



Projet Ferroviaire Ligne à Grande Vitesse

BORDEAUX - ESPAGNE

Contribution de la CCITHP au débat public



LE CONTEXTE





Conformément aux dispositions des articles L121-1 et suivants du Code de l'Environnement, est soumis au débat public le projet de RFF (Réseau Ferré de France) propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, concernant la création d'une Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et l'Espagne.

La Commission Particulière du Débat Public, créée à cet effet, organise la consultation qui se tient du 30 août au 29 décembre 2006.

Le périmètre concerné par le Débat Public est limité à la Région Aquitaine (en particulier Gironde et Landes) mais les Hautes-Pyrénées y sont intéressées.

Outre un calendrier de réunions publiques dont aucune n'est réglementairement prévue dans les Hautes-Pyrénées, les personnes intéressées peuvent contribuer au Débat Public par la rédaction d'un « cahier d'acteur » transmis à la Commission, versé au débat et rendu public.



Le constat

Depuis 20 ans, les échanges transfrontaliers sur le corridor Atlantique ont été multipliés par 10.

Birriatou : 8500 camions / jour (pour 1400 en 1985) dont plus de la moitié en transit.

Le trafic pourrait encore doubler d'ici à 2025

En 2025, le nombre de trains (voyageurs + marchandises) aura doublé au sud de Bordeaux et triplé au sud de Bayonne



Les perspectives d'ici à 2020

En France

2016 : ouverture de la LGV « Sud Europe Atlantique »

- Bordeaux à environ 2h de Paris
- des capacités supplémentaires pour les trains de marchandises et les TER au nord de Bordeaux.

En Espagne

2013 : ouverture de la ligne nouvelle Vitoria-Irun : « Y basque »

- écartement européen
- nouveau réseau ferroviaire à grande vitesse de Madrid à la frontière française

D'ici à 2020, seuls des travaux de renouvellement et de modernisation de la ligne actuelle Bordeaux-Irun sont prévus : ils seront insuffisants.



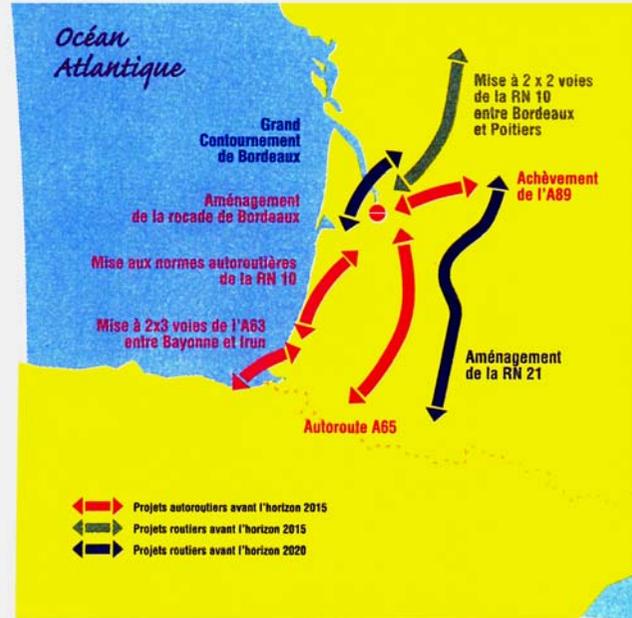
La situation de référence en 2020

Ferroviaire



⁽¹⁾ Selon les termes du débat public de la LGV Bordeaux-Toulouse.

Routière



Situation de référence

La situation de référence permet d'évaluer les bénéfices d'un projet, en intégrant les investissements d'infrastructures prévus à cette échéance et l'évolution de l'environnement économique. Pour le projet Bordeaux-Espagne, c'est la situation à l'horizon 2020. Cet horizon théorique ne préjuge pas de la date réelle de mise en service des projets en France et en Espagne mais permet de prendre en compte leurs effets sur la progression des trafics. Elle prend en compte également les orientations des politiques de transport, nationales et européenne, et leurs traductions concrètes dans 10, 15 ou 20 ans, notamment l'ensemble des projets dont la réalisation à cette échéance est prévue.



LE PROJET



Objectifs du projet de LGV BORDEAUX- ESPAGNE



Mettre en relation les réseaux ferroviaires français et espagnol après la mise en service de la LGV Sud Europe-Atlantique jusqu'à Bordeaux en 2016 et de la ligne nouvelle espagnole entre Vitoria et Irun, dite « Y basque », en 2013

 Favoriser un maximum un transfert du fret international de la route vers le fer

 Améliorer significativement le temps de parcours pour les voyageurs au sud de Bordeaux

 Permettre le développement des transferts régionaux de voyageurs en train

 Maintenir la desserte des gares qui reçoivent actuellement le TGV Atlantique (y compris Pau, Lourdes et Tarbes)



Pour disposer des capacités nécessaires en 2020,
il faut doter le réseau ferroviaire
entre Bordeaux et l'Espagne
de 2 voies supplémentaires

3 scénarios sont proposés

Ils ont **des caractéristiques et des performances différentes** mais offrent
tous les **capacités nécessaires** à
l'ensemble des trafics prévus à l'horizon 2020.



Scénario 1

Scénario 1 :

Mise à quatre voies de la ligne existante entre Bordeaux et Irun

Caractéristiques :

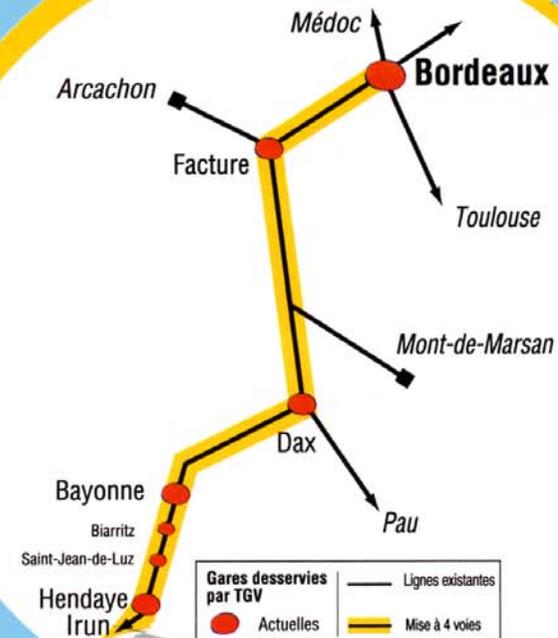
- Réalisation de deux voies supplémentaires (possibilité de réalisation progressive).
- Relèvement de la vitesse pour les trains de voyageurs (jusqu'à 160 km/h et 220 km/h selon les sections).

Performances :

- Capacité suffisante pour un trafic de marchandises jusqu'à 10 fois plus important qu'aujourd'hui (avec l'autoroute ferroviaire).
- Gains de temps limités pour les trains de voyageurs.
- Développement des trains régionaux et transfrontaliers.

Enjeux environnementaux :

- Elargissement à 4 voies de la ligne existante dans des zones fortement urbanisées.
- Concentration des trafics dans un même corridor.



Scénario 2

2

Scénario 2 : Ligne nouvelle par l'ouest des Landes

Caractéristiques :

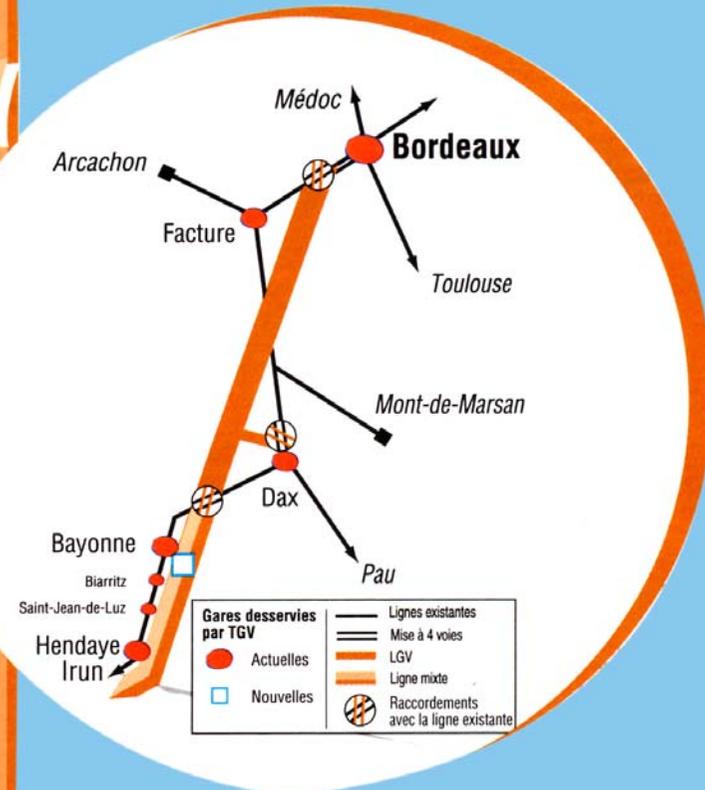
- Ligne à grande vitesse (320 km/h) voyageurs, par l'ouest des Landes jusqu'au sud de Dax.
- Ligne mixte, marchandises et voyageurs (220 km/h), dans le Pays Basque connectée au "Y Basque".
- Gare nouvelle au Pays Basque.

Performances :

- Capacité suffisante (avec la ligne existante) pour un trafic de marchandises jusqu'à 10 fois plus important qu'aujourd'hui (avec l'autoroute ferroviaire).
- Temps de parcours améliorés : Paris/Bordeaux <=> sud-Aquitaine <=> Espagne.
- Développement des trains régionaux et transfrontaliers.

Enjeux environnementaux :

- Intégration d'une infrastructure nouvelle dans des territoires naturels diversifiés.
- Possibilité de jumelage avec A 63 et RN 10.



Scénario 3

3

Scénario 3 : Ligne nouvelle par l'est des Landes

Caractéristiques :

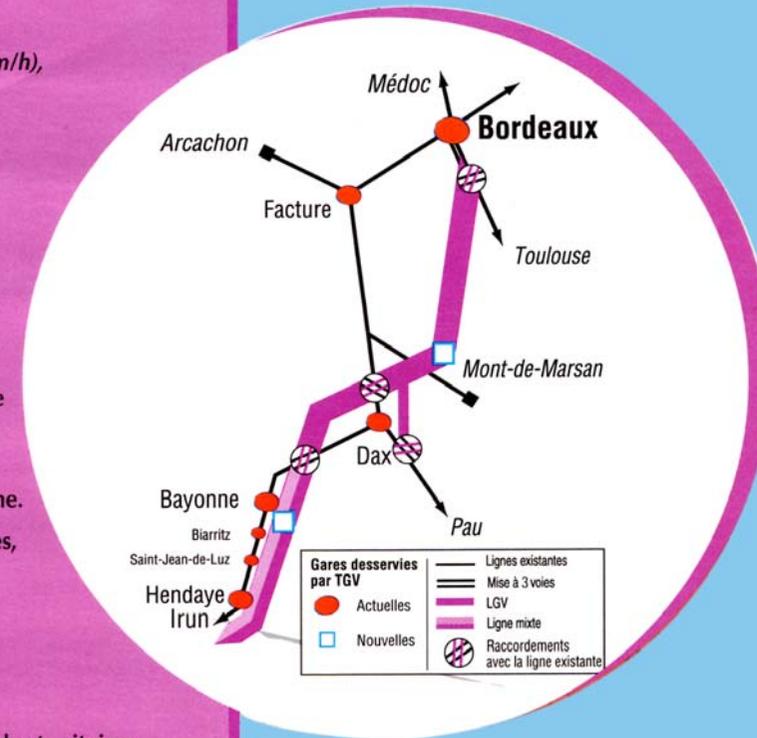
- Ligne à grande vitesse (320 km/h) voyageurs, par l'est des Landes jusqu'au sud de Dax avec raccordement direct vers Pau.
- Ligne mixte, marchandises et voyageurs (220 km/h), dans le Pays Basque connectée au "Y Basque".
- Deux gares nouvelles : Mont-de-Marsan et Pays Basque.
- Possibilité d'un tronç commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse.

Performances :

- Capacité suffisante (avec la ligne existante) pour un trafic de marchandises jusqu'à 10 fois plus important qu'aujourd'hui (avec l'autoroute ferroviaire).
- Temps de parcours améliorés : Paris/Bordeaux <=> sud-Aquitaine <=> Espagne.
- Dessertes nouvelles par TGV de l'est des Landes, et plus directes pour Pau, Lourdes et Tarbes.
- Développement des trains régionaux et transfrontaliers.

Enjeux environnementaux :

- Intégration d'une infrastructure nouvelle dans des territoires naturels diversifiés.
- Possibilité de jumelage avec A 62, A 65 et A 63.



Les coûts

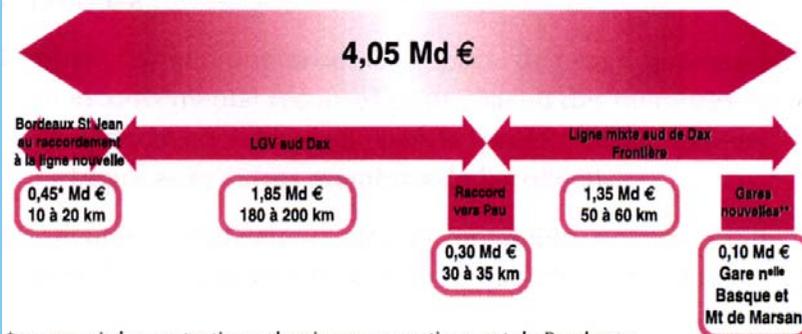
Scénario 1

Scénario de mise à quatre voies de la ligne existante.
(en milliards d'euros : Md €, valeur 2004) - Distances approximatives



Scénario 3

Scénario ligne nouvelle par l'est des Landes.
(en milliards d'euros : Md €, valeur 2004)



* y compris les protections phoniques en sortie ouest de Bordeaux.

** dont de l'ordre de 15 à 20 M € de travaux par gare nouvelle sous maîtrise d'ouvrage SNCF.

Scénario 2

Scénario ligne nouvelle par l'ouest des Landes.
(en milliards d'euros : Md €, valeur 2004)



* dont de l'ordre de 15 à 20 M € de travaux par gare nouvelle sous maîtrise d'ouvrage SNCF.

Performances comparées

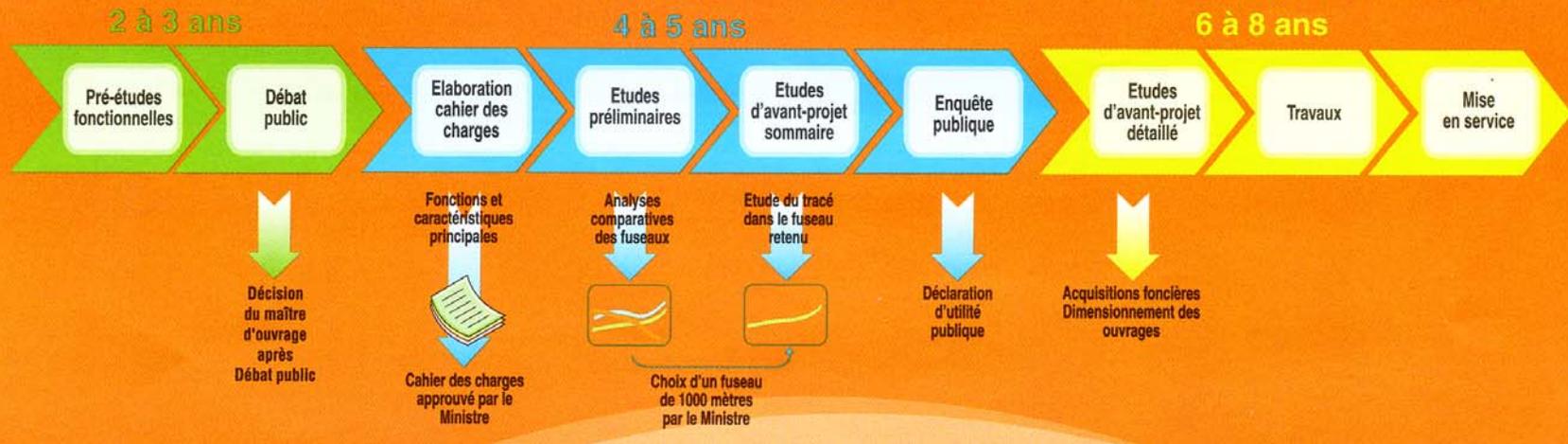
	Situation en 2020 avec projet				
	Situation 2002	Situation en 2020 sans projet ⁽¹⁾	Scénario 1 Mise à 4 voies ligne existante	Scénario 2 Ligne nouvelle Ouest des Landes	Scénario 3 Ligne nouvelle Est des Landes
Trafic de marchandises à la frontière (en millions de tonnes)					
	2,4	10 à 12	15 à 21		
Trafic de voyageurs hors TER (en millions de voyageurs)					
National entre Bordeaux et le sud de l'Aquitaine	2,4	4,8	5,4	6,2	6,5
International	0,6	1,1	1,3	1,5	
Meilleurs temps de parcours possibles					
Dax ↔ Paris	4 h 04	3 h 09	2 h 55	2 h 47	2 h 48
Bayonne ↔ Paris	4 h 36	3 h 41	3 h 16	2 h 57	3 h 03
Bordeaux ↔ Dax	1 h 04		0 h 50	0 h 42	0 h 43
Bordeaux ↔ Bayonne	1 h 36		1 h 11	0 h 52	0 h 58
Bordeaux ↔ Hendaye	2 h 17		1 h 52	1 h 32	1 h 38
Bordeaux ↔ Mont-de-Marsan	1 h 08 ⁽²⁾		1 h 00 ⁽²⁾	1 h 08 ⁽²⁾	0 h 30 ⁽³⁾
Bordeaux ↔ Pau	1 h 53		1 h 39	1 h 31	1 h 20
Paris ↔ Madrid	14 h 30	7 h 05 ⁽⁴⁾	6 h 40 ⁽⁵⁾	5 h 30 ⁽⁶⁾	5 h 36 ⁽⁶⁾
Bordeaux ↔ Bilbao	8 h 00	3 h 07 ⁽⁴⁾	2 h 42 ⁽⁵⁾	1 h 41 ⁽⁶⁾	1 h 47 ⁽⁶⁾
Dax ↔ San Sebastian	1 h 46	1 h 36 ⁽⁴⁾	1 h 36 ⁽⁵⁾	0 h 42 ⁽⁶⁾	
Coûts d'investissements des infrastructures (en Md€ valeur 2004)					
			3,56	3,52	4,05/3,75 ⁽⁷⁾

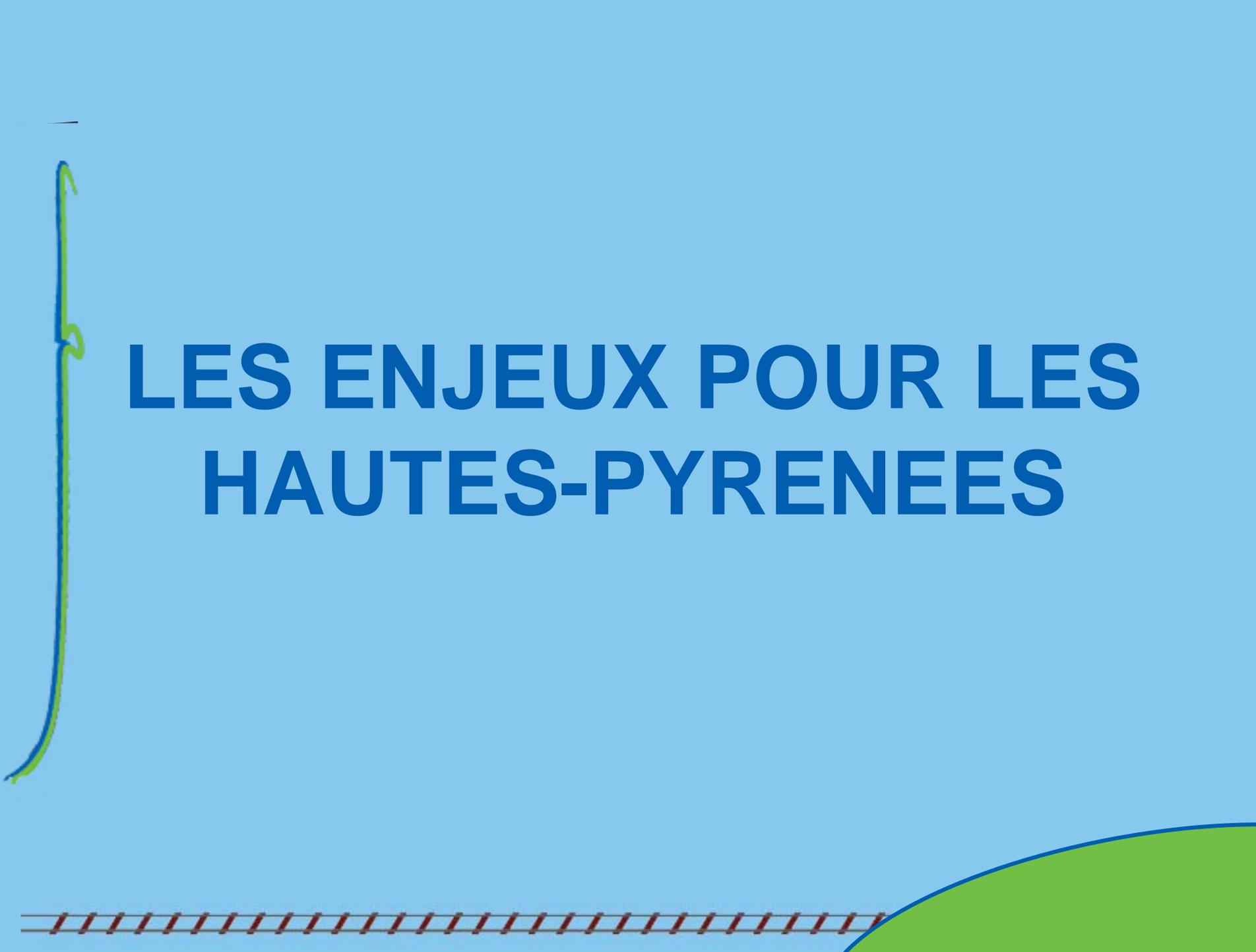
- (1) avec mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux en 2016 et amélioration de la ligne existante Bordeaux-Irun
 (2) en TER
 (3) en gare nouvelle de Mont-de-Marsan
 (4) avec le nouveau réseau espagnol à grande vitesse
 (5) avec arrêts entre Bayonne et Hendaye
 (6) avec un seul arrêt en gare nouvelle Basque
 (7) déduction faites du tronçon commun avec le projet de LGV Bordeaux-Toulouse partagé à 50%

Calendrier de réalisation

Quel **délai** ?

Le processus de conduite d'un grand projet ferroviaire suit différentes phases d'études, donnant lieu ou non à des décisions de poursuite du projet. Tout au long de ce processus, RFF, maître d'ouvrage, met en place des dispositifs de concertation avec les différents partenaires et les publics concernés, dans un esprit de transparence et de dialogue.





LES ENJEUX POUR LES HAUTES-PYRENEES

Le contexte

→ A ce jour, les gares de Tarbes et de Lourdes sont desservies par des rames de TGV.

→ Les temps de trajet vers Paris - Montparnasse sont de :

❖ **6h28** depuis la gare de Tarbes

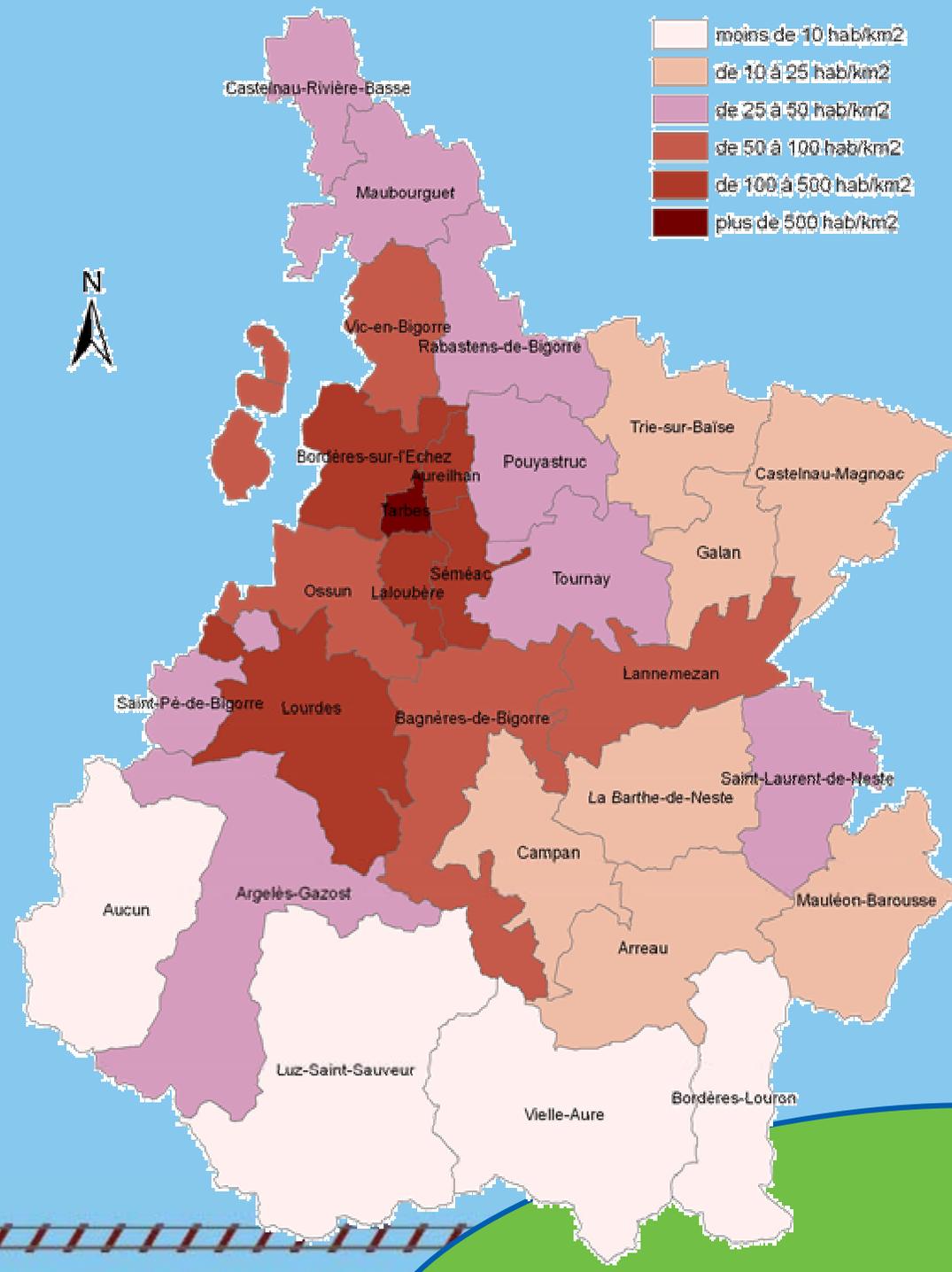
❖ **6h09** depuis la gare de Lourdes

→ La SNCF ne communique pas le nombre de passagers empruntant les rames de TGV entre Paris et les Hautes-Pyrénées.



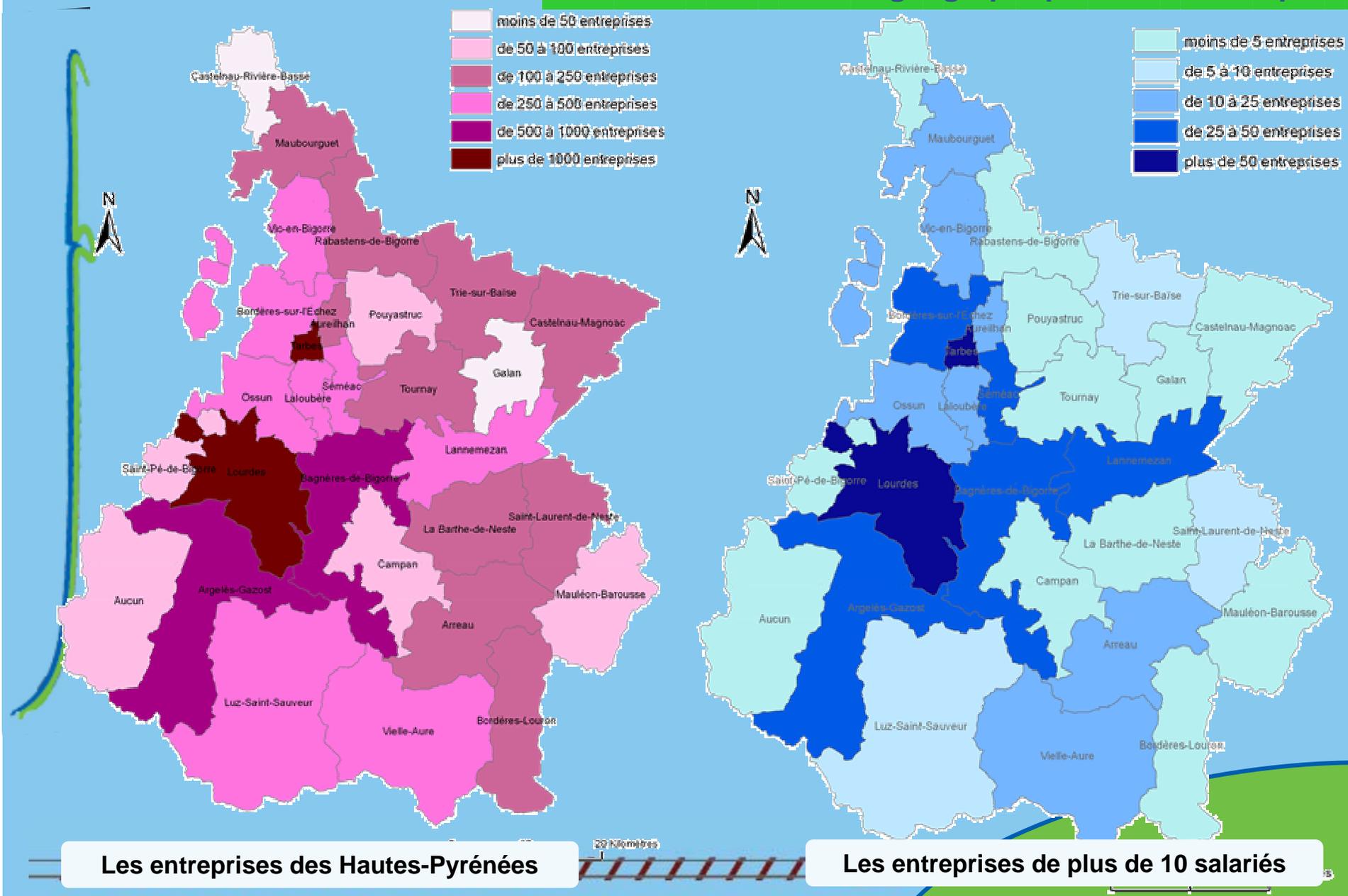
La démographie

→ Les Hautes-Pyrénées comptent **228 287 habitants** dont la plus grande partie est concentrée autour des agglomérations de Tarbes et Lourdes.



Les entreprises

→ S'agissant de la répartition des **8821 entreprises** inscrites au Registre du Commerce et des Sociétés, on relève une distribution géographique assez identique.



Les Hautes-Pyrénées :

1er département touristique de Midi-Pyrénées

- Lourdes
- Les grands sites
- Les stations thermales
- Les stations de ski

Les Hautes-Pyrénées :

1er département touristique de Midi-Pyrénées

- ❖ **ski** (9 stations de ski de piste),
- ❖ **thermalisme** (8 stations thermales),
- ❖ **sites naturels** prestigieux et préservés (Cirque de Gavarnie, Pic du Midi de Bigorre, Réserve Naturelle du Néouvielle, Parc National des Pyrénées..),

❖ **Lourdes**, centre mondial de pèlerinages, 2ème ville hôtelière de France, accueille 5,5 millions de visiteurs par an.



Premier département touristique de Midi-Pyrénées, les Hautes-Pyrénées comptent

Plus de 6 millions de visiteurs par an, dont 1 million d'étrangers.



Stations de ski de piste

Chiffre d'affaires en milliers d'euros

Stations de ski	2004/2005
Tourmalet	12 391
Saint-Lary	11 775
Peyragudes	7 291
Cauterets	4 879
Piau Engaly	4 806
Luz Ardiden	3 970
Val Louron	1 093
Gavarnie	620
Hautacam	440
Total	47 265

Stations thermales

Fréquentation des stations thermales en 2005

Stations thermales	Curistes	Courts séjours	Entrées détente
Argelès-Gazost	1185	858	nd
Bagnères de Bigorre	8122	395	108 989
Barèges-Barzun	2427	960	23 511
Beaucens	603	32	38
Capvern-les Bains	4196	131	195
Cauterets	6223	108	19 147
Loudenvielle	nd	nd	103 843
Luz-Saint-Sauveur	1804	1539	21 574
Saint-Lary-Soulan	2215	4463	32 745
Total	26775	8486	310 042

Les Hautes-Pyrénées concentrent **70,3 %** des activités de détente et de thermoludisme de Midi-Pyrénées.

Les Hautes-Pyrénées :

1er département touristique de Midi-Pyrénées

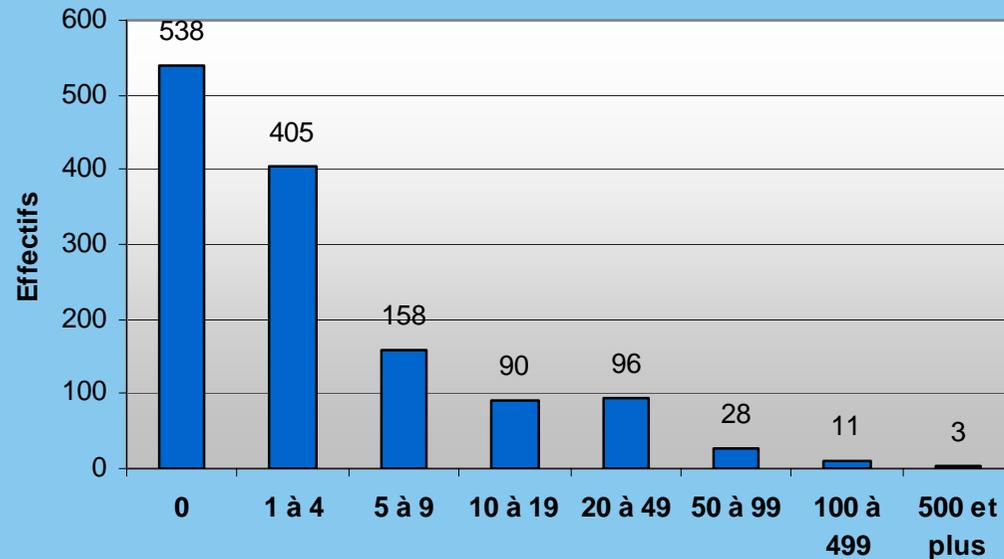
Lourdes : centre de pèlerinage catholique d'envergure mondiale

- ↪ **5,5 millions** de pèlerins par an
- ↪ Près de **850 000 pèlerins** acheminés par train en 2005
- ↪ Près de **500 trains** de pèlerins par an



Les entreprises industrielles

Répartition par tranche de salariés des établissements industriels

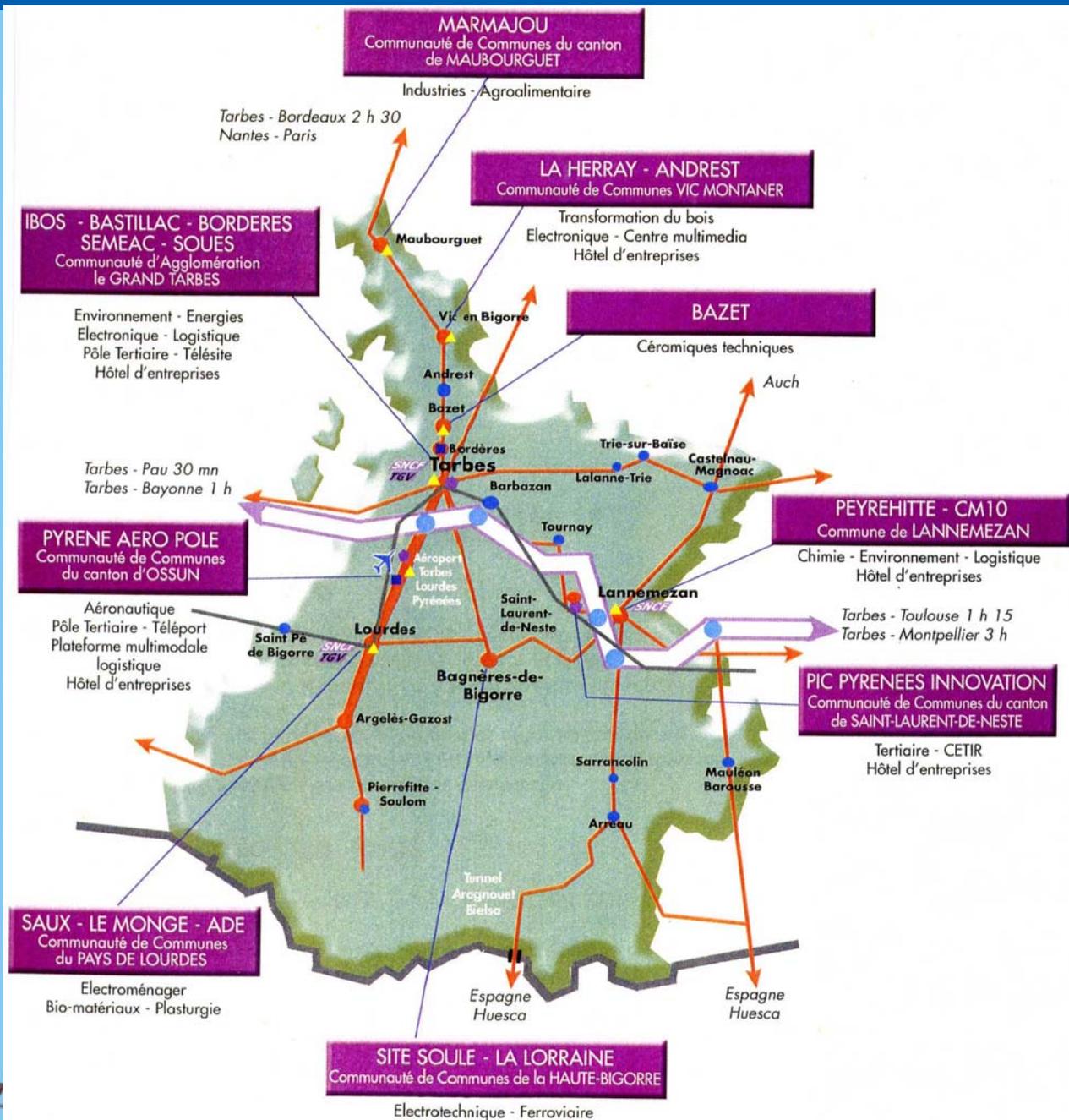


Raison sociale	Activité	Localisation	Effectifs
EADS Socata	Aéronautique	Louey	1089
Alstom Transport	Matériel électrique	Séméac	792
Euralis Gastronomie	Agroalimentaire	Maubourguet	473
SEB	Electroménager	Lourdes	308
Alcan	Aluminium	Lannemezan	245
Sté des Productions MITJAVILA	Aéronautique, mécanique et travail des métaux	Pierrefitte-Nestalas	219
Arkema	Produits chimiques	Lannemezan	186
Microcast	Fonderie	Ade	176
Sté des Céramiques techniques	Produits chimiques	Bazet	166

Les principales entreprises industrielles des Hautes-Pyrénées

Source : CCITHP 2006

Les sites d'implantation des Hautes Pyrénées



Légendes

Zones d'intérêt national ou régional

- Logistique
- ◆ Tertiaire
- ▲ Industriel

Zones d'intérêt départemental

- Echangeurs

► « Aéronautique, Espace et Systèmes Embarqués » / « Aérospatiale Valley »

Classé parmi les **5 pôles d'envergure mondiale**, ce pôle de compétitivité réunit tous les savoir-faire de Midi-Pyrénées et d'Aquitaine en matière aéronautique et spatiale. Désormais labellisé sous le nom « Aérospatiale Valley », les principaux projets structurants pour les Hautes-Pyrénées sont :

- **le projet PAMELA** : déconstruction et recyclage des avions en fin de vie, porté par Airbus, SITA et SOGERMA et dont l'industrialisation sera menée par la société TARMAC. L'ensemble du projet se situe sur le site de l'Aéroport TLP. Il permettra de recycler à la fois des avions civils et militaires.
- **le programme CEPIA** (Convertisseur Electronique de Puissance à Intégration Avancée) avec la société ALSTOM Transports et le laboratoire PEARL.

The Airbus logo, consisting of a stylized globe icon followed by the word 'AIRBUS' in blue capital letters.The Alstom logo, featuring the word 'ALSTOM' in blue capital letters with a red circle around the 'O'.The SITA logo, with the word 'SITA' in blue capital letters inside a white rectangular box.The EADS SOCATA logo, featuring the word 'EADS' in blue and 'SOCATA' in black, with a blue starburst graphic to the right.

Un nouvel horizon industriel

« Le pôle céramique »

Le groupement PIC « Pyrénées Industries Céramiques » est constitué de **5 entreprises** de renommée mondiale, expertes dans la maîtrise des céramiques techniques est partie prenante du pôle de compétitivité céramique, piloté par Limoges.

Quelques repères en chiffres :

5 entreprises

Près de 380 emplois

Chiffre d'affaires global : 36.3 M€



L'Industrie dans les Hautes Pyrénées



LA POSITION DE LA CCITHP





➔ Dans le cadre du débat public sur le projet de LGV Bordeaux – Espagne, la CCITHP exprime sa préférence très nette pour le **scenario n° 3**.

➔ Celui-ci, en effet, assure la meilleure desserte de notre département et permet d'envisager une réduction tel des temps de trajet qu'ils pourraient s'établir dans cette hypothèse à :

❖ **TARBES – PARIS : 4h 25** (contre 6h28 aujourd'hui)

❖ **LOURDES – PARIS : 4h 06** (contre 6h08 aujourd'hui)





➔ L'hypothèse privilégiée par la CCITHP, **le scénario n°3**, celle prévoyant la création d'une ligne nouvelle à l'Est du département des Landes, permettra des aménagements complémentaires de Dax et Pau pouvant améliorer encore les temps de trajet entre Paris et les Hautes-Pyrénées.

