le passage en force.

Venant de gens venus vendre le projet, on pouvait évidemment s'y attendre.

Plus étonnante a été la position partisane du représentant du Conseil Régional, détenteur de deux autres casquettes connues par une bonne partie de l'assistance (Maire de Ondres et Président de la Communauté de communes du Seignanx).

Malgré les protestations de la salle, il a défendu mordicus le projet et justifié les 17 millions d'euros d'argent public accordés à une entreprise privée par la Région Aquitaine. C'est une drôle de façon de faire de la politique, quand on se dit de gauche et que l'on prend fait et cause pour le capital et le privé, au détriment du service public. C'est une sacré façon que de donner des leçons de démocratie à des gens de toutes tendances confondues, venus dire leurs inquiétudes et clamer leur colère. L'allusion à la consultation locale du 2 octobre 2011 à Tarnos par rapport à l'avenir de l'intercommunalité a aussi été un argument un peu minable de la part d'un élu régional. Car nous, nous avons respecté le vote des tarnosiens, contrairement à d'autres qui ont foulé du pied celui des français lors de la victoire du non au traité constitutionnel européen de 2005. Non, Monsieur Guilloteau, la démocratie participative n'est pas un danger. Elle permet au contraire d'élever les populations au rang de citoyens éclairés, comme c'était le cas hier soir. Les élus ne sont pas des dictateurs le temps d'un mandat, mais des représentants du Peuple. La meilleure manière de montrer son attachement à la démocratie pour les élus du Conseil Régional, c'est de respecter l'avis des gens et de se retirer de ce projet.

Je crois aussi que le Maire de Ondres et Président de la Communauté de communes du Seignanx, le Conseiller Général du Canton, les maires des communes avoisinantes, ont toutes les raisons de se prononcer contre ce projet qui va impacter la qualité de vie de leurs concitoyens.

Le résultat des dernières échéances électorales n'auront donc pas suffi à une prise de conscience collective du Parti Socialiste. De telles attitudes peuvent contribuer à favoriser encore le vote extrême droite et nous le regrettons profondément.

D'autant que le Président de la Région Aquitaine, Alain ROUSSET, dans une interview à « la Semaine du Pays Basque » du 28 mars au 3 avril ouvre une opportunité pour se dégager de ce mauvais choix de financement, je cite :

« Sur le réseau de transports de l'agglo, je vais vous parler très franchement : je suis en train de regarder pour trouver un moyen qui ne soit pas contradictoire avec la politique générale de la région pour accompagner l'agglomération et lui permettre de lancer ce projet (le BHNS). J'en ai pris l'engagement auprès de Jean GRENET. Qu'il ne soit plus maire de Bayonne ni président de l'agglomération ne change rien. Quand je donne ma parole à un ami, je la respecte. Mais – et il faut que toute l'Aquitaine à l'extérieur de l'agglomération bordelaise en soit bien consciente- si demain je change de politique, elle doit s'adresser à tout le monde, ce qui fait que je serais amené à intervenir massivement aussi, dans l'agglomération bordelaise pour ses transports et que cela va se faire au détriment de politiques sur les lycées, sur le développement économique sur les moyens qui pourraient se mettre au Pays Basque, au Béarn ou dans le reste de l'Aquitaine ».

Eh bien, M. ROUSSET, nous vous proposons de ne rien changer dans vos projets au Pays basque et au Béarn, et de récupérer les 17 millions d'euros du projet du terminal d'autoroute ferroviaire de Tarnos pour le mettre dans le BHNS de l'agglomération bayonnaise, ils seront les bienvenus.

Voilà M. le maire ce que je souhaitais porter à la connaissance du Conseil municipal, et je vous confirme sans surprise que nous voterons les 3 délibérations que vous nous soumettez ce soir contre le projet d'installation d'un terminal d'autoroute ferroviaire à Tarnos.



## AUTOROUTE FERROVIAIRE DOURGES/TARNOS

Monsieur le commissaire enquêteur,

***Veillez trouver ci-après la position de notre groupe TARNOS POUR TOUS au conseil municipal de Tarnos.***

L'Etat prévoit de relier Dourges à Tarnos par une liaison ferroviaire de transport de poids lourds appelée « autoroute ferroviaire ».

Ce projet nécessite la construction d'un terminal à Tarnos (celui de Dourges existant déjà) qui devrait accueillir 4 trains aller/retour par jour. Soit plus de 400 camions.

Si le principe de ferroutage recueille l'assentiment général, le projet qui nous est présenté appelle de notre part les remarques suivantes.

Sans entrer dans le détail, dans une autoroute ferroviaire, les camions entiers et dans le meilleur des cas les remorques du camion seules sont embarquées sur des wagons surbaissés. D'après le débat public, 1/3 du chargement serait constitué de camions entiers.

- Elle gaspille de la place.
- Elle gaspille donc de l'énergie.
- Ces convois transportent peu de masse (358t en moyenne)
- Elle nécessite que l'on retouche tous les tunnels (133 millions d'euros de la frontière jusqu'à Brétigny.)
- Elle s'arrêtera à Brétigny alors qu'actuellement, tous les jours un train combiné (containers sur wagons) fait l'aller-retour Mouguerre-Dourgés (Bayonne-Lille) en transportant plus de 358t.
- Elle nécessite des bases importantes alors que le combiné par caisses peut s'installer avec plus de souplesse. Là où l'autoroute ferroviaire implique des pôles de départ et d'arrivée seulement, le combiné peut proposer des unités intermédiaires pouvant capter un maillage plus fin.

- Elle coûte 40% plus cher que le combiné (0,9 euros du km au lieu de 0,6 euros du km).

Transporter des marchandises par train, oui mais transporter des poids lourds c'est transporter de la ferraille c'est-à-dire du poids mort. Ceci est un non sens.

Le transport multimodal par container apparait de ce fait plus approprié car il permet de transporter un fret net beaucoup plus important et pour un coût moindre.

La cours des comptes, dans son rapport de février 2012 fait remarquer que ces dispositifs (autoroute ferroviaire) sont actuellement déficitaires. Ils ne sauraient être pérennes sans aides publiques. On collectivise les pertes mais on privatise les bénéfices dans ce cas de figure.

Et voici ce que disait le président du Groupement européen du transport combiné (GETC), Yves Laufer, pointant le retard de la France pour le transport de fret dans une étude comparative avec l'Allemagne :

*« J'ai, dès le départ, été favorable à la technique et à l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire sur l'axe Aiton-Orbassano. Le wagon présentait deux avantages : une manutention horizontale et simultanée des semi-remorques sur les terminaux, et une moindre usure annoncée des roues vs le wagon RoLa. Il présente toutefois un inconvénient: son coût est plus élevé. Et je constate qu'aujourd'hui encore, aucun bilan technico-économique n'est disponible sur la fiabilité et le coût d'exploitation du wagon alors qu'il s'agit d'argent public.*

*Personnellement, j'estime que l'autoroute ferroviaire est un "passeur" permettant de se familiariser avec le **transport combiné** et de se convertir à la caisse mobile où l'on transporte moins de tare ».*

Pour ce qui concerne les impacts locaux, la longueur des convois (750 m et 1050 m) va occasionner un certains nombres de nuisances :

- Le bruit pour les riverains des voies. L ne figure nulle part dans le dossier de protection anti bruit.
- Le blocage des passages à niveau durant de longues périodes (plus de 10 mn à chaque arrivée et à chaque départ soit 8 fois par jour).
- La pollution engendrée par le déplacement de tous ces camions. Si on fait des économies de rejet de gaz à effet de serre sur le trajet Dourges/Tarnos, la manipulation des tous ces camions sur Tarnos ne fera qu'aggraver une pollution atmosphérique déjà bien effective sur la région. La qualité de l'air est considérée actuellement comme médiocre dans notre bassin de vie.
- L'arrivée en bloc des ces camions sur la RD 85 et sur l'autoroute ne fera qu'aggraver la situation existante.
- Les risques de pollution de la zone de la Baye par lixiviation ou déversement.

Si ce projet est prévu pour un prolongement vers l'Espagne, pourquoi ne pas profiter des installations d'Hendaye voir de continuer vers l'Espagne et Vitoria ?

Le choix de « s'arrêter » à Tarnos nous interpelle car rien ne le justifie si ce n'est des choix financiers ou autres.

La libéralisation des transports routiers dans le milieu des années 80 a favorisé le développement des « flux tendus » dans les entreprises et de fait, les stocks sont désormais sur les routes.

Aujourd'hui, le prix du transport routier et donc des conditions de travail des salariés de ces entreprises, fait qu'il est moins cher de faire venir des produits de l'étranger que de produire localement. De plus, les dispositions européennes du traité de Lisbonne, concernant les travailleurs « déplacés », organise une concurrence déloyale dont nos économies supportent le coût exorbitant du chômage. Or, n'oublions pas que cette autoroute ferroviaire sera consacrée essentiellement à des ensembles routiers étrangers.

Enfin, nous apprenons que le concessionnaire a été choisi en 2011 et que le contrat de concession a été signé en mars 2014. Quelle est donc cette démocratie participative qui consulte le peuple après que tout ait été décidé longtemps en amont ?

Pourquoi le conseil municipal n'a-t-il été informé qu'à l'automne 2013 alors que ce projet est « dans les tuyaux » depuis 2009 ?

La convention d'Aarhus, passé en droit français prévoit « *la participation des citoyens au processus décisionnel...* », mais pas après que les décisions aient été prises. Il y a là un déni de démocratie, un déni de la citoyenneté contraire aux vœux des législateurs européens.

Pour toutes ces raisons, nous sommes opposés à ce projet.

Pour valoir ce que de droit

Tarnos le 02 juin 2014

Marie Ange DELA VENNE  
Conseillère municipale

Gérard CLAVERIE  
Conseiller municipal

## Déclaration pour le conseil municipal du 03 juin

On peut se demander quelle mouche a pu piquer le conseil municipal de Tarnos pour proposer aujourd'hui une délibération qui s'oppose en substance au projet Lorry rail. Pourtant, c'est une bonne idée : mettre des poids lourds sur des wagons alors que l'on se plaint de la pollution, du réchauffement de la planète, que l'on nous annonce l'apocalypse. Bref, nous irions à contresens du progrès et des préconisations des Grenelles de l'environnement et du protocole de Kyoto. De plus, ce projet amènerait presque une centaine d'emplois et dans la situation difficile que connaît notre pays, cette implantation serait une chance pour notre commune.

Heureusement, le sens de survie des hommes vient contrarier les logiques économiques.

Qui donc a eu la bonne idée d'implanter ce terminal en pleine zone urbaine, peut-être les mêmes qui ont commandé les rames de TER ?

Qu'en sera-t-il de la sécurité de nos enfants quand cette autoroute ferroviaire sera en plein rendement ?

Il y a quelques mois, c'était le trafic de nitrate d'ammonium qui nous était imposé. Nous avons le sentiment que le choix d'encourager l'implantation d'industries par nos prédécesseurs se concrétise par une dégradation constante de la qualité de vie des Tarnosiennes et des Tarnosiens. Inutile de faire ici la liste de tout ce que nous avons subi et que nous subissons mais si nous ajoutons LBC et son classement Seveso seuil haut, Fertiladour et ses sols radioactifs dans la commune voisine, les wagons de nitrate, nous en avons largement pour notre compte.

Nous regrettons que Tarnos devienne une sorte de rebut où l'on implante tout ce que les autres ne veulent pas.

Comme en novembre, nous sommes fermement opposés à ce projet, non pas pour des raisons électoralistes mais parce que la qualité de vie de notre population prime sur toute autre considération.

Alternance 2014 avait pour slogan *"notre parti c'est Tarnos"*.

Parce que nous sommes Tarnosiennes et Tarnosiens avant tout, nous voterons cette délibération.

Le combat doit s'émanciper des partis et c'est ensemble, élus et association, que nous devons mener la lutte.

# Contre le projet d'autoroute ferroviaire et le terminal à TARN

1- Le projet d'autoroute ferroviaire concerne un transit entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud avec des wagons spéciaux qui permettent à des camions de circuler sur des trains. La France devra faire des travaux au portants de mise au gabarit (ponts, tunnels, quais de gare...) Ces wagons ne circuleront donc qu'en France

On transporte donc des camions lourds au lieu de transporter des marchandises dans des containers légers que l'on pourrait mettre plus nombreux sur des trains moins longs avec des wagons compatibles avec le reste de l'Europe

L'activité des terminaux de containers de fret européen de Bouguerre et de Hendaye est menacée par ce projet concurrent. Les sillons ne pouvant être multipliés on favorise ce qui pourra éventuellement un jour lointain être rentable (et privatisé) à savoir les trains massifs qui vont d'un point à un autre sans aucun arrêt, sans aiguillages, sans manutention intermédiaire, sans cheminots, au détriment des wagons isolés qui font une desserte plus ciblée mais nécessitent de la main d'œuvre. Tout ceci peut remettre plus de camions sur les routes que cela n'en enlève. L'objectif semble dénature.

Ce projet d'autoroute ferroviaire qui a peu de chances d'être jamais rentable et qui va coûter extrêmement cher au contribuable français semble fait pour l'entreprise Hochtief qui va vendre à prix d'or des wagons qui ne circuleront qu'en France et pour l'entreprise Lorry-rail qui a des garanties sur fonds publics à tous les niveaux (déficits éventuels, perte à la revente des wagons...)

Ce projet fait pour le lobbying des camions n'a pas d'avoir la France doit s'insérer dans le projet global de fret européen, c'est une aberration économique.

## 2 Le projet d'implantation du Terminal à Tarvos

Pourquoi s'arrêter à Tarvos alors que les marchandises vont en Espagne, au Portugal et au Maroc? L'Espagne met ses voies aux normes européennes. Les trains de wagons normaux pourront partir de l'Europe du Nord vers l'Europe du Sud sans s'arrêter à Douvres ou à Tarvos.

Ce projet sera obsolète avant même d'avoir été rentable!

Nous sommes sur une zone portuaire et ce projet qui occupe 10 hectares n'a rien à voir avec le port.

Le projet de développement du port est de promouvoir le transport ferroviaire entre les quais et Bouguerre, ce qui est en inadéquation avec ce terminal

qui occupera les mêmes voies.

Les projets de développement de Tarnos par la création d'une ZAD, vont vers une industrie à forte valeur ajoutée avec des emplois qualifiés et nombreux. Ce terminal remet en cause ces possibilités en saturant les voies de circulation du port.

Le centre commercial "Allées Shopping" prévoit 19 millions de visiteurs par an sur le même axe routier.

Ce terminal remet en cause le développement touristique en passant au plus près de camps de vacances et de campings écolabélisés.

La route industrielle passe par les quartiers qu'elle coupe en deux, ce qui aura un impact sur la vie locale, ainsi que sur toute la circulation de transit de la zone. Labenne, Ondres, Tarnos, Boucau, le BAB pour le travail, les écoles, lycées, les cours, les plages, tous flux mélangés autos, camions, vélos, piétons au niveau des giratoires, qu'elle amélioration pour la sécurité!

Le passage à niveau Sernand et les deux de Boucau vont être fermés sur des temps trop longs, ce qui impactera fortement la circulation locale.

Où vont stationner les camions en attente, sur les bas côtés?

Pour tout cela et pour plus de pollution au plus près des habitants, des zones de loisirs, du lycée professionnel, de la crèche, de la cantine municipale et des zones naturelles protégées, ce terminal est une mauvaise solution.

Je suis contre l'ensemble de ce projet et pour le fret européen par containers qui ne fait pas la part belle aux camions.

Tarnos le 2 juin 2014

Daniel Dirlès

## **Enquête publique sur l'autoroute ferroviaire**

Pour le *Parti de Gauche*, ce projet n'échappe pas à des *réalités économiques, techniques et politiques que les modes de transport terrestres ont vécu ou subi depuis près de quarante ans. Le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre en France*, la route y contribue pour l'essentiel. A partir de 1974, *le transport ferroviaire n'a cessé de s'affaiblir pour passer de 20% à 9%* des parts de marché du transport terrestre. Durant cette période, la route a connu une forte augmentation passant de 70% à 88%. De plus, plusieurs directives européennes (96/53/ et 97/27/CE) ont permis une hauteur maximale des camions à 4m, et un tonnage en augmentation jusqu'à 44 tonnes. Les grands transporteurs internationaux ont massivement investi dans ce genre de camions. A l'inverse, la chute du transport ferré s'est accentuée, les choix politiques de tous les gouvernements français et surtout les premières directives européennes dès 1991 ont lancé les bases de la libéralisation du rail dans un document appelé « réforme du paquet ferroviaire ». En 1997, Réseau Ferré Français a été créé, cette entité devenant le propriétaire des voies principales du chemins de fer, la SNCF devenant un Etablissement Public Industriel et Commercial en charge du transport ferré de marchandises et de voyageurs sur le territoire français. En 2003, la deuxième lame avec le « plan Veron » a privatisé le fret ferroviaire et vu l'arrivée de nouveaux opérateurs internationaux. Voilà, en quelques mots la situation réelle du transport ferroviaire qui économiquement et politiquement a été sacrifié au profit du « tout camion ». Le rapport du Commissaire aux Comptes de 2012 apporte des précisions quant à la mise en place des autoroutes ferroviaires : *Le Grenelle de l'environnement et l'Engagement national pour le fret ferroviaire, ont mis l'accent sur les « autoroutes ferroviaires » pour rééquilibrer le transport de marchandises sur longue distance en faveur du rail. L'Autoroute Ferroviaire Atlantique a comme but de désengorger les réseaux routiers et autoroutiers entre le nord de la France et la frontière espagnole, l'objectif étant de récupérer 7% du trafic routier. Sur le plan environnemental, (page 378) les autoroutes ferroviaires présentent des atouts réels sur longue distance : L'émission de gaz carbonique est diminuée de 90 % et la consommation d'énergie de 47 %. Vis-à-vis des objectifs de développement durable, leur performance est à apprécier en termes de décongestion routière et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, même si d'autres avantages sont quantifiables (accidents, énergie, polluants). Les conditions du développement des AFA apparaissent cruciales. « Dans un contexte marqué par une forte érosion du trafic de transit, cette offre de service peut rencontrer une clientèle croissante, attirée par la souplesse du service, celle-ci étant elle-même conditionnée par l'augmentation de la fréquence des navettes. Elle vise également les clients du transport combiné classique, grâce au développement de rames mixtes, composées de semi-remorques et de caisses mobiles. » En conclusion, les deux modes (transport combiné classique et autoroute ferroviaire) sont complémentaires et non concurrentiels (rapport sur l'avis du commissaire général à l'investissement) démarches reprises localement par le directeur du CEF de Mouguerre (article SO).*

**Déjà en mars 2005, le Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer** dans son Rapport final sur l'Intérêt d'une harmonisation des Unités de Chargement Intermodales pour développer le transport combiné européen, relatait la position de l'UIRR (Union internationale de transport combiné rail-route) : *l'UIRR réitère que les caisses mobiles ne s'imposeraient vraisemblablement que dans un petit segment de marché. De plus, elle s'interroge: pourquoi la semi-remorque, en fait l'unité la plus universelle, est-elle souvent oubliée dans la politique des transports?*

*le leitmotiv des sociétés UIRR est de pouvoir transporter également en Transport Combiné tout ce que la route achemine car le Transport Combiné est dans la libre concurrence. En Europe, du fait d'un gabarit beaucoup plus contraignant, il n'est en effet pas question de poser une semi-remorque sur un simple wagon plateau, elle ne passerait sous aucun pont ni aucune caténaire de la vieille Europe. Un compromis technique semble avoir été trouvé avec les wagons de type Modalohr, à plateau pivotant, qui permettent un chargement latéral et des roues de diamètre standard.*

Côté financier, au strict point de vue socio-économique la date optimale de mise en service est de 2030. Selon le rapport du CGI sur l'étude socio-économique pour la collectivité européenne, (tableau page 15) la VAN (valeur actuelle nette) par l'instruction cadre est négative -98M€, mais positive de 3M€ selon le calcul Quinet 2013 en révision à la hausse des valorisations des externalités (accidentologie en baisse, moins de congestion de flux, diminution émissions CO2,...) Par contre, il est vrai que nationalement, le bilan pour la collectivité est négatif (VAN calcul Quinet -78M€) faisant conclure que ce projet profite davantage à l'Europe qu'à la France, ce qui doit justifier une contribution financière européenne substantielle au financement de l'AFA.

***Dans sa conclusion et recommandations, la Cour des comptes porte cet avis : A la différence de l'autoroute ferroviaire alpine, l'autoroute de plaine (Autoroute ferroviaire atlantique) sur longue distance a une chance d'atteindre son objectif et à moyen terme l'équilibre économique.***

Lohr industrie a été créée en 1963, a d'abord eu une activité dans le domaine du transport d'automobiles puis s'est diversifiée, dans les années 70-80, dans le secteur de la logistique de défense et dans celui du transport combiné avec le wagon Modalhor. Fort d'un effectif d'environ 1 300 personnes en France(usine en Alsace), l'entreprise a ouvert plusieurs filiales dans différents pays du monde. Le **Modalohr** est un type de wagon ferroviaire conçu pour répondre à la demande politique de ferroutage français. En effet, le transport de camions et remorques standard (4 M de haut) sur des wagons capables de respecter le gabarit ferroviaire (4,18 de haut) nécessite un plancher de wagon très proche du rail. Le 14 novembre 2011, le wagon Modalohr a été agréé par la commission intergouvernementale du tunnel sous la Manche et est donc apte à l'emprunter. Cette homologation pour un nouveau matériel ferroviaire est la première depuis l'ouverture du tunnel sous la Manche. Ces perspectives sont donc encourageantes pour l'avenir.

Comme l'explique la cour des Comptes dans son rapport 2012 la préférence donnée, en France, à l'autoroute ferroviaire met en lumière la nouvelle priorité politique accordée au report modal de la route vers le rail. Elle correspond aussi à des réalités objectives :

- En étant le seul moyen de chargement des semi-remorques de norme européenne (4 m de haut, 2,60m de large) qui sont très majoritaires dans le transport routier.
- En enlevant des camions de la route (85000 /an) soit 7% du trafic SUD/NORD et inversement
- En diminuant les pollutions( 75000 T CO2 en moins) dues à la circulation des poids lourds.
- En décongestionnant l'axe routier SUD/NORD et inversement, et en améliorant les conditions de circulation des autoroutes utilisées (A63 notamment)
- En diminuant l'accidentologie due aux camions (486 personnes sont décédées en France en 2012 dans un accident impliquant un camion)

Nous, les élus du Parti de Gauche, nous sommes pour le développement des transports ferroviaires, mais pour l'heure, une incertitude importante demeure : Le financement européen. Sans lui, ce projet n'a pas de sens. Cette incertitude nous poussent à nous abstenir.

TURBOMECA TARNOS  
Avenue du 1<sup>er</sup> Mai  
40220 TARNOS - France  
Tél. +33 (0)5 59 74 40 00  
Fax +33 (0)5 59 64 74 98

Direction Etablissement TARNOS  
Le 28/05/2014  
Réf. : C176.2014-AP/SB

Affaire suivie par : Jean-Bernard BETBEDER

A l'attention de :

Monsieur LISSALDE - Commissaire Enquêteur

Mairie de Tarnos

14 Boulevard Jacques Duclos

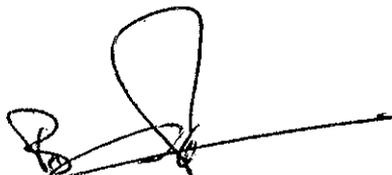
40220 TARNOS

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je vous confirme, par la présente, que nous avons bien pris connaissance du dossier d'enquête publique.

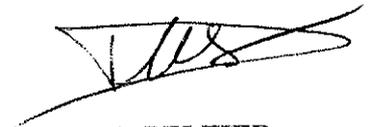
En complément, je vous reformule notre inquiétude quant aux risques de bouchons aux barrières de péage, voire aux conditions de sécurité sur la zone d'accès à l'autoroute A63, ceci pouvant donc provoquer des retards, voire des incidents pour nos personnels et nos clients.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations distinguées.



**JB. BETBEDER**

*Chef du Projet CAP 2020*



**A. PELTIER**

*Directeur de l'Etablissement de Tarnos*

## *Le Terminal de TARNOS*

En 2008, suite au Grenelle 1, lors du lancement du projet de liaison ferroviaire atlantique Eco-Fret, les plates-formes identifiées étaient au Nord Dourges ou Lomme et au Sud le CEF de Mouguerre.

Octobre 2009, 3 candidats étaient retenus pour la mise en concession de l'autoroute ferroviaire: LORRY-RAIL, OPTI CAPITAL, COMBI OUEST. Seul LORRY-RAIL a répondu à l'appel d'offres. Mai 2011: LORRY-RAIL est désigné comme le concessionnaire pressenti.

Octobre 2013, une Concertation sur les villes identifiées pour les terminaux (Dourges et Tarnos) a eu lieu sur ces deux communes du 28 octobre au 9 novembre. Après la concertation, la signature du contrat de concession est intervenue entre l'Etat et LORRY-RAIL le 20 mars 2014, le site de SETRADA étant le lieu proposé par LORRY-RAIL.

Le site SETRADA appartient à STVA (société de transports de voitures automobiles) implanté en ces lieux au début des années 80 pour disposer d'une plate-forme de chargement de voitures automobiles sur des trains. Durant les années fastes, 3 trains complets sortaient de ce site vers le triage de Bayonne. Au maximum de l'exploitation, près de 120 camions par jour approvisionnaient en voitures automobiles SETRADA. Aujourd'hui, le transport de voitures s'est considérablement affaibli, réduisant considérablement le flux de camions pour ce site. L'emploi en est impacté, puisqu'une quarantaine de salariés y est dénombrée, depuis le 1er janvier, certains sont au chômage technique. A la lecture des documents fournies pour l'enquête publique, trois conditions principales sont nécessaires pour qu'un site accueille un tel terminal. (être au plus près d'axes routiers recevant le flux de camions, disposer d'un embranchement au réseau ferré national, un terminal à forme très allongée). SETRADA semble entrer dans ces critères, économiquement pour le concessionnaire et les financeurs ce site est idéal. Ce lieu choisi est situé dans la zone industrielle, zone très importante puisque de nombreuses usines y sont implantées de part et d'autre de l'avenue du 1er Mai. Cette zone industrielle et portuaire est donc un héritage industriel qui fait vivre des milliers de salariés, SETRADA en est partie intégrante.

De plus, une zone d'habitations et de commerces est située le long de l'avenue du 1er Mai, ce qui a eu pour incidence de créer une route de contournement nommée "avenue Clément Ader". Cette route de contournement a été créée pour réduire les flux de circulation et les nuisances subies par les riverains de l'avenue 1er mai permettant ainsi une régulation entre la circulation de marchandises (RD85) et celle des salariés, des riverains et des plagistes.

*Les contraintes liées à la sortie de Setrada et la circulation de trains longs:*(courrier RFF à CGI)

RFF se dit plus que jamais engagé dans le développement des projets d'autoroutes ferroviaires. Techniquement sont évoqués, la communication Voie Principale vers Voie Secondaire critique pour la bonne exploitation de Bayonne et Boucau, l'adaptation (aiguillage) pour une voie longue 1000m au Boucau, un temps de fermeture légal de PN (Boucau) à passer à 15', et surtout une robustesse de trafic qui limiterait en fonction du projet le nombre de circulations à savoir maxi 3 ARQ alors que le cahier des charges impose 4 ARQ.

## Le Mémoire VIIA:

Document très ample (442 pages) il répond aux demandes de l'autorité environnementale concernant les divers études d'impacts environnementaux liés au report modal et au choix des deux terminaux. Il m'est apparu important:

- La démarche de recherche de sites d'implantation (page 35), les principales solutions envisagées et non retenues pour les sites d'implantation des terminaux (pages 35, 36), les raisons du choix de Tarnos (page 36) les principales variantes de conception envisagées pour les terminaux (pages 37, 38, 98) tout ceci repris dans des tableaux de comparaison (pages 99,100,101)
- Les impacts et mesures en phase de travaux et d'exploitation du terminal de Tarnos (pages 59 à 61)
- La synthèse des enjeux environnementaux ( pages 236,237)
- Les mesures relatives au site de Tarnos (pages 338 à 340)
- Le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet (page 418)

Mais surtout, lors de la concertation, les préoccupations relatives à la desserte routière du projet de terminal de Tarnos et à l'impact potentiel du flux supplémentaire de poids-lourds ont été fortes. Une étude de trafic et d'accessibilité a été effectuée, des solutions d'accès proposées. Par contre, les contraintes liées au flux supplémentaires en zones plus urbanisées (La Plaine, Garros) n'ont pas été prises en compte, le Conseil Général étant pour l'heure l'organe compétent en la matière.

Donc, peut-on valider Setrada si l'objectif de sortir un maximum de camions de la route ne peut-être atteint du fait d'une faiblesse de robustesse de trafic selon RFF?

Peut-on valider SETRADA si les divers enjeux environnementaux (nuisances sonores, pollutions de l'air, eau, accessibilité, circulation et stationnement interne au terminal) repris dans le Mémoire VIIA posent encore des questionnements ?

Peut-on valider SETRADA si les nuisances aux riverains sur l'axe urbain de la RD85 ne sont pas prises en compte (que dit le Conseil Général à ce sujet) ?

Toutes ces questions, les élus du Parti de Gauche se les posent mais les réponses données lors de cette enquête publique, à ce jour, ne nous conviennent pas. Dans ce cadre, nous ne soutenons pas le projet SETRADA et votons contre l'implantation du terminal à Tarnos.



**Monsieur Jean Marc LESPADÉ**  
**Maire de TARNOS**

### **Projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique**

Contribution à l'enquête publique de la Ville de TARNOS

#### **Préambule**

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.



Pour les raisons que nous développons ci-après, nous considérons que ce projet ne correspond pas aux besoins à satisfaire dans le cadre du développement d'un transport de marchandises réellement intermodal et efficient.

De plus, la plateforme projetée sur Tarnos va handicaper gravement les perspectives de développement de la ville de Tarnos.

**Dans ces conditions, ce dossier ne peut recueillir que notre opposition la plus farouche.**

Cette opposition est en outre le prolongement du rejet de ce projet par la population locale, matérialisé à la fois par les contributions inscrites dans les registres et par les débats tenus lors de la réunion publique du 2 juin.

### **1/ Sur le principe de la déclaration d'intérêt général de la mise à gabarit de l'itinéraire**

Comme le stipule l'arrêté préfectoral fixant la concertation, ce projet trouve sa genèse dans la loi dite Grenelle 1 du 3 août 2009 qui fixait comme objectif la mise en place d'un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et de transports combiné pour offrir une alternative performante au transport routier.

Sur le principe de la construction d'une alternative au transport routier poids lourds, **qui soit performante**, la collectivité de Tarnos ne peut qu'être favorable. Cependant force est de constater que le projet soumis à enquête n'a rien de performant.

En effet, pour qu'il soit efficient et réponde aux attentes du Grenelle, le ferroutage en général et l'Autoroute Ferroviaire en particulier, **doivent transporter un poids mort le plus faible possible**. Or, dans ce projet, le fait de transporter le semi-remorque et non pas la seule marchandise conduit à un rapport bien supérieur à ce qu'il est dans le cas d'un transport par caisses ou conteneurs.

**La pertinence écologique n'est donc pas la priorité de ce projet.**

A cela s'ajoute que l'estimation de 85 000 camions par an pouvant fréquenter la future ligne, alors que la liaison existante entre le Luxembourg et le Boulou n'en capte que 26 000, est manifestement surévaluée pour rendre le dossier crédible.

Il est à noter que le dossier d'enquête ne comprend aucun document prospectif de type étude de marché ce qui ne permet pas de conforter l'estimation du nombre de camions annuels transportés, et alourdi le bilan économique de cette opération.

En revanche, la Fédération Nationale des Transports Routiers, réaffirmant en 2008 son soutien au développement du transport par combiné et de la co-modalité, tenait à rappeler que l'autoroute ferroviaire est une technique qui ne constitue qu'une niche ( Annexe 1).

L'intérêt du transport combiné de marchandises est bien de réduire les émissions de CO2, et de réduire le trafic de Poids Lourds sur des axes fortement chargés, c'est pourquoi l'Etat, dans la loi Grenelle du 3 Août 2009, avait pris des engagements forts

Cependant, ce même Etat autorisait, en 2012, l'usage des véhicules routiers de marchandises de plus de 4 essieux et de 44 tonnes, favorisant ainsi le transport par la route (décret du 6 décembre 2012).

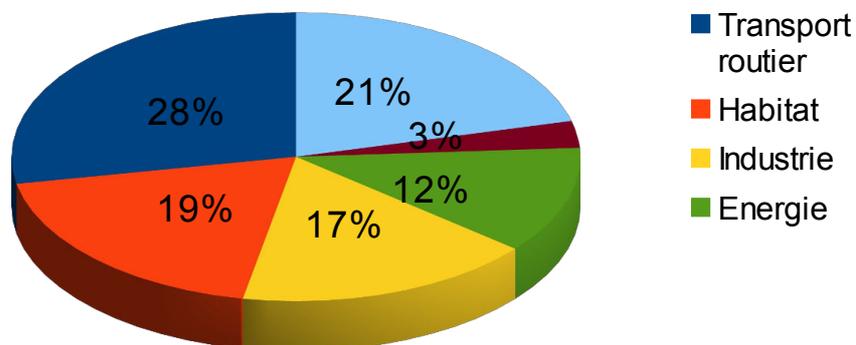
**La cohérence de l'action publique sur le sujet du transport combiné et de la maîtrise de la pollution dans le domaine du transport est donc peu évidente.**

De plus, le transport par camion 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 %.

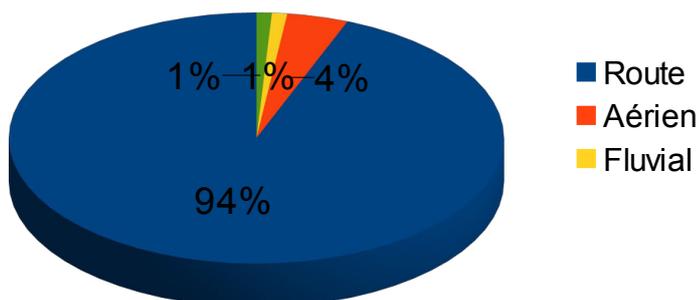
De ce fait, le présent dossier d'enquête publique démontre que l'économie en émission de CO2 en lien avec le projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique est équivalente aux émissions annuelles d'une ville de 9400 habitants ce qui, au regard des investissements consentis est particulièrement faible.

**Une meilleure utilisation des fonds publics est donc souhaitable.**

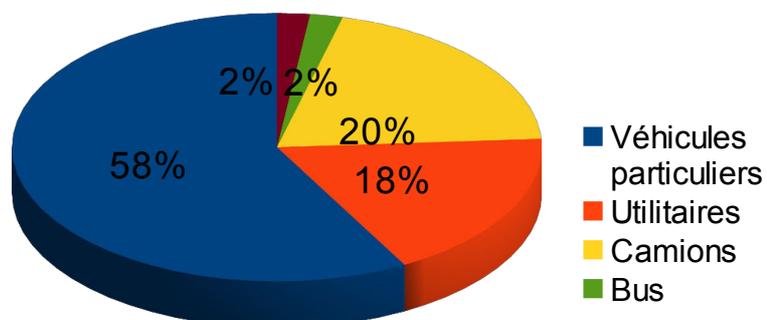
Les GES (Gaz à Effet de Serre) :  
la répartition de l'impact des différents secteurs



Les GES (Gaz à Effet de Serre) :  
la répartition dans le secteur des transports



Les GES (Gaz à Effet de Serre) :  
la répartition dans le secteur de la route



A cela, s'ajoute le fait que  $\frac{3}{4}$  des Poids Lourds français parcourent des distances inférieures à 500km et ne sont donc pas concernés par le principe des autoroutes ferroviaires et en particulier par le présent **projet qui ne permet un accès qu'aux deux extrémités, sur les sites de Tarnos et de Dourges.**

De ce fait, ce sont les transporteurs étrangers qui sont ciblés et avantagés par rapport aux transporteurs français, alors même que le dossier n'apporte aucune garantie sur d'éventuels financements européens venant soutenir voire diminuer l'effort financier réalisé notamment par RFF dans le cadre de l'adaptation de son réseau.

L'auteur du projet indique clairement que l'autoroute ferroviaire peut se révéler rentable pour la collectivité dans les conditions prévalant en France, mais que le service le serait moins s'il acheminait des véhicules routiers originaires de pays à fort différentiel de coût. A titre d'exemple, les coûts des transporteurs espagnols sont en moyenne inférieurs à 7 % des coûts des transporteurs français ; **le service d'Autoroute Ferroviaire Atlantique ne saurait être qualifié de rentable.**

La mise au gabarit du réseau ferré pour permettre le passage des convois est à ce jour estimée à 208,5 millions d'euros sur une opération globale estimée à 400 millions d'euros.

Comme le relèvent la Cour des Comptes dans son rapport de février 2012, mais également le Commissariat Général à l'Investissement dans son avis et rapport de contre expertise de novembre 2013 sur le dossier de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique, ces dispositifs peinent à faire leurs preuves et sont pour l'heure fortement déficitaires ; **ils ne sauraient être pérennes qu'à la condition de fonctionner sans aides financières publiques.**

Enfin, la mobilisation d'au moins 400 millions d'euros, alors que ce projet n'est plus financé depuis le retrait de l'écotaxe, non compensée à ce jour, est d'autant plus inquiétante que, comme l'indique le Commissariat Général à l'Investissement, ce projet sert sans aucun doute des intérêts particuliers dans le cadre de la fabrication et de la vente de wagons spéciaux, mais qu'il ne démontre pas de lien clair avec la notion d'intérêt général et n'est pas acceptable.

Pour le fonctionnement de l'Autoroute Ferroviaire, la France a choisi d'utiliser les wagons spéciaux Modalohr. A ce jour, seul l'Etat Français a fait ce choix, d'autres systèmes étant utilisés sur le territoire européen. Les wagons Modalohr sont fabriqués et commercialisés par la société Lohr Industrie. Jusqu'en 2011, un accord commercial chargeait la société Modalohr d'assurer en exclusivité la vente desdits wagons.

Le lancement du projet va donc ôter une épine du pied de la société Lohr Industrie, particulièrement endettée et menacée il y a peu de redressement judiciaire. Son Président Directeur Général, Monsieur Robert Lohr, a ainsi profité de l'arrivée à échéance du contrat d'exclusivité avec Modalohr pour vendre ses wagons. Pour cette raison, Monsieur Philippe Mangeard, Président du Conseil de Surveillance de Modalohr, demande des dommages et intérêts à Lohr Industrie devant le tribunal de Grande Instance de Strasbourg (Annexe 2).

Par ailleurs, sur la base de comptes rendus de réunions, il est établi que Monsieur Philippe Essig, ancien Président de la SNCF de 1995 à 1998, et conseiller de l'entreprise Modalohr depuis 2003, a été également conseiller de la Région Aquitaine de 2002 à 2008, puis ensuite chargé de mission au Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire de juin 2008 à juin 2009, afin de participer à la réflexion nationale sur l'avenir du fret ferroviaire (Annexe 3). Monsieur Essig, conseiller de Modalohr depuis 2003, **n'avait-il pas un positionnement privilégié pour convaincre les décideurs publics de l'intérêt de faire le choix de développer les autoroutes ferroviaires équipées de wagons Modalohr ? N'était-il pas là juge et partie ?**

Et comment interpréter les propos de Monsieur Mangeard tenus lors d'une conférence en 2006, sur le lobbying des PME : »le lobbying est toujours servi par un environnement extérieur. Nous avons présenté notre projet au moment opportun : suite à l'accident du tunnel du Mont Blanc (...) »

Enfin, le contrat de concession, signé le 20 mars 2014 comme indiqué dans le dossier soumis à enquête publique, n'a pas pu être consulté.

La Commune de Tarnos et la commission d'enquête, malgré plusieurs demandes faites en ce sens à plusieurs interlocuteurs (annexe 4), n'ont pu avoir accès à ce document qui aurait permis d'appréhender notamment les financements publics consentis au concessionnaire pour d'une part réaliser les investissements et d'autre part éventuellement assurer le fonctionnement de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique.

**Dans ces conditions, il paraît impossible de statuer sur l'intérêt général du projet, dans la mesure où le bilan coût/bénéfices n'est pas connu.**

A ce titre, l'avis de l'Autorité Environnementale du 19 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 de l'étude d'impact...) **Autant de faiblesses et carences du dossier de nature à alourdir le coût définitif de l'opération.**

Enfin, les adaptations du réseau ferré (Gabarit haut et Gabarit bas), nécessaires pour la circulation des convois de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique sont financièrement pris en charge par Réseau Ferré de France.

Le dossier soumis à enquête publique, bien qu'indiquant qu'une extension de l'itinéraire est envisagée sur les pays limitrophes à la France, au nord et au sud, ne précise pas si les conditions administratives et techniques de circulations de ce type de wagons en dehors de l'itinéraire Tarnos Dourges, et donc hors frontières françaises, sont réunies. Dans la négative, une approche technique et financière des actions à mettre en œuvre pour permettre des prolongements de l'itinéraire hors territoire national paraît impérative, au stade actuel du projet, pour en définir le niveau de faisabilité ; cette prospective étant primordiale pour appréhender l'attractivité et donc, la rentabilité et la pérennité de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique.

**A la lecture des arguments et observations opposés par la collectivité, la commission d'enquête pourrait utilement s'interroger sur :**

- **la réalisation d'un véritable bilan de la ligne Le Boulou / Luxembourg qui sert de base à l'argumentaire socio-économique du projet Dourges / Tarnos, afin de vérifier les hypothèses de trafic et de remplissage des rames (80%)**
- **l'analyse du contrat de concession afin d'obliger le porteur de projet à formaliser un bilan socio-économique intégrant les éventuelles subventions au titre du fonctionnement et les conditions spécifiques de rachat des infrastructures**
- **le financement de ce projet de 400 millions d'euros et plus particulièrement la part publique depuis la suspension de l'écotaxe**

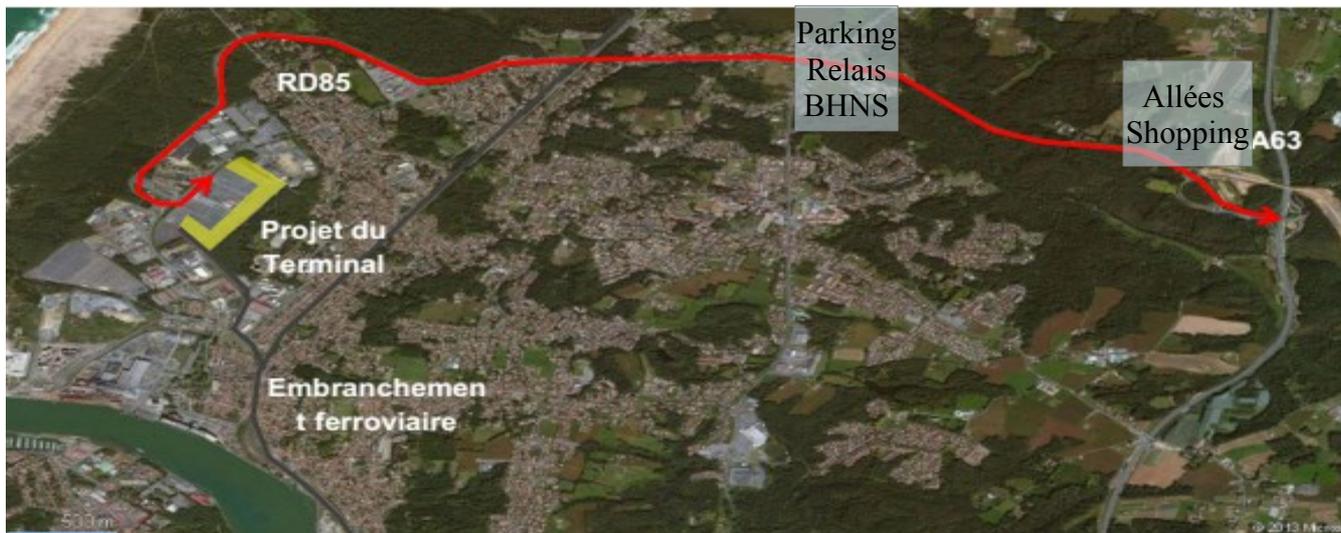
## 2/ Sur le principe de la déclaration d'intérêt général de la plateforme de transbordement de Tarnos

Si l'ambition des promoteurs des projets alternatifs est réellement de diminuer la part du camion et notamment des 950 000 camions/an horizon 2015 qui réalisent la liaison France – Espagne ( source document de concertation) , il conviendrait de réaliser une plate-forme vraiment multimodales proposant toute la gamme des solutions de transports en lien avec des zones fortes de logistiques, tel que le propose le site de Dourges (Delta 3) avec ses dessertes autoroutières, ferroviaires et fluviales, et un site de 300 hectares intégrant une zone logistique de 33 hectares.

**Le terminal projeté à Tarnos n'a rien à voir en matière d'infrastructures avec le niveau que réclament les principes du Grenelle**, cela d'autant plus qu'il ne présente aucun lien fonctionnel avec la zone portuaire de Tarnos-Bayonne, 9ème port marchand de France.

En outre, sa connexion avec le réseau autoroutier (A63) ne se fait que par une voie unique (RD 85). Cette route départementale sera également à court terme l'accès principal du pôle commercial LES ALLEES SHOPPING, pôle majeur du bassin de vie ayant obtenu les autorisations administratives nécessaires pour une ouverture imminente et qui accueillera 8 à 9 millions de visiteurs par an selon les porteurs du projet. Cette route départementale sera également l'accès unique au futur parking relais de 180 places du terminus de la ligne de Bus à Haut Niveau de Services CHRONO 2, projet structurant du bassin de vie en matière de transport urbain.

**Les études de trafics intégrées dans le dossier sont limitées au seul périmètre direct de la plateforme alors qu' à minima c'est l'ensemble de la RD 85 jusqu'au péage autoroutier qui devrait être analysé.**



De plus , les promoteurs de ce projet admettent qu'au delà de 4 allers retours par jour, il deviendra impératif de réaliser un nouveau terminal prioritairement côté espagnol. **Le choix de Tarnos n'est en rien fonctionnel mais uniquement d'opportunité pour occuper un site détenu par une filiale de la SNCF**

A terme, le seuil (après expiration de la première concession 2014-2029) de 9 à 10 allers-retours quotidiens permettant selon l'Autorité Environnementale, une meilleure justification des investissements nécessaires à la mise en service de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique, n'apparaît pas envisageable sur l'itinéraire comme sur l'accès à la plateforme de transbordement de Tarnos, comme l'indique Monsieur le Président de RFF dans sa lettre du 26 mars 2013 au Directeur Général des Infrastructures, des Transports et de la Mer ;

**Le site de Tarnos ne peut donc pas être considéré comme pérenne**

**Dans le dossier soumis à la concertation il est navrant de constater le manque de prise en compte des enjeux et des contraintes liées à la création d'un terminal à Tarnos.**

**Sur les enjeux économiques**, il est précisé dans le dossier, que l'autoroute ferroviaire se traduit par la création d'emplois durables estimés à 150 nationalement, pour un investissement de 400 millions d'euros ; cela porte le coût de chaque emploi à 2,666 millions d'euros.

Cependant, la réalisation de ce terminal sur la commune de Tarnos et à cet endroit, est contraire aux choix et aux réalisations de la collectivité , initiés depuis plus de 30 ans dans le domaine du développement économique.

En effet, alors qu'il est annoncé la création de 65 emplois sur la plateforme de Tarnos, ce sont plus de 2 000 emplois qui en contrepartie sont menacés au regard des impacts que ce projet va générer sur la circulation locale.

De plus, l'utilisation de 10 hectares de terrains , dont la vocation industrielle n'est pas contestable, pour 65 emplois annoncés, abaisse à 6,5 emplois/hectare un ratio qui aujourd'hui est de 30 emplois à l'hectare sur le lotissement industrielle Jean Bertin, voué à la haute technologie et de 75 emplois à l'hectare sur le site de Turboméca.

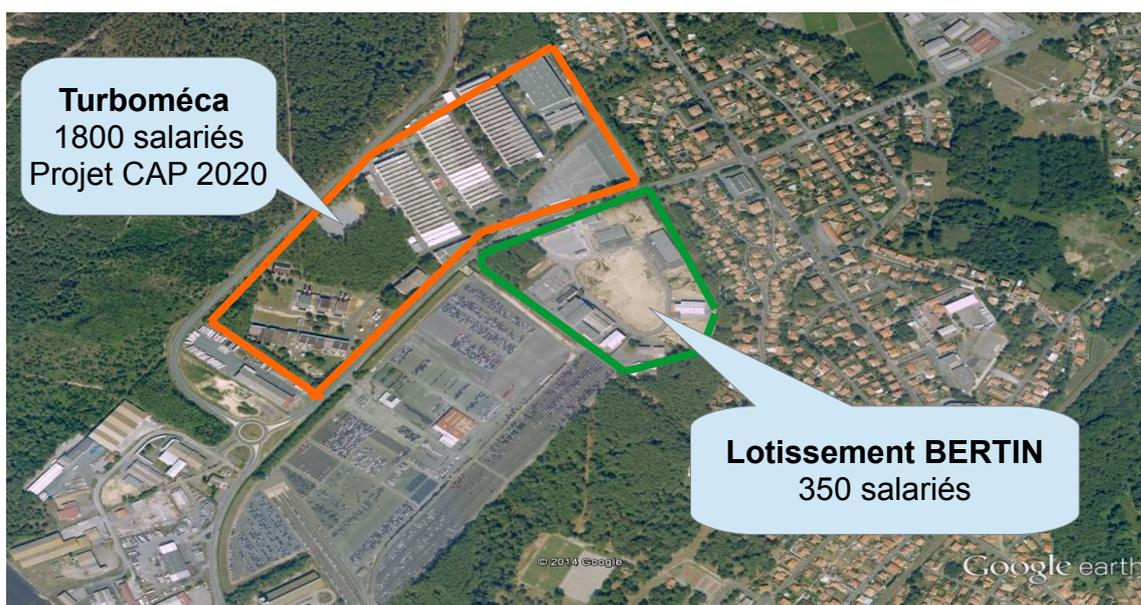
**Ce projet de terminal est donc une erreur économique et industrielle.**

**Sur les enjeux de trafic**, il est patent que les contraintes liées au trafic poids lourds généré par la réalisation du terminal ne sont absolument pas abordées. De fait, c'est bien tout le fonctionnement d'une ville qui est touché sans qu'à aucun moment le promoteur du projet ne daigne préciser les impacts sur les conditions de circulation et d'accès aux entreprises environnantes, mais également les impacts sur la pollution et le bruit des habitations qui longent le tracé de la route départementale 85, seul accès à l'autoroute A63.

En effet il s'agit donc **d'un camion toutes les 2 minutes trente** que la ville va devoir supporter, en sus du trafic actuel.

A ce titre la présence en face du site du terminal, d'une entreprise nationale, Turboméca du groupe SAFRAN, n'est pratiquement pas évoquée , alors même que les 1 800 salariés de ce site transitent par la voie empruntée par les camions du projet.

**C'est donc la pérennité même des sites industriels existants qui est posée. Le risque de destruction d'emplois est très largement supérieur aux créations annoncées**



A ce stade il convient également d'évoquer l'interdiction faite actuellement aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes d'emprunter la RD85 entre la rue Julian Grimau et le rond point de la rue de l'Industrie , puisque la voie de contournement a été réalisée justement pour détourner le trafic poids lourds de l'ensemble de ce secteur (déclaration d'utilité publique RD85)

**L'impact de la circulation de 480 poids lourds supplémentaires n'est pas sans conséquences sur le fonctionnement de la RD 85, seule et unique voie de desserte Poids Lourds de la zone industrielle et de la zone portuaire de Tarnos.** Aucun itinéraire de substitution n'est prévu, en cas de fermeture momentanée de ladite voie, sauf à traverser les secteurs habités et densifiés du territoire communal.

**Sur les enjeux environnementaux**, il est déplorable que le mémoire complémentaire à l'étude d'impact, réalisé par la société EGIS pour le compte de VIIA et LORRY-RAIL, suite à l'avis sans équivoque de l'Autorité Environnementale du 19 décembre 2012, comporte des erreurs et des carences très importantes qui ne permettent pas d'appréhender sérieusement les impacts du projet sur son environnement.

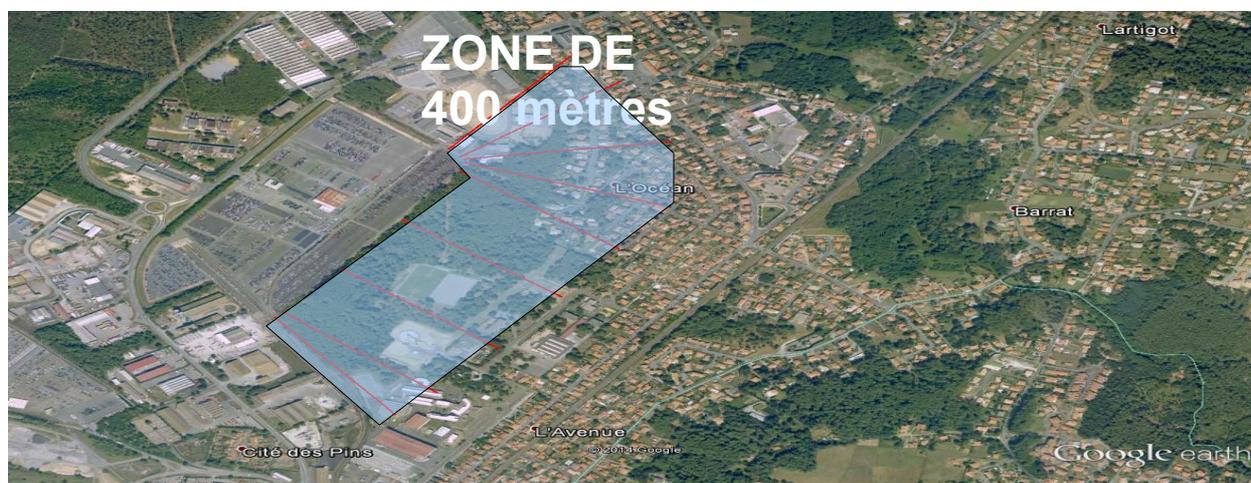
De l'aveu du bureau d'étude lui-même (page 429 de la pièce n° 4 « mémoire complémentaire à l'étude d'impact du maître d'ouvrage VIIA, suite à l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale 2012-60 du 19 décembre 2012) : **« Le mémoire complémentaire a été élaboré sans disposer des études d'avant-projet finalisées. Les dispositions techniques des projets de terminaux n'étaient donc pas toutes connues au moment de la rédaction, mais l'étaient avec un niveau de détail insuffisant pour analyser avec certitude les effets sur l'environnement et confirmer les mesures permettant d'éviter, réduire, et si nécessaire compenser les effets. »**

**Le dossier d'étude d'impact ne peut donc pas être considéré comme satisfaisant**

Le dossier se borne à minimiser les impacts du projet de la plateforme de transbordement sur son environnement, notamment en proposant un descriptif très sommaire dudit environnement.

A ce titre, les rédacteurs omettent d'indiquer que les habitations les plus proches sont situées à quelques 230 mètres du terminal et qu'à moins de 400 mètres de la plateforme de transbordement, sont décomptés : plus de 160 habitations pavillonnaires, un lycée professionnel avec un internat d'une capacité de 97 lits, un Foyer d'Hébergement (Foyer des Jeunes Travailleurs) avec 53 chambres occupées à l'année et un centre de formation professionnelle, une crèche municipale en achèvement de construction qui ouvrira ses portes en septembre 2014, un lieu de culte (Chapelle de l'Océan), un skate parc public outdoor, une piste de BMX publique outdoor, deux terrains de football libres d'accès, trois courts de tennis.

**Au total, ce sont quelques 500 personnes qui vivent et dorment à moins de 400 mètres du futur terminal**



Comment ne pas évoquer le déroulement de la phase de concertation où pendant seulement treize jours, pour un projet de 400 millions d'euros et aussi impactant pour notre ville, un semblant d'information est distillé à la population, laquelle n'a même pas reçu pour une bonne majorité d'entre elle le document de présentation du projet.

Les industriels situés autour du projet n'ont même pas été informés de ce dossier

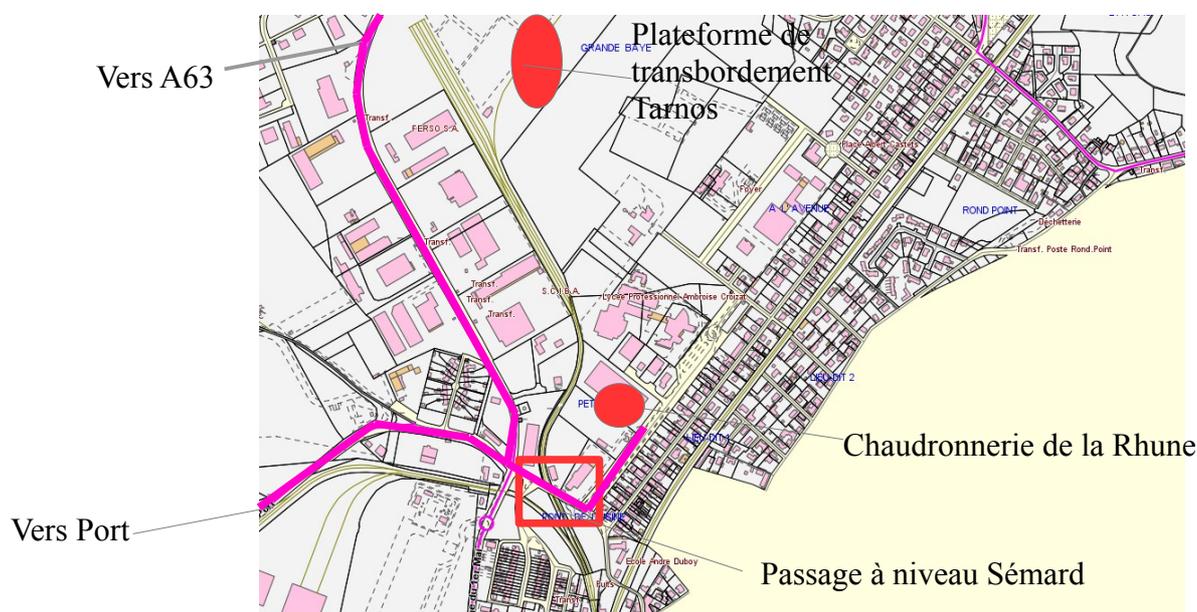
**La phase de concertation ne saurait donc être considérée comme adaptée et satisfaisante et le dossier soumis ne précise aucun des points soulevés ; il n'est donc pas conforme.**

A cela s'ajoute notre connaissance du secteur local qui nous conduit à évoquer la présence de la nappe phréatique à moins de deux mètres du sol et la très forte sensibilité hydraulique du secteur de la Baye lors des épisodes pluvieux.

Il est à noter que déjà le site actuel de SETRADA n'est pas conforme aux règles prescrites par l'Etat au titre de la loi sur l'eau et plus particulièrement dans le traitement des eaux pluviales de sa plateforme.

De plus, si le dossier évoque les économies de CO2, il passe sous silence la pollution liée au trafic des poids lourds, mais aussi au fonctionnement du terminal, puisque tous les véhicules roulants (réseaux routier et ferré) fonctionneront au gazole.

Enfin, l'impact du passage de 8 trains quotidiens sur le réseau ferré secondaire, en particulier au niveau du passage à niveau de la rue Sémard, va engendrer de très fortes perturbations du trafic routier sur la rue Pierre Sémard. Pour rappel, cette voie est le seul accès Poids Lourds pour les entreprises du lotissement artisanal Pierre Sémard, qui comprend notamment la Chaudronnerie de la Rhune, atelier de chaudronnerie industrielle de 7 000 m<sup>2</sup>, installé en 1997 sur ce site pour bénéficier de la proximité du Port de Bayonne et de son trafic maritime et travailler en étroite collaboration avec l'aciérie Celsa France également présente sur les terrains du Port.



Dans son courrier du 26 mars 2013, relaté dans la pièce N°5 du dossier, Monsieur le Président de RFF estime que le temps de passages des trains de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique aux passages à niveau, notamment sur les voies secondaires d'accès aux plateformes, atteindra voire dépassera les 10mn ; il demande ainsi à l'Etat de modifier la réglementation nationale en augmentant de 5mn le temps maximum de fermeture autorisée des passages à niveau, pour le placer à 15mn. RFF acte ainsi que le passage à niveau Sémard sera fermé plus de 80 mn par jour le plus souvent entre 6h et 22h.

**C'est bien le développement de la collectivité qui sera entravé , ce projet est donc une erreur d'aménagement du territoire**

**A la lecture des arguments et observations opposés par la collectivité, la commission d'enquête pourrait utilement s'interroger sur :**

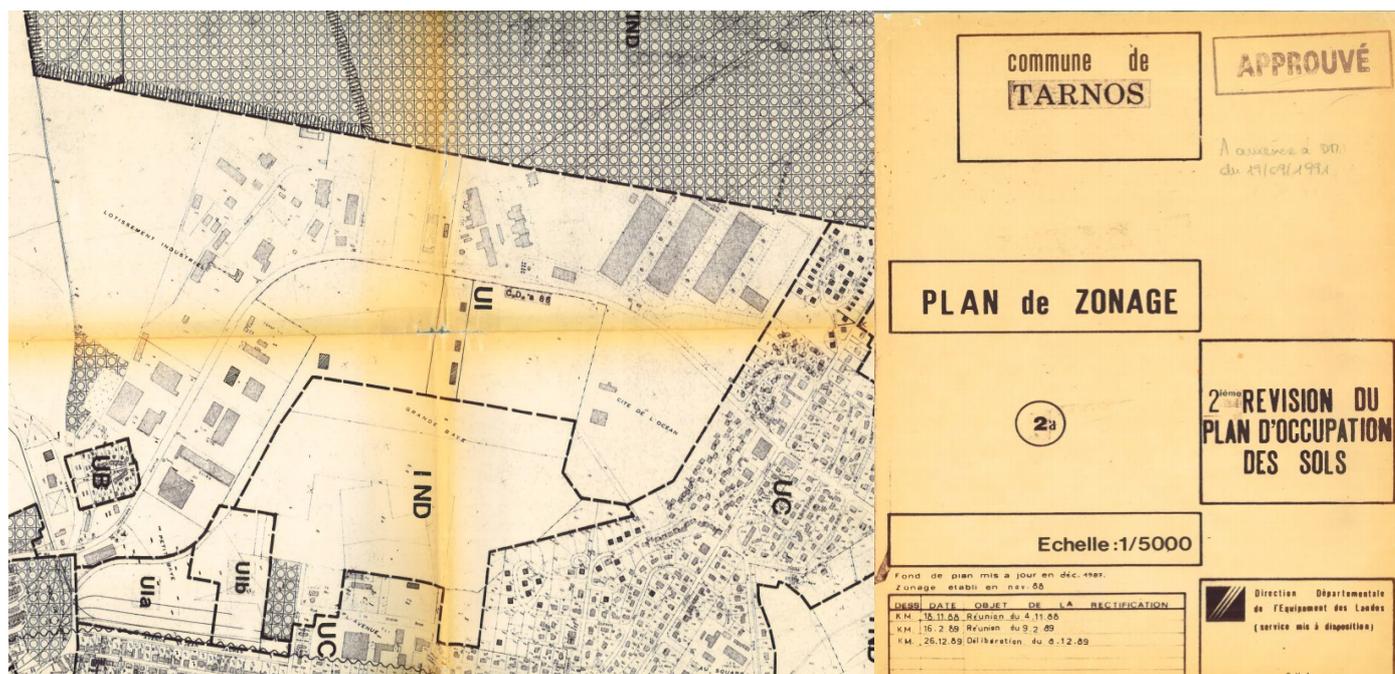
- **la réalisation d'une étude d'impact appréhendée sur la base d'un projet technique non finalisé et présentant des carences graves dans les domaines du contexte urbain, de l'économie et de l'environnement.**
- **La réalisation d'études de circulation très incomplètes et limitées au seul périmètre direct de la plateforme de Tarnos alors qu'elles auraient dû intégrer l'ensemble de la RD 85 depuis le site retenu jusqu'à la gare de péage de l'A63**
- **la grande faiblesse de la phase de concertation qui n'a pas permis à la totalité de la population de prendre connaissance de ce dossier**
- **le choix du site de Tarnos pour lequel aucune étude multicritères sérieuse n'a été menée avant de le retenir.**

### 3/ Sur le principe de la déclaration d'intérêt général de la mise en compatibilité du Plan Local d'urbanisme de Tarnos

Le terminal de Tarnos doit être créé sur une partie (10 ha) du terrain de la société STVA (filiale de la SNCF), en limite Est de la zone industrielle de Tarnos. Cette implantation nécessite la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Tarnos, une partie dudit terrain (3,3 ha sur les 10) étant classée en zone UHP1 (zone Urbaine d'Habitat Périphérique Dense) au PLU approuvé le 22 février 2005.

Ce classement n'a pas été fait au hasard et témoigne bel et bien d'une stratégie constante( depuis le premier Plan d'Occupation des Sols de Tarnos en 1975) des élus tarnosiens dans la gestion de leur territoire : encadrer le développement économique, et en particulier créer des espaces tampons en limite de zones, qui participent à la cohabitation entre secteurs d'habitat et secteurs industriels. Dans son rôle, l'Etat a ainsi constamment validé la nécessité de maintien des zones de cohabitation permettant d'organiser l'équilibre entre le développement économique et le développement résidentiel d'une commune située dans un bassin de vie en permanente évolution démographique.

**Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de Tarnos n'a d'autre conséquence que de remettre en cause un élément fondamental de la construction de l'urbanisme de Tarnos, en faisant disparaître une zone tampon entre un secteur d'industrie lourde et une zone d'habitat pavillonnaire.**



Dès lors, l'argumentaire développé dans le dossier d'enquête, et notamment dans la pièce N°7, en vue de démontrer que le terminal de transbordement n'induirait pas une plus grande proximité entre les activités industrielles et le secteur pavillonnaire est délibérément erroné puisque la zone tampon n'est pas située sur le secteur boisé de La Baye, qui ne fait l'objet d'aucune servitude ou mesure particulière en vue d'en limiter l'urbanisation, mais est bel et bien constituée par la partie de la propriété de STVA située en zone UHP1, soit, les 3,3 ha concernés par la mise en compatibilité du PLU.





Paris, le 25 mars 2008

**COMMUNIQUE****Autoroute ferroviaire : un triste anniversaire**

Le 29 mars 2007, Dominique Perben, ministre des transports, inaugurait, avec son homologue luxembourgeois, l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan. Cette autoroute ferroviaire devait, dans un premier temps, permettre d'acheminer 30 000 camions par an (soit 10% du trafic poids lourds entre la frontière espagnole et le Luxembourg). Les prix proposés aux transporteurs devaient être attractifs et concurrentiels. Rapidement le nombre de trains devait évoluer pour transporter pas moins de 300 000 camions par an !

Un an après les résultats sont loin d'être à la hauteur des promesses: en moyenne moins de 10 camions par jour soit environ 3 600 camions par an (10 fois moins que ce qui était prévu initialement !). Les tarifs pratiqués (0,90 centimes du km) ne sont pas compétitifs par rapport aux tarifs routiers à l'international alors même que l'autoroute ferroviaire vise les trafics internationaux, et sont très au-delà de ceux du transport combiné par caisse mobile (0,80).

Pourtant, les subventions ont été, elles, à la hauteur : 36 millions d'euros investis pour la mise au gabarit de l'itinéraire et la réalisation de la plate-forme du Boulou et 6 millions d'euros accordés à la société Lorry Rail qui exploite l'autoroute ferroviaire... En dépit de l'échec de la ligne Bettembourg-Perpignan (10 camions par jour) et des déficits (on évoque 1 million d'euros par mois), il est aujourd'hui envisagé d'ouvrir en 2009 une deuxième ligne atlantique... Tout ceci, avec des prêts garantis par l'Etat (il s'agirait de 800 millions d'euros).

A l'occasion du premier anniversaire de l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan, la FNTR tient à rappeler que l'autoroute ferroviaire est une technique qui, si elle enrichit la palette d'offre de transport combiné, constitue une niche :

- sur longue distance, elle ne concerne que les trajets routiers supérieurs à 1 500 km alors que ¾ des marchandises en France et en Europe sont chargés et déchargés dans une même région économique,
- sur courte distance, elle peut être pertinente pour les franchissements d'obstacles naturels, là où l'économie de marché n'est pas la règle première (l'autoroute ferroviaire alpine est actuellement subventionnée à hauteur de 800 euros par wagon),
- transportant essentiellement des camions étrangers, elle n'améliorera en rien le bilan carbone de notre pays.

La FNTR réaffirme son soutien au développement du transport combiné et de la co-modalité. Elle réclame plus de transparence dans les facilités de toutes sortes offertes à l'autoroute ferroviaire. Elle rappelle également que la solution principale aux émissions de gaz à effet de serre du transport routier de marchandises sera également trouvée, comme pour les gaz polluants (moins 80% en 20 ans), dans le transport routier lui-même. La FNTR continue de travailler avec les entreprises à mettre en œuvre les moyens et méthodes lui permettant de concourir à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport routier de marchandises, en s'appuyant sur l'expertise de ses partenaires (constructeurs, pétroliers, manufacturiers, formateurs etc.) et de son Observatoire de la Performance durable.

**Contacts presse :**  
Nicolas Paulissen  
01.44.29.04.10  
nicolas.paulissen@fntr.fr

**Anne-Sophie de la Coste-Messelière**  
01 40 70 83 17  
annesophie.de-lacoste@cbgconseil.com

## Robert Lohr attaqué après la vente de 105 wagons Modalohr à la SNCF



Robert Lohr, P-DG de Lohr Industrie et son conseil, Me Philippe Gramling en 2012. (Photo David Rodrigues)

**Le président du conseil de surveillance de Modalohr, Philippe Mangeard, va attaquer devant le tribunal de Strasbourg Robert Lohr, président de Lohr Industries et actionnaire majoritaire de Modalohr. Philippe Mangeard accuse Robert Lohr de l'avoir contourné sur la vente d'une centaine de wagons à la SNCF, il lui réclame 6 millions d'euros.**

La presse régionale a abondamment célébré la semaine dernière la vente par Lohr Industrie de 105 wagons porteurs de camions à la filiale de transport routier de la SNCF, Géodis. Il faut dire que la dernière fois que le groupe d'Hangenbieten avait fait parler de lui, c'était en septembre 2012 à l'occasion d'un plan social qui se concrétisait par la suppression de 168 emplois

Bien qu'il soit président du conseil de surveillance de Modalohr, Philippe Mangeard (<http://www.mangeard.fr/>) n'a étonnamment pas sauté de joie à l'annonce de cette vente de 39 millions d'euros à la SNCF. Parce qu'il découvrait en même temps que Robert Lohr avait signé ce contrat directement avec Lohr Industrie, et non avec Modalohr, société dont Philippe Mangeard détient 15% du capital. Du coup, il peut s'asseoir sur les quelques 780 000€ de dividendes que cette vente aurait dû lui rapporter.

### Cofondateur de Modalohr en 1999

Le coup est rude, pour celui qui a fondé Modalohr avec Robert Lohr en 1999. Du coup, Philippe Mangeard sort de la réserve habituellement pratiquée dans les affaires et explique :

« Ce contrat, c'est le résultat d'une négociation globale pendant plus de 10 ans auprès de la SNCF et de tous les acteurs du transport ferroviaire en France. C'est comme si on écartait le commercial juste au moment de signer, pour économiser sa commission. C'est une atteinte à mon honneur, d'autant plus injuste que c'est Modalohr, grâce aux efforts pour imposer les autoroutes ferroviaires en France, qui comble les déficits du groupe depuis des années, grâce à ses participations dans les sociétés exploitant les passerelles. »

Philippe Mangeard estime à 3M€ son préjudice total, en incluant les ventes à venir de 278 wagons pour l'autoroute ferroviaire atlantique, un contrat d'une centaine de millions d'euros. Il réclame aussi à Robert Lohr d'autres commissions sur des marchés passés, soit en tout 6 M€. Après l'échec d'une médiation, il prévoit de porter dans une dizaine de jours le différend devant la chambre commerciale du tribunal de grande instance de Strasbourg, pour abus de majorité, concurrence déloyale et détournement de clientèle.



Le wagon Modalohr en action (doc remis)

### Robert Lohr : « il n'y a plus de contrat »

De son côté, Robert Lohr reste serein :

« Philippe Mangeard n'a aucune chance. C'est quelqu'un d'intelligent, un bon commercial et travailleur. Mais il est aussi égoïste et vaniteux. Les wagons Modalohr, c'est moi qui les ait créés en 1989. S'il a eu son rôle pendant quelques années, pour lequel il a été très bien rémunéré, M. Mangeard n'est plus actif dans Modalohr depuis cinq ans et le contrat faisant que Modalohr avait l'exclusivité des wagons produits par Lohr Industrie a pris fin en décembre 2011. Il n'y avait donc pas lieu d'inclure M. Mangeard dans ce contrat. Du reste, la vente auprès de la SNCF a été âprement négociée, il n'y a aucune marge disponible pour des intermédiaires. »



Philippe Mangeard (doc remis)

Philippe Mangeard confirme que le contrat d'exclusivité entre Modalohr et Lohr Industrie est échu,

ce qui n'empêche en rien Modalohr de continuer à vendre des wagons :

« Cette vente concerne des wagons dont la marque est la propriété de Modalohr, au client historique de Modalohr. J'ai bien hâte qu'on m'explique pourquoi il était tout d'un coup urgent de changer de société, et pourquoi les comptes de la société ne sont toujours pas publiés depuis douze ans, si ce n'est pour satisfaire la cupidité sans limite de M. Lohr. »

Lohr Industrie emploie environ 700 personnes à Hangenbieten et surtout à Duppigheim, où sont fabriqués les fameux wagons. L'autre produit phare du groupe est le wagon porte-voitures, devenu très difficile à vendre en raison de la baisse du marché de l'automobile. Le groupe reste sous-traitant de NTL (new TransLohr), la société créée après la cession de cette branche à Alstom.

# Lohr se déclare en cessation de paiement

- [ECONOMIE Entreprises](#)
  - Par [Emmanuel Egloff](#)
  - Mis à jour le 05/06/2012 à 00:19
  - Publié le 04/06/2012 à 21:12

Le tribunal de grande instance de Strasbourg s'est donné jusqu'au 11 juin pour se prononcer sur la mise en redressement judiciaire du groupe alsacien.

Le groupe alsacien Lohr Industrie a déposé lundi une déclaration de cessation de paiement auprès de la chambre commerciale du tribunal de grande instance de Strasbourg. Ce dernier s'est donné jusqu'au lundi 11 juin pour se prononcer sur la mise en redressement judiciaire du groupe spécialisé dans les systèmes de transport. Une telle situation mettrait Lohr Industrie à l'abri de ses créanciers pour une période de six mois.

La menace de cette déclaration de cessation de paiement était agitée par les dirigeants de Lohr Industrie depuis jeudi dernier. Ils avaient alors rejeté la proposition d'achat pour 35 millions d'euros de Translohr, filiale fabricant des tramways sur roues, de la part d'Alstom et du Fonds stratégique d'investissement (FSI). Le prix proposé pour Translohr avait été jugé insuffisant, et surtout inférieur aux promesses initiales (60 millions d'euros fin mars), par les dirigeants alsaciens.

## Reprise des négociations

La déclaration de cessation de paiement avec décision du tribunal dans une semaine offre une ultime fenêtre de négociations entre les acteurs de cette pièce complexe. En sortant du tribunal, Robert Lohr, le fondateur et dirigeant, a d'ailleurs déclaré qu'Alstom était «le seul avec qui (ils) discut(aient)».

D'après nos informations, les négociations ont effectivement repris entre les différents protagonistes. Une solution semble à nouveau envisageable, même si un grain de sable peut encore tout remettre en cause.

Personne ne semble d'ailleurs avoir intérêt à attendre un éventuel dépôt de bilan. «Une telle procédure fait toujours courir un risque considérable à une entreprise et à ses sous-traitants», explique un spécialiste de ce genre de dossier. Le gouvernement non plus. Après [la mise en redressement judiciaire du groupe Doux](#), il est souhaitable de tout faire pour éviter des dépôts de bilan.

# Lohr industrie en cessation de paiement, les discussions continuent avec Alstom

Publié le 04/06/2012

STRASBOURG (AFP)© 2012 AFP

Le fabricant alsacien de systèmes de transport Lohr Industrie s'est déclaré lundi en cessation de paiement, mais il n'a pas renoncé à sortir la tête de l'eau en relançant ses difficiles tractations avec Alstom pour lui céder sa filiale Translohr.

L'industriel, qui emploie plus de 900 personnes à Duppigheim (Bas-Rhin), à 20 km de Strasbourg, avait annoncé la semaine dernière son intention de déposer le bilan. Il n'avait toutefois pas exclu d'éviter cette démarche, s'il parvenait in extremis à un accord avec Alstom et le Fonds stratégique d'investissement (FSI).

Sévèrement touché par la crise, Lohr comptait sur la cession de Translohr, qui fabrique des tramways sur pneus, pour obtenir une bouffée d'oxygène. En avril, Alstom et le FSI (Fonds d'investissement stratégique), avaient proposé d'acheter la filiale pour 60 millions d'euros, mais ils ont transmis la semaine dernière une offre largement inférieure. "La situation commerciale et financière de Translohr est apparue beaucoup plus difficile qu'indiqué par son vendeur", ont-ils justifié.

Robert Lohr, PDG fondateur du groupe, a déploré un "non-respect de la parole donnée", affirmant qu'Alstom et le FSI avaient proposé 35 millions d'euros, "pour un périmètre supérieur à ce qui avait été évoqué en avril". "Ils voulaient acheter plus et payer moins", a-t-il dit à l'AFP.

M. Lohr a donc déclaré lundi son entreprise en cessation de paiement devant la chambre commerciale du tribunal de grande instance de Strasbourg. "La décision a été mise en délibéré pour quelques jours", a indiqué à l'AFP Jean-François Argence, de la direction générale de l'entreprise.

"C'est une mesure conservatoire que l'on prend, on anticipe très en amont pour protéger les intérêts du groupe et des salariés", a fait valoir M. Argence.

"Si on n'est pas en redressement, qui va nous payer ?", s'est interrogé devant le tribunal Yves Mattern, élu CFDT au comité d'entreprise de Lohr, indiquant que les salaires de mai n'avaient pas été versés.

Entreprise familiale, Lohr Industrie fabrique notamment des remorques pour le transport d'automobiles par camions, mais cette activité historique souffre depuis plusieurs années d'une conjoncture atone, qui a conduit l'entreprise à supprimer une centaine d'emplois début 2009, puis 150 en mai 2010.

M. Lohr aurait "dû licencier massivement bien avant", a estimé M. Mattern. "C'est malheureux pour un syndicaliste de dire ça, mais on est contre le mur aujourd'hui, parce qu'il a voulu préserver l'emploi coûte que coûte", a-t-il ajouté.

Les syndicats estiment par ailleurs que les pouvoirs publics pourraient aider le groupe en faisant en sorte que la SNCF lui commande des wagons de ferroutage.

Dans l'attente d'un éventuel placement en redressement judiciaire, Lohr Industrie n'a pas encore tiré un trait sur ses discussions avec Alstom et le FSI.

Interrogé par la presse à la sortie du tribunal, M. Lohr a estimé qu'un accord "n'est pas impossible", ajoutant qu'Alstom est "le seul avec qui nous discutons".

"Si Lohr Industrie est mise en redressement, ce sera la décision de ses dirigeants et pas la nôtre. Nous resterons prêts à assurer l'avenir de Translohr dans des conditions économiques acceptables", a affirmé samedi le PDG d'Alstom Patrick Kron au quotidien Les Dernières nouvelles d'Alsace.

**La chambre commerciale du tribunal rendra son délibéré lundi 11 juin : on saura alors si Lohr Industrie, 950 emplois à Duppigheim, est placé en redressement judiciaire ou non. Le tribunal a préféré donner à Alstom et Lohr Industrie, en négociations pour la reprise de l'activité Translohr, un ultime délai pour éviter le dépôt de bilan.**

Robert Lohr était ce lundi après-midi à l'audience de la chambre commerciale du tribunal de grande instance. Pour le PDG qui a fondé [Lohr Industrie](#) il y a plus de 40 ans, avec l'esprit d'un créateur d'emplois et d'activité, ce passage par le tribunal est « très difficile à vivre », comme il l'a confié en arrivant. Mais la période est tout aussi difficile à vivre pour ses employés, dont les salaires du mois de mai n'ont été que partiellement payés.

Robert Lohr a déclaré Lohr Industrie en cessation de paiement devant le tribunal. A cours de trésorerie, l'entreprise doit trouver une solution pour rembourser ses encours sur une dette d'environ 50 millions d'euros. Robert Lohr avait envisagé de céder son activité de tramways sur pneus, Translohr, à des Chinois, puis avait dû [reculer face à la pression du gouvernement et d'Alstom](#), ces derniers goûtant peu l'installation sur le territoire national d'un concurrent direct d'un fleuron de l'industrie française.

### **Pour les salariés, ce nouveau délai est un nouveau coup dur**

Les négociations avec Alstom n'aboutissant pas, Robert Lohr doit placer son entreprise sous la protection de la justice, afin de se donner le délai nécessaire pour trouver un repreneur. C'est en substance ce que le PDG a détaillé au président de la chambre commerciale en début d'après-midi. Mais le tribunal n'a pas prononcé le redressement immédiatement et a donné à Robert Lohr un délai d'une semaine. Le délibéré sera prononcé lundi 11 juin.

Pour les salariés, ce délai est un nouveau coup dur car ils attendent le paiement du complément de leurs salaires de mai, comme l'explique Yves Mattern, délégué syndical CFDT :

« L'assurance de garantie des salaires (AGS) ne pouvant intervenir que si le redressement est prononcé, ce nouveau délai repousse d'autant le versement des salaires de mai. Le dossier est en tout cas sur le bureau du ministre du redressement productif Arnaud Montebourg. On espère qu'il pourra faire bouger l'Etat, qui pourrait notamment enfin passer une commande de plusieurs centaines de wagons qu'on attend depuis quatre ans ! »

### **Négociations avec Alstom toujours en cours**

Avare de ses mots, Robert Lohr a confié à sa sortie du tribunal que les « négociations » avec Alstom n'étaient pas encore rompues et qu'un rachat de l'activité Translohr « n'était pas impossible ». Car pour Alstom, associé au Fonds stratégique d'investissement, plus question de payer 60 millions d'euros comme il avait été envisagé. Le groupe industriel français veut payer au maximum 35 millions d'euros. Mais si la somme est inacceptable pour Robert Lohr, car elle ne comblerait pas le passif de l'entreprise, elle pourrait convenir dans le cas où les banques accepteraient d'abandonner une partie de leurs créances. Elles ont une semaine pour se décider...

Mais est-il industriellement utile de vendre Translohr, activité rentable, pour sortir du gouffre un groupe qui perd de l'argent ? Par ailleurs, la rentabilité de Translohr sera-t-elle assurée une fois

détaché de Lohr Industrie ? Car, comme l'explique Evelyne Harlé, secrétaire du CE et délégué FO, les activités sont très imbriquées :

« Les salariés passent d'une branche d'activité à l'autre au sein de Lohr Industrie... Se séparer de Translohr, c'est comme si on nous arrachait une partie de nous-mêmes. Beaucoup d'employés ont des activités qui servent à plusieurs activités, comme la logistique par exemple. »

### **Plan de licenciement massif à craindre**

Les salariés redoutent qu'un plan social soit prononcé. Car Robert Lohr, entrepreneur qui déteste licencier, a gardé ses employés malgré le ralentissement de l'activité. A l'audience, le PDG alsacien a indiqué n'avoir pas anticipé la durée de la crise économique. Pour Yves Mattern, qu'un dépôt de bilan soit prononcé ou que la reprise de Translohr soit finalement négociée, un plan de licenciements massif est à craindre dans les deux cas :

« On nous a prévenu que tous les salariés indirectement productifs seraient les premiers à être licenciés en cas de plan social, ça représente une personne sur deux, soit 480 emplois à Duppigheim. Au comité d'entreprise, en cas de dépôt de bilan, on donnera notre préférence au repreneur qui maintiendra le maximum l'emploi local, peu importe sa nationalité. »



## S.M.A.C.E.F.

Siège social/ Communauté d'Agglomération  
15, avenue Foch 64115 BAYONNE cedex  
☎ 05 59 44 72 72 ☒ 05 59 44 72 41

# Autoroute Ferroviaire

## Compte rendu de la réunion du 20 juin 2008

### 1- Participants :

Monsieur le Sous-Préfet  
accompagné de M. CREMON et Mmes LASSALLE, ROSIER  
Conseil Régional : MM PROVINCE, DURANTON  
Conseil Général : Mme ELICHONDEBORDE, IRALOUR, MAZAUD  
Ville de BAYONNE MM RIGABER, WITTEMBERG  
DRE MM CRIQUI, GABRIELLI, SANTRO  
DDE M. PERINO  
DRIRE M. AMIEL  
RFF M. GRAND  
« Modalohr » M. ESSIG  
SEPA M. CHAMBON  
SMACEF M. VOVARD

Pas d'élu autour de la table

### 2- Présentation

Monsieur ESSIG est mandaté par les ministres BUSSEREAU et BORLOO sur ce sujet (auparavant il l'était par Monsieur ROUSSET). Il fait un historique durant 1h30 sur le sujet et nous informe qu'un « appel à manifestation » va être lancé.

Les candidats devront présenter leur offre en précisant à partir de quels sites l'autoroute doit démarrer, quelles fréquences et quelle qualité de service.

Pour répondre à une question de Mme ELICHONDEBORDE, 3 techniques sont connues à ce jour :

- la route roulante (wagon à petites roues type suisse, non homologué en France, hauteur des camions limitée à 3m80 en dessous du gabarit routier))

- Modalohr
- La corbeille AFL développée par NOVATRANS

Lorryrail fonctionne sur l'axe Perpignan Bettembourg, avec des wagons ModaLohr ; il y a 2 allers et retours. Taux de remplissage de 30%



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT  
DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

## L'autoroute ferroviaire Atlantique Eco-Fret Possibilités d'implantation de la plate-forme de chargement/déchargement dans le CEF de Mouguerre

Relevé de conclusions de la réunion du 27 octobre 2008 à la Sous-Préfecture de Bayonne

### Participants :

Sous Préfet de Bayonne	Eric MORVAN
Sous Préfecture de Bayonne	Corinne BISCAÏCHIPY
MEEDDAT – Chargé de mission	Philippe ESSIG
RFF	Christophe LAVOREL
DRE Aquitaine	Gérard CRIQUI, Pierre-Paul GABRIELLI
DDE 64	Catherine SOLABERRIETA
Conseil Régional d'Aquitaine	Jean François DURANTON
Conseil général des Pyrénées Atlantiques	Jean-Claude IRIART, Laurent BOURDEAU
Communauté d'Agglomération Bayonne Anglet Biarritz	Jean GRENET, Gérard RIGABER
Maire de Mouguerre	Roland HIRIGOYEN
Maire de Lahonce	Pierre GUILLEMOTONIA
Conseil des élus du Pays Basque	Batila BOLOQUY
SMACEF	Alain IRIART
SEPA	Marc CHAMBON
AUDAP	Damien CAUDRON
BET IOSIS	Rémy HOSSAN

Monsieur Eric MORVAN rappelle qu'une réunion s'est tenue à la sous-préfecture de Bayonne le 20 juin 2008 pour présenter le projet de service d'autoroute ferroviaire sur l'axe Atlantique Eco Fret (AEF). L'objet de la réunion est de faire le point sur les opérations ferroviaires prévues sur le CEF de Mouguerre et sur la problématique des accès au CEF.

Philippe Essig rappelle que suite à la réunion du 20 juin, s'est tenue à Bordeaux, le 30 juillet 2008, un comité de pilotage de l'autoroute ferroviaire Atlantique Eco Fret sous la présidence du préfet de région Aquitaine. Il rappelle que :

- l'Etat a confirmé son intérêt pour ce projet,
- l'objectif de mise en service est fixé au 1er octobre 2010,
- un appel à manifestation d'intérêt a été lancé début octobre pour connaître les opérateurs intéressés avec réponse pour le 19 décembre 2008,
- une consultation des constructeurs de matériels roulants a été lancée début octobre avec réponse pour fin novembre 2008,
- un appel d'offre international est envisagé en février 2009 avec un délai de réponse de 2 mois,
- le choix de l'opérateur est envisagé à la mi-2009.

.../...

ANNEXE 4



28 octobre 2013

**Monsieur le Préfet**  
Préfecture  
24 rue Victor HUGO  
40 021 MONT DE MARSAN

Direction Générale des Services  
05 59 64 32 13 - ccausse@ville-tarnos.fr  
Dossier suivi par Mme CAUSSE  
Nos réf : YB/CC/2013-228

**lettre recommandée avec accusé de réception**

Objet : Projet de concession d'autoroute ferroviaire Atlantique

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre du projet d'autorisation ferroviaire Atlantique, j'ai été informé que la concertation réglementaire se déroulera du 28 octobre au samedi 09 novembre 2013.

Afin d'avoir tous les éléments nous permettant d'aborder ce dossier, je souhaiterais avoir des informations complémentaires sur ce projet.

Aussi, je sollicite, par la présente, et comme le permet la loi relative à la communication des documents, une copie des documents suivants (sur support papier ou sur support électronique) :

- le cahier des charges de l'appel à candidature de la concession
- le contrat de concession
- l'offre fournie par LORRY-RAIL
- les éléments relatifs à la réservation des faisceaux SNCF

De plus vous voudrez bien me faire préciser par vos services, l'objet, la portée et les modalités exacts de l'enquête publique prévue dans le courant du 1er trimestre 2014.

Je profite de l'occasion pour réitérer mon observation concernant le choix incompréhensible de ce calendrier qui viendra perturber celui des élections municipales.

Comptant sur votre diligence compte tenu des dates de concertation, je vous pris de croire, Monsieur le Préfet, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*Bien à vous.*



Le Maire

Jean - Marc LESPAGE



14 novembre 2013

**Monsieur MARTIN**  
Ministre de l'Écologie, du développement  
Durable et de l'Énergie  
Grande Arche  
Tour Pascal A et B  
92 055 LA DÉFENSE cedex

Direction Générale des Services  
05 59 64 32 13 - [ccausse@ville-tarnos.fr](mailto:ccausse@ville-tarnos.fr)  
Dossier suivi par Mme CAUSSE  
Nos réf : YB/CC/2013-242

**lettre recommandée avec accusé de réception**

Objet : Projet de concession d'autoroute ferroviaire Atlantique

Monsieur le Ministre,

Le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie est l'autorité concédante pour le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique. La Ville de Tarnos est fortement impactée par ce projet, et reste très vigilante sur son évolution.

Afin d'avoir tous les éléments nous permettant d'aborder ce dossier, je sollicite, par la présente, et comme le permet la loi relative à la communication des documents, une copie des documents suivants (sur support papier ou sur support électronique) :

- le cahier des charges de l'appel à candidature de la concession
- le contrat de concession
- l'offre fournie par LORRY-RAIL
- les éléments relatifs à la réservation des faisceaux SNCF

Comptant sur votre diligence, je vous pris de croire, Monsieur le Ministre, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*Bien à vous.*

Le Maire

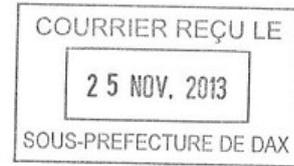


Jean - Marc LESPADÉ



PRÉFET DES LANDES

Mont de Marsan, le



21 NOV. 2013

Préfecture  
Direction des actions de l'Etat  
et des collectivités locales

Affaire suivie par : Monsieur Jean CASSOUDEBAT  
Tél : 05 58 06 59 40  
Mél : jean.cassoudebat@landes.gouv.fr  
JC/FS

Monsieur le Maire,

Par lettre du 28 octobre 2013, vous avez sollicité divers documents concernant le projet d'autoroute ferroviaire.

Ne disposant pas des éléments demandés, j'ai adressé, pour suite à donner, votre courrier au Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie qui porte ce projet.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

*Bien à vous*

Le Préfet,

**Claude MOREL**

Monsieur le Maire de Tarnos  
Hôtel de ville  
14 boulevard Joseph Duclos  
40220 TARNOS

*S/Couvert de Monsieur le Sous-Préfet de DAX SJ*





28 octobre 2013

**LORRY RAIL**  
**Monsieur LE GUILLOUX**  
Directeur Général  
ZI Schelleck II  
L 3225 BETTEMBOURG

**LUXEMBOURG**

*Direction Générale des Services*  
05 59 64 32 13 - [ccausse@ville-tarnos.fr](mailto:ccausse@ville-tarnos.fr)  
Dossier suivi par Mme CAUSSE  
Nos réf : YB/CC/2013-227

**lettre recommandée avec accusé de réception**

Objet : Projet de concession d'autoroute ferroviaire Atlantique

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre du projet d'autorisation ferroviaire Atlantique, vous m'informez que la concertation réglementaire se déroulera du 28 octobre au samedi 09 novembre 2013.

Afin d'avoir tous les éléments nous permettant d'aborder ce dossier, je souhaiterais avoir des informations complémentaires sur ce projet.

Aussi, je sollicite, par la présente, et comme le permet la loi relative à la communication des documents, une copie des documents suivants (sur support papier ou sur support électronique) :

- le cahier des charges de l'appel à candidature de la concession
- le contrat de concession
- l'offre fournie par LORRY-RAIL
- les éléments relatifs à la réservation des faisceaux SNCF

Mes services restent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Comptant sur votre diligence compte tenu des dates de concertation, je vous pris de croire, Monsieur le Directeur, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*Jean-Marc Lespade*

Le Maire



Jean - Marc LESPADÉ

Correspondance : Monsieur le Maire, Hôtel de Ville, 14 boulevard Jacques Duclos - 40220 Tarnos  
Tél : 05 59 64 00 40 - Fax 05 59 64 04 61 - Courriel : [mairie@ville-tarnos.fr](mailto:mairie@ville-tarnos.fr) - Site internet : [www.ville-tarnos.fr](http://www.ville-tarnos.fr)

22 janvier 2014

**Monsieur le Président**  
Commission d'Accès aux Documents  
Administratifs  
35 rue Saint Dominique  
75 700 PARIS 07 SP

Direction Générale des Services

05 59 64 32 13 - ccausse@ville-tarnos.fr

Dossier suivi par Mme CAUSSE

Nos réf : YB/CC/2014-008

Objet : saisine pour avis de la CADA

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de saisir votre commission d'une demande d'avis suite au refus implicite opposé par le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable à la demande de communication de documents effectués le 14 novembre 2013 (copie du courrier ci-jointe).

En effet, un projet d'autoroute ferroviaire Atlantique est envisagé sur la Commune et dans cette demande je sollicitais une copie des documents suivants (sur support papier ou sur support électronique) me permettant d'appréhender la teneur du projet:

- le cahier des charges de l'appel à candidature de la concession
- le contrat de concession
- l'offre fournie par LORRY-RAIL
- les éléments relatifs à la réservation des faisceaux SNCF

Cette demande est restée sans suite. Or en vertu de l'article 17 du décret n°2005-1755 du 30 décembre 2005 « le silence gardé pendant plus d'un mois par l'autorité compétente saisie d'une demande de communication de documents [...] vaut décision de refus ».

Je sollicite dès lors l'intervention de votre commission afin qu'elle émette, sur le fondement de l'article 19 du décret du 30 décembre 2005, un avis quant à la communication des documents susvisés.

Dans cette attente, je vous pris de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*Prin à vous.*  
Le Maire

Jean - Marc



*pour info par intranet  
LC  
UL  
BL  
le 27.01.14.*

24 mars 2014

**Monsieur le Président**  
Commission d'Accès aux Documents  
Administratifs  
35 rue Saint Dominique  
75 700 PARIS 07 SP

Direction Générale des Services  
05 59 64 32 13 - ccausse@ville-tarnos.fr  
Dossier suivi par Mme CAUSSE  
Nos réf : YB/CC/2014-045

**lettre recommandée avec accusé de réception**

Objet : relance saisine pour avis de la CADA

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 22 janvier 2014, je saisissais votre commission d'une demande d'avis suite au refus implicite opposé par le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable à la demande de communication de documents effectués le 14 novembre 2013 dans le cadre d'un projet d'autoroute ferroviaire Atlantique envisagé sur la Commune de Tarnos.

A ce jour, je n'ai pas eu de réponse de la CADA concernant ce dossier. Aussi, je vous saurais gré de bien vouloir m'informer de la suite donnée à ma demande du 22 janvier dernier.

Dans cette attente, je vous pris de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.



*Bien à vous.*

Le Maire

Jean - Marc LESPAGE

*copie par mail*

VL AP  
OL FD  
CL DD

*pb le 26/03/14.*



23 mai 2014

**Madame Ségolène ROYAL**  
Ministre de l'Écologie, du développement  
Durable et de l'Énergie  
Grande Arche  
Tour Pascal A et B  
92 055 LA DÉFENSE cedex

Direction Générale des Services  
05 59 64 32 13 --ccausse@ville-tarnos.fr  
Dossier suivi par Mme CAUSSE  
Nos réf : YB/CC/2014-109

**lettre recommandée avec accusé de réception**

Objet : Projet de concession d'autoroute ferroviaire Atlantique

Madame la Ministre,

Le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie est l'autorité concédante pour le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique. La Ville de Tarnos est fortement impactée par ce projet, et reste très vigilante sur son évolution.

Le 14 novembre 2013, j'ai sollicité votre prédécesseur, Monsieur MARTIN, pour obtenir une communication de documents nous permettant d'aborder plus clairement ce dossier.

Cette demande est resté sans réponse.

Aussi, je sollicite à nouveau, par la présente, et comme le permet la loi relative à la communication des documents, une copie des documents suivants (sur support papier ou sur support électronique) :

- le cahier des charges de l'appel à candidature de la concession
- le contrat de concession

Comptant sur votre diligence, je vous pris de croire, Madame la Ministre, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.



*Bien à vous*  
Le Maire

Jean - Marc LESIABE