

Contribution de :



IUT Bordeaux Montesquieu  
Département Gestion  
Logistique et Transport  
Université Montesquieu -  
Bordeaux IV

Avenue d'Aquitaine  
BP 205  
33175 Gradignan cedex  
Tél. : 05 57 35 65 55  
Fax : 05 57 35 65 50

Groupe de projet :  
Clément Bazin  
Gwenaël Bekale  
Charlotte Couchez  
Maodo Malick Ndiaye  
Alain Serge Nleme Mbozo'o

# Contribution au débat public sur le projet ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne

## Le département GLT

Notre IUT dispense des formations universitaires professionnalisantes préparant aux métiers de la gestion, du management, de la logistique et du transport.

La licence professionnelle « Management Logistique et Transport » permet aux étudiants d'acquérir des connaissances nécessaires dans un large éventail de techniques d'exploitation, notamment en ce qui concerne les transports de personnes et de marchandises, modaux et intermodaux. En tant qu'étudiants, le projet ferroviaire entre Bordeaux et

l'Espagne constitue un enjeu important à nos yeux. En effet, il offre non seulement une solution alternative face au développement continu du transport routier, mais aussi une plus grande accessibilité aux différents services et des liaisons plus fluides entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe. C'est pourquoi nous aimerions apporter notre contribution au projet en offrant une analyse de la situation quant aux enjeux économiques et humains en terme d'efficacité, de coûts, de qualité des services, et de protection de l'environnement.

## I. L'évolution des transports

Les prévisions du gouvernement liées au développement des transports de marchandises et de déplacement des voyageurs pour les 20 années à venir sont les suivantes.

### Les transports intérieurs de marchandises

connaîtraient une progression de l'ordre de 1,5 % par an, soit une légère baisse par rapport aux 1,8 % de ces 20 dernières années. Quand au trafic interurbain de voyageur il n'augmenterait plus que de 1,8 % par an au lieu des 3,1 % précédents.

Transport intérieur	1980-2002 (en %)	2002-2025 (en %)
<b>Marchandises</b>	<b>taux de croissance annuel moyen (tonnes x km)</b>	
transport routier	2.9	1.5
transport ferroviaire,	-1.2	1.2
transport fluvial	-2.0	0.5
<b>TOTAL</b>	<b>1.8</b>	<b>1.5</b>
<b>Voyageurs interurbains</b>	<b>taux de croissance annuel moyen (voy. x km)</b>	
réseau routier national	3.5	1.8
fer : réseau national	1.5	1.8
aérien intérieur	4.4	1.7
<b>TOTAL</b>	<b>3.1</b>	<b>1.8</b>

**Le trafic ferroviaire**, aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs, devrait être le mode de transport qui bénéficiera le plus de la croissance des transports pour les 20 prochaines années. Il retrouverait un taux de croissance positif pour le fret, et connaîtrait une légère augmentation en matière de trafic de voyageurs, qui se développerait alors à un rythme comparable à celui du trafic routier.

Pour que le trafic de **fret ferroviaire** puisse se développer sur les axes massifiés, il est indispensable d'apporter la qualité de service et la capacité nécessaire. Il en est de même pour le trafic ferroviaire de **voyageurs**, dont la croissance resterait en grande partie liée à la réalisation de lignes nouvelles à grande vitesse.

Quand au trafic aérien, il connaîtrait une reprise suite à la baisse enregistrée entre 2001 et 2003, mais aurait quand même une croissance très ralentie par rapport aux périodes passées, notamment à cause du développement des TGV qui dépasserait 2,6 % sur la période. Cependant, il faut noter que l'arrivée des compagnies à bas coûts sur le marché intérieur pourrait sensiblement atténuer le ralentissement de la croissance sur cette période.

## L'impact en Aquitaine

Tout cela se traduit en Aquitaine par des chiffres qui sont aussi préoccupants que les précédents. Par

exemple pour ce qui est du développement des échanges à travers les Pyrénées :

### Trafic de Voyageurs

Deux hypothèses sont formulées :

- Une hypothèse basse : 142 millions de voyageurs, représentant une croissance de 54 % entre 2003 et 2025, soit en moyenne près de 2,3 millions de voyageurs en plus chaque année,
- Une hypothèse haute : 192 millions de voyageurs, représentant une croissance de 109 % entre 2003 et 2025, soit en moyenne 5 millions de voyageurs en plus chaque année.

### Trafic de marchandises

Le trafic fret à travers l'ensemble des Pyrénées était en 2003 de 219 millions de tonnes.

Deux hypothèses de croissance sont formulées :

- Une hypothèse basse : 134 millions de tonnes supplémentaires entre 2003 et 2025 soit (+61%). La part du maritime passerait de 52% à 55%, celle de la route de 46% à 38% et celle du fer de 2% à 7%,
- Une hypothèse haute : 279 millions de tonnes supplémentaires entre 2003 et 2025 soit (+ 127%). La part du maritime passerait de 52% à 58%, celle de la route de 46% à 35% et celle du fer de 2% à 7%.

(Source : ministère des transports et de l'équipement du tourisme et de la mer)

## II. L'importance du développement du trafic multimodal

### • Mer-Fer : Une nouvelle stratégie pour rattraper le retard

Les armateurs, et notamment CMA-CGM souhaitent développer et contrôler les pré et post-acheminements de leurs conteneurs grâce à des solutions alternatives à la route. En effet avec l'arrivée de porte-conteneurs toujours plus gros dans les ports il faut trouver toujours plus de camions pour débarquer et évacuer les conteneurs. Par exemple, un navire de 3000 conteneurs nécessitera 3000 camions, mais seulement 50 trains. (source : Alain GILLE : *La vie du rail magazine n° 3071 du 4 octobre 2006*). Seulement cette hypothèse ne pourrait être rentable que si on assure un équilibre des flux en aller et retour.

En France où la part de la route est la plus élevée, on cherche à mettre en œuvre de nouvelles solutions pour fluidifier la circulation. Ainsi, le transport combiné est devenu le moteur du fret ferroviaire. Cependant, on observe encore que la France prend du retard dans son développement, étant donné que le transport combiné Mer – Fer a chuté de près de 30%, alors que ses besoins augmentent chaque année de 10 à 15%.

(source : Eric DEMONSANT : *La vie du rail magazine n° 3071 du 4 octobre 2006*)

### • Projets maritimes et portuaires

Cette importance de la corrélation entre les liaisons

maritimes et ferroviaires est d'autant plus effective le long du tracé de la ligne ferroviaire Bordeaux - Irun, car elle passe à proximité des 2 plus grands ports du Sud Ouest français : Bordeaux et Bayonne qui sont en liaison avec les ports espagnols Basques.

Ces ports sont l'objet de nombreux aménagements et projets, nous citerons ici :

**Port de Bayonne** : amélioration de l'accessibilité terrestre et maritime.

**Port de Bordeaux** : une navette ferroviaire entre Bordeaux- Bruges et Le Verdon est opérationnelle depuis juillet 2004. Des compléments aux études d'avant projet de l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire de Bassens sont prévues en 2006.

Une « **Autoroute de la mer Atlantique** » est actuellement à l'étude. Un appel à projets pour une ligne Espagne - Dunkerque a été lancé fin 2005 par le ministère de l'Équipement. C'est une ligne maritime qui a pour objectif direct de prolonger le territoire sur la mer par un service viable (aidé par des crédits publics/privés). Les autoroutes de la mer seront constituées de ferries à camions, pouvant transporter entre 100 et 150 camions ou remorques. Plus de 150 000 camions pourraient être retirés des axes routiers par an et par itinéraire. Le seul problème étant qu'aujourd'hui la rentabilité d'un tel système n'est pas encore assurée.

## III. Quels sont les autres éléments qui entrent en compte dans le choix de la solution à retenir ?

Pour que ce projet soit un succès, RFF devra tenir compte des éléments suivants :

### • Evolution du trafic

La mise à 4 voies de la ligne existante entre Bordeaux et Irun semble offrir des solutions non négligeables en terme d'adaptation à l'évolution progressive du trafic. Les chiffres d'évolution du trafic ferroviaire étant actuellement

en baisse (source : *ORT annuaire statistique-édition 2006 2<sup>ème</sup> partie*), et les prévisions étant contestées par de nombreux acteurs à l'instar de l'association LGPE dans le « cahier d'acteur » de septembre 2006, il serait plus prudent de miser sur la sécurité en n'engageant pas la construction complète d'un nouveau réseau (scénarii 2 et 3 proposé par RFF), mais bien en améliorant le réseau existant (passage de 2 à 4 voies de la ligne Bordeaux-Irun).

- **Prise en compte des autres projets**

Plusieurs projets **autoroutiers** (A65 Langon - Pau ; mise à 2x3 voies de l'A63 Bayonne - Irun ; contournement de Bordeaux), **ferroviaires** (LGV Bordeaux - Toulouse ; LGV Tours - Bordeaux ; Y basque) sont mis en œuvre pour rendre plus aisée la traversée du corridor Atlantique. Seulement les objectifs de ces différents projets à long terme ne trouveront le succès que par un enchaînement cohérent dans le temps. Si on développe le réseau en Espagne, et au Nord de Bordeaux, il est impensable de laisser un maillon faible entre Bordeaux et Irun dans le réseau Européen.

- **Préservation du massif forestier et des exploitations agricoles**

Il faudra en vue de tous les projets prendre en compte l'impact global que pourrait entraîner leur réalisation successive sur l'espace forestier et agricole du corridor Atlantique.

Le scénario n°1 est plus économe en milieux naturels, il ne créerait pas de nouvelle trouée dans le territoire

landais, contrairement aux scénarii 2 et 3 qui projettent de faire passer une nouvelle voie de chemin de fer au travers de la forêt et du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne.

D'ailleurs la SEPANSO dans son cahier d'acteur nous fournit les chiffres estimés sur les effets de la traversée des territoires naturels : l'option 3 avec ses 205 à 280 km dévasterait 2050 à 2800 hectares, ce qui serait à cumuler avec les 3500 hectares consommés par les projets autoroutiers.

C'est dire à quel point l'ensemble des projets pourrait porter atteinte aux paysages naturels, à l'agriculture et aux modes de vies locaux.

- **Les conditions de transport de marchandises dangereuses**

Compte tenu de la proximité qu'il pourrait y avoir entre le réseau et les habitations sur certains tronçons, il s'avère indispensable de prévoir des conditions optimales en terme de sécurité pour la circulation des matières dangereuses.

## Conclusion

En définitive, les trafics routiers et ferroviaires seront saturés d'ici 2025. Il est donc indispensable d'envisager dès maintenant de nouvelles infrastructures pour éviter une saturation du réseau dans 20 ans. De plus, la part du transport ferroviaire reste relativement peu importante comparée à celle de la route. C'est pour cela qu'il faut accompagner les projets de développement routier (A65, mise à 2x3 voies de l'A63 Bayonne - Irun ; contournement de Bordeaux) par une amélioration du réseau ferroviaire. Le projet Bordeaux - Espagne s'inscrit donc dans une logique de développement durable pour la région.

De notre point de vue, la solution n°2 n'est pas pertinente, car elle détruirait l'environnement naturel du site protégé des Landes de Gascogne, sans desservir de nouvelles zones d'activités. De plus les gains de

temps sur les trafics nationaux sont relativement minimes, bien que plus importants sur les trafics internationaux.

Il serait donc intéressant de pouvoir développer les capacités de la ligne existante Bordeaux - Irun. En effet, elle constitue un investissement moindre pour le contribuable, sans altérer d'avantage l'environnement. Malgré tout, l'extension du tronçon Bordeaux - Facture représente un inconvénient majeur, quand à l'espace disponible, et la proximité des habitations.

Le scénario n°3, bien que plus nuisible pour l'environnement, permettrait une meilleure desserte de l'Est des Landes (notamment Mont de Marsan) ainsi qu'un ralliement de la ligne Bordeaux - Toulouse.

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