

Les options envisageables suite...

→ En ce qui concerne la sortie (entrée) de Bordeaux

Les scénarios 1 et 2 sont équivalents et apparaissent les plus contraints, de la gare Saint-Jean à Cestas, compte-tenu de la densité de l'urbanisation et de la présence du vignoble dans cette zone.

Le scénario 3, tout en se situant également en zone urbaine, est moins contraint dans une sortie via Villenave-d'Ornon que les précédents, au prix "d'un détour" par référence à l'axe nord-sud. Si la LGV Bordeaux-Toulouse devait être également réalisée, il est dès lors quasiment évident qu'une sortie commune de Bordeaux vers le sud-est serait moins difficile à réaliser que deux, l'une vers le sud-ouest, l'autre vers le sud-est, cumulant les désavantages.

La solution 4 (si la LGV vers Toulouse n'est pas réalisée) pourrait apparaître comme moins traumatisante dans le tissu urbain de la périphérie bordelaise mais, comme en ce qui concerne la partie sud, est-elle en mesure d'accueillir les trafics supplémentaires vers et depuis la frontière espagnole ? D'autant que ces trafics se superposent ici, jusqu'à Lamothe, avec les circulations TER en direction du Bassin d'Arcachon, relation qui enregistre la plus forte fréquentation en Aquitaine.

En tout état de cause, ceci n'hypothèque pas la réflexion à beaucoup plus long terme sur un contournement ferroviaire de Bordeaux, question évoquée dans le rapport précité de novembre 2003.

→ En ce qui concerne la traversée des landes (géographiques)

Le scénario 1 en dépit d'un coût beaucoup plus élevé ne présente pas de réel avantage en terme de performance par rapport à **la solution 4** "à l'horizon 2020", la saturation sur cette portion de la ligne existante n'apparaissant que vers 2030, au regard des prévisions de trafic du maître d'ouvrage.

Les scénarios 2 et 3 ont les mêmes effets sur le trafic marchandises (et TER) qui continuera d'emprunter la ligne existante, dès lors libérée de la circulation des TGV, et présentent pour les voyageurs aquitains des gains de temps alternatifs à peu près équivalents (6mn de moins à l'avantage du scénario 2 entre Bordeaux et Bayonne ; 11mn de moins à l'avantage du scénario 3 entre Bordeaux et Pau).

Les contraintes environnementales sont sensiblement du même ordre à l'ouest et à l'est, notamment dans la traversée du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne pour le scénario 2, en lisière de celui-ci pour le scénario 3.

Sont en suspens, dans les deux cas, la question du raccordement à la LGV des gares existantes ainsi que, dans le scénario 3, celle du positionnement d'une gare nouvelle dans le département des Landes et du prolongement vers Pau (Tarbes et Lourdes).

Si, en terme d'aménagement du territoire, le scénario 3 apporte les services d'une gare TGV supplémentaire pour desservir le sud-est de l'Aquitaine, son positionnement reste un débat d'intérêt local qui doit être traité par les échelons territoriaux directement concernés. ■

En conclusion

Pour avancer un ordre logique de réalisation sur ce projet complexe – débouchant sur un éventuel phasage, si les contraintes financières y obligent – il apparaît, au regard des réflexions conduites par les membres du CESR que :

- sont à réaliser, au plus tôt, sur la ligne actuelle les travaux nécessaires pour améliorer la circulation des marchandises (accueil de la navette ferroviaire), cette voie déjà inscrite dans le projet de corridor atlantique étant utilisée à cette fin dans les quatre solutions envisagées ;
- soit mis à l'étude en priorité, le contournement de l'agglomération sud des Landes-Côte basque par une ligne mixte prolongeant le nouveau réseau espagnol, études qui peuvent bénéficier de financements européens significatifs pour une réalisation permettant d'être "au rendez-vous de l'Y basque", dès la mise en service de ce dernier ;

- soit arrêtée la décision concernant les sorties de Bordeaux, en simultanéité avec le projet de LGV vers Toulouse, dont découlera directement le choix d'un tracé par l'est ou par l'ouest, bouclant au final le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

S'en déduit la préférence manifestée par une grande majorité des membres des Commissions du CESR d'Aquitaine pour le scénario 3. ■

*Contribution adoptée à l'unanimité
par le Bureau du CESR le 26 octobre 2006*

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 17 500 exemplaires - ©Leo Corporate

Contribution de :



**Conseil Économique et
Social d'Aquitaine**

14, rue François de Sourdis
33077 BORDEAUX Cedex
Tél. : 05 57 57 80 80

Cette contribution a
été renforcée par une
contribution commune
des CESR d'Aquitaine et
de Poitou-Charentes.

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne :

Le CESR d'Aquitaine a reçu, le 25 septembre 2006, devant ses trois Commissions réunies, *la Commission particulière du débat public* instituée sur le dossier en référence, le 4 janvier 2006, par la CNDP après saisine de Réseau Ferré de France (RFF).

Si les représentants socioprofessionnels aquitains ont apprécié les informations qui leur ont été ainsi directement fournies, ils tiennent cependant, en préambule, à réitérer le regret qu'ils ressentent à se saisir seulement aujourd'hui de ce sujet, alors qu'ils ont été

invités à se prononcer sur celui du *Projet de LGV Bordeaux-Toulouse* un peu plus d'un an auparavant (cf. contribution du Bureau du CESR en date du 7 septembre 2005). L'ordre de présentation des dossiers soumis au débat public ne doit en effet en rien préjuger de l'ordre des réalisations¹.

En synthèse des positions exprimées par les Conseillers sous l'égide des trois Commissions de l'Assemblée, le Bureau du CESR d'Aquitaine s'est d'abord intéressé aux **enjeux du projet** ferroviaire Bordeaux-Espagne, avant d'aborder les **différentes options** envisageables. ■

Les enjeux du projet

■ 1/ Le report modal

C'est le tout premier enjeu de ce projet ferroviaire dans une approche globale et cohérente pour le long terme (2020 et au delà) de la politique en matière de transport.

→ **Report modal de marchandises**, au tout premier rang, nécessité évidente, inlassablement rappelée par le CESR dans ses contributions antérieures sur les infrastructures de transport et services associés².

Les trois options présentées par le Maître d'Ouvrage (RFF) ont en effet en commun de porter de deux à quatre voies le réseau ferré entre Bordeaux et la frontière espagnole, de façon à pouvoir, dans chaque cas, potentiellement multiplier par dix la capacité d'acheminement du fret ferroviaire sur cet axe, par référence aux flux actuels. **La continuité** serait ainsi assurée entre la mise à quatre voies de la relation Paris-Bordeaux au nord (grâce au prolongement de la LGV depuis Tours) et la construction du

¹ À ce sujet, le CESR a relevé que dans les documents préparatoires au Contrat de Projets État-Région pour 2007-2013 figurent dans la proposition de l'État de premiers crédits d'étude pour Toulouse-Bordeaux et non pour Bordeaux-Espagne.

² Contribution au débat public sur le Projet de LGV Bordeaux-Toulouse (07/09/2005) ; avis sur la Convention relative au financement des études à lancer en 2005 préalablement aux études APR sur le tronçon Angoulême-Bordeaux (15/06/05) ; avis sur le rapport d'orientation pour l'aménagement des grands axes de transports Nord-Sud en Aquitaine (07/04/05) ; avis sur la convention de financement du débat public sur le prolongement de la LGV-SEA entre Bordeaux et la frontière espagnole (31/01/05) ; avis et rapport sur les infrastructures de transport au service du développement de l'Aquitaine et de l'aménagement du territoire (17/11/03) ; contribution commune des CESR d'Aquitaine et de Poitou-Charentes sur la LGV-SEA (07/02/2003) ; avis sur le résultat des études d'avant projet sommaire concernant la section Angoulême Nord-Bordeaux de la ligne grande vitesse Sud Europe Atlantique (13/12/02) ; avis pour la consultation sur le résultat des études d'avant projet sommaire de la section Angoulême-Bordeaux de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (06/12/01)

côté espagnol, jusqu'à Irun, de la voie nouvelle dite *Y basque* à écartement européen, en doublement du réseau existant à écartement ibérique. L'adaptation de ce dernier aux normes européennes est attendue dans une phase ultérieure (ainsi que cela est inscrit dans le schéma national du Gouvernement espagnol), après la pose d'un rail supplémentaire.

Dans les hypothèses d'évolution du trafic terrestre avec la péninsule ibérique, à l'horizon 2025, avancées dans le **rapport de présentation du projet** le nombre de tonnes acheminées sur le corridor atlantique pourrait plus que doubler (sur la base des chiffres 2003) de 47 à 80 millions de tonnes par an. Dans le meilleur des cas, le fret ferroviaire passant de moins de 2,5 millions de tonnes aujourd'hui à 21 à la mise en service des voies nouvelles, n'absorberait que les deux tiers de l'**accroissement** du trafic, le "mur de camions" continuant donc tout de même à se densifier.

Si la progression du trafic global de marchandises était moindre que prévue³, le projet ferroviaire resterait pertinent en permettant d'envisager, au vrai sens du terme, un "report modal" de la route vers le rail, en stabilisant – voire : en réduisant – le trafic routier au profit du trafic ferroviaire.

Dans tous les cas de figure, la réalisation d'une infrastructure ferrée adéquate est une **condition nécessaire**, mais elle n'est **pas suffisante** pour gagner le pari du report modal route/rail. Il faudra d'évidence un fort volontarisme des pouvoirs publics à tous les niveaux compétents :

- l'Union européenne et les États concernant la tarification de l'usage des infrastructures collectives de transport pour corriger les disparités actuelles des coûts à la tonne transportée et, le cas échéant, la définition des obligations réglementaires à respecter sur les différents modes utilisés en fonction des distances parcourues ;
- les échelons nationaux et régionaux ainsi que les grands opérateurs de transport s'agissant de services offerts aux chargeurs (maintenance des réseaux en tout premier rang, coût, délai, régularité, fiabilité, etc.), pour redonner au rail sa compétitivité.

Ce faisant, en Aquitaine, le développement des capacités ferroviaires d'acheminement des marchandises concerne à la fois :

- le transit avec la Péninsule ibérique ;
- les flux de nature régionale et interrégionale ayant pour origine ou destination des centres de production aquitains ;
- l'articulation avec les ports de la façade atlantique, un axe ferroviaire nord-sud performant renforçant le concept de "porte atlantique" que s'efforce de promouvoir l'initiative trans-régionale dite *Plate-forme Aquitaine-Euskadi* à partir de la desserte des quatre ports de commerce du golfe de Gascogne : Bilbao, Pasajes, Bayonne et Bordeaux.

→ **Report modal pour les voyageurs** en second lieu. Si la mobilité des personnes n'est pas un objectif "en soi", elle reste un facteur déterminant d'attractivité de la région, tant en ce qui concerne les déplacements professionnels, que scolaires et universitaires, sanitaires, touristiques, culturels ou de loisirs, etc. Avec des temps de parcours réduits, le train devient alors une alternative crédible à la route entre villes situées à des distances relativement proches les unes des autres (de l'ordre de 100 à 300 km) et à l'avion sur des relations plus longues (jusqu'à 1 000-1 500 km), sous réserve, dans ce cas, que les flux de passagers soient suffisamment "massifiés".

Dans le projet considéré, ceci concerne à la fois :

- des relations intra-aquitaines (Bordeaux, Dax/Mont-de-Marsan, Bayonne, Pau) ;
- des relations inter-régionales (Bilbao, Vitoria, Poitiers, Toulouse en articulation avec une éventuelle LGV Atlantique-Méditerranée) ;
- des relations avec les agglomérations-capitales : Paris, Madrid et à partir de là, des prolongations de parcours auxquelles ces deux *hubs* majeurs de transport permettent d'accéder.

■ 2/ L'environnement

C'est le second enjeu de ce projet ferroviaire.

Un accord de principe – quasiment unanime – s'exprime en faveur du mode de transport ferroviaire (et maritime, chaque fois que cela est possible) en alternative aux modes routier et aérien, tant en terme de sécurité des biens et des personnes que d'atteintes à l'environnement, mais la perspective d'engagement des chantiers de construction afférents et d'inscription durable dans l'espace géographique de réseaux d'infrastructures supplémentaires suscite naturellement des réactions négatives localement. Ces réactions sont d'autant plus vives que les tracés ne sont pas encore clairement définis, condition nécessaire à l'ouverture de réelles négociations sur l'appréciation des nuisances ressenties et, en conséquence, sur l'engagement de procédures d'indemnisation, ainsi que sur la définition des mesures de protection de l'environnement à mettre en œuvre et la prise en compte de leur financement.

C'est pourquoi, même si les perspectives de réalisation sont encore lointaines (15 à 20 ans au plus tôt pour l'ensemble du projet actuellement soumis au débat public), il est important que les fuseaux retenus puissent être définis dès que possible pour que les collectivités locales, les habitants et les entreprises concernées (tout particulièrement en Aquitaine les exploitations agricoles et forestières) puissent s'y préparer dans leurs projets à long terme.

³Le principe d'une étude complémentaire sur ce sujet a été accepté par la CPDP, suite à des interrogations formulées sur les chiffres avancés par RFE.

Dans ce but, il est encore beaucoup trop tôt pour envisager dans le détail les impacts sur l'environnement local, toutefois un principe général peut d'ores et déjà être posé : celui du couplage avec des réseaux existants (routiers et autoroutiers, ferroviaires, lignes à haute tension de transport d'électricité), chaque fois que les conditions techniques le permettent : rayons de courbure, lignes de pentes, etc.

■ 3/ Le financement

Le troisième enjeu, même s'il peut n'apparaître qu'accessoire par rapport aux deux objectifs précédents, est financier.

Les coûts d'investissement de chacun des trois projets présentés par le Maître d'Ouvrage s'échelonnent (en valeur 2004) d'un peu plus de 3,5 milliards d'euros pour les deux premiers à 3,75 pour le troisième (avec couplage avec la LGV Bordeaux-Toulouse), ce qui est quasiment équivalent compte-tenu des marges d'approximation.

En terme de rentabilité socio-économique (toujours discutable et donc discutée) compte-tenu de la complexité des modèles économétriques de référence, le scénario 1 est nettement en retrait avec un taux de 4% contre 7% et 6% pour les scénarios 2 et 3.

Il est encore prématuré d'engager le débat sur des clés de financement précises, à horizon de 15-20 ans. Quelles seront alors les capacités de financement de RFF ? Celles des collectivités publiques : de l'Europe aux agglomérations concernées ? Quels seront les opérateurs alors impliqués dans le transport ferroviaire ? Quels premiers bilans pourra-t-on tirer des montages de financements public/privé actuellement expérimentés (à l'exemple de la ligne Figueras-Perpignan ou encore Tours-Bordeaux) etc. ? Il est donc prudent de ne pas s'enfermer dès aujourd'hui, *a priori*, dans une solution unique.

Cependant, une opportunité avérée est à prendre en considération : celle de l'inscription dans les projets prioritaires européens "d'axes ferroviaires à grande vitesse" de la relation transnationale Dax-Vitoria dès la *liste d'Essen* établie en 1994, inscription maintenue depuis lors dans la *short-list* (liste des projets prioritaires), en dépit de la réduction des moyens financiers de l'Union européenne. Ceci ouvre une perspective de cofinancement européen du projet pouvant aller jusqu'à 50% pour les études⁴. C'est là un avantage comparatif essentiel par référence à d'autres projets purement nationaux qui ne peuvent pas afficher de soutiens comparables. ■

Les options envisageables

Aux trois scénarios présentés par RFF, déjà précédemment évoqués, on peut encore adjoindre une quatrième solution – éventuellement combinable avec les deux premières sur certains tronçons – celle du seul aménagement et renforcement des deux voies de la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye.

Pour tenter de clarifier le débat, les membres du CESR ont successivement considéré trois problématiques distinctes sur le parcours, compte-tenu des contextes géographiques :

- celle du franchissement de la conurbation sud des Landes – Côte basque, jusqu'à la frontière ;
- celle de la sortie de Bordeaux ;
- celle de la traversée des landes (au sens géographique du terme) dans la zone intermédiaire.

→ En ce qui concerne le franchissement de la conurbation sud des Landes – Côte basque

Le scénario 1 apparaît aux membres du CESR comme irréaliste, l'inscription de deux voies supplémentaires en pleine agglomération étant quasiment inconcevable tant en terme de coût de réalisation de l'infrastructure (ce qui explique un montant global équivalent à celui du scénario 2) que de nuisances pour un nombre très élevé de riverains, et ceci pour la rentabilité socio-économique la plus basse,

compte-tenu des très faibles gains de temps de parcours obtenus sur la ligne pour le trafic voyageur.

Les scénarios 2 et 3 sont les mêmes sur cette portion du projet, prolongeant par une ligne mixte (marchandises - voyageurs longue distance) à 220 km/h le réseau équivalent du Y basque dont les trois extrémités deviendraient donc Bilbao – Vitoria – Sud des landes. C'est à l'évidence la solution technique la plus performante ; reste à trouver un tracé qui comptera sans-doute, comme au Pays Basque espagnol, de nombreux tunnels pour passer en lisière de l'agglomération dans une zone nettement moins dense que la précédente, mais déjà occupée par un habitat dispersé.

La solution 4 (simple aménagement de la voie actuelle sans combinaison avec les scénarios précédents) est la moins performante au regard du report modal. Si elle ne pose pas de problème de construction d'infrastructure nouvelle, elle porte deux interrogations majeures : celle de la capacité à recevoir un trafic en fort accroissement depuis et à destination de la Péninsule ibérique du fait de l'ouverture de l'Y basque doublant le réseau espagnol actuel, ce qui créerait un goulet d'étranglement à la frontière ; celle de l'acceptabilité par les riverains, en pleine ville, du passage répété de convois de marchandises.

⁴Le chiffre simultanément avancé de 30% pour la participation aux travaux est à considérer avec beaucoup de précautions compte-tenu de l'horizon lointain de réalisation.