

Contribution de :



Chambre de Commerce et
d'Industrie de Bordeaux

12 place de la Bourse
33076 Bordeaux Cedex
Tél. : 05 56 79 50 00
Fax : 05 56 81 80 45
33 5 56 81 80 45

www.bordeaux.cci.fr

Position de la CCIB sur le projet ferroviaire Bordeaux Espagne soumis au Débat Public

Le projet ferroviaire Bordeaux Espagne, soumis actuellement au débat public, est présenté par RFF, maître d'ouvrage, comme devant répondre à 3 grands objectifs :

1. Le report d'une partie du transport international de marchandises de la route vers le ferroviaire
2. L'amélioration des liaisons ferroviaires voyageurs entre Paris, le sud de l'Aquitaine et l'Espagne

3. Le développement des transports ferroviaires régionaux

La CCIB participe activement à ce débat car il est dans ses missions essentielles de concourir au développement économique de sa circonscription, en particulier en permettant aux entreprises de disposer des infrastructures indispensables à leur compétitivité.

20 ans de retard et un réseau saturé par une demande en croissance forte

Il faut bien constater aujourd'hui que Bordeaux et l'Aquitaine ont pris 20 ans de retard en terme d'équipement d'infrastructures, qu'elles soient routières ou

ferroviaires. Ainsi, alors que Marseille est maintenant, grâce au TGV, à 3 h de Paris, alors que se termine la LGV Est, le corridor atlantique reste dramatiquement

sous-équipé avec un seul tronçon de LGV construit il y a maintenant près de 20 ans entre Paris et Tours. Or, les évolutions de trafic au cours de ces 20 dernières années, que ce soit en terme de transport de marchandises ou en terme de transport de passagers, ont considérablement progressées.

Ainsi, d'après les récentes études menées par la CERTA à partir de sources RFF, il apparaît qu'en 2002 le trafic sur le corridor atlantique en terme de passagers ressort à 40,2 millions de passagers pour la route, et 3,2 millions par le fer. Les hypothèses de croissance à l'horizon 2020 ressortent à près de 60 millions de passagers par la route, et entre 6 et 8 millions de passagers par le fer. L'évolution en ce qui concerne le transport de marchandises est encore plus impressionnante. En 2003, les marchandises traversant les Pyrénées par le corridor atlantique étaient transportées par la route pour 45 millions de tonnes, et par le chemin de fer pour seulement 2 millions de tonnes. Les prévisions pour 2025 ressortent pour la route entre

46 et 85 millions de tonnes, et pour le fer entre 13 et 20 millions de tonnes si l'on prend en compte que l'on a réalisé les voies ferrées supplémentaires nécessaires.

Ainsi, on peut considérer qu'aujourd'hui nos infrastructures sont saturées et que l'aménagement des voies existantes, qu'elles soient routières ou ferroviaires, ne suffira pas à l'horizon 2020 à satisfaire l'ensemble de la demande. Cette saturation, liée pour l'essentiel à des trafics européens entre la péninsule ibérique et le nord de l'Europe, pose des problèmes de circulation et d'accessibilité pour l'ensemble de la région Aquitaine et ne participe pas à la mise en place d'une politique pour le développement durable.

Il est donc nécessaire de penser à la construction d'une ligne ferroviaire nouvelle dès lors que le financement de la ligne TOURS/BORDEAUX est acquis et que RFF a lancé les travaux d'amélioration de la ligne existante qui sont indispensables au bon fonctionnement du projet soumis au débat public.

Les entreprises et les échanges économiques

Le potentiel économique de l'agglomération bordelaise et son développement dépendent pour beaucoup des capacités de communication de cette ville avec les autres villes françaises et européennes. Or aujourd'hui ces capacités sont réduites.

Les entreprises ont besoin de faciliter la circulation de leurs clients et de pouvoir transporter des marchandises de manière la plus compétitive possible. Les entreprises bordelaises aujourd'hui ont un potentiel de relations économiques avec le pays basque espagnol qui constitue certainement un des premiers grands gisements pour le développement économique de notre région. Or les relations entre Bordeaux et Bilbao ne sont aujourd'hui concevables que par la route. En effet, les temps de transfert par voie ferrée sont tout à

fait considérables et ne peuvent être envisagés de manière raisonnable.

Les CCI espagnoles et les CCI d'Aquitaine, conscientes de ce problème, ont créé il y a maintenant plus de 10 ans une association appelée la CEFAT qui regroupe 48 CCI de l'axe atlantique et qui milite pour un projet de liaison ferroviaire à grande vitesse reliant Paris, Madrid, Porto.

Alors que côté espagnol le Y basque sera bientôt une réalité, les réflexions menées côté français ne présagent pas pour l'instant d'une réalisation d'une LGV avant 2020, si les procédures nécessaires ne prennent pas de retard..

Enfin, il ne faut pas oublier le rôle essentiel que peut jouer une ligne à grande vitesse dans la structuration

de l'espace régional, notamment dans les relations entre les grandes villes moyennes de l'Aquitaine et la métropole régionale, permettant de relier en moins

d'une heure à Bordeaux des villes aussi importantes que Bayonne, Pau, Dax.

Le tracé possible

Dans le cadre du débat public, 3 scénarii sont possibles :

- Le 1^{er} consiste à s'appuyer sur la ligne existante en doublant le nombre de voies
- Le 2^{ème} propose une ligne nouvelle à l'ouest
- Et le 3^{ème} une ligne nouvelle à l'est.

En ce qui concerne le doublement de la ligne existante, il y a là certes un effort pour augmenter la capacité, mais l'on n'obtient pas les vitesses et donc les temps permettant un vrai fonctionnement de ligne à grande vitesse, et d'autre part se pose le vrai problème de l'augmentation de l'emprise existante qui se trouve aujourd'hui en particulier dans les deux grandes agglomérations que sont Bordeaux et Bayonne-Pays Basque, totalement urbanisées, avec donc des problèmes très difficiles d'insertion.

Le tracé proposé à l'ouest correspond à une vraie ligne nouvelle mais continue à concentrer le développement des infrastructures sur la côte atlantique en délaissant les territoires de l'intérieur, sans apporter d'améliorations à la desserte du Bassin d'Arcachon.

C'est pourquoi il nous semble que le tracé Est, qui remplit en termes de temps et de vitesse les mêmes caractéristiques que la ligne nouvelle Ouest, apparaît préférable, et cela pour au moins 3 raisons :

- 1.** Il participe à l'aménagement du territoire en créant à l'intérieur de l'Aquitaine une vraie voie nouvelle permettant de relier Mont de Marsan, Dax, avec des possibilités de poursuite vers Pau, autre grande agglomération de l'Aquitaine.
- 2.** Il peut être dans le cadre de la réalisation du projet LGV Bordeaux-Toulouse un tronçon commun sur presque 100 km à partir de Bordeaux.
- 3.** La sortie de Bordeaux par l'Est, en s'appuyant sur les voies existantes pour l'essentiel sur le territoire de Bègles et d'Hourcade, apparaît beaucoup plus facile à réaliser que les sorties par l'Ouest nécessitées par les deux tracés précédents.

Ces raisons font que la CCIB préconise le tracé Est.

Conclusion

La LGV Sud Europe Atlantique de Bordeaux à la frontière espagnole est essentielle pour le développement des entreprises et des territoires de l'Aquitaine. Ce projet est inscrit depuis 1994 parmi les priorités du réseau transeuropéen des transports. Il a été retenu comme l'un des 30 projets prioritaires déclarés d'intérêt européen le 20 avril 2004, et figure aujourd'hui parmi les 6 projets transfrontaliers qui bénéficient de financements européens. C'est pourquoi la CCIB lance un appel solennel pour que s'engage sans plus tarder la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique.

Au risque de perdre le bénéfice de ce financement européen, il est urgent de commencer la construction de cette ligne par la section transfrontalière Dax-Vittoria. Il est clair que l'Aquitaine doit être intégrée au grand réseau de transport. Elle ne peut pas être le maillon manquant d'une ligne internationale qui sera totalement opérationnelle dès 2016.

L'Aquitaine doit donc bénéficier d'une ligne nouvelle à grande vitesse pour relier les 6 millions d'habitants de cette euro-région qu'elle forme avec le pays basque, mais aussi pour soutenir la compétitivité des entreprises.

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