

Contribution de :

Gilles Savary
Député européen
Vice-Président de
la Commission des Transports
et du Tourisme

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

En ma qualité de Vice-Président de la Commission des Transports et du Tourisme au Parlement européen, mais aussi de Conseiller général de Talence en Gironde, je souhaite verser aux pièces et prises de position du grand débat public en cours, sur la section Bordeaux-Espagne du projet de Ligne Grande Vitesse Sud-Europe

Atlantique, les éléments suivants. Sans méconnaître les résistances de toutes natures qui s'opposent inmanquablement à un tel projet, je tiens à exprimer en responsabilité, les raisons pour lesquelles je le considère comme impérativement prioritaire pour l'avenir de notre région. ■

Biriatou : L'un des principaux points noirs d'Europe, en matière de transport de marchandises par la route

L'Espagne et la Péninsule ibérique sont en droit, au titre des Traités de l'Union européenne, d'exiger de la France, un libre accès à son territoire vers les autres États-membres d'Europe au titre du principe européen fondamental de libre circulation des biens et des personnes.

Car, malgré une utilisation exceptionnelle de la voie maritime (52% du trafic de fret annuel entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord), des facteurs favorisant concourent à une évolution explosive du transport routier dans les années futures :

- Un développement particulièrement dynamique et soutenu des économies espagnole et portugaise.
- Un développement très sensible des ports intercontinentaux d'Algésiras en Espagne et de Sines au Portugal qui ont une vocation de porte d'accès européenne, en provenance de la Mer Méditerranée et du reste du monde (Moyen-Orient notamment).
- Une tradition routière ancienne qui se traduit notamment par une structuration très éclatée du secteur du transport routier, qui compte en

Espagne quelque 215 000 entreprises, pour la plupart artisanales.

Sur le seul corridor atlantique¹, il en découle une pression routière tout à fait considérable de quelque 19420 poids lourds/jour répartis comme suit² :

→ Autoroute A63 (Biriadou) : 16 505 PL/jour

→ Route Nationale RN 10 (Bébobie) :
1 885 PL/jour

→ Route Départementale RD 912 (Hendaye) :
1 030 PL/jour

Le flux de camions journalier, qui a connu une croissance considérable depuis l'abolition des postes de

douanes en 1993 est aujourd'hui de moins en moins toléré et suscite, de chaque côté de la frontière, des phénomènes de congestion particulièrement préoccupants tant à l'ex-poste frontière de Biriadou avec un bouchon continu de 8 à 10 kilomètres, vingt-trois jours par mois en moyenne, que sur la rocade de Bordeaux dont l'embolisation progresse à vue d'œil.

En outre, un flux continu de poids lourds emprunte chaque jour l'A63 et la RN 10 de la frontière espagnole à Angoulême, suscitant une intolérance grandissante et compréhensible des riverains qui en appellent depuis de longues années à des solutions. ■

Une ligne LGV pour libérer un corridor dédié au fret ferroviaire sur la façade atlantique

Alors que l'axe méditerranéen et le passage du Perthus, soumis à une pression identique, sont désormais très engagés dans un bouclage ferroviaire complet de l'axe ferroviaire Lyon-Montpellier-Perpignan-Barcelone, la façade atlantique présente un retard confondant, contraire à tous les engagements environnementaux de la France.

Alors que le prolongement du trafic passagers à court terme du site propre TGV Tours-Bordeaux est acté, mais reste en recherche de financements de bouclage, il apparaît clairement que pour des raisons à la fois de rentabilité, et de pressions politiques, le Gouvernement Français est tenté de réaliser le prolongement Bordeaux-Toulouse avant la LGV Bordeaux-Frontière espagnole.

Cette option n'est pas acceptable au regard d'un certain nombre de considérations objectives :

→ La réalisation du prolongement vers l'Espagne constitue une priorité de premier rang de l'Union européenne, au titre de son programme de projets prioritaires des réseaux trans-européens de transports. De passage à Bordeaux, le 29 juin 2006, le

Commissaire européen aux Transports, Jacques BARROT, a clairement rappelé qu'il pourrait bénéficier d'aides européennes, notamment sur le tracé transfrontalier Vittoria-Landes, à un niveau incomparablement plus appréciable, qu'il convenait de "saisir", au risque de les abandonner à d'autres projets européens, plus véloces.

→ En second lieu, il est difficilement envisageable que le trafic maritime entre l'Espagne et l'Europe du Nord aille bien au-delà de ses remarquables performances actuelles. En conséquence, la voie ferroviaire est la seule qui permette d'engager l'avenir vers une diminution relative de la pression routière en Aquitaine et en Poitou Charentes. Il apparaît d'autant plus opportun de envisager que l'Espagne produit de réels efforts financés par l'Union Européenne, pour développer de nouvelles infrastructures ferroviaires à l'écartement UIC (normes continentales), en particulier le Y basque qui devrait aboutir à la frontière en 2013.

À défaut d'effort conjoint de la France, l'Espagne serait alors en droit d'exercer une pression croissante sur la France pour l'élargissement des autoroutes

¹ En totalisant les passages PL dans le sens "France-Espagne" et "Espagne-France"

² Chiffres 2004 – Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

basques et aquitaines, ainsi que l'aménagement à fort trafic de nouveaux passages routiers dans les cols basques, avec un impact environnemental très dommageable pour le Pays basque.

→ Enfin, au plan de l'aménagement du territoire européen, la façade atlantique, déjà décentrée de

l'Europe du Nord par l'élargissement de l'Union aux pays d'Europe centrale et orientale en 2004, ne peut pas plus longtemps céder du terrain au corridor euro-méditerranéen n°6 Budapest- Turin – Lyon – Barcelone – Madrid – Lisbonne, sans risquer un grave déclassement économique et social dans le futur. ■

Mettre en œuvre la Directive Eurovignette sur l'ensemble du massif pyrénéen pour financer les infrastructures ferroviaires transfrontalières

Par la directive Eurovignette 2006/38/CE du 17 Mai 2006, l'Union Européenne permet aux États-membres d'instaurer des péages routiers pour les poids lourds permettant un "sur-péage" de 25% en vue de financer des infrastructures co-latérales de mobilité durable (le rail en l'occurrence). Cette disposition législative européenne ne s'applique qu'aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

Eu égard à l'importance du trafic transpyrénéen, il ya là un outil qui ouvrirait une recette durable de financement partiel des grands projets ferroviaires transfrontaliers en cours (Perpignan – Figueras, LGV – SEA, futur tunnel central de feroutage), en plus des subventions publiques et des emprunts nécessaires.

En d'autres termes, les taux de subventionnement

européens bonifiés pour les projets de RTE-T transfrontaliers, ajoutés à la mise en place d'une recette complémentaire d'Eurovignette, plaident indiscutablement pour une réalisation prioritaire de la section Bordeaux-Espagne de la LGV Sud-Europe Atlantique, et en son sein de la section transfrontalière qui devrait être idéalement conduite simultanément au parachèvement de Tours-Bordeaux.

Une clause de "dégagement", dans le règlement financier des réseaux trans-européens, prévoit en effet que les crédits réservés à un projet peuvent être réaffectés à tout autre en Europe, qui s'avérerait de réalisation plus rapide. En d'autres termes, notre responsabilité politique est clairement engagée : différer ou atermoyer plus encore sur le projet ferroviaire de la façade atlantique la condamnerait au "tout-camion" pour de nombreuses années. ■

La nécessité d'un traité franco-ibérique sur les infrastructures de transports transpyrénéens

Afin de sécuriser les crédits de l'Union Européenne et d'engager les Etats-membres transfrontaliers, dont le Portugal éventuellement, sur une politique transfrontalière de transport cohérente et stabilisée. Il apparaîtrait opportun d'envisager la conclusion d'un traité ad hoc, portant sur l'ensemble de la chaîne pyrénéenne ou, à défaut, sur la seule façade atlantique.

Ce traité pourrait utilement s'inspirer de la Convention alpine qui engage notamment la France et l'Italie sur des objectifs modaux et des financements de nouveaux équipements et infrastructures de longue durée. ■

Éclairer la question du bouchon "Sud-Ouest" de Bordeaux

Si le bouchon ferroviaire du Nord de Bordeaux est en voie de résolution, il apparaît que les options Sud, concernant tout à la fois le tracé de la ligne nouvelle et l'éventuel aménagement de la ligne ancienne à destination des trafics de fret, ne sont pas aujourd'hui clairement établies.

En particulier, la question du devenir de la tranchée ferroviaire de Talence – Pessac, sous les deux hypothèses exclusives ou cumulatives de voie nouvelle LGV et d'augmentation du trafic de fret sur la voie actuelle avec une interface avec les trafics TER et l'éventuelle revitalisation de la ceinture ferroviaire de Bordeaux, reste la zone d'ombre essentielle du débat actuel.

La densité du tissu urbain dans cette zone, sur un linéaire important, rend difficilement acceptable la réalisation d'une voie nouvelle contiguë à l'ancienne, avec pour vocation de supporter à terme tous les types de trafic.

De notre point de vue, l'hypothèse de tracé n°3

apparaît comme la mieux appropriée à la desserte Grande Vitesse, à un coût social, économique et environnemental moindre, tout à la fois de la façade atlantique et ultérieurement de la vallée de la Garonne.

Il n'en demeure pas moins que dans cette hypothèse, la voie continuerait à assurer d'importants trafics de TER et une éventuelle réouverture de la ceinture ferroviaire pour des trafics intra-urbains. En outre, elle aurait vocation à drainer l'augmentation des trafics de fret ferroviaire en provenance de la Péninsule ibérique, dont la mise en place, expérimentale dès 2008 d'une autoroute ferroviaire sur le corridor atlantique.

En conséquence, il apparaît impérieux et urgent d'évaluer le conflit potentiel entre une densification urbaine, menée sans retenue aux abords mêmes de la voie ferrée et les aménagements d'ores et déjà prévus de cette ligne, en vue d'en porter les trafics de 46 trains/jour en 2002 à quelque 165 à 200 trains/jour en 2020. ■

En conclusion

Dans une approche à courte vue, qui trouvera le renfort d'opportunités politiques de tous ordres, des oppositions à ce projet pourraient s'appuyer sur des perspectives de trafic à court terme, moins favorables au plan des passagers que l'option toulousaine, et faiblement évolutives à court terme en matière de fret, le temps que l'Espagne développe son réseau ferroviaire sous normes UIC.

Pour autant, nous considérons que la pression du fret routier ibérique a atteint un tel degré en Aquitaine, et présente de telles perspectives d'évolution qu'il est absolument impératif que la France propose résolument une alternative ferroviaire forte, et à grande capacité, à

la péninsule ibérique. D'autant plus que se profile, à horizon plus lointain, un éventuel tunnel sous le détroit de Gibraltar et une augmentation très sensible des trafics en provenance du Maghreb et de l'Afrique.

La disponibilité, à des niveaux incomparablement plus importants, de subventions européennes et de recettes de péages routiers, sur l'ensemble de la chaîne pyrénéenne, renforce incontestablement l'intérêt d'une programmation prioritaire d'infrastructures ferroviaires performantes, sur le secteur transfrontalier des Pays basques français et espagnol. ■

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