

Conclusion

Les enjeux du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Le développement économique des pays de la péninsule ibérique, depuis leur adhésion à l'Union Européenne, s'est accompagné d'un fort développement des échanges de personnes et de biens marchands avec le reste de l'Europe.

Si dans un premier temps, les transports routiers ont pu absorber une part importante de ces échanges, les difficultés et nuisances créées par le développement du trafic routier sont vite apparues. Ainsi en Aquitaine, passage obligé entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe par la façade atlantique, la saturation des grandes infrastructures routières matérialisée par un "mur de camions" est de plus en plus problématique. Cela hypothèque à la fois le fonctionnement et l'image de la Région sans compter les conséquences sur l'environnement, la pollution et la sécurité routière.

La recherche d'une alternative au "tout routier" constitue une priorité pour les responsables régionaux et nationaux des deux pays. Le développement du mode ferroviaire et du mode maritime pour mieux équilibrer les échanges avec la péninsule ibérique apparaît ainsi comme un objectif prioritaire. C'est ainsi un axe majeur du schéma national de développement durable arrêté par la France en 2003 et une contribution essentielle à l'aménagement durable du territoire aquitain à l'horizon 2020, comme énoncé dans le schéma régional aquitain d'aménagement et de développement durable du territoire de la région Aquitaine.

En France, la politique de développement du réseau ferroviaire, qui répond à des objectifs d'aménagement du territoire, de développement économique et de développement durable, s'est concrétisée depuis plusieurs années par la programmation et la construction de lignes à grande vitesse. Le soutien à un nouvel essor du fret ferroviaire avec l'ouverture du marché à de nouveaux opérateurs constitue un objectif supplémentaire pour le développement du réseau ferré.

L'axe ferroviaire du corridor atlantique entre Paris et l'Espagne, va être doté au nord de Bordeaux d'une ligne nouvelle à grande vitesse (LGV Sud Europe Atlantique) d'ici 2016, venant compléter la ligne existante qui sera réservée au développement du transport de marchandises, incluant un service "d'autoroute ferroviaire" international. Cela permettra aussi de développer une offre plus importante de trains régionaux de voyageurs pour les dessertes régionales.

En cohérence avec la politique nationale de développement durable (2003) et le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (2006), le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne doit permettre :

- **le report d'une partie du transport international de marchandises de la route vers le ferroviaire,**
- **l'amélioration des liaisons ferroviaires voyageurs entre le sud de l'Aquitaine, l'Île de France, et l'Espagne**
- **le développement des transports ferroviaires régionaux**

En Espagne, les questions liées au respect de l'environnement et du cadre de vie, à la consommation énergétique et à la sécurité, ont amené également les autorités espagnoles à s'engager dans une politique très ambitieuse en faveur du mode ferroviaire, afin de limiter la croissance des transports routiers. Une des caractéristiques majeures de cette politique ferroviaire volontariste, est l'adoption de l'écartement européen pour les lignes nouvelles de leur futur réseau et pour les grands axes du réseau actuel.

Ainsi, l'enjeu principal du développement des services ferroviaires sur la façade atlantique consiste à permettre le report d'un maximum de trafic de marchandises de la route vers le ferroviaire et le développement du trafic de voyageurs par trains comme alternative aux poids lourds, à la voiture et à l'avion pour les relations régionales, nationales et internationales.

L'Union Européenne soutient d'ailleurs fortement le développement du transport ferroviaire dans une démarche de développement durable. En effet, avec ce mode de transport, les objectifs de développement économique et social sont compatibles avec la protection de l'environnement. C'est dans ce contexte et cette perspective que l'axe ferroviaire du corridor atlantique entre Paris et Madrid, inscrit dans la liste des projets prioritaires par le Conseil Européen d'Essen dès 1994, a été confirmé en avril 2004 parmi les opérations prioritaires du Réseau Transeuropéen de Transport. A ce titre, le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne sera éligible aux subventions de l'Union Européenne.

Pour représenter une véritable alternative aux autres modes de transports (routier et aérien), les transports ferroviaires doivent pouvoir disposer d'une infrastructure performante en capacité et en vitesse. Même si des améliorations de la ligne existante Bordeaux -Irun vont permettre de répondre aux évolutions de trafics induits par les projets ferroviaires français et espagnols prévus aux horizons 2013 et 2016 à partir de 2020, il sera nécessaire de réaliser de nouveaux investissements ferroviaires importants. Ces travaux doivent permettre d'assurer, dans de bonnes conditions, la circulation des personnes et des marchandises entre la péninsule ibérique, la France et le nord de l'Europe. Seule la présence de deux voies supplémentaires permettra de répondre à moyen ou à long terme à l'augmentation de trafic ferroviaire prévu sur cet axe entre Bordeaux et l'Espagne, comme cela sera alors le cas au nord de Bordeaux avec la LGV SEA et au sud de la frontière avec le projet de ligne nouvelle espagnole dénommé "Y Basque".

Deux types de solutions sont envisageables afin de donner à cet axe ferroviaire les capacités nécessaires :

- porter progressivement à quatre voies la ligne existante,
- réaliser une ligne nouvelle en complément de la ligne existante.

La mise à quatre voies de la ligne actuelle permettra de ne pas créer de nouveaux corridors d'infrastructures ferroviaires et pourra se faire progressivement au fur et à mesure de la saturation des sections. Cette solution se heurtera probablement à certaines difficultés de réalisation dans la traversée des zones urbaines concernées, en termes d'insertion et d'acceptabilité. Les caractéristiques des 2 voies supplémentaires qui ne pourront s'éloigner que ponctuellement de la ligne actuelle, permettant cependant des gains de temps pour les voyageurs.

La réalisation d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et l'Espagne peut se concevoir suivant différents scénarios, selon les territoires traversés (par l'est ou l'ouest des Landes) et selon le type d'infrastructure (ligne nouvelle à grande vitesse pour les TGV ou ligne mixte destinée principalement aux trains des marchandises). Outre des gains de temps plus importants qu'elle apportera pour les voyageurs longue distance, une ligne nouvelle permettra d'améliorer, selon les scénarios, la desserte de nouveaux territoires aquitains. En revanche, cette ligne nouvelle constituera un nouveau couloir de transport dans des territoires sensibles, même si son rapprochement avec d'autres infrastructures existantes ou futures pourra en limiter les impacts.

Ce que RFF attend du débat public

Pour RFF, propriétaire et responsable de la gestion et du développement du réseau ferroviaire, l'enjeu de ce débat public est de configurer l'axe ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne pour qu'il réponde, à l'horizon 2020 et au-delà au développement des trafics ferroviaires régionaux, nationaux et internationaux de marchandises et de personnes. Pour cela, il est nécessaire de préciser les infrastructures et les services ferroviaires à prévoir afin de commencer à les étudier dès maintenant.

RFF, en tant que maître d'ouvrage du projet, attend ainsi de ce débat public les éléments pour répondre aux questions suivantes :

- Est-il nécessaire de développer le réseau ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne compte tenu des futurs trafics estimés ?
- Si oui, quel type de solution retenir entre la mise à quatre voies de la ligne existante ou la réalisation d'une ligne nouvelle en complément de la ligne existante ?
- Si la solution ligne nouvelle est retenue, quel scénario faut-il privilégier et quelles dessertes et gares nouvelles faut-il envisager ?
- Dans tous les cas, de quels enjeux sociaux, environnementaux et économiques, le projet devra-t-il tenir compte ?