

Réunion publique

Autoroute Ferroviaire Atlantique

Lundi 2 juin 2014

(La séance est ouverte à 18 heures 41, sous la présidence de M. Lissalde.)

Le Maire de Tarnos ouvre la réunion publique et se réjouit du nombre de participants qui démontre l'importance de la démocratie participative de la ville et la mobilisation des habitants sur ce projet. Il est satisfait de la tenue de la réunion, qu'il avait sollicitée auprès du Préfet des Landes avant le début de l'enquête publique, qui a lieu du 5 mai au 5 juin, même s'il aurait préféré qu'elle soit organisée avant.

Il souligne que M. Chaulet, le Commissaire enquêteur, a veillé au respect du Code de l'environnement qui a permis à la Commission d'enquête d'organiser la réunion afin que les administrés bénéficient d'une présentation par les porteurs du projet. Il rappelle d'ailleurs que les Tarnosiens ont l'habitude de solliciter les porteurs de projet à chaque fois qu'ils sont interpellés sur un projet industriel. Ce fut le cas pour le projet de l'usine de colle Derivados Forestales qui n'a pas abouti suite à la forte mobilisation des habitants, ou pour le projet du laminoir italien Beltrame, qui est en cours de construction.

Le Maire exprime une grande insatisfaction par rapport au dossier d'autoroute ferroviaire, notamment sur la manière dont il a été présenté, puisque selon lui, la concertation organisée deux semaines plus tôt n'était qu'une parodie. Il rappelle qu'il ne reste plus que trois jours aux administrés pour s'exprimer sur l'enquête publique.

Il demande au Commissaire enquêteur s'il a obtenu une copie du contrat de concession et si le document est communicable, car lui-même ne l'a pas reçu, malgré ses demandes auprès du ministère de l'Environnement, du Préfet des Landes ou encore de la Commission d'accès aux documents administratifs. Il déclare que les élus et les administrés se sentent méprisés.

Il rejoint l'avis assez négatif d'experts tels que l'Autorité environnementale, la Cour des comptes ou encore la Commission générale de l'investissement, et indique que RFF, dans un document rédigé, montre son soutien au projet d'autoroute ferroviaire avant de le dénigrer. Il souligne qu'une autoroute ferroviaire peut être légitimée s'il faut surmonter un obstacle naturel tel qu'une montagne ou un fleuve, ce qui n'est pas le cas de ce projet. Les Tarnosiens sont favorables au transport de marchandises par rail, mais avec l'utilisation de caisses combinées permettant également une intermodalité par voies maritimes, ferrées et routières.

Le projet aura également des impacts sur Tarnos : d'une part, il est incompatible avec le document d'urbanisme, puisque le porteur de projet souhaite le classement en zone urbaine économique des 3,3 hectares classés en zone urbaine d'habitat périphérique, qui sert de zone tampon entre la zone industrialo-portuaire et le secteur de la Baye. D'autre part, le projet est incompatible avec la vision du développement économique de la municipalité. De nombreux projets témoignent de la cohérence de cette vision avec l'implantation d'activité et la création d'emplois, comme l'Espace technologique Jean Bertin ou le laminoir Beltrame, dont l'ouverture est prévue dans les prochains mois. En outre, l'entreprise Turbomeca travaille sur un projet de modernisation de son usine intitulé Cap 2020 pour qu'elle devienne la plateforme de référence pour la réparation de moteurs d'hélicoptères. Cela représente 1 500 emplois directs et 300 emplois en sous-traitance.

Par ailleurs, le périmètre impacté est sous-estimé dans le dossier de l'enquête publique, puisqu'il concerne une centaine d'habitations. Enfin, le Maire invite les administrés au Conseil municipal du lendemain, au cours duquel le projet sera examiné.

M. Lissalde confirme que la réunion a lieu à la demande du Maire et qu'elle n'a pas pu se tenir avant le début de l'enquête publique pour certaines raisons qu'il ne connaît pas lui-même. Il indique que le compte rendu de la réunion sera ajouté au rapport de la Commission d'enquête et que la réunion se déroulera en deux parties : une présentation du dossier d'enquête publique, puis les questions du public. En outre, il suggère aux administrés de suivre les thèmes indiqués pour poser leurs questions.

M. Redondo indique qu'il est commissaire enquêteur au tribunal administratif de Bordeaux et également membre de la Commission nationale d'enquête sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique. Il stipule qu'il est indépendant, c'est-à-dire qu'il n'est payé ni par Réseau Ferré de France, ni par VIIA. Sa mission est avant tout de valider le compte rendu de la réunion qui sera réalisé.

M. Serrus fait partie de la Direction générale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, et est en charge du service mobilité pour le ministère de l'Écologie et des Transports.

M. Guilloteau est conseiller régional d'Aquitaine, en charge du développement économique, puisqu'il préside la commission de développement économique du Conseil régional. Il précise que la Région soutient le dossier et qu'elle a investi 17 M€.

M. Basuyau est Directeur régional Aquitaine Poitou-Charentes de Réseau Ferré de France. **M. Wright** est en charge du développement d'autoroutes ferroviaires sur l'ensemble du territoire au sein de Réseau Ferré de France.

M. Chepeau est ingénieur de l'environnement au sein du bureau d'étude Egis et est en charge de la production des dossiers et des procédures réglementaires pour le projet de Tarnos.

M. Le Guilloux est le Président de VIIA, société filiale à 100 % du groupe SNCF qui s'occupe d'exploiter et de développer les autoroutes ferroviaires. Par conséquent, il est également Président de VIIA Atlantique.

M. Martinot-Lagarde est le chef de projet de l'autoroute ferroviaire Atlantique. Enfin, **Mme Arnaud** fait partie de la société Egis et intervient aux côtés de VIIA Atlantique sur le dossier d'enquête publique.

M. Leonnec souligne son mécontentement par rapport au fait que la réunion n'ait pas été organisée spontanément.

M. Serrus stipule que la présentation sera organisée sur trois niveaux : les services de l'État, VIIA Atlantique et RFF. Le projet est piloté par des services rattachés au ministère des Transports. Le projet a commencé fin 2008, début 2009 par une consultation informelle auprès du monde des transports routiers et du monde ferroviaire pour étudier les modalités à mettre en place pour améliorer le fret ferroviaire. Cette consultation a mis en relief une carence de l'initiative privée qui n'était pas permise par la configuration des structures de transport et du réseau ferré de la façade atlantique. Il a donc été décidé de lancer une initiative publique pour promouvoir le service d'autoroute ferroviaire et développer le fret ferroviaire. Trois candidatures ont été retenues en septembre 2009 après un appel d'offres européen. La réception des offres a eu lieu en janvier 2011, VIIA Atlantique a été désigné en juin 2011 et le contrat de concession a été signé en mars 2014.

Le projet s'inscrit dans le cadre de la loi Grenelle de 2009, dont l'objectif est d'augmenter le nombre d'autoroutes ferroviaires. Il s'agit de mettre en place un service pérenne sur 15 ans, avec l'objectif de transférer les 380 poids lourds qui circulent chaque jour sur le trajet de 1 000 kilomètres sur l'autoroute ferroviaire. Il s'agit également d'accueillir tous les types de remorques, en complément des autoroutes de la mer et du combiné qui transportent plutôt des caisses. Le service comprend aussi un aménagement du réseau ferroviaire sur plusieurs sections du trajet qui pourront servir à mettre en place d'autres projets d'autoroutes ferroviaires, ainsi qu'à développer le fret sur cet itinéraire.

Dans le cadre du projet d'aménagement de l'autoroute ferroviaire Atlantique de Tarnos à Dourges, plusieurs aménagements sont réalisés sur le réseau ferré pour le rendre compatible avec les trains d'autoroutes ferroviaires. Ces aménagements serviront également à transporter d'autres trains de

fret et d'autoroutes ferroviaires lorsque les voies ferrées en Espagne seront compatibles avec les réseaux français et européen.

M. Le Guilloux indique que l'autoroute ferroviaire est une variante du transport combiné, dont les techniques juxtaposées permettent de couvrir la totalité des besoins en transport en intégrant des segments routiers et ferroviaires pour éviter que les camions restent sur la route sur des longues distances.

Le premier type de service est le container qui est le standard du transport intercontinental, mais qui n'est pas adapté au transport intracontinental, basé essentiellement sur des transferts palettisés de format 100 ou 120 appelé europalette. Le container maritime de 40 pieds est trop étroit et trop court par rapport au plan de chargement des standards routiers en intracontinental. Progressivement, des containers plus longs et plus larges apparaissent, mais ils sont encore minoritaires dans l'activité des compagnies maritimes.

Le combiné classique est basé sur la caisse mobile, objet de la même taille qu'une semi-remorque routière classique, mais la partie haute contenant la marchandise se détache du châssis et des roues qui ne voyagent pas sur le ferroviaire. Actuellement, environ 5 % du parc routier européen est apte à ce transport.

La semi-remorque préhensible a un châssis renforcé plus lourd, mais elle peut être grutée et posée dans des wagons poches. Cette technique se développe uniquement en Europe du nord (Belgique, Pays-Bas, Allemagne et Scandinavie) parce que le gabarit disponible en France, en Suisse, en Espagne ou en Italie ne le permet pas et les tunnels sont plus bas.

Ces techniques de transport combiné nécessitent un investissement spécifique des transporteurs routiers qui doivent acheter un matériel adapté au transport ferroviaire. En revanche, pour l'autoroute ferroviaire, il s'agissait de trouver une technique qui puisse fonctionner avec des gabarits plus petits et qui ne nécessite pas d'investissement spécifique des routiers. Les wagons sont très bas pour passer sous tous les tunnels, avec un chargement horizontal pour que toutes les semi-remorques puissent monter sur les wagons.

En outre, l'organisation des services a été adaptée pour faciliter la venue des routiers, notamment avec l'ouverture des terminaux en continu, y compris la nuit, comme c'est le cas pour le combiné classique. Cela permet également d'éviter les réorganisations de flux et les attentes inutiles des chauffeurs et des tracteurs. Cette technique nécessite des terminaux spécifiques, à savoir des parkings sur lesquels le transporteur gare sa remorque et repart avec une autre, avec une voie ferrée spécifique permettant d'ouvrir les wagons et de faire rouler les semis et les charger sans grue ni manutention. La capacité du terminal est déterminée par le nombre de places disponibles sur le parking, avec un temps moyen de présence des remorques estimé aux alentours de 15 à 18 heures.

M. Le Guilloux précise que dans tout système de concession, une société spécifique est créée, permettant à l'État de contrôler entièrement ce qui est fait, avec des obligations en termes de contrôle, de suivi de qualité des services ou de suivi financier. VIIA Atlantique est la société spécifique qui héberge le service. La concession est prévue pour 17 ans, dont 2 ans pour la conception et la construction des terminaux et 15 ans d'exploitation. Le démarrage est prévu au premier semestre 2016.

L'État et les Régions subventionnent la mise en place du système pour aider à la mise en place des infrastructures nécessaires, mais en contrepartie, l'État en devient propriétaire à la fin de la concession. Le service doit être autoportant financièrement pendant toute la phase de fonctionnement.

Les opérations commenceront par deux allers-retours par jour sur un trafic s'établissant du mardi au vendredi, puisque le week-end est plus calme. Les lundis et samedis sont des journées plus faibles et le service ne fonctionne presque pas le dimanche, avec un seul aller-retour par jour. Cela peut prêter à confusion entre le nombre de voyages mensuels ou hebdomadaires et le nombre d'allers-retours journaliers qui correspondent aux jours de la semaine.

Les trains seront allongés au fur et à mesure de l'arrivée des clients jusqu'à une longueur maximale de 750 mètres. En 2018, un troisième aller-retour sera mis en place et en 2019, les trains seront allongés jusqu'à 1 050 mètres, avec une capacité de 60 semis, contre 42 dans les trains de 750 mètres. Ce nouveau format nécessitera des travaux, mais n'est pas spécifique à l'autoroute ferroviaire et servira à tous les opérateurs de transports combinés qui demandent des trains plus longs pour assurer leur service.

En 2021, les allers-retours s'élèveront au nombre de quatre du mardi au samedi, de deux ou trois le samedi, d'un le dimanche, et d'un ou deux le lundi.

Mme Gachot indique que selon l'Europe, tant que les trains ne seront pas longs de 1 500 mètres, les autoroutes ferroviaires ne seront pas rentables économiquement. **M. Le Guilloux** répond que les trains de 1 050 mètres sont rentables parce qu'ils amènent une augmentation de capacité de 50 % avec des surcoûts beaucoup plus faibles. Il précise que les aides européennes ne concernent pas l'exploitation. Il estime qu'un remplissage d'environ 80 % sur une semaine est un objectif qui peut être réalisé régulièrement, puisqu'un remplissage de 100 % n'est pas possible au début de la mise en place du service.

Il explique que la construction d'un site d'autoroute ferroviaire s'articule autour de contraintes telles que des axes routiers importants sur lesquels circulent les flux de camions ou des embranchements sur le réseau ferré. La forme particulière des terminaux complique la recherche de sites adaptés. Pour ce dossier, VIIA Atlantique a étudié particulièrement les sites de Tarnos, Lалуque et Mouguerre, mais a éliminé le dernier. Le site de Tarnos a été retenu parce qu'il était le seul à correspondre complètement au cahier des charges, à savoir le minimum de distance à la frontière et la possibilité de faire des trains supérieurs à 750 mètres. Contrairement à Mouguerre, le site de Tarnos permet de gérer des trains supérieurs à 750 mètres en manœuvrant à l'intérieur du terminal, sans dépasser sur les passages à niveau.

M. Martinot-Lagarde précise que le terminal ne sort pas des emprises de Setrada qui représentent environ 25 hectares, dont 10 pour le terminal. Il souligne que la question de la circulation sur l'avenue du 1^{er} mai entre Turbomeca, le rond-point de l'Industrie et le terminal de Setrada a été soulevée plusieurs fois. La solution proposée, en concertation avec Turbomeca, consiste à créer un nouveau rond-point pour desservir la plateforme de l'autoroute et accéder directement à Turbomeca.

Le projet va créer plus de 500 emplois : certains pendant la phase de construction, entre deux et quatre ans, pour le terminal et les wagons, et d'autres pérennes. Ces emplois concernent le personnel sur les terminaux, l'entretien des wagons et les conducteurs de locomotive. Actuellement, sur le site de Tarnos, 50 personnes sont employées pour le fonctionnement du terminal et 15 personnes s'occupent de la maintenance des wagons.

L'accès routier autour du terminal se fera par la RD85, depuis l'A63, par le contournement de Tarnos. Une signalisation adaptée sera mise en place pour renvoyer les camions sur cette déviation depuis l'A63 et le terminal.

Mme Arnaud explique qu'une hausse globale du trafic de 10 % est estimée pour la fin de l'exploitation et les études montrent qu'il reste encore au moins 40 % de capacité sur les giratoires et les voiries.

En parallèle, des études acoustiques ont été réalisées le long de l'avenue du 1^{er} mai et de la RD85, entre l'A63 et le terminal de Tarnos. Cette zone ne comporte aucune habitation et aucun camion ne circulera dans le centre-ville, donc cela n'aura aucun impact acoustique. Sur l'avenue Clément Ader, des habitations sont proches de la RD85, mais certaines bénéficient d'une protection acoustique : l'ambiance sonore est bruyante de jour et modérée la nuit. Les études montrent que le bruit lié aux circulations augmente, mais que les niveaux de bruits restent modérés, notamment la nuit.

M. Martinot-Lagarde ajoute que le terminal sera embranché au passage à niveau de la rue Pierre Semard, avec une interruption de cinq à huit minutes pour chaque passage : cinq minutes pour les trains de moins de 750 mètres et huit minutes pour les trains de 1 000 mètres. Un aller-retour correspond à une entrée et une sortie, soit deux fermetures. Sur le réseau ferré national au Boucau, deux passages à niveaux sont traversés par le terminal et chaque train passera deux fois sur le passage à niveau. Certains trains ont une vitesse supérieure, d'où des temps de fermeture plus ou moins longs. Les fermetures se feront sur la voie principale ou la voie de service, soit entre quatre et seize fois par jour, contre 70 fermetures actuellement.

Mme Arnaud distingue les bruits routiers et les bruits ferroviaires. Le bruit ferroviaire concerne plusieurs habitations proches de l'embranchement entre le réseau ferré national et le projet de terminal, où l'ambiance sonore est modérée, le principal bruit de fond étant la voie ferrée et le réseau routier. Les études montrent que l'ambiance restera modérée, malgré une hausse du bruit ferroviaire. **Mme Gachot** rétorque que le bruit ferroviaire dépasse 3 % la nuit.

Suite aux protestations de plusieurs administrés, **M. Lissalde** décide d'écourter la présentation de VIIA Atlantique et de donner la parole à Réseau Ferré de France.

M. Wright rappelle que le réseau ferroviaire est dimensionné pour des convois de 750 mètres, donc peu de travaux sont nécessaires pour la circulation des trains de 750 mètres, hormis un dégagement du gabarit de trois centimètres. Il ajoute que ce dégagement est favorable au fret en général et qu'entre 10 et 15 voies d'évitement seront créées pour accueillir les trains plus longs. La mise en compatibilité du réseau est un autre élément qui doit être pris en compte : les trains qui s'arrêtent aux signaux ne doivent pas gêner les autres circulations. À Tarnos, seule une automatisation des passages à niveau est prévue pour respecter les temps de fermeture.

M. Lissalde propose de passer à la partie des questions en commençant par le premier thème.

M. Pachon, au nom du Collectif d'associations pour la défense de l'environnement, rappelle que le chef du projet GPSO, à la question de l'utoroute ferroviaire, avait répondu que RFF avait toujours été contre, mais que cela avait été imposé par le lobbying du matériel ferroviaire. D'ailleurs, en 2008, M. Essig, ancien Président de la SNCF, a assisté à une première réunion en tant que vendeur de matériel Modalohr, tandis qu'à la seconde réunion, il représentait le ministère de l'Environnement.

Par ailleurs, M. Pachon indique qu'en 2006, un bureau d'étude choisi par le Président du débat public a conclu que l'utoroute ferroviaire n'était pas rentable parce que le prix demandé était trop bas.

La Fédération nationale des transports routiers pense que c'est trop cher par rapport aux combinés par caisse qui coûtent 60 centimes. Les transporteurs routiers préfèrent d'ailleurs les combinés par caisse et s'étonnent de la non-transparence des conditions accordées à l'utoroute ferroviaire.

M. Pachon souligne que la construction de wagons Modalohr et les travaux inhérents coûtent non seulement cher (133 M€, ainsi que 55 M€ pour les terminaux et 100 M€ de matériel roulant), mais cela contribue également à l'émission de gaz à effet de serre.

M. Rivière note que Modalohr est la seule entreprise qui commercialise les wagons nécessaires pour mettre en place des autoroutes ferroviaires du fait d'un contrat d'exclusivité. Il ajoute que M. Essig est conseiller de l'entreprise depuis 2003, qu'il a été conseiller à la Région Aquitaine et chargé de mission au ministère de l'Écologie et de l'Énergie pour réfléchir sur le sujet du fret ferroviaire, en même temps que le Grenelle de l'environnement. Il se demande donc si M. Essig n'était pas en position favorable pour convaincre les décideurs publics de développer les autoroutes ferroviaires.

Compte tenu de la fréquentation des autoroutes ferroviaires, il doute de leur capacité à répondre aux besoins des transporteurs, sauf lorsqu'elles permettent de franchir un obstacle naturel. C'est d'ailleurs fortement contesté par la FNTR qui a réaffirmé son soutien au développement du transport combiné.

Mme Gachot demande pourquoi le bruit dépasse trois décibels la nuit et pourquoi l'avenue Jean Jaurès ne bénéficie pas d'un mur antibruit, alors qu'elle s'étend sur 1,2 kilomètre et que d'autres villes au nord en possèdent.

M. Deboutet fait remarquer que l'étude ne mentionne pas la qualité de l'air sur Tarnos et s'interroge sur la nécessité de retirer 480 camions de l'utoroute si cela ne crée pas de point de pollution. Contrairement au Boulou, dont la bretelle d'utoroute mesure 400 ou 500 mètres pour rejoindre le parking, celle de Tarnos est longue de sept kilomètres et il faut attendre cinq à six minutes pour accéder au péage de l'utoroute.

Une élue du Boucau a déclaré que la région avait été à la limite d'une alerte en particules liées au gazole l'année précédente, avant même que les camions supplémentaires ne circulent, donc M. Deboutet s'interroge sur la qualité future de l'air. Il pense qu'il aurait été préférable de créer le terminal à Béhobie, qui est un site déjà très pollué, plutôt que de créer un point de pollution à Tarnos.

M. Legros informe les administrés qu'ils n'auront pas de mur antibruit, car une isolation phonique sur une voie ferrée n'est possible que pour une voie neuve ou dans le cadre d'une restructuration très lourde d'une voie existante. Selon lui, l'utoroute ferroviaire est un non-sens industriel : quatre allers-retours par jour sont annoncés dès la deuxième année et sur la voie Perpignan-

Luxembourg, ce sont 20 allers-retours par jour en 2014, après sept ans de fonctionnement, avec 11 000 camions par jour sur l'axe. À Tarnos, le nombre de camions n'a pas évolué depuis 2006 (8 602) et 192 camions seront enlevés, soit moins de 2 % du total.

Une adhérente de l'Association contre le terminal ferroviaire pense que ce projet est une ineptie d'un point de vue économique, dans la mesure où des entreprises industrielles devaient s'implanter sur cette zone pour créer de la valeur ajoutée, de la richesse et de l'emploi. Le terminal ne créera que 75 emplois, contre 1 500 emplois existants chez Turbomeca.

M. Gosso regrette que le bilan de ce que le projet va représenter n'ait pas été présenté, à savoir l'investissement, les dépenses, le seuil de rentabilité, etc. Il se demande pourquoi le projet n'a pas été envisagé dans les Landes où des milliers d'hectares sont inutilisés.

M. Martin demande si le site Setrada permettra à terme de préparer les trains de 1 000 mètres sans bloquer les passages à niveau de l'axe vers la digue. Il souligne que la façon dont les Tarnosiens vont utiliser la route n'a pas été évoquée, alors que la circulation va augmenter et présentera plus de risques pour les cyclistes et les piétons. L'entrée et la sortie en site propre seront compliquées par l'accroissement de la circulation, de même que l'accès au nouveau centre commercial Les Allées Shopping.

Par ailleurs, l'État va apporter une somme importante pour financer cette future entreprise privée, alors qu'il demande aux collectivités de faire des économies. De ce fait, la majorité des Tarnosiens rejette ce projet et Tarnos est une ville qui a toujours lutté contre l'injustice. **M. Benes*** ajoute que Tarnos est une zone touristique qui sera entachée par le trafic routier.

Un intervenant souhaite que la problématique des vibrations générées par les trains soit abordée. Il suggère que l'État investisse, puisque de toute façon, les installations lui reviendront.

M. Gomy* pense que les mesures acoustiques réalisées ne représentent pas la réalité, car elles ont été faites à des périodes non significatives.

Mme Arnaud explique que les études sont réalisées en deux temps : d'abord, des techniciens effectuent des mesures pour relever les niveaux de bruit. Ensuite, ces niveaux sont utilisés pour recalibrer un modèle acoustique. Une simulation acoustique est faite à partir du modèle pour voir s'il donne le même résultat que la mesure de l'état initial : si le modèle donne le même résultat, il est considéré comme correct, sinon, il faut le refaire.

Concernant le terminal, il s'agit du bruit des installations classées pour l'environnement. Les niveaux d'émergence sont mesurés, c'est-à-dire le bruit que fait le terminal par rapport au bruit sans le terminal. La différence doit être supérieure au seuil fixé par la réglementation pour bénéficier d'une protection acoustique. L'émergence de jour (de 7 heures à 22 heures), sauf dimanche et jour férié, doit être supérieure à 6 décibels ou 5 quand le niveau acoustique ambiant dépasse 45 décibels. L'émergence de nuit (de 22 heures à 7 heures), ainsi que le dimanche et les jours fériés, est de 3 décibels.

Un membre des Amis de la Terre des Landes précise que c'est une échelle logarithmique et que l'on fait une moyenne. **Mme Gachot** ajoute que la nuit, le bruit atteint 3,2 décibels.

Mme Arnaud répète qu'elle parle du bruit du terminal, c'est-à-dire le bruit de chargement et déchargement des camions, et non pas du bruit ferroviaire. Le modèle acoustique se place toujours dans la situation la plus pénalisante pour les riverains, en basant l'hypothèse sur quatre allers-retours par jour et des trains chargés à plein, ce qui représente 480 camions. De plus, aucune différence n'a été faite entre le modèle du dimanche et celui des jours de semaine, alors que le trafic est plus faible le week-end.

Mme Arnaud ajoute que la réglementation acoustique demande de tenir compte de la contribution du projet, c'est-à-dire la part de bruit liée au projet. Concernant le calcul du bruit, si deux sources font le même bruit, à 60 décibels, le bruit résultant ne sera pas de 120, mais de 63 décibels.

M. Serrus précise que c'est un doublement du volume sonore, mais que l'échelle humaine perçoit une différence de bruit entre deux et trois décibels selon les personnes. **Un intervenant** nuance que ces trois décibels supplémentaires s'étalent sur toute la journée.

M. Le Guilloux informe l'assemblée que la situation malheureuse de Novatrans à Perpignan n'a aucun rapport avec l'autoroute ferroviaire, car l'entreprise n'exploitait aucune ligne entre le Luxembourg et Perpignan et aucune ligne parallèle. VIIA Atlantique avait proposé à Novatrans, entre autres, de travailler sur un service de combiné sur cette ligne, mais faute de candidatures, l'entreprise s'en

est chargée seule. Ce service représente actuellement un quart du flux circulant entre le Luxembourg et Le Boulou.

Comme exemple de comparaison, 32 000 unités ont été transportées l'année précédente sur l'autoroute ferroviaire alpine, contre 70 000 sur Lorry Rail, entre le Luxembourg et Perpignan. **Un intervenant** demande que les chiffres soient donnés en jours, et non par année. **M. Le Guilloux** ajoute que cela représente 10 à 12 % des camions qui circulent entre le nord de l'Europe et l'Espagne, sachant que 80 % du trafic routier est constitué par des voyages de moins de 200 kilomètres. **Le même intervenant** précise que cela correspond à 11 000 jours sur l'axe routier, mais **M. Le Guilloux** répond que ce sont 11 000 jours au passage de la frontière, car certains camions ne parcourent pas la même distance des deux côtés. Par ailleurs, il rappelle que plusieurs adhérents de la FNTR étaient actionnaires de Novatrans en 2008, donc ils n'étaient pas motivés pour aider l'arrivée d'un nouveau service sur le réseau.

Un intervenant ne comprend pas comment le coût du ferroviaire peut être similaire à celui du combiné, alors que les wagons coûtent deux fois plus cher. **M. Le Guilloux** explique que la part du prix du wagon dans le prix de revient du service est inférieure à 5 %, donc l'écart ramené en centime au kilomètre est marginal par rapport à l'activité. En outre, les wagons parcourent deux à trois fois plus de kilomètres que les wagons du combiné. Le tarif sera public, mais les prix varieront en fonction du nombre de passages du transporteur. VIIA Atlantique ne passe plus par Modalohr pour acheter des wagons, mais s'adresse directement au fabricant

M. Chepeau souligne que les études sur la pollution de l'air ont montré que pour les infrastructures routières avec des niveaux de trafic tels que sur la RD85, les zones de diffusion de la pollution de l'air sont relativement limitées par rapport à l'emprise de la voirie, en tenant compte de l'augmentation d'un maximum de 480 poids lourds par jour. La pollution se manifeste sur une bande de 100 mètres autour de la voirie existante, ce qui est relativement faible. **M. Chepeau** suggère de mettre en place des dispositifs physiques ou de la végétation pour limiter la dispersion de la pollution sur la RD85.

Un intervenant exprime son mécontentement quant au projet qui est installé au cœur de l'agglomération de Tarnos. La forêt des Landes pourrait accueillir le terminal, sachant qu'elle est déjà traversée par une voie ferrée et par l'autoroute.

M. Deboutet pense que le projet est en train de créer un point de pollution et des nuisances supplémentaires. Il ne comprend pas pourquoi les camions ne restent pas sur l'autoroute, puisque selon les porteurs de projet, l'augmentation de 10 % de la pollution n'est pas significative. Il souhaite également savoir si le temps d'arrêt réglementaire fixé actuellement à 10 minutes aux passages à niveau passera à 15 minutes. **M. Le Guilloux** répond que VIIA Atlantique n'est pas concerné. **M. Deboutet** se demande comment les pompiers pourront intervenir l'été si le passage à niveau sur la route de la digue est arrêté par les trains.

M. Le Guilloux rappelle qu'il n'a jamais été question de réduire le bruit ou la pollution à Tarnos, mais que l'accroissement de pollution et de bruit amené sur six kilomètres à Tarnos est compensé par les 1 000 kilomètres du trajet.

Un intervenant indique que le site de Mouguerre n'a pas été retenu parce que lorsque les trains étaient composés, ils empiétaient sur la voie ferrée existante, mais le problème peut être réglé en ajoutant une deuxième voie à l'embranchement. Selon lui, cet argument s'applique davantage au Boucau, où aucune solution n'est possible. De même, la plateforme d'Hendaye-Irun peut recevoir des trains de 1 000 mètres en entrant par le côté espagnol.

M. Le Guilloux répond que les trains longs n'ont aucune raison d'exister au détriment des wagons isolés qui pourront profiter autant de l'autoroute ferroviaire. Il précise que la plateforme d'Hendaye n'a pas été retenue en raison d'un manque de surfaces disponibles. Sur le site de Mouguerre, il n'était pas possible de manœuvrer par manque de profondeur, donc il fallait découper les trains, tandis qu'à Tarnos, les manœuvres se font à l'intérieur du terminal, sur la voie d'un kilomètre. **Un intervenant** objecte qu'elle ne mesure que 650 mètres, mais **M. Martinot-Lagarde** répond qu'il faut mesurer la longueur de la forêt, 500 mètres, puis la distance jusqu'au passage à niveau Semard, qui représente également 500 mètres.

Le Maire indique qu'une note de RFF laisse entendre que le temps de fermeture des passages à niveau pourrait aller au-delà de 10 minutes. **M. Wright** répond que cela dépend d'un arrêté préfectoral que RFF ne peut pas modifier. **M. Martinot-Lagarde** ajoute que RFF a prévu d'automatiser les passages à niveau pour ne pas dépasser 10 minutes et que les passages à niveau ne sont pas tous franchis à la même vitesse.

Une intervenante pense que le projet ne convainc personne parce qu'il est plus porteur de nuisances que d'emploi. Elle est adhérente de l'association Alternance 2014 et réitère son opposition contre le projet. Elle attend de M. Guilloteau, Président de la Communauté de communes, qu'il défende la qualité de vie du territoire.

M. Guilloteau indique que l'Aquitaine est l'une des trois régions qui investit le plus dans le domaine de la transition énergétique et fait partie des meilleures. Le budget annuel est d'1,3 M€, dont 100 M€ sont utilisés chaque année pour accompagner des projets. La Région investira 17 M€ dans le projet d'autoroute ferroviaire, car l'enjeu principal est d'éviter que 5 à 7 % des camions qui passent à Béhobie ne traversent l'Aquitaine, et de limiter ainsi les émissions de CO2. Le projet est entièrement public afin d'inciter au ferroutage, ce qui n'est pas possible dans le privé. De plus, les infrastructures déjà existantes sur le site de Tarnos permettent de faire des économies.

Un intervenant demande pourquoi le siège de VIIA est situé au Luxembourg et non pas en France. **M. Le Guilloux** répond que VIIA Atlantique est une filiale de la SNCF à 100 % et que c'est une société française de droit français installée en France. **M. Guilloteau** indique que le projet va créer 65 emplois.

Un intervenant explique que les 200 salariés du groupe Gascogne attendent une somme de 10 M€ pour remplacer les machines et développer des emplois. **M. Guilloteau** répond que la Région a investi 20 M€. **Le même intervenant** précise que, sans la somme de 10 M€, l'activité de fabrication de bois risque de disparaître, en même temps que 200 emplois. Concernant le site de Tarnos, la création de 75 emplois correspond à 70 SMIC annuels sur 15 ans, ce qui est loin d'être satisfaisant. L'autoroute ferroviaire traversera l'Aquitaine, mais ne transportera pas des marchandises locales. Il faut donc s'interroger sur la façon de développer l'industrie et les transports localement.

M. Guilloteau précise que la Région investit 380 M€ par an pour le développement économique. Il ajoute qu'ils ont rencontré des difficultés pour aider le groupe Gascogne qui appartenait à une société de Madagascar avant d'être repris par la DRT et Biolandes.

Par ailleurs, le directeur du site de Turbomeca lui a expliqué que le rond-point prévu à côté du rond-point de l'Industrie permettrait aux salariés et aux fournisseurs d'accéder au site plus facilement. Les problèmes de sécurité seront également réglés dans le cadre du projet de l'usine Cap 2020, avec la réorganisation du site. L'entreprise Turbomeca se dit prête à rendre quatre hectares aux collectivités pour faire du développement économique.

S'agissant des impacts environnementaux, M. Guilloteau compare le trafic routier à celui de la tempête de 2009-2010 lorsque les camions venaient sur le port de Bayonne. En 2010, quatre millions de tonnes étaient exportées sur le port, contre trois millions actuellement. C'est une route industrielle, et non pas une route pour se déplacer à vélo ou à pied.

Le Maire souhaite savoir si M. Essig a été missionné par la Région, donc s'il a été rémunéré avec l'argent des administrés. **M. Guilloteau** ne peut apporter de réponse, mais il s'engage à la chercher.

Le Maire rend hommage aux services de la Ville de Tarnos pour leur analyse complète du dossier. Il ajoute que le bilan carbone de l'autoroute ferroviaire correspond à un bilan carbone pour une ville de 9 000 habitants.

M. Destouesse pense que l'un des problèmes du projet se situe au niveau européen avec la libéralisation continue du rail. Ainsi, 70 emplois vont être créés par le projet, mais des dizaines de milliers ont été supprimées depuis que la libéralisation du rail a commencé en Europe. Le Parti communiste est au contraire favorable au développement du rail et du fret.

M. Destouesse accuse les entreprises privées en général, et Lorry Rail en particulier, de ne prendre part à des projets que pour des raisons de rentabilité financière et de se servir des problèmes de pollution comme prétexte. Il est également gêné par le fait que l'entreprise reçoit de l'argent public, alors

que la construction de la voie de contournement de Tarnos n'a pas débuté faute d'argent. Il pense que c'est dommage que le Président de Région serve les intérêts du ministre qui incite à construire l'autoroute. Il rappelle que le fret diminue fortement et que les décisions politiques encouragent le transport routier.

M. Guilloteau indique que le Conseil régional investit de l'argent dans le réseau ferré, mais pas sur l'autoroute. Il stipule que le Président Rousset n'appuie pas le ministre des Transports, mais que c'est un projet national, donc il est légitime qu'il soit porté par le ministre. Toutefois, le Président adhère à l'intérêt général national et européen.

Un membre des Amis de la Terre des Landes souligne que M. Rousset est favorable à l'autoroute ferroviaire, de même qu'au GPSO, à savoir la création de deux LGV. Il rappelle qu'en 2009, le Conseil régional avait expliqué aux opposants du projet que la LGV Tours-Bordeaux engendrerait la création de 100 000 emplois, mais seuls 4 200 emplois ont été créés depuis la mise en place de la ligne.

Il se demande comment seront financées les deux LGV qui représentent à elles deux 18 Md€, alors que le budget du Conseil régional est de 1,3 Md€. Il conseille également de développer le transport de containers par bateaux.

Mme Fontenas signale que c'est la première fois qu'autant de personnes se mobilisent contre un projet sur Tarnos, malgré les nombreux débats qui ont déjà eu lieu. Elle exprime son mécontentement par rapport au fait que ce sont les collectivités locales qui doivent payer à la place des routiers pour l'écotaxe, alors que l'État se plaint des coûts engendrés par le déficit de la SNCF.

Elle regrette également que tous les efforts produits depuis 10 ans pour régler les problèmes de déchets et de pollution soient annulés par l'arrivée du terminal. Elle promet que les Tarnosiens, mais aussi les Ondrais et les riverains du Seignanx vont se mobiliser contre ce projet. Elle invite tout le monde à assister au Conseil municipal le lendemain soir.

M. Vissin* souligne que les bénéfices du projet sont dérisoires : peu d'emplois créés, beaucoup de nuisance pour la population locale et un avenir peu rayonnant pour le territoire. Il estime que le nombre de personnes défavorables au projet va augmenter si M. Guilloteau persiste dans cette voie.

M. Benes* attend une réponse par rapport au nombre de camions qui passeront par jour au niveau des ronds-points, ainsi que l'intervalle entre eux.

Un intervenant s'inquiète de savoir si des matières dangereuses seront transportées *via* le site de Setrada. **M. Le Guilloux** répond que beaucoup de choses sont classées comme marchandises dangereuses, mais dans la pratique, ils interdisent les transports des marchandises les plus dangereuses telles que le radioactif, l'explosif ou le gaz. **Une intervenante** demande comment sera vérifié le contenu des containers. **M. Le Guilloux** précise que des contrôles seront effectués, mais elle rétorque que ce sera fait au hasard, comme pour les trafics de drogue.

Un intervenant souhaite savoir si le projet sera européen, alors que les États membres n'ont pas encore décidé d'apporter des subventions. **M. Serrus** explique que les subventions européennes ne sont pas données par les pays européens, mais par l'Union européenne. L'argument pour obtenir des subventions de l'Europe est que le projet servira au transport entre les pays européens, même s'il reste en France. La demande est en cours.

M. Le Guilloux informe un intervenant que le système envisagé dans le projet n'a pas de réplique identique dans d'autres pays, mais des équivalents, notamment en Suisse.

M. Deboutet* déclare que la situation de Tchernobyl est en train d'être reproduite. En effet, selon lui, il est incohérent et honteux que le problème de pollution ne soit traité qu'à Tarnos, en pensant que les émissions de CO2 s'arrêteront aux frontières.

M. Pachon ajoute que l'Autorité environnementale est d'avis que l'autoroute ferroviaire risque de ne pas être étendue au-delà des frontières françaises parce que les autres pays ne sont pas adeptes du wagon Modalohr.

Il rappelle à M. Guilloteau que les opposants sont favorables au maintien des fonctionnements actuels des sites d'Hendaye et de Mouguerre, qui sont menacés par la prospective du gouvernement, parce qu'ils correspondent au tissu social de PME nécessaire à la région et qu'ils empêcheront la production de gaz à effet de serre. Il met en avant le bon travail réalisé occasionnellement par la Région, mais remet en

cause le financement de l'A65 qui est en déficit pour la quatrième année consécutive et qui va nécessiter l'aide financière des collectivités territoriales.

M. Guilloteau répète que c'est un projet complémentaire qui n'empêche pas le financement d'autres projets de report modal.

M. Boulaon* estime qu'un projet doit être précédé d'une étude, donc il considère que celui-ci a déjà été signé.

M. Hiquet était adjoint au Maire pour le développement économique lors du mandat précédent à Tarnos. Il souligne que le projet est ancien, puisqu'il a été conçu à l'époque où Jean-Louis Borloo était ministre de l'Écologie. Il remarque que la Région avait pris l'habitude, en 2013, de mettre en place des concertations abouties, comme lors de la réalisation du schéma d'aménagement portuaire. Il est étonné que le Maire d'Ondres, Éric Guilloteau, ne se sente pas concerné par les impacts potentiels du projet, et avoue sa difficulté à suivre sa manière de faire de la politique qui consiste à avoir plusieurs casquettes. Il espère que la Communauté de communes se prononcera, car c'est un projet qui concerne Tarnos, et de ce fait, la Communauté de communes.

L'impact économique sur le territoire serait important, puisque plusieurs projets sont en cours, notamment la desserte portuaire sur la RD85 pour laquelle le Conseil général a investi 16,5 M€ pour la prolonger. En outre, le Président du Conseil général, M. Emmanuelli, a indiqué dans deux courriers qu'il s'opposait au projet dans l'agglomération, faute d'études complètes.

M. Hiquet souhaite que de tels projets tiennent compte de l'économie des territoires et que ce projet ne soit pas accepté. Il encourage les Tarnosiens à se mobiliser.

M. Martin annonce qu'une demi-heure de blocage sur le rond-point de Garros équivaut à deux ou trois kilomètres de bouchon sur l'autoroute.

M. Guilloteau rappelle que le projet est porté par l'État, pas par le Conseil régional ; il est financé à 200 M€ par l'État et à 17 M€ par la Région.

M. Martin pense que M. Guilloteau, en tant que Président de la Communauté de communes, aurait dû recueillir l'avis des habitants de Tarnos, la plus grosse ville de la Communauté. **M. Guilloteau** répond que ni le Président de la Communauté de communes ni le Maire d'Ondres n'ont d'avis à donner. La Communauté de communes a une compétence urbaniste et a été sollicitée l'année dernière, dans le cadre d'une modification du PLU de Tarnos, pour permettre le projet. Cependant, depuis 1994, il existe un principe selon lequel la Communauté de communes suit toujours l'avis des maires en matière d'urbanisme. Cela a été le cas en novembre 2013 avec Jean-Marc Larre, l'ancien Président de la Communauté qui a suivi l'avis du Maire de Tarnos. Quant au Conseil général, il était favorable au projet qui permet, à travers la mise en œuvre d'un rond-point sur la RD85, de créer un nouvel accès au site de Turbomeca.

Un membre des Amis de la Terre des Landes note qu'au moment de la création de l'autoroute Langon-Pau, l'A65, il avait été stipulé que la structure, privée, ne bénéficierait d'aucun argent public. Pourtant, cette autoroute, en déficit depuis quatre ans, ne peut pas être rentable et va bénéficier d'une clause de sauvegarde financée par le public. L'intervenant préconise au Maire de Tarnos d'être attentif aux annexes du contrat de concession qui pourraient comporter une clause de déchéance.

M. Serrus indique qu'actuellement, seul un contrat entre l'État et VIIA a été signé et que l'une des missions de VIIA est de porter l'enquête publique. La Commission d'enquête donnera son avis au regard des avis recueillis, notamment à Tarnos, puis l'État donnera une suite, ou non, au projet.

M. Le Guilloux explique que le risque trafic – si les camions sont moins nombreux que prévu – est supporté par le concessionnaire, mais pas par l'État. **Un intervenant** s'exclame que le privé fait toujours des bénéfices et que c'est l'État qui paie. **M. Le Guilloux** répond que VIIA Atlantique est une société de droit privé et une filiale à 100 % du groupe SNCF, dont le conseil d'administration a considéré que le risque porté dans le projet était raisonnable et a accordé les investissements nécessaires pour l'organiser.

Un intervenant demande si des dédommagements sont prévus dans le cas où l'État se retirait du contrat de concession. **M. Le Guilloux** indique que les seules indemnités prévues sont les dépenses engagées sur les études déterminantes, à hauteur de 6 M€.

M. Bernard ne parvient pas à vendre sa maison en raison du projet qui va peut-être aboutir. **M. Le Guilloux** souligne qu'il ne sera pas dédommagé. **M. Guilloteau** ajoute que le passage de quatre trains supplémentaires par jour n'aura pas d'impact sur la valeur des maisons, mais **M. Bernard** précise que les acquéreurs potentiels ne se préoccupent que de l'autoroute ferroviaire.

M. Le Guilloux explique qu'au total, 380 camions viennent déposer des semi-remorques par jour, soit 190 à l'aller et 190 au retour. Selon **un intervenant**, cela représente 400 camions sur 12 heures, soit un camion supplémentaire toutes les deux minutes. Par conséquent, la piste cyclable qui conduit à Grandjean sera impraticable avec la circulation des camions.

M. Deboutet* relate un passage du rapport de la Cour des comptes stipulant que les autoroutes ferroviaires ne sont pas viables sans aides publiques, or **M. Le Guilloux** affirme qu'ils ne touchent aucune subvention. **M. Le Guilloux** rappelle le cadre juridique : ils touchent une subvention sur l'autoroute alpine qui est une autoroute de franchissement, ils touchent une subvention « coup de pince » sur l'autoroute Bettembourg-Le Boulou, et la seule subvention prévue sur l'autoroute Atlantique est celle de l'investissement initial, la concession excluant la possibilité d'en toucher une autre.

M. Deboutet* se demande alors pourquoi ils montent un projet en sachant qu'il ne sera pas rentable. **M. Le Guilloux** précise que le seul moyen d'atteindre une rentabilité normale est de faire des trains plus longs, d'où l'allongement des trains pour le projet.

Un membre des Amis de la Terre des Landes explique que le taux de rentabilité de l'A65 étant aussi peu attractif à terme, le service d'autoroute ferroviaire n'aurait pu être réalisé sans portage public. **M. Le Guilloux** répond qu'ils ont changé un certain nombre de paramètres pour atteindre plus facilement la rentabilité, notamment la longueur des trains et la taille des terminaux, avec moins de manœuvres. Le contrat de concession ne parle pas de trains supérieurs à 1 050 mètres et le nombre de wagons investis ne permettrait pas de faire des trains plus longs. **Mme Gachot** souligne que selon l'Europe, il faut des trains de 1 500 mètres pour rentabiliser. **M. Le Guilloux** assure que l'activité sera rentable avec des trains de 1 050 mètres.

M. Wright explique qu'ils ont mené des études d'exploitation montrant que le service était compatible avec les circulations actuelles sur le site. **Un intervenant** note que le Conseil régional soutient l'autoroute ferroviaire qui traverse la région, la France et l'Europe, mais il soutient aussi le développement local, donc le fret local ferroviaire. **M. Wright** indique que pour l'autoroute ferroviaire, une voie a été mobilisée pour faciliter l'insertion des trains de fret qui circulent sur la plateforme et limiter l'impact sur les autres circulations ferroviaires.

M. Destouesse reproche à **M. Le Guilloux** de ne s'intéresser qu'à la rentabilité, en ignorant les besoins de la population. En outre, des milliers d'emplois de cheminots seront supprimés au niveau européen. **M. Le Guilloux** estime qu'un groupe, public ou privé, doit avoir un retour d'investissements pour chercher une rentabilité, et en l'occurrence, si le projet avait conservé des trains courts, il aurait eu besoin d'autres subventions publiques.

Par ailleurs, le montage est conçu pour limiter le recours à l'argent public et aux subventions sur l'investissement. L'État incite au report modal, donc il favorise l'allongement des trains de fret sur le réseau national. **Mme Fontenas** pense que cela pouvait être fait avec le combiné. **M. Le Guilloux** répond que c'est le cas et que le combiné bénéficiera également de trains longs.

M. Wright informe l'assemblée qu'il est prévu de créer une voie de communication à la sortie de la gare du Boucau, de réceptionner les trains sur la voie de service, puis de les envoyer sur le terminal. **M. Le Guilloux** ajoute que le passage à niveau du Boucau est plus fréquenté que celui de Tarnos parce qu'il couvre l'ensemble des trois voies.

Un intervenant signale qu'avec cette nouvelle voie, le passage à niveau du port de la Cale restera fermé longtemps. **M. Le Guilloux** assure qu'il sera rouvert entre-temps et que le temps de fermeture est estimé entre quatre et six minutes.

Mme Fontenas rapporte un passage du mémoire complémentaire réalisé par Egis, qui stipule que ce mémoire a été rédigé sans disposer des études finalisées. **M. Chepeau** répond que, compte tenu des délais d'élaboration des études d'impact et des procédures mises en place, les études techniques continuent à avancer et à s'affiner, mais l'avant-projet comportait suffisamment d'informations pour effectuer une évaluation correcte.

M. Le Guilloux indique que les coûts peuvent varier selon les modifications apportées au projet après la prise en compte des remarques formulées.

Un intervenant souhaite connaître le coût financier global du projet. **M. Serrus** annonce une somme de 400 M€, dont 200 M€ pour l'aménagement du réseau et 100 M€ pour l'achat des wagons et l'aménagement des plateformes de Dourges et de Tarnos. **Un intervenant** s'écrie que la part modale du fret est en dessous de 10 % et qu'en 15 ans, le transport de fret est devenu trois fois moins important à la SNCF. **M. Serrus** assure que le projet a justement pour objectif d'augmenter la part modale du fret.

M. Lissalde remercie les personnes présentes d'avoir assisté à la réunion publique. Il répond au Maire que la Commission d'enquête dispose des mêmes informations que celles contenues dans le dossier d'enquête publique et qu'elle ne dispose pas du contrat de concession.

Le Maire signale que même si les élus de la République, les habitants et la Commission d'enquête n'ont pas tous les éléments, la commission d'enquête est organisée. Il ne comprend donc pas comment le Commissaire enquêteur pourra rendre un avis sans disposer de toutes les informations. Il déclare que donner un avis favorable au projet serait une mascarade.

M. Lissalde rappelle que la Commission d'enquête est indépendante. Elle ne s'est pas encore réunie, mais elle rendra un avis en tenant compte des observations exprimées.

(La séance est levée à 22 heures 30.)