

<p style="text-align: center;">PROBLEMATIQUE AQUITAINE : PRIORITE ENTRE BORDEAUX-TOULOUSE et BORDEAUX-ESPAGNE</p>

Que dit le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003 ?

(extrait du document « 50 grands projets pour une France attractive dans une Europe dynamique »)

« Le projet de ligne nouvelle Sud Europe Atlantique présente des prolongements naturels vers l'Espagne et vers Toulouse.

Prolongement vers l'Espagne

Suite à la décision de créer un GIE européen entre RFF et son homologue espagnol, afin d'étudier la liaison Dax-Vitoria, le CIADT demande au ministère de l'Équipement de veiller au bon avancement des études sur le corridor atlantique, en vue du débat public en 2005, et à l'engagement rapide des études d'aménagement entre Bordeaux et Dax.

Prolongement vers Toulouse

A la suite des études réalisées par RFF sur l'amélioration des liaisons ferroviaires entre Bordeaux et Toulouse, le CIADT décide d'inscrire le principe d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse sur le schéma des infrastructures à 2025. Il demande au ministère de l'Équipement de veiller à la préparation du débat public sur la desserte multimodale de Toulouse en 2005.

Dans l'attente, le CIADT demande au ministère de l'Équipement de veiller au bon avancement des études d'augmentation de capacité de l'axe.

Une première concertation sera également engagée avec les collectivités locales concernées par un prolongement de la ligne vers Narbonne. »

Le CIADT du 18 décembre 2003 ne fixe donc pas de priorité entre ces deux projets.

Pourquoi le débat public de Bordeaux -Toulouse se déroule en 2005 et celui de Bordeaux -Espagne en 2006 ?

Pour lancer un débat public, il faut un minimum d'études préalables sur l'axe concerné. Ces études préalables ont été financées dans le cadre des Contrats de plan Etat – Région .

Le décalage entre les deux débats publics s'explique par un décalage dans le démarrage de ces études préalables, et par la diversité des scénarios proposables dans le cas de Bordeaux - Espagne :

Bordeaux -Toulouse : dans le cadre du Contrat de Plan Etat - Régions 2000 – 2006, l'Etat, les Régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, Réseau Ferré de France et la SNCF ont signé en **décembre 2001** une convention de financement des études d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux –Toulouse -Narbonne (BTN).

L'étude a apporté des éléments d'appréciation des enjeux régionaux, nationaux et européens, d'une amélioration des services ferroviaires aux voyageurs et au transport de marchandises.

Elle a esquissé des projets de scénarios pouvant répondre à ces enjeux en mettant en évidence leurs apports en matière de développement des territoires.

Cette étude a été validée lors du comité de pilotage du **23 janvier 2004**, sur la proposition unique d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse.

Bordeaux -Espagne : dans le cadre du Contrat de Plan Etat -Régions 2000 – 2006, l'Etat, la Région Aquitaine, Réseau Ferré de France et la SNCF ont signé en **janvier 2004** une convention de financement des études d'amélioration des services ferroviaires sur le Corridor Atlantique (Bordeaux - Hendaye).

La première phase de ces études a permis de connaître le marché des déplacements (régional, national et européen) et d'identifier les besoins sur le Corridor Atlantique, tant dans le domaine des transports de voyageurs que des transports de marchandises.

Elle a examiné les enjeux d'une amélioration de l'offre ferroviaire, compte tenu des services offerts aujourd'hui et à terme par les autres modes de transport et des besoins identifiés

Elle a dégagé des orientations d'aménagement à étudier en deuxième phase.

Cette première phase a été validée lors du comité de pilotage du 29 octobre 2004.

Ces études sont en voie d'achèvement et un comité de pilotage prévu le **11 juillet 2005** les valideront avec les différents scénarios d'aménagement qui seront proposés dans le dossier de saisine de la CNDP en septembre 2005, panachant les projets d'aménagement de ligne existante et de création de ligne nouvelle.

Si la CNDP décidait de la tenue d'un débat public, celui-ci pourrait intervenir durant le second semestre 2006.

Le projet de LGV BT est-il en concurrence avec la LGV SEA (Tours-Bordeaux puis Bordeaux -Espagne) ?

Bordeaux -Toulouse est d'abord étroitement complémentaire de Tours-Bordeaux :

- l'intérêt d'une LGV entre Bordeaux et Toulouse ne se justifie que si la LGV Tours-Bordeaux est réalisée. Après la mise -en-service de la LGV Tours-Bordeaux, les relations entre Paris et Bordeaux s'effectueraient en 2 h 10 au lieu de 3 h aujourd'hui, ce qui permettra déjà de gagner près d'une heure sur les liaisons Toulouse-Paris ; une deuxième heure serait gagnée avec la LGV Bordeaux - Toulouse, pour obtenir un temps de parcours Toulouse-Paris en 3 h 10 au lieu de 5 h aujourd'hui
- le TGV est encore peu attractif entre Paris et Toulouse par rapport à l'avion (part de marché de 19 %). Il le devient pleinement avec la LGV Bordeaux -Toulouse. Mais il commence déjà à le concurrencer sérieusement avec Tours-Bordeaux.

Bordeaux -Espagne et Bordeaux -Toulouse ne s'adressent pas aux « mêmes marchés » et répondent à des objectifs différents :

- Bordeaux -Espagne a une vocation radiale : il permettrait la connexion des réseaux à grande vitesse français et espagnols pour des relations voyageurs améliorées entre le Sud de l'Europe, Paris et le Nord et l'Est de l'Europe . Il intéresse particulièrement les habitants de Gironde, des Landes, des Pyrénées Atlantiques, des Hautes Pyrénées et d'Espagne ;
- Bordeaux -Toulouse a une double vocation, d'une part, radiale :, il contribuerait au désenclavement terrestre de la région Midi-Pyrénées (vers Paris et le Nord de l'Europe). D'autre part, transversale : il permettrait de meilleures relations entre les métropoles du Sud-Ouest et du Sud-Est de la France (Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille, Nice, Lyon...) et offrirait des ouvertures vers Barcelone et l'Italie.

Ces deux projets permettraient de libérer des capacités pour le fret et les services TER sur les lignes classiques (c'est particulièrement vrai pour Bordeaux -Espagne qui se trouve sur un corridor majeur de transport de marchandises). Ils contribueraient à l'extension du réseau à grande vitesse – cette extension est également une nécessité pour rendre le train attractif, dans une perspective de report modal vers le rail.

Enfin, certaines propositions pour le passage de la LGV Bordeaux -Toulouse incluent une section qui pourrait être commune avec certaines propositions de Bordeaux -Espagne, au sud de Bordeaux. Elle permettrait d'envisager des liaisons de Toulouse vers le Pays Basque et Bilbao.

On notera enfin que la réalisation de la LGV SEA entre Tours et Bordeaux est éligible aux fonds structurels européens dans le cadre du RTE -T pour autant qu'une perspective lisible de prolongement vers l'Espagne au sud de Bordeaux ressortira des positions prises par l'Etat français.