

Contribution de :



CRCI Aquitaine

185, cours du Médoc
B.P. 143
33042 BORDEAUX CEDEX
Tél. : 05 56 11 94 94

La C.R.C.I. Aquitaine soutient la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux - Espagne, facteur de cohésion et de développement économique et durable

Au nom des 100 000 chefs d'entreprise qu'elle représente et des sept C.C.I. (Dordogne, Lot-et-Garonne, Bordeaux, Pau Béarn, Landes, Libourne, Bayonne - Pays Basque) qu'elle fédère, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Aquitaine, établissement public, est chargée de promouvoir le développement économique régional.

Porte-parole des intérêts des entreprises industrielles, commerciales ou de services auprès des Pouvoirs Publics, la C.R.C.I. Aquitaine poursuit des actions en faveur de celles-ci de manière à ce qu'elles bénéficient de conditions régionales optimales pour leur développement.

Le débat public portant sur la LGV Bordeaux-Espagne doit permettre à chaque acteur aquitain de s'informer sur ce projet et de mieux connaître l'impact de ce nouvel axe ferroviaire sur l'économie de la région. Ce projet répond à une évolution des besoins en matière d'infrastructures de transport et à une demande croissante de liaison entre Bordeaux et l'Espagne. Il a été approuvé par l'Union Européenne en 2004. Cette nouvelle ligne ferroviaire offre l'assurance d'un territoire uni, cohérent et solidaire et permet de répondre à un triple objectif d'aménagement du territoire, de développement économique et de développement durable.

Rapprocher les hommes

■ Pour être mieux connecté à l'Europe

Le TGV Sud Europe Atlantique par l'est des Landes, c'est optimiser les gains de temps.

En plaçant Paris à 3 heures de la frontière espagnole et Madrid à, respectivement, 2h38

et 3h36 de Bayonne et de Bordeaux, le prolongement du TGV Sud Europe Atlantique de Bordeaux à la frontière espagnole par l'est des Landes réduit les distances entre la Péninsule Ibérique, l'Aquitaine, l'Île de France et le reste de l'Europe. Il favorise les relations avec les autres

BORDEAUX - BAYONNE	58 mn
BORDEAUX - BILBAO	1h47 mn
PARIS - MADRID	5h36 mn
PARIS - BAYONNE	3h03 mn
BORDEAUX - MADRID	3h36 mn
VITORIA - DAX	1h30 mn
BAYONNE - MADRID	2h38 mn
MONT DE-MARSAN - BORDEAUX	30 mn
PAU - MADRID	3h40 mn
PAU - PARIS	3h25 mn
PAU - BORDEAUX	1h20 mn

régions françaises et européennes et constitue **un maillon clé pour les relations entre l'Europe et la Péninsule Ibérique par la façade atlantique.**

L'Aquitaine se doit d'être un maillon essentiel du projet de LGV Sud Europe Atlantique. En 2013, le TGV espagnol arrive à la frontière. En 2016, la LGV Paris - Bordeaux sera mise en service. Cette situation appelle, par souci de cohérence, la réalisation dans les meilleurs délais du projet de LGV entre Bordeaux et la frontière espagnole.

■ Pour répondre aux besoins en déplacements d'une région démographiquement dynamique

Le TGV de Bordeaux à la frontière espagnole permettra de répondre aux besoins en déplacements des 6 millions d'habitants de l'eurorégion Aquitaine / Euskadi. Il permettra de mieux **relier les deux pôles principaux** de

peuplement de l'Aquitaine, qui s'inscrivent dans deux des tendances démographiques observées au cours des dernières années : la métropolisation et la littoralisation. En effet, **une forme d'urbanisation continue** a tendance à se développer entre Bordeaux et le bassin d'Arcachon, Dax et la côte landaise, Bayonne – Anglet – Biarritz et la Côte basque, Saint Sébastien.

La réalisation d'une nouvelle LGV constitue une opportunité pour renforcer et améliorer le réseau des **Trains Express Régionaux** : il s'agit, en doublant une ligne déjà saturée et en développant des liaisons de rabattement vers cette infrastructure, d'assurer un maillage territorial optimal. Depuis 2002, l'augmentation des fréquences associée à la modernisation de matériel roulant, s'est d'ores et déjà traduite par une hausse globale de 32 % sur la ligne Bordeaux – Bayonne.

Cette amélioration des liaisons régionales par **l'est des Landes** sera l'occasion de rapprocher les territoires entre le nord et le sud de l'Aquitaine, entre les zones littorales et l'intérieur. Augmenter la capacité ferroviaire permettra de répondre à la demande de transport croissante des habitants. Sur les villes aquitaines telles que Bordeaux, Pau, Bayonne, Mont de Marsan, Dax on constate un allongement des migrations pendulaires pour plus de 3 actifs sur 5.

Voyageurs (Fer) : un trafic multiplié par 2,5

Bordeaux - Espagne : 3,2 millions aujourd'hui, 8 millions en 2020

Paris - Bordeaux : 12 millions en 2004, 20 millions en 2016

Favoriser le développement économique

Les 4/5^e de la Péninsule Ibérique sont à l'ouest de la ligne Amsterdam/Bordeaux/Séville. Les échanges économiques se font essentiellement selon un axe nord – sud. La géographie impose à l'Europe de passer par l'Aquitaine : l'Espagne est le 2^e client de la France et son 3^e fournisseur.

Le TGV qui reliera Bordeaux à la frontière espagnole :

- permettra de renforcer la position des entreprises situées sur cet axe. Il facilitera l'accès aux services à forte valeur ajoutée, localisés dans les métropoles. Il permettra **l'élargissement des aires de marché** des entreprises.

- renforcera les atouts des villes concernées en matière d'**attractivité pour des investissements industriels et commerciaux**. Au moyen d'une politique de valorisation basée sur leurs atouts sociaux et culturels, ces villes pourront tirer parti d'une situation géographique privilégiée sur l'axe des échanges nord / sud bénéficiant d'une multimodalité totale (route, air mer et fer).
- favorisera une **meilleure desserte des pôles économiques principaux** : à titre d'exemple, Bordeaux et Toulouse, déjà engagées dans le pôle de compétitivité « Aéronautique, Espace et Systèmes Embarqués », pourront, renforcer

leurs synergies et complémentarités avec le Pays Basque aussi bien français qu'espagnol.

- permettra la **création d'environ 16 000 emplois directs**, liés aux travaux de construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse. Par ailleurs, ce projet **génèrera des emplois indirects** liés aux opérations d'aménagement associées à la construction de la ligne et aux dépenses des actifs travaillant sur le chantier.

Le TGV est un facteur de **développement des déplacements d'affaires ponctuels comme des flux touristiques ou commerciaux**. L'Aquitaine est la 5^e région française en termes touristiques, avec plus de 85,5 millions de nuitées. Les séjours des étrangers représentent 22 % en hébergements marchands. La Grande-Bretagne, l'Irlande et les Pays-Bas se classent aux premiers rangs. Le nombre d'espagnols progresse nettement. Mais les accès saturés de l'Aquitaine, notamment par la route, sont susceptibles de réduire son attractivité.

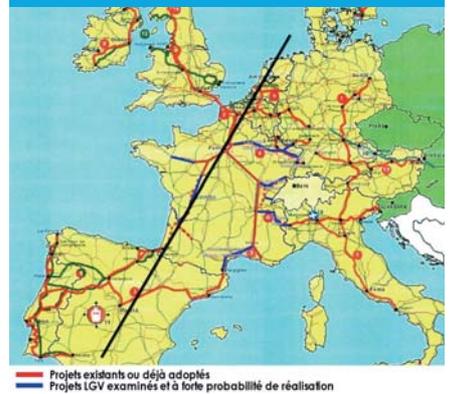
Le TGV Sud Europe Atlantique de Bordeaux à la frontière espagnole par l'est des Landes :

- **renforcera l'attractivité touristique des villes situées sur le littoral atlantique** comme

Arcachon, Hossegor, Biarritz, Hendaye mais également des territoires bénéficiant déjà de flux importants comme Dax, première station thermale de France. Ces villes vont bénéficier du gain de temps et voir augmenter les séjours courte durée depuis Paris, Bilbao ou Madrid. De plus, le TGV permettra à l'Aquitaine de présenter une offre touristique renouvelée.

- **renforcera la solidarité régionale en bénéficiant du dynamisme et du poids de la zone d'emplois de Mont de Marsan et de l'ensemble de l'Adour (Pau Tarbes Lourdes) Elle ancrera les territoires situés à l'est de l'Aquitaine au reste de la région.**
- **renouvellera la ville.** Dans les agglomérations, l'arrivée du TGV engendre une métamorphose des quartiers autour de la gare : réhabilitation des zones d'activités, création d'un nouveau quartier d'affaires comme à Bordeaux.

Situation des Lignes Féroviaires à Grande Vitesse en Europe



Protéger l'environnement

■ Pour une meilleure répartition modale

Au cours des dix dernières années, le trafic de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Union Européenne a augmenté de 80 %, la route en ayant absorbé plus des 3/4. **La création d'une ligne nouvelle de Bordeaux à la frontière espagnole** contribuera au rééquilibrage rail-route en faveur du ferroviaire. La retombée principale de la création d'une nouvelle ligne est la **libération de sillons** sur la ligne classique, permettant non seulement d'améliorer les horaires et la rapidité du trafic sur les lignes existantes, mais aussi de faire bénéficier au transport de fret des **créneaux horaires plus diversifiés et plus attractifs, correspondant aux attentes des entreprises**. En libérant la voie actuelle, le TGV Sud Europe Atlantique répond à un besoin réel et urgent de transport de masse à longue distance.

Marchandises :

Aujourd'hui : 123 millions de tonnes, en 2025 : 212 millions de tonnes

Fret ferroviaire :

un trafic multiplié par 8

La réalisation du TGV Sud Europe Atlantique permettra d'acheminer 18 millions de tonnes contre 2 millions en 2005

Trafic routier (Bariatou)

Aujourd'hui : 8 000 poids lourds par jour, soit un camion toutes les 5 secondes (en progression de 10 % par an depuis 1996).

en 2025 : ils seront 15 000, soit un chaque seconde,

Si rien n'est fait.

■ Pour répondre à la saturation des axes routiers et ouvrir une brèche dans le mur de camions

En 2003, les échanges avec la Péninsule Ibérique représentaient **123 millions de tonnes**, dont 76 millions de tonnes par la mer et 2 millions de tonnes par le fer. Ce sont donc 45 millions de tonnes, dont **25 millions ne**

Coûts en euro par millier de tonnes, par kilomètre de fret transporté

Mode de transport des marchandises	Pollution de l'air	Bruit	Accidents
Routier	25,5€	8,8€	23,2€
Ferroviaire (traction électrique)	0,2€	17,6€	1,1€

font que traverser l'Aquitaine. Cela représente 3 millions de camions, soit plus de 8 000 poids lourds par jour qui transitent actuellement par Biriattou.

Dans les quinze ans à venir, le doublement prévu du trafic routier de marchandises à travers les Pyrénées produira une véritable thrombose du corridor atlantique. **Le TGV Bordeaux - frontière espagnole est une réponse à la saturation des voies routières nord - sud.**

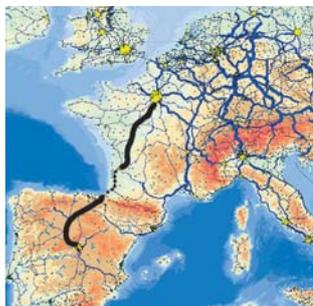
■ Pour contribuer au développement durable du territoire

Au regard des autres modes de transport, le TGV présente globalement **des impacts limités en termes d'environnement :**

- une **faible pollution** atmosphérique,
- des **emprises foncières plus réduites**. L'emprise foncière d'une autoroute varie de 9 à 11 hectares au km alors qu'elle s'élève entre 5 et 7 hectares au km pour une ligne TGV,
- une **faible consommation d'énergie**. A l'heure où l'augmentation du prix de l'énergie devient un réel handicap pour les entreprises et la population, un voyageur transporté par le rail nécessite 4 fois moins d'énergie primaire que l'avion et 2,5 fois moins que l'automobile,
- des **nuisances sonores** de mieux en mieux maîtrisées,
- un **mode de transport plus sûr** : les accidents mortels en train sont 35 fois plus faibles qu'en voiture¹.

¹ Chiffres obtenus sur *Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, débat public 2006, Réseau Ferré de France.*

Le tracé de la LGV Sud Europe Atlantique



Source : site du ministère de l'équipement

■ Pour une optimisation des projets aquitains : le « Y » aquitain

Trois scénarii ont été proposés afin de réaliser ce projet. **Les C.C.I. d'Aquitaine sont favorables au scénario 3 « ligne nouvelle par l'est des Landes »** un tracé LGV qui offre au sud de Bordeaux un tronçon commun entre une liaison LGV Bordeaux - Espagne et une autre vers Toulouse via Agen. Ce tracé,

rejoindra la ligne déjà existante entre Bordeaux et Langon, passera par l'est des Landes à proximité du parc naturel régional des Landes de Gascogne. Ce scénario offre l'avantage de raccorder cette nouvelle ligne à la ligne déjà existante Dax-Pau. Cette ligne traversera des espaces naturels de grand intérêt écologique. Conscient de la nécessité de préserver notre patrimoine naturel, ce scénario prend en compte l'environnement dans lequel il évolue, en assurant l'insertion paysagère de la ligne. La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Aquitaine tient à rappeler que la **réussite de ce projet ferroviaire est conditionnée notamment par la réalisation du tronçon Bordeaux-Tours**, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2016. Par ailleurs, il est urgent que soient **lancés dès le prochain Contrat de Projet Etat- Région 2007-2013 des travaux d'amélioration de la ligne existante entre Bordeaux et la frontière espagnole** afin d'accroître les capacités de transport ferroviaire entre la France et l'Espagne.

Dax - Vitoria : des financements européens assurés

De tous les projets de ligne ferroviaire à grande vitesse, certains tronçons ayant une dimension transfrontalière ont d'ores et déjà l'assurance de financements européens. Ils sont au nombre de 6 au niveau européen, dont la **section transfrontalière Dax - Vitoria**. Elle est inscrite au Réseau Transeuropéen des Transports. Or, la Commission de Bruxelles réserve 8 milliards d'euros pour ces réseaux transeuropéens de transports sur la période 2007-2013. L'Union Européenne s'engage à financer cette partie du projet LGV Bordeaux-Espagne à hauteur de 30%, ce qui représente l'équivalent de 700 millions d'euros. Alors que les crédits se raréfient, cette solution a l'avantage de rationaliser et d'optimiser l'usage des fonds publics. Elle est une réponse face à la concurrence des différents projets de LGV en France. Elle permet à la collectivité d'importantes économies d'échelle. Au risque de perdre le bénéfice de ce financement européen, **il est urgent de commencer la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique par cette section transfrontalière Dax -Vitoria.**

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 13 000 exemplaires - ©Leo Corporate