

DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX-ESPAGNE

PREAMBULE

En préambule, je voudrais que pour la bonne compréhension, le vocable « Ligne nouvelle TGV » ne s'applique qu'à la ligne nouvelle entre BORDEAUX et BAYONNE.

Pour ce qui concerne la section BAYONNE – FRONTIERE, il convient de ne parler que d'une « ligne nouvelle » sans autre complément

En effet, cette ligne nouvelle ne se justifiera que par un trafic marchandises pour l'écoulement duquel la capacité de la ligne actuelle entre HENDAYE et BAYONNE serait insuffisante.

EXPOSE

De nombreux acteurs ont débattu de l'opportunité d'une nouvelle ligne ferroviaire entre BORDEAUX et la frontière espagnole.

Plusieurs options ont été développées parmi lesquelles je ne retiendrai que les trois hypothèses suivantes:

- **HYPOTHESE 1 – UTILISATION** de la ligne actuelle entre Bordeaux et la frontière (HENDAYE),
- **HYPOTHESE 2 - CREATION** d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et Bayonne avec **UTILISATION** de la ligne actuelle entre Bayonne et la frontière (HENDAYE)
- **HYPOTHESE 3 - CREATION** d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et la frontière

EXAMEN DES DIVERSES HYPOTHESES

HYPOTHESE N° 1 – UTILISATION DE LA VOIE ACTUELLE ENTRE BORDEAUX ET HENDAYE

Cette option suppose sur le plan « Signalisation », avec toutes les conséquences qui en découlent sur les installations de sécurité des gares :

- la modification de la signalisation entre LAMOTHE et DAX par réduction de la longueur des cantons de block automatique lumineux, cantons dont la longueur est actuellement comprise entre 2800 et 3000m
- le remplacement du block automatique à permissivité restreinte par un block automatique lumineux entre DAX et BAYONNE

- la mise en service de la signalisation de préannonce entre BORDEAUX et BAYONNE sur les parcours où la vitesse des trains les plus rapides pourra atteindre 220 km/h.

La possibilité d'une telle vitesse induira la modification du tracé des voies, principalement au niveau des courbes de LAMOTHE ainsi qu'entre MORCENX et DAX (courbes de LALUQUE) mais aussi la création de voies d'évitement de grande longueur doublant partout où cela sera possible, les voies existantes.

Bien entendu, les caténaires seront renforcées avec création de sous-stations supplémentaires.

Pour ce qui concerne les TGV, leur vitesse sera limitée à 220 km/h du fait de l'impossibilité de la co-existence d'une signalisation latérale et d'une signalisation embarquée. Les gains de temps seront en conséquence limités.

Cette hypothèse ne sera pas retenue. Bien que la moins onéreuse et la plus « écologique » compte tenu des faibles incidences sur l'environnement, elle ne répond pas au souhait d'une réduction sensible des temps de parcours.

HYPOTHESE 2 – CREATION D'UNE LIGNE NOUVELLE ENTRE BORDEAUX ET LES ABORDS DE BAYONNE ET UTILISATION DE LA LIGNE ACTUELLE ENTRE BAYONNE ET HENDAYE

Quel que soit l'itinéraire retenu entre BORDEAUX et les abords de BAYONNE, cette nouvelle ligne permettra aux trains TGV d'atteindre la vitesse de 300 km/h ou plus.

Aucune modification ne sera à réaliser sur la ligne existante, indépendamment des conditions de raccordement de la ligne nouvelle.

L'utilisation de la ligne actuelle entre BAYONNE et HENDAYE permettra d'y faire circuler un nombre de trains estimé entre 190 et 200, les deux sens réunis.

Cette augmentation de densité sera obtenue par la réduction de la longueur des cantons de BAL et une utilisation la plus rationnelle possible des installations permanentes de contre sens (IPCS).

L'avantage de cette option sera

- d'une part, de réaliser un gain de temps significatif pour les TGV
- d'autre part, d'assurer un excellent service de proximité en permettant la desserte de BIARRITZ et de SAINT JEAN DE LUZ au coeur des villes

OPTION N° 3 – CREATION D'UNE LIGNE NOUVELLE ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIERE

La création d'une voie nouvelle entre BORDEAUX et BAYONNE est déjà envisagée dans l'option n°2.

Cette voie serait complétée par une voie nouvelle dont la destination sera à définir (HENDAYE ou autre point frontière).

Quelles sont les considérations à prendre en compte pour retenir telle ou telle hypothèse

1 - Le trafic « voyageurs ».

Celui-ci se différencie entre les trains TER, les trains TGV et les trains Corail.

A - **Les trains TER** seront en augmentation et emprunteront bien entendu la ligne actuelle entre Bordeaux et la frontière. Quel en sera le nombre ? Quels sont les voyageurs qui pourront les utiliser entre BAYONNE et HENDAYE ? Quelles sont les mesures qui seront prises pour faciliter l'accès aux gares d'arrêt des TER (parkings, navettes,). De nombreuses questions auxquelles il faudra bien répondre.

B - **Les TGV** seront de deux types :

- ceux du **trafic international**, à priori en nombre limité, même si l'on prend en considération la modernisation du réseau espagnol (mise à l'écartement européen des lignes majeures de la RENFE)
- Ceux du **trafic intérieur** qui, entre Bayonne et la frontière, devront desservir les gares de Biarritz, Saint-Jean de Luz et Hendaye.

Dans ces deux cas, ces trains circuleront :

- entre Bordeaux et Bayonne, sur une ligne nouvelle qui, quel que soit l'itinéraire retenu, se raccordera sur la ligne actuelle en amont de Bayonne,
- entre Bayonne et la frontière, sur la ligne actuelle qu'il conviendra de moderniser pour relever la vitesse autant que faire se peut.

L'option ainsi développée se traduira :

- pour les trains internationaux qui circuleraient sans arrêt entre Bayonne et la frontière, par une perte de temps minime qui compte tenu du faible nombre de trains concernés serait facilement admissible,
- pour les trains du trafic intérieur, par une amélioration du service rendu aux usagers (maintien de la desserte au cœur des villes, gain de temps important dû à la circulation à grande vitesse sur la ligne nouvelle entre Bordeaux et Bayonne ,)

C – **Les trains Corail** circuleront sur la ligne actuelle avec desserte des gares du parcours.

Ces considérations tendent à privilégier l'hypothèse 2.

2 – Le trafic « marchandises »

Ce trafic se subdivise en trafic local, en trafic international et en trafic spécialisé de transport des camions sur wagons (autoroute ferroviaire)

Le trafic local peut, même s'il s'inscrit en forte augmentation, s'écouler sur la ligne actuelle.

Le trafic international devrait compte tenu de la modernisation du réseau RENFE ci avant évoquée, subir une augmentation qui ne remettra cependant pas en cause la capacité de la ligne actuelle.

Il convient en effet de prendre en compte l'augmentation de capacité qui pourra résulter d'aménagements de la voie actuelle, tels que définis dans la note complémentaire au dossier du maître d'ouvrage et auxquels il faut ajouter une modification de la signalisation entre Bayonne et Hendaye, par réduction de la longueur des cantons de BAL et une utilisation maximale des installations permanentes de contre sens (IPCS).

Ainsi, la capacité actuelle de cette section de ligne pourrait être portée à 190/200 trains jours, les deux sens de circulation réunis, sans qu'il n'en résulte une gêne insupportable pour les riverains.

Par contre, si l'autoroute ferroviaire est mise en œuvre et atteint le trafic escompté – ce qui devra être confirmé par des projections crédibles – il est indéniable qu'une voie nouvelle sera indispensable pour écouler le trafic sur le parcours Frontière BAYONNE et vice versa.

Ces considérations devront cependant s'appuyer sur des prévisions fiables, ce qui ne semble pas être le cas aujourd'hui.

Ces considérations tendent à privilégier :

- l'hypothèse 2 dans l'hypothèse où le trafic marchandises peut s'écouler sur les voies actuelles entre Bayonne et la frontière espagnole,
- l'hypothèse 3 dans le cas contraire

Ainsi, en conclusion, le trafic pourrait s'écouler dans les conditions suivantes :

Hypothèse 2 :

- Entre Bordeaux et Bayonne :

- **sur voie actuelle** : trains TER, trains Corail, trains de marchandises,
- **sur voie nouvelle** : trains TGV, trains de l'autoroute ferroviaire,

Hypothèse 3

- Entre Bordeaux et Bayonne

- **sur voie actuelle** : trains TER, trains Corail, trains de marchandises,
- **sur voie nouvelle** : trains TGV, trains de l'autoroute ferroviaire,

- Entre Bayonne et la frontière

- **sur voie actuelle** : Trains TER, trains TGV du régime intérieur, trains Corail, Trains de marchandises
- **sur voie nouvelle** : Trains TGV du régime international et trains de marchandises du régime international et de l'autoroute ferroviaire.

Sur le plan de l'environnement

S'il s'avère que la création d'une ligne nouvelle est inéluctable, elle pose le problème de son incidence sur le paysage.

Entre Bayonne et la frontière, l'étude devra privilégier la construction de cette voie nouvelle avec le minimum de nuisances. En particulier, le tracé devra éviter les zones habitées, favoriser les parcours en souterrain.

Il convient de prendre en compte les oppositions qu'avaient fait naître les tracés précédents et de ne pas retomber dans ces errements.

Seule une concertation avec les élus locaux et les diverses associations permettra de définir la consistance de ce projet, tant il sera prouvé que la ligne actuelle est insuffisante pour écouler le trafic avec report massif des camions sur le rail.