

# Projet ferroviaire Débat public Bordeaux - Espagne

## CAHIER D'ACTEUR

Novembre  
2006

### Contribution commune :



### Conseil Économique et Social Poitou-Charentes

15, rue de l'Ancienne Comédie  
BP 575  
86021 POITIERS Cedex  
Tél. : 05 49 55 77 77

[www.cesr-poitou-charentes.fr](http://www.cesr-poitou-charentes.fr)



### Conseil Économique et Social Régional d'Aquitaine

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

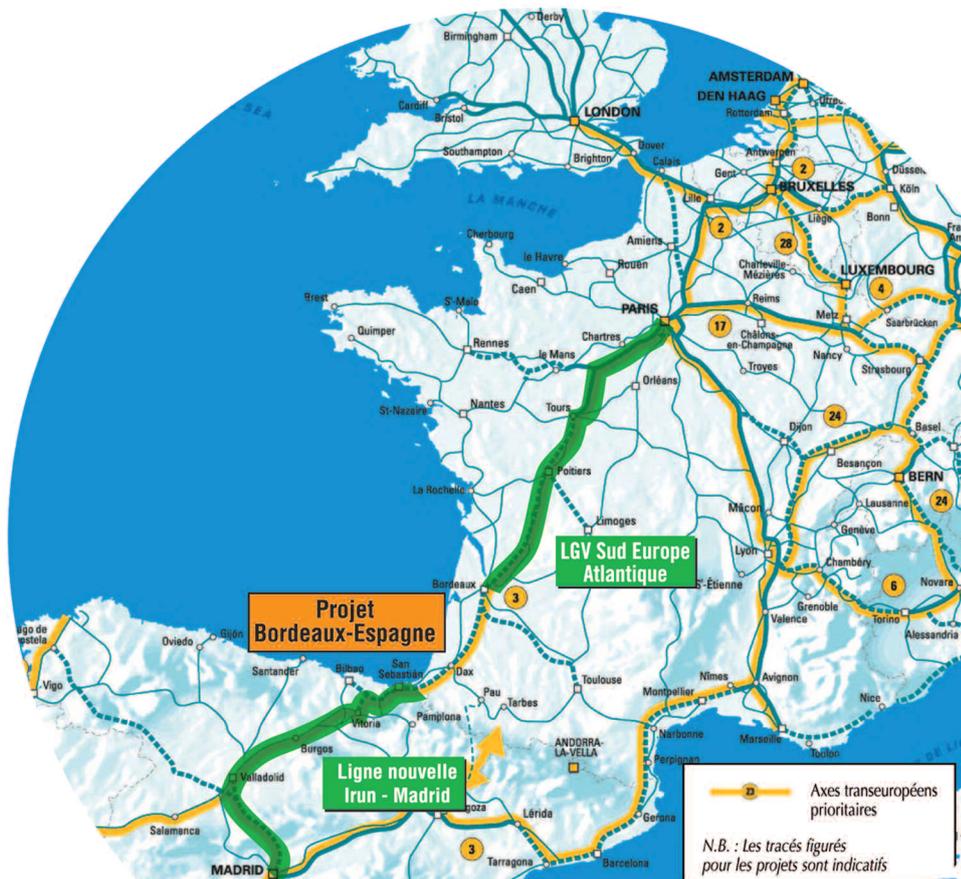
[www.cesr-aquitaine.fr](http://www.cesr-aquitaine.fr)

## Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne :

**P**our les Conseils Économiques et Sociaux d'Aquitaine et de Poitou-Charentes la réalisation du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne est avant tout un **projet d'aménagement de l'espace communautaire** visant à relier la façade Atlantique au réseau européen à grande vitesse. Ce projet doit assurer la continuité entre la LGV Paris-Bordeaux et la ligne nouvelle Irun-Vitoria vers

Madrid, permettant ainsi de rééquilibrer les flux de transport avec la Péninsule ibérique, aujourd'hui concentrés sur le corridor méditerranée - vallée du Rhône.

Pour les deux CESR, ce projet doit répondre à 3 enjeux essentiels, dans une approche globale et cohérente des politiques de transport pour le long terme (2020 et au-delà). ■



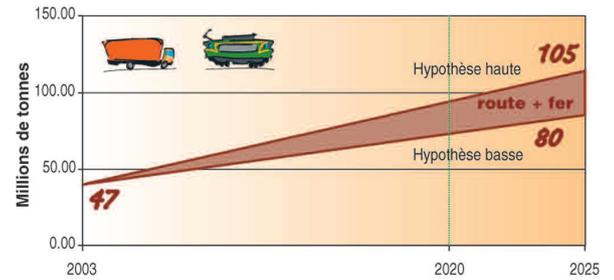
## Le report modal

→ Report modal **de marchandises**, au tout premier rang, nécessité évidente, déjà soulignée par les deux CESR.

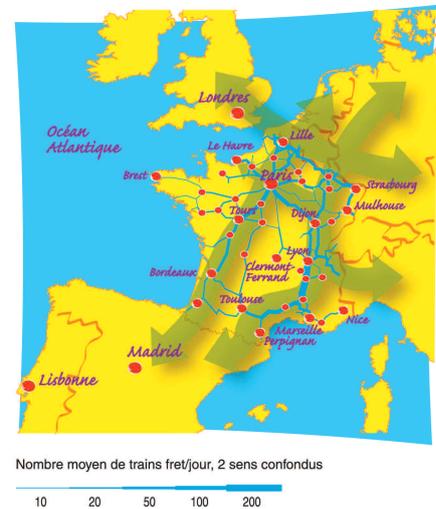


Les trois options présentées par le maître d'ouvrage (RFF) ont en effet en commun de porter de deux à quatre voies le réseau ferré entre Bordeaux et la frontière espagnole, de façon à pouvoir, dans chaque cas, potentiellement multiplier par dix la capacité d'acheminement du fret ferroviaire sur cet axe, 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 côté espagnol, jusqu'à Irun, de la voie nouvelle dite *Y basque* à écartement européen, en doublement du réseau existant à écartement ibérique.

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.



Si la progression du trafic global de marchandises était moindre que prévue<sup>1</sup>, 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, 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

<sup>1</sup>Le principe d'une étude complémentaire sur ce sujet a été accepté par la CPDP, suite à des interrogations formulées sur les chiffres avancés par RFF.

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 ;

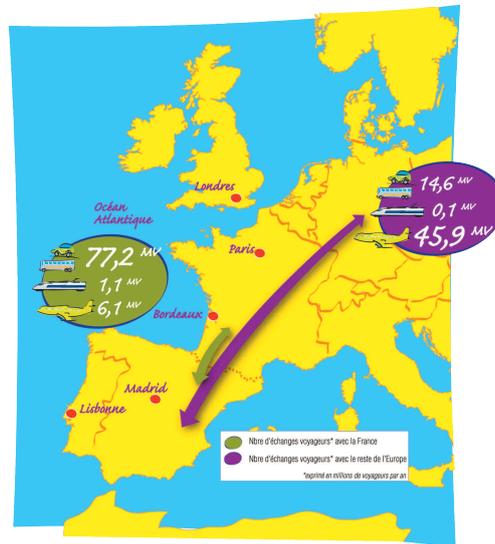
- les échelons nationaux et régionaux ainsi que les grands opérateurs de transport s'agissant de services offerts aux chargeurs (maintenance des réseaux en tout premier rang, coût, délai, régularité, fiabilité, etc.), pour redonner au rail sa compétitivité.

Ce faisant, 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, l'articulation avec les ports de la façade atlantique.

## → 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, 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, sont concernées à la fois des relations intra-régionales, des relations inter-régionales, 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. ■

## L'environnement



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. ■

## Le financement

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, ce qui est quasiment équivalent compte-tenu des marges d'approximation.

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 études<sup>2</sup>. C'est là un avantage comparatif essentiel par référence à d'autres projets purement nationaux qui ne peuvent pas afficher de soutiens comparables.

Pour les Conseils Économiques et Sociaux d'Aquitaine et de Poitou-Charentes, l'objectif premier de la réalisation du projet est d'être "au rendez-vous de l'Y basque". Il serait paradoxal, en effet, qu'après avoir pendant trop longtemps considéré que les Pyrénées constitueraient une sorte de terminus dans le sens nord-sud, il en serait de même après 2020... mais désormais dans le sens sud-nord ! ■



*Adoptée à l'unanimité par les Bureaux des CESR :  
Aquitaine, le 26 octobre 2006  
Poitou-Charentes, le 7 novembre 2006.*

<sup>2</sup>Le 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.

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 8 700 exemplaires - ©Leo Corporate