

***Projet ferroviaire  
Bordeaux-Espagne***

*Débat public 2006*

**Document  
technique**

Avril 2006

**Etude des dynamiques  
urbaines et territoriales**

Impacts attendus et recommandations



Ces études ont été réalisées en 2006 par

**Jean-Baptiste Rigaudy : Directeur de projet**

### **Equipe projet**

#### **A'urba**

Claude Maillère  
Caroline Martin  
Robert Lucante  
Virginie Boillet  
Sylvain Tastet (production graphique)

#### **Agence d'Urbanisme Adour-Pyrénées**

Stephan Pons  
Olivier Solari  
Jacques Leroux (production graphique)

#### **Experts**

Jean Marieu  
Bernard Bouzou  
Michel Casteigts

Bernard BOUZOU  
Jean MARIEU  
Michel CASTEIGTS  
Experts associés

**urba.**  
agence d'urbanisme  
Bordeaux métropole Aquitaine



## Sommaire

<b>Introduction .....</b>	<b>5</b>
<b>Niveau 1 : Euro région du Golfe de Gascogne .....</b>	<b>6</b>
<b>1.1 Les impacts et effets attendus du projet.....</b>	<b>7</b>
<b>1.2 Les recommandations auprès des acteurs du projet .....</b>	<b>13</b>
<b>Niveau 2 : La zone concernée par le projet .....</b>	<b>14</b>
<b>2.1 Les impacts et effets attendus du projet .....</b>	<b>15</b>
<b>2.2 Les recommandations auprès des acteurs du projet .....</b>	<b>25</b>
<b>Niveau 3 : Les espaces de cohérence.....</b>	<b>28</b>
<b>3.1 Bordeaux et son aire métropolitaine .....</b>	<b>29</b>
<b>3.2 Bassin d’Arcachon.....</b>	<b>35</b>
<b>3.3 La Vallée de la Garonne.....</b>	<b>37</b>
<b>3.4 Zones urbaines des Landes .....</b>	<b>42</b>
<b>3.5 Conurbation littorale basque .....</b>	<b>45</b>
<b>3.6 Pays Basque intérieur.....</b>	<b>49</b>
<b>3.7 Villes moyennes du Béarn.....</b>	<b>51</b>
<b>3.8 Pau et le Piémont Oloronais.....</b>	<b>53</b>
<b>3.9 Littoral et forêt landaise.....</b>	<b>55</b>
<b>3.10 Tarbes - Lourdes .....</b>	<b>57</b>
<b>4. Les gares et quartiers de gares .....</b>	<b>59</b>
<b>4.1 Les gares existantes .....</b>	<b>61</b>
<b>4.2 Les gares nouvelles potentielles .....</b>	<b>68</b>



## Introduction

Cette dernière partie s'inscrit dans une double approche :

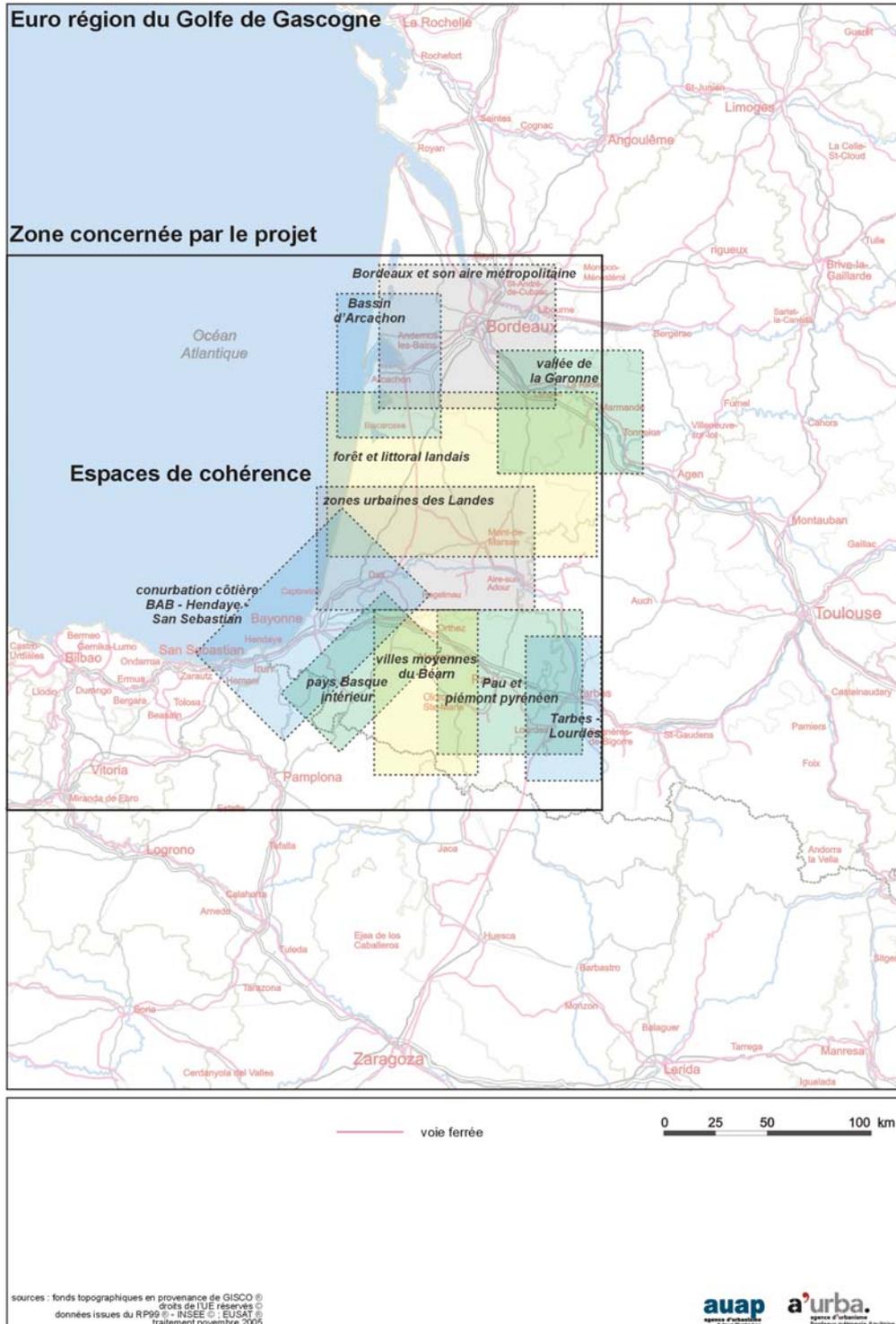
- **Celle de décrire et d'argumenter l'opportunité du projet ferroviaire en tant que tel, c'est à dire d'évaluer quel seraient ses effets sur toute ou partie du territoire et comment il peut influencer l'avenir ;**
- **Celle d'orienter la décision au regard de tel ou tel scénario là aussi sur tout ou partie du territoire concerné.**

Pour cela, la méthode retenue a été celle de rester dans la cohérence des trois niveaux d'échelle de lecture de territoires qui ont alimenté la première phase.

On s'est également efforcé dans cette partie de **mettre l'accent sur le caractère multifonctionnel du projet ferroviaire** en intégrant à la fois les **impacts du nouveau service au sens large (desserte TGV et intermodalités avec le TER et le service ferroviaire classique)**, ses **résultats sur l'offre fret** et enfin, les **effets des scénarios en termes d'aménagement du territoire**. A cet égard, la question du rôle des gares et des propositions qui pourraient être envisagées pour les gares existantes et nouvelles sont abordées en particulier.

Chaque partie du rapport aboutit à un ensemble de recommandations générales où l'on s'est efforcé de distinguer ce qui relève de la définition du projet ferroviaire (à l'attention des acteurs du projet) et ce qui relève des choix stratégiques concernant l'organisation des territoires concernés (à l'attention des collectivités territoriales).

# Partie 1 : Euro Région du Golfe de Gascogne



## Niveau 1 : Euro Région du Golfe de Gascogne

### 1.1 Les impacts et effets attendus du projet

En plaçant Bordeaux à 2 h de Bilbao, **le projet donne corps à la notion même d'Euro - région**, qui dans l'état actuel du système de communications reste un concept dépourvu de traduction concrète. Au delà du golfe de Gascogne, **c'est tout le maillage de la façade atlantique qui s'en trouve renforcé**, avec la levée d'un des derniers obstacles au désenclavement ferroviaire des trois quarts de la péninsule ibérique (tout le centre et l'Ouest de l'Espagne et le Portugal).

#### *L'intégration dans le maillage ferroviaire européen*

A l'échelle de l'Euro - Région, le projet devrait valoir davantage par ses impacts à long terme, liés aux dynamiques qu'il impulsera ou qu'il renforcera, que par ses effets immédiats. Son intégration dans le maillage ferroviaire européen devrait en modifier sensiblement la structure et le mode de fonctionnement, notamment par l'amorce d'un **rééquilibrage entre les flux Nord-Sud**, aujourd'hui hégémoniques, **et les flux Est-Ouest**, qui seraient considérablement facilités par la création d'un **Y aquitain**.

S'ils sont aujourd'hui peu significatifs, les flux est-ouest sont appelés à prendre une importance croissante dans les quinze prochaines années, en raison de l'inéluctable rééquilibrage du trafic maritime en faveur des ports du Sud de l'Europe (façade atlantique et méditerranéenne) et au détriment de ceux de la mer du Nord. La saturation du rail d'Ouessant, l'encombrement des zones portuaires belges, hollandaises et allemandes et surtout l'évolution des coûts de l'énergie mettront un terme à l'anomalie qui consiste à amener par bateau des marchandises d'Amérique ou d'Extrême-orient à Anvers ou Rotterdam, pour les transporter par camion en Italie, Espagne ou Portugal. Les investissements considérables du port de Bilbao, surdimensionnés par rapport à l'état actuel du trafic, ne font qu'anticiper de quelques années cette évolution, en intégrant le quart sud Ouest de la France dans l'« hinterland » naturel de Bilbao.

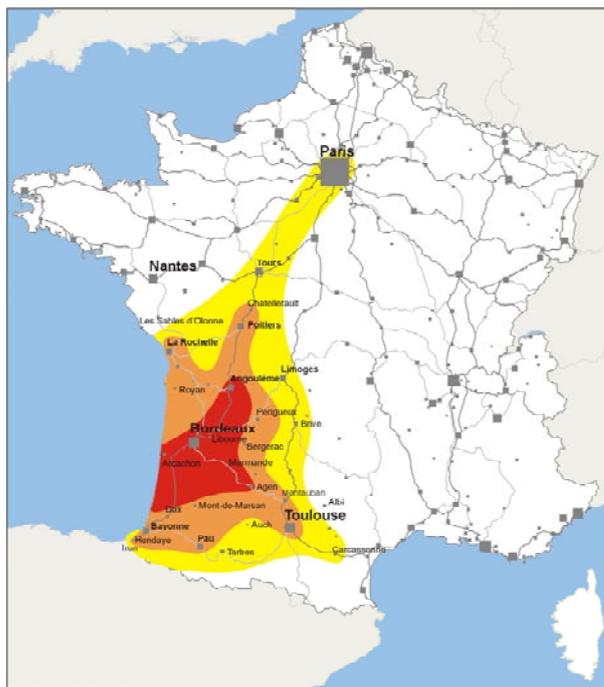
Il est probable que, portés par l'essor des activités portuaires du Sud de l'Europe, les flux de fret Est-Ouest soient à l'horizon 2020 un élément structurant essentiel de l'aménagement du territoire Sud européen, jouant un rôle analogue à celui qu'a joué au cours des trente dernières années le développement des trafics Nord-Sud liés aux plateformes portuaires de la mer du Nord.

Dans ces conditions, la mixité des infrastructures ferroviaires à grande vitesse semble une stratégie particulièrement pertinente, dans la mesure où elle permet à

la fois le développement d'une offre ferroviaire « fret » performante et une montée en puissance progressive des trafics, l'activité voyageurs assurant le seuil critique de démarrage. Il convient en outre de prendre en compte les dynamiques liées à l'évolution des attentes des usagers potentiels. C'est la mise en place du **transport combiné**, et dans une moindre mesure, celle des « autoroutes ferroviaires » qui représente l'avenir du fret.

Le fret ferroviaire captera d'autant mieux de nouvelles parts de marchés qu'il proposera des services performants à forte valeur ajoutée. Sur l'axe Est-ouest, il ne souffre pas, par rapport au transport routier, du même retard que sur l'axe Nord-Sud, en raison de la modestie actuelle des trafics (la pertinence du rail par rapport à la route y est moindre).

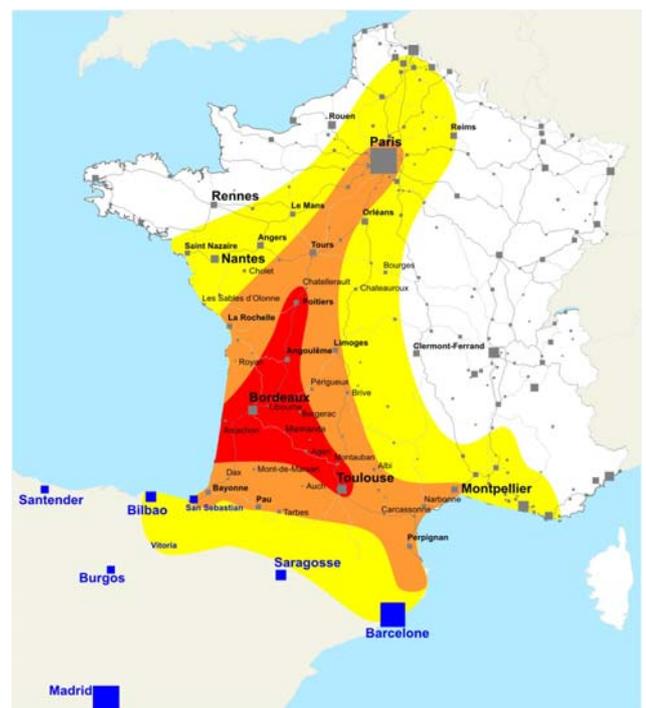
Isochrone ferroviaire au départ de Bordeaux en 2005



Temps de parcours ferroviaire à Bordeaux :

- 1 heure
- 2 heures
- 3 heures

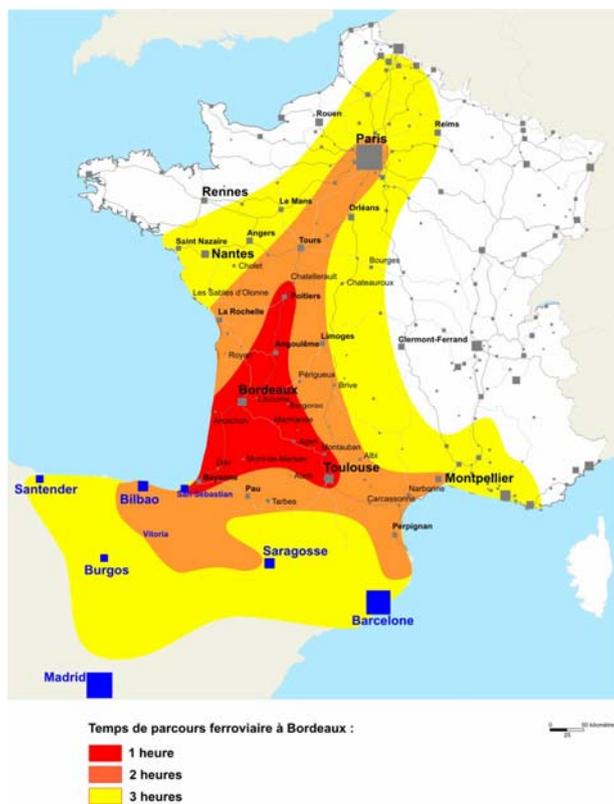
Isochrone ferroviaire au départ de Bordeaux en 2020 avec LGV Bordeaux – Toulouse et la LGV SEA sans le prolongement Bordeaux frontière espagnole



Temps de parcours ferroviaire à Bordeaux :

- 1 heure
- 2 heures
- 3 heures

Isochrone ferroviaire au départ de Bordeaux en 2020 avec LGV Bordeaux – Toulouse, LGV SEA et le prolongement Bordeaux frontière espagnole (avec hypothèse ligne nouvelle)



### ***Une nouvelle ossature pour l'Euro - Région***

Le projet de LGV s'inscrit dans une organisation renouvelée des infrastructures de l'Euro - Région, à côté d'autres initiatives, notamment maritimes et routières.

Le développement du cabotage maritime et des liaisons de rabattement sur les hubs portuaires de Bilbao, du Havre et des ports du Sud-Ouest de l'Angleterre est inéluctable, car les autres projets sont trop nombreux pour qu'ils se réalisent tous.

En matière routière, la diversification des points de traversée des Pyrénées est à l'ordre du jour : tunnel du Somport prolongé par l'autoroute Oloron - Pau et Pau - Bordeaux ; voie rapide Transnavarraise de Pampelune à Salies de Béarn via Saint Jean Pied de Port... Quoi qu'on pense de tel ou tel projet, leur accumulation montre qu'un consensus au moins prévaut : la situation actuelle est intenable à moyen terme.

En matière ferroviaire, le projet de nouvelle traversée des Pyrénées (traversée centrale pour les espagnols et certaines régions françaises) représente également dans le futur un renforcement des liaisons transpyrénéennes.

**Par rapport à ces perspectives, le projet à moyen terme (horizon 2020) d'aménagement de l'axe ferroviaire Bordeaux Espagne n'est ni concurrent ni alternatif, mais fondamentalement complémentaire. Il apporte des réponses spécifiques et irremplaçables à la problématique générale de la restructuration des réseaux de communication entre la péninsule ibérique et le nord de l'Europe.**

### ***Synergies d'espaces complémentaires***

**L'espace de référence offre de forts contrastes**, opposant par exemple le **creux démographique et spatial landais** à la fourmilière basque, très peuplée et active en dépit de conditions physiques chaotiques. De manière générale, l'occupation et l'organisation de l'espace sont plus extensives dans la partie française de cet espace, et le semi-urbain plus lâche que du côté espagnol. Ce contraste est un atout extraordinaire si on considère l'espace de référence comme **un tout aux parties complémentaires**, et non pas comme deux ensembles étrangers. L'union des deux rives de la Bidassoa peut nous apprendre, lentement certes, à jouer de la complémentarité des parties du territoire.

### ***L'impact sur le trafic de fret***

**Sous réserve d'options volontaristes quant au tracé et aux objectifs fonctionnels de la ligne, l'impact sur l'évolution à moyen terme du trafic de fret sera très significatif.** Ce trafic sera largement conditionné par les options qui seront prises pour le raccordement au réseau espagnol (question de la continuité des 4 voies UIC du côté espagnol), car l'efficacité de la contribution de cet axe ferroviaire à la réduction des effets de la rupture de charge à la frontière en dépend. En outre, cet impact sera sensiblement renforcé par le branchement sur les lignes nouvelles, en France et en Espagne, de plates-formes logistiques multimodales dimensionnées en particulier pour accueillir des services de ferroutage.

De ce point de vue, il semble nécessaire d'adopter une **posture résolument anticipative quant aux effets que les bouleversements de la donne énergétique et les contraintes de la lutte contre le réchauffement climatique ne manqueront pas de produire sur les reports modaux.** Dans les scénarios de réalisation les plus optimistes, une nouvelle infrastructure sera opérationnelle au moment où le protocole de lutte contre les gaz à effet de serre qui succèdera au protocole de Kyoto parviendra à son terme. Depuis la conférence de Montréal à la fin de l'année dernière, qui a vu une évolution notable de la position des Etats-Unis

sur l'après Kyoto, il est clair que les normes d'émission de gaz à effet de serre seront inéluctablement et significativement durcies après 2012. En ce qui concerne la France, elle s'est placée dans le scénario d'une division par quatre à l'horizon 2050. Par ailleurs, quand cet axe ferroviaire sera aménagé, les conséquences de l'épuisement progressif des réserves de pétrole sur le prix du baril se feront pleinement sentir. Des experts sérieux parlent d'un baril à 150 ou 200 dollars à l'horizon 2020. Il en résultera une compétitivité sensiblement accrue du fret ferroviaire et une accélération significative de la demande de ferroutage par les transporteurs routiers.

### ***L'opportunité d'un « Y » aquitain***

A la lumière de ce qui précède, il existe une réelle opportunité d'un « Y » aquitain.

Ce concept n'étant pas (encore) une appellation contrôlée, il convient d'en préciser les contours: il s'agit d'une configuration de réseau permettant de relier la grande vitesse à la frontière espagnole (et au-delà à l'Ouest de la péninsule ibérique) non seulement Bordeaux, mais aussi Toulouse (et au delà la façade méditerranéenne) sans passer par Bordeaux. Cette idée trouve son origine dans le double constat de la saturation des voies d'accès et de sortie dans l'agglomération bordelaise et du gain de temps que permettrait une liaison directe Toulouse Bilbao.

Cette solution comporte tous les avantages de la liaison directe Bordeaux Frontière quant à la continuité à l'axe atlantique reliant Madrid, mais aussi le Portugal et la Galice, au Nord européen, maillon qui manquera, à l'horizon 2020, au corridor atlantique Ouest européen reliant l'ensemble de la péninsule ibérique, l'Ouest français et le Nord de l'Europe. Mais, en se connectant également à la Méditerranée via Toulouse, elle y ajoute une nouvelle route pour les flux provenant de la Méditerranée vers la péninsule ibérique.

Même si, implicitement, on évoque ici le fret Sud – Sud, il convient de préciser que le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne n'apporte pas à ce jour de réponse au développement de ces besoins, sauf à évoquer une possible mixité (Espagne / Captieux / Agen / Toulouse) certainement intéressante mais pas encore envisagée.



**Pour résumer, l'intérêt d'un projet à grande vitesse mixte est double. Il cumule en effet, comme nous l'avons vu ci-dessus, la capacité d'améliorer très sensiblement les dessertes voyageurs pour les trajets Montpellier-Toulouse-Bilbao et celle d'offrir des services de fret d'autant plus attractifs que, dans l'état actuel des projets ferroviaires au Sud des Pyrénées, la liaison Zaragoza Tarragona ne sera pas mixte.**

**Cet intérêt est confirmé par la prise en compte des tendances démographiques lourdes, qui constatent un essor particulier des littoraux atlantiques et méditerranéens, ce qui ne peut que conforter la tendance à un développement spatial dans lequel l'articulation entre la façade méditerranéenne et la façade atlantique remplirait un rôle stratégique.**

## 1.2 Les recommandations auprès des acteurs du projet

### Les collectivités

L'Euro - Région occupe une place très particulière à l'articulation de la péninsule ibérique et du reste de l'Europe. Elle constitue un des secteurs les plus sensibles de l'aménagement du territoire tant au niveau national que communautaire. Dans ce contexte, le traitement de l'axe ferroviaire Bordeaux Espagne ne peut être traité comme un enjeu régional.

A l'échelle de l'Euro - Région, **les enjeux territoriaux du projet exigent que la cohérence globale du système d'infrastructures de transport et de déplacement, tous modes confondus, soit rigoureusement prise en compte au stade des études comme des décisions.** C'est dire qu'il ne peut y avoir d'optimisation du projet ferroviaire si les décisions concomitantes en matière de desserte maritime, aérienne et routière ne sont pas au moins esquissées, afin que les conditions de leur compatibilité puissent être précisées.

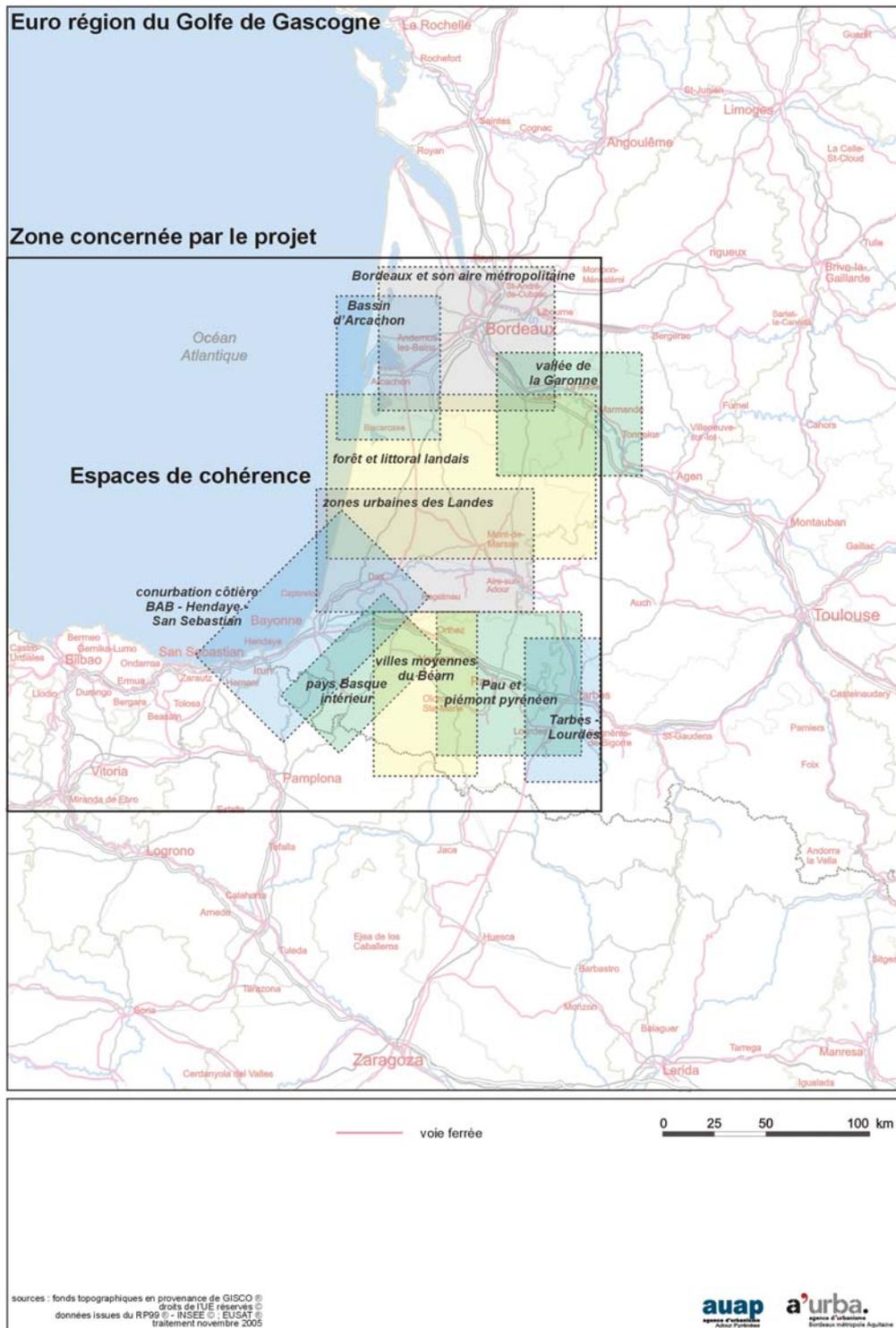
Par ailleurs, comme nous l'avons vu, la liaison Bordeaux Espagne est un segment particulièrement stratégique d'un maillage ferroviaire à beaucoup plus grande échelle. On ne peut réellement évaluer son importance qu'en le replaçant dans la perspective globale de la structure du réseau à long terme. Dans ces conditions, **il semble indispensable pour définir ce projet de prendre en compte les hypothèses de travail retenues pour le phasage de la réalisation des liaisons prévues en direction du Portugal et du Sud de l'Espagne.**

### Les acteurs du projet ferroviaire

Le caractère inéluctable d'un renforcement de la demande de fret ferroviaire dans la nouvelle donne énergétique et climatique doit conduire les responsables du projet à adopter une attitude très volontariste, qui seule est à même de leur permettre de disposer, en temps utile, des infrastructures ferroviaires adaptées aux nouvelles conditions du marché.

Ce volontarisme n'a de sens que s'il est partagé par la partie espagnole, ce qui dans l'état actuel des choses ne fait guère de doute. De ce point de vue **il semble essentiel que des négociations engagées très en amont avec les partenaires espagnols permettent de garantir la compatibilité et la complémentarité technique des équipements de fret, et notamment des plates-formes logistiques.** De ce point de vue, la qualité du raccordement à la plate-forme aéroportuaire de Vitoria semble d'un intérêt majeur en particulier pour le développement du ferroutage.

## Niveau 2 : La zone concernée par le projet



## 2. La zone concernée par le projet

### 2.1 Les impacts et effets attendus du projet

- L'effet de « cohésion » des territoires aquitains dû au projet ferroviaire : transformer l'Euro-région en espace de proximité

La plupart des entretiens et analyses conduits ont montré que, si Bordeaux est à moyen terme l'aboutissement de la LGV-SEA, la prospective territoriale doit mettre en jeu les deux lignes convergeant vers Bordeaux, c'est-à-dire non seulement la liaison Bordeaux Espagne, mais aussi Bordeaux-Toulouse. Nous posons donc d'emblée que la **zone d'influence du projet** est un vaste triangle, dont les côtés varient entre 250 et 350 km. Chacun des trois sommets est tenu par une métropole millionnaire, Bordeaux et Toulouse du côté français, Bilbao du côté espagnol. La métropole transfrontalière « intermédiaire » de Bayonne-San Sebastian forme un relais entre ces trois sommets, ce qui permet de distinguer un **espace restreint** du grand Sud-Ouest français (Bordeaux-Toulouse, Bayonne, et un espace élargi à l'**Euro-région** (cf. Niveau 1).

Au-delà des liens accrus et améliorés de cette « Euro-région » avec le reste du territoire européen (Paris, Madrid, Méditerranée), qui sont décrits dans le chapitre précédent, l'espace ici concerné est en lui-même exactement à **l'échelle du projet ferroviaire Bordeaux - Espagne**. On peut en prendre quelques exemples dans les scénarios proposés. Ceux-ci nous montrent que dans les hypothèses les plus favorables, le côté de l'« espace restreint » est contenu dans un espace-temps **inférieur à une heure environ**, y compris à quelques minutes près de Bayonne à Toulouse dans l'hypothèse du Y aquitain (tronc commun de LGV jusqu'à Captieux).

Cet Y aquitain n'est autre que la résultante de la simultanéité des réflexions concernant d'une part, la ligne Bordeaux-Toulouse, d'autre part la ligne Bordeaux-Espagne. De plus, la réalisation préalable de l'autoroute A 65 invite à une occupation conjointe du couloir entre autoroute et ligne nouvelle. Cet espace-temps, qui doit être néanmoins corrigé par l'« espace-coût », est celui **d'une grande proximité dans les relations d'affaire** ou de loisirs, voire, dans certains cas de figure néanmoins assez peu fréquents, dans les relations habitat-travail.

Si l'on élargit la vision à l'Euro-région, la performance reste de très haut niveau, plaçant Bordeaux à 1h 45 environ de Bilbao (dans le cas d'une ligne nouvelle Bordeaux – Espagne). Dans l'hypothèse du Y aquitain, une **relation entièrement nouvelle** se dégage, **Bilbao-Toulouse en 2 heures** via Saint-Sebastian et Bayonne (temps estimé). Ainsi, par rapport aux options de passage présentées, la famille comportant le **Y Aquitain** apporte un avantage incomparable, dans la mesure où elle seule offre ce potentiel sur le côté Sud du triangle.

**Cette contraction de l'espace-temps induira de manière certaine une transformation radicale des relations et des espaces institutionnels (ou politico-administratifs), mais surtout du système économique du grand Sud-Ouest français. Quant à la constitution accélérée de l'Euro-région transfrontalière, la démonstration en a été faite au chapitre précédent.**

Évoquons l'Aquitaine dans un premier temps. Depuis la fondation de cette région, la question récurrente est celle d'une **faible cohésion régionale** que l'on attribue, entre autres facteurs, à la volonté très affirmée d'Agen, de Pau et des pays du Béarn à se tourner vers Toulouse, non seulement en ce qui concerne l'économie concurrentielle, mais aussi de l'« économie partiellement administrée » mettant en jeu certains grands services publics, Université et Santé par exemple.

Si les élites paloises ont su jouer de cette concurrence entre les deux métropoles, la question des temps de transport a joué un rôle majeur : quel que soit le mode choisi, l'aller-retour dans la demi-journée entre Bordeaux et Pau est impossible, ou pénible dans la journée. Arrimer plus fortement Mont-de-Marsan, et plus encore Pau, à Bordeaux, reste un objectif d'actualité pour la région. A moyen terme, l'achèvement de l'autoroute Bordeaux–Pau apportera une réponse partielle.

Néanmoins, à long terme, placer l'ensemble de la « **maille supérieure** » du réseau urbain de l'Aquitaine dans un cercle d'une heure-et-demi d'espace-temps autour de la métropole, c'est-à-dire dans le **cercle de la proximité**, fait de la LGV un instrument de **cohésion territoriale incomparable**. Il est probable, toutefois, que la question d'une bonne maîtrise de l'Aquitaine sur son espace sera dépassée vers 2020, **au profit d'une inter-région**, d'abord conçue dans les limites de l'hexagone, puis élargie à l'Euro-région transfrontalière.

- Les principaux effets économiques de la nouvelle accessibilité

Pour anticiper les effets de cette nouvelle cohésion territoriale, il faut se fonder sur les principales tendances lourdes d'évolution de **l'économie régionale** d'une part, et d'autre part des transformations des **structures territoriales** « hors effet-LGV ».

L'ensemble de cet espace bénéficie d'une excellente image, justifiée, en termes de qualité de vie, d'authenticité, de richesse patrimoniale, et de capacité d'accueil : ces atouts conjugués avec la tendance européenne au vieillissement induisent une croissance inéluctable de **l'économie résidentielle**, d'ores et déjà avérée. Par économie résidentielle, on entend les flux économiques générés par la dépense des résidents, fondés sur l'économie productive locale, mais tout autant voire bien plus sur des revenus de transferts : revenus sociaux, rentes, retraites et pensions. Celle-ci se fonde tant sur la population active que sur les seniors. Cette croissance s'appuie notamment sur les deux ensembles métropolitains de Bordeaux et du Pays basque, mais il est extrêmement probable que la **vague résidentielle gagnera en profondeur** dans l'intérieur du pays.

La vague résidentielle désigne les choix résidentiels s'opérant souvent par défaut, à partir des sites les plus chers et en hausse rapide, vers des sites moins chers, mais plus éloignés des pôles les plus recherchés. Les populations nouvelles de l'économie résidentielle, disposent de revenus corrects, de temps libre et sont mobiles. De plus, l'« effet carte senior » (dont il n'est pas certain qu'il sera pérenne), induit une consommation accrue de transports collectifs, trains et avions, sous la contrainte du confort.

L'offre de mobilité que propose la ligne nouvelle, et qui répond à leur demande aussi bien d'ouverture nationale et européenne, que de déplacements internes à la grande région (espace aquitain, et plus largement Sud-Ouest européen), peut placer la **façade atlantique en très bonne position** par rapport au bassin méditerranéen qui vient de bénéficier de ces mêmes effets avec la LGV méditerranée.

Le **tourisme est un pilier essentiel de l'économie régionale**, dont le succès repose en partie sur les mêmes atouts que l'économie résidentielle, mais aussi sur la forte tradition d'engagement de l'État et des pouvoirs publics dans la planification et l'investissement (effets encore actifs de la MIACA). De part et d'autre des Pyrénées, il est sorti du rôle de ressource d'appoint pour devenir un moteur de l'activité. Toutefois, il souffre, alors que la demande européenne et extra-européenne repart à la hausse, d'une contraction des périodes de fréquentation, nocive à la rentabilité de l'offre, et plus généralement de son incapacité à **profiter des évolutions profondes de la demande française et européenne** dans le sens

de périodes courtes de séjour, à contre-saison le cas échéant, et autour de pratiques thématiques.

Ces caractéristiques sont générales mais particulièrement appuyées sur la Côte Aquitaine et notamment ses deux pôles dominants que sont le **bassin d’Arcachon et la Côte basque**, deux ensembles de sites de haut niveau déjà desservis par le TGV actuel et a fortiori, plus rapidement encore, dans le futur. Le TGV est **l’instrument favori des courts séjours**, ne mobilisant pas les véhicules particuliers familiaux : week-end prolongés, petites vacances, semaines entières : la côte Aquitaine, tendue entre ces deux pôles, peut attendre un renouvellement de son « réceptif » parfois vieillissant après l’impulsion donnée par la MIACA (Mission Interministérielle d’Aménagement de la Côte Atlantique) dans les années 1980.

D’autre part, il faut reconnaître qu’en dehors de sites privilégiés tels que la Montagne pyrénéenne ou le Périgord, le gisement de tourisme intérieur reste sous-exploité. Là encore dans le sens d’un étalement de la fréquentation, favorable à l’ancrage économique profond, **le double maillage TGV-TER** en inter modalité est un instrument irremplaçable d’une nouvelle clientèle touristique, permettant d’irriguer la vallée de la Dordogne, le piémont pyrénéen, la Moyenne-Garonne en particulier.

Les **profondes restructurations économiques** entreprises après la crise de 1973, dans une région profondément désindustrialisée ont porté des fruits. L’axe Toulouse-Bordeaux, prolongé par l’axe du Piémont pyrénéen, est de loin le **premier pôle européen aéronautique et spatial**. La présence des **pôles de compétitivité**, concept durable, l’exprime : la haute technologie civile s’associe à la force du complexe militaro-industriel : le Laser Mégajoule du Barp exprime ce mariage, économiquement heureux, du civil et du militaire, qui s’appuie et induit tout à la fois une **recherche de très haut niveau**. On doit aussi souligner que la présence de cet ensemble complexe s’appuie tout à la fois sur la tradition aéronautique civile toulousaine, et l’installation très ancienne d’établissements de technologies militaires dans la région bordelaise, à la faveur en particulier de **l’immensité des espaces disponibles**, et de la sécurité qui en découle.

De son côté le pays basque espagnol a joué d’une stratégie de « mix économique », avec succès, pour émerger, au prix **d’investissements publics ou de partenariat privé-public impressionnants**, transformant radicalement l’image de zone « grise » qui était la sienne auparavant. Ces foyers d’économie durablement compétitifs à l’échelle mondiale appellent d’une part des services réels et concrets : le personnel de cadres et de chercheurs est extrêmement mobile, économe de son temps, et l’effet LGV sur ce volet de l’économie régionale ne fait pas de doute. A partir du moment où les annonces sont faites, les industriels

attendent un programme. De plus, mis à part le service réel, **l'effet d'image est incontestable.**

Face à cet enjeu, la recherche de la « **triangulation de l'espace** » est de première importance, et donne une fois de plus l'avantage au **Y aquitain**, qui conjugue le plus heureusement possible les effets attendus de la ligne SEA (transfert de part de marché du fret et axe atlantique), l'effet de Hub bordelais, et enfin l'axe économique Bordeaux-Toulouse.

La mobilité accrue tous modes, tout comme l'accroissement avéré des distances parcourues, produit le système urbain et territorial dit de « **polycentrisme maillé** », lisible à toutes les échelles. Ce système est un état de fait, très probablement durable même dans l'hypothèse d'un accroissement du coût énergétique des déplacements ; il n'exclut pas, pour certaines personnes peu mobiles, ou encore pour certains usages de l'espace et du temps, la recherche accrue d'un urbanisme et de **lieux de proximité**. Il n'exclut pas non plus, de fait, **l'étalement urbain**, tout en constituant le meilleur instrument pour le combattre.

Le polycentrisme maillé des territoires appelle une **réponse en termes de transports collectifs**, d'autant plus forte et diversifiée que sera prégnante la crise de l'énergie, et efficace la lutte contre l'étalement urbain. **Le TGV s'identifie à la grande maille**, les TER à la maille intermédiaire, les transports collectifs urbains à la maille fine de ce modèle territorial, qui n'a rien d'une utopie.

C'est dire l'importance qu'il faut accorder **à la question des gares** (analysée dans chaque espace de cohérence), comme lieux d'intermodalité. Il faut, à cet égard, évaluer réellement l'intérêt et les **conséquences de gares nouvelles en rase campagne**, telles que la nouvelle gare des Landes qui est évoquée dans le dossier de saisine. Elles restent isolées ou bien elles entraînent une urbanisation nouvelle, souvent inéluctable à terme, déréglant la ville constituée et produisant de l'étalement urbain **sauf à planifier efficacement les extensions.**

L'économie résidentielle et touristique, qui draine sur la région un flux considérable de revenus, induit aussi une croissance galopante de l'urbanisation, telle qu'on ne l'avait pas connue depuis les années soixante. C'est au prix d'une **hausse vertigineuse du foncier et de l'immobilier**. Celle-ci est générale, mais exacerbée sur les sites touristiques, bassin d'Arcachon et Côte basque. **L'amélioration de l'offre avec la LGV ne peut que contribuer à donner une impulsion accrue à ces hausses**, d'autant qu'il s'agit de sites relativement bien desservis dans le présent et encore mieux dans le futur (intéressant à court, encore plus à moyen terme donc très spéculatifs). Toutefois, l'ensemble de l'offre de déplacements efficaces, surtout en véhicule particulier jusqu'à ce jour, induit aussi un **effet de**

**vague** qui repousse les aires résidentielles à distance accrue des principaux pôles, à la recherche d'une accalmie dans la hausse des prix.

Cet effet de vague peut, soit induire une **mobilité automobile accrue**, soit, s'appuyant sur un territoire polycentrique maillé, **avoir recours massivement aux transports collectifs**, allant dans le sens de **l'intérêt général** et du développement durable. C'est une hypothèse peu plausible aujourd'hui, beaucoup plus demain. La LGV elle-même n'est pas l'instrument le plus approprié de desserte d'un système urbain maillé. Néanmoins, dans certains cas, elle peut offrir un service complémentaire et efficace, de Bayonne à Dax, par exemple. Mais les TER inter cités et autres tram trains, en inter-modalité avec le TGV, sont par contre très souvent l'instrument approprié de desserte des chapelets de ville où se joue l'effet de vague foncière et immobilière : côte basque, Sud du bassin d'Arcachon, vallée de la moyenne Garonne entre Bordeaux et Marmande, voire Agen, Orthez-Pau-Tarbes.

- L'affirmation de la vocation logistique de l'espace Aquitain

L'effet de libération de sillons réservés au fret par la mise en place de la LGV ayant été étudié au chapitre précédent, deux principaux dossiers peuvent être rangés sous cette rubrique :

- tout d'abord la perspective d'un changement radical de vocation du système aéroportuaire régional ;
- ensuite, le potentiel logistique fondé à la fois sur les qualités des équipements, mais plus encore sur le potentiel foncier disponible.

S'agissant de l'ensemble des **aéroports de premier rang** Bordeaux, Biarritz et Pau, ils subiront sous peu les effets de la LGV Bordeaux - Paris, et a fortiori, pour le second, les effets du futur projet. Toutefois, des stratégies de reconversion qui semblent aller dans le sens de l'intérêt général sont d'ores et déjà envisagées.

Biarritz doit trouver la source du maintien de sa prospérité dans la récupération de la clientèle de Hondarribia, bientôt fermé. Quant à Bordeaux, son avenir se situe dans le rôle de « hub » régional, tout comme Toulouse et d'autres grands aéroports français. Ces hubs régionaux étoffant progressivement leur réseau français, européen, voire long courrier sur les destinations les plus longues. Une efficace **desserte en étoile**, par TGV comme par TER, est une condition de l'efficacité des hubs régionaux. Pour Biarritz, le sud des Landes et les Pyrénées atlantiques, ainsi que la métropole transfrontalière. Pour Bordeaux, la moyenne Garonne, la Dordogne voire le Limousin, les Charentes. Autant que de trains, les aéroports ont

donc aussi besoin de **transports collectifs urbains efficaces et d'inter-modalité aux gares.**

Les facteurs déterminants d'une politique prospective des activités logistiques dans l'aire d'influence du projet sont multiples et complexes, mais on peut les ramener en définitive à trois :

- la volonté très affirmée de se saisir de la réalisation du projet pour utiliser la ligne actuelle comme « **autoroute ferroviaire** », qui est de loin le facteur déterminant ; l'ambition est de s'emparer du **transit de poids lourds trans-européens** qui, aujourd'hui, pollue le côté ouest du triangle aquitain, les deux métropoles de Bordeaux et de Bayonne-San Sebastian, à peu près sans aucun profit économique pour les régions traversées, pour enfin en faire une **ressource de développement** ;
- l'avance radicale prise par le port de Bilbao pour le fret maritime sur les autres ports atlantiques jusqu'à Nantes à la politique biscayenne ;
- la disposition entre Adour et Garonne de vastes espaces potentiellement disponibles, qui contraste radicalement avec la suppression et la rareté foncières basques, surtout au sud de la Bidassoa.

De cette combinaison de facteurs découlent des **esquisses de prospective logistique**, parmi lesquelles nous retiendrons quatre exemples :

- tout d'abord une reconsidération de l'ampleur des **sites multimodaux de fret nécessaires** à Bordeaux, et en particulier l'accélération de la plateforme de Bassens, seule à même d'offrir des services ;
- bien que la situation du Verdon soit difficile, le ballon d'oxygène apporté par le contournement autoroutier, en lien via Bordeaux avec l'autoroute ferroviaire, devrait commander une politique de mise en réserve au nom du principe de précaution économique ;
- une réflexion identique est nécessaire pour le port de Bayonne, dont le succès est indéniable ; mais il est possible ou probable que Bayonne ait à faire cause commune avec Pasajes, en extension dans un site totalement contraint, pour jouer la carte du **port à sec** dans un site à choisir dans le Sud des Landes ;
- de manière générale, il n'y a pratiquement pas d'avenir pour les activités logistiques, consommatrices d'espace, du Pays Basque, hors de l'offre foncière landaise ; c'est sans doute dans cet esprit qu'il faut interpréter la création par le

Conseil Général des Landes d'un site de 250 hectares à St Geours-de-Maremne, complètement hors d'échelle avec la demande locale ;

- enfin, si la hausse du kérosène ne tue pas le fret aérien, à moyen terme, on est bien obligé de s'interroger sur le fait singulier que l'espace aérien le plus libre de France (sous la contrainte néanmoins des mouvements de l'armée de l'air) conjugué à l'espace terrestre le plus disponible, n'ait pas donné naissance à un **aéroport de fret aérien d'envergure internationale** ; aucun des bassins économiques de notre zone d'influence ne le justifie isolément, mais ensemble, ils atteignent la masse critique ; or l'autoroute ferroviaire, sans parler d'un système autoroutier complet, d'une part sont les instruments créateurs de cet ensemble, d'autre part peuvent irriguer un tel équipement. Il faut néanmoins signaler l'existence d'un tel projet à Vitoria.
  
- Les impacts de la liaison ferroviaire Bordeaux - Espagne en terme d'aménagement du territoire

#### *Les effets de masse et de visibilité*

Autant chacune des parties de l'espace étudié fait modeste figure à l'échelle européenne, autant l'ensemble du triangle Bordeaux-Toulouse-Bilbao, et son pivot la « métropole transfrontalière basque » de Bayonne-San Sebastian, associés aux côtés du triangle, axes d'assez haute intensité économique, forme un ensemble d'une **masse critique considérable**. Ainsi la LGV, notamment le scénario de tronc commun créant la possibilité d'un Y aquitain, **donne corps à l'euro-région centrale, et frontalière, du Sud-Ouest européen**. C'est un **espace de vie commune**, à mi-chemin entre Paris et Madrid, où des relations de grandes fréquence et intensité peuvent devenir une pratique banale. **Ce sont au moins 8 millions d'habitants qui participent à cet espace intégré**. Bien sûr, on n'aura pas la naïveté de prétendre que la LGV a réponse à tout ; en termes d'infrastructures, on a assez souligné à quel point le système est fait de pièces complémentaires. Néanmoins, forte de ses capacités et de son image faite à la fois de modernité, d'efficacité et d'aménité, cette région peut espérer être entendue à l'échelle européenne.

#### *Remonter dans le train de l'histoire*

En termes d'infrastructures lourdes à l'échelle européenne, l'histoire se décline en général en termes **d'avance décisive prise à l'Est**, puis de rattrapage tardif et incomplet à l'Ouest ; la situation de l'aquitaine dans un **angle du territoire** tant français qu'européen, qui fait parfois son charme, lui a pourtant **coûté cher en**

**termes de retards d'investissements publics.** Contracté sur le flanc rhodanien et méditerranéen du territoire, l'espace-temps se trouve ipso facto dilaté et donc sous-compétitif sur le flanc atlantique. En découlent deux enjeux :

- contracter, à son tour, l'espace-temps des régions périphériques de l'arc atlantique ;
- **ouvrir à la grande vitesse « l'isthme gaulois » grâce au Y aquitain.**

**Redonner la main à l'axe atlantique et ouvrir « l'isthme gaulois », c'est contrebalancer le poids de la Catalogne.**

#### *Accompagner les tendances sociales*

Viellissement, héliotropisme, internationalisation de la demande d'habitat sont des tendances très lourdes de la société européenne qui ne doivent rien au projet ferroviaire, certes. Mais ces tendances créent une forte demande de mobilité diversifiée, et génèrent facilement des désordres urbains et territoriaux si la collectivité ne les identifie pas, n'y insuffle pas le sens de l'intérêt général, et ne propose pas un **modèle d'organisation socio-spatial**. Le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne est une pièce maîtresse de ce dispositif.

#### *Métropolisation raisonnée et maillage optimal*

Le projet ferroviaire ne peut pas exercer une influence directe sur l'organisation spatiale des aires métropolitaines. Mais il renforce l'effet de domination des grands hubs, caractéristiques de la métropolisation économique. Cet effet pourrait aller à l'encontre d'un aménagement équilibré du territoire s'il ne suscitait pas simultanément une accessibilité plus affirmée du système urbain régional et même inter régional dans son ensemble notamment par le biais des TER. Si l'on considère également l'effet des gares nouvelles (avec les réalisations urbaines d'accompagnement) ou encore des quartiers de gare remodelés, l'ensemble induit une pensée nouvelle du territoire, à toutes les échelles. Cette pensée n'est a priori ni positive ni négative, mais confirme que **le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne appelle des projets de territoire**. Ces projets doivent faire partie intégrante des Schémas régionaux d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADT).

### *Les gains d'aménités*

Désencombrer, dépolluer sont les effets les plus immédiatement visibles des transferts modaux dus au projet ferroviaire, qui permet de repenser complètement le trafic trans-européen des marchandises et contribue à désencombrer le ciel européen. Il ne faut toutefois pas oublier que toute forme nouvelle d'offre de services induit d'une part une substitution d'un moyen vers un autre, **d'autre part une croissance de la demande existante.**

C'est principalement à l'échelle 3, celle des agglomérations, siège des goulots d'étranglement, que les concepts d'autoroute ferroviaire (un des enjeux principaux de la liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne) et d'encombrement allégé du ciel, prennent tout leur sens. Néanmoins, l'idée même d'un basculement général d'une technologie de l'ère du pétrole, vers une technologie post-pétrolière, n'est pas que symbolique. A chaque point du territoire tout comme dans son ensemble, elle apporte des gains de confort pour les personnes, de facilités et d'économies externes pour les entreprises, et d'équilibres pour la biosphère. A charge de ne pas recréer des impacts négatifs trop lourds.

### *L'œuvre de paix*

Tout comme la construction européenne elle-même, la démarche transfrontalière, le fait d'arrimer dans une seule Euro-région un ensemble culturellement aussi disparate, quoiqu'économiquement fort complémentaire, est en soit une œuvre de paix. Le projet ferroviaire en est l'un des multiples instruments, dont le meilleur symbole est sans doute la mise aux normes internationales des voies ferrées espagnoles.

## 2.2 Les recommandations auprès des acteurs du projet

### Recommandations générales

La première et de loin la plus stratégique des recommandations est bien d'instituer un **partenariat responsable** entre gestionnaires d'infrastructures, collectivités territoriales et acteurs économiques. Bien que le niveau d'utilité publique de ce type de projet, tout comme pour la LGV Bordeaux-Toulouse, soit très élevé, ce projet ne peut pas être conduit sans être étroitement accompagné et soutenu par l'ensemble des collectivités concernées tant du côté espagnol que français.

En outre, bien qu'il soit difficile de mobiliser longtemps à l'avance les acteurs concernés par un tel projet et en particulier les collectivités locales, il est néanmoins nécessaire **d'anticiper largement** (car le délai d'étude et de réalisation d'une infrastructure ferroviaire de ce type d'infrastructure est de l'ordre de 15 ans) sur les effets économiques et territoriaux de l'évolution du système de transport dont le développement des infrastructures ferroviaires est la pièce-maîtresse. Il est à noter qu'à ce jour, aucun document de prospective ou de planification existant ou en cours d'élaboration en Aquitaine ne retient quoi que ce soit des projets ferroviaires entre Bordeaux et l'Espagne. Ce doit être au contraire, désormais, une préoccupation constante, pouvant être portée au débat via les "porters à connaissance" et autres "points de vue" de l'Etat comme des Conseils Régionaux (celui de Midi-Pyrénées pour le barreau Pau-Lourdes-Tarbes).

### Les collectivités

On distinguera dans l'action des collectivités concernées, d'une part les actions de planification et de projets, et d'autre part les actions d'accompagnement du projet ferroviaire à proprement parler.

En effet, s'agissant des effets très lourds, positifs ou négatifs, d'un tel projet ferroviaire, les collectivités n'ont pas d'autre choix que de s'engager dans des **démarches volontaristes** qui pourraient paraître passées de mode, mais qui sont la garantie de valoriser au mieux l'investissement.

Cette ambition passe d'abord par des « **démarches de papier** » : la prise en compte d'un tel projet ne doit pas se contenter de la démarche légale de « mise en compatibilité » des documents d'urbanisme, mais générer des **documents de projet** sur tout le parcours : PDU bien sûr mais aussi PLH et surtout « SCOT de projet » et « inter SCOT ». Régions Aquitaine, Midi Pyrénées, Euskadi et État, en

tant que personnes associées, devront veiller à l'incorporation du projet en termes « actifs » à la planification publique.

Il faut noter à cet égard l'opportunité pour le Sud de l'Aquitaine de se doter d'un **projet territorial global** qui transcende les échelles sectorielles. La perspective de l'A65 d'une part et de la nouvelle offre ferroviaire permettent de raisonner sur un nouveau modèle d'armature territoriale entre Bordeaux, Pau et Bayonne ; les travaux en cours sur le SRADT démontrent, s'il en est besoin, la nécessité d'une vision cohérente et globale sur ce vaste territoire. Or, aujourd'hui le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne ne fait partie d'aucun projet global et cohérent d'aménagement du territoire aquitain.

Toutefois, on ne nourrit pas l'illusion qu'une telle préoccupation soit suffisante : il s'agit de s'assurer plus concrètement de la réalité d'une valorisation concrète par des projets de territoires rapprochés à **chaque site d'impact majeur**.

S'agissant des impacts environnementaux, sur des sites tels que le couloir des Gaves ou les Barthes de l'Adour (variante Est), la démarche de protection doit être conçue de manière positive comme un **projet d'ingénierie écologique et de reconstruction environnementale**.

S'agissant des impacts urbains d'une transformation de la ligne actuelle ou de la réalisation d'une ligne nouvelle, c'est à chaque fois un **projet de quartier** qui s'avère nécessaire. Ces projets sont particulièrement indispensables dans le cas de gares nouvelles ou de plates-formes de fret. Ces projets ne peuvent pas se limiter à des recommandations, voire à des prescriptions, ils doivent permettre d'engager une **action foncière publique**, longtemps à l'avance.

En d'autres termes, il est évident que la politique **d'accompagnement du projet ferroviaire quel qu'il soit** est l'un des enjeux majeurs du SRADT.

***A cet égard, un fonds spécifique d'accompagnement foncier urbain, abondé par les partenaires, serait opportun. Il pourrait constituer l'un des volets (ou l'unique volet) d'un éventuel ETABLISSEMENT PUBLIC FONCIER REGIONAL***

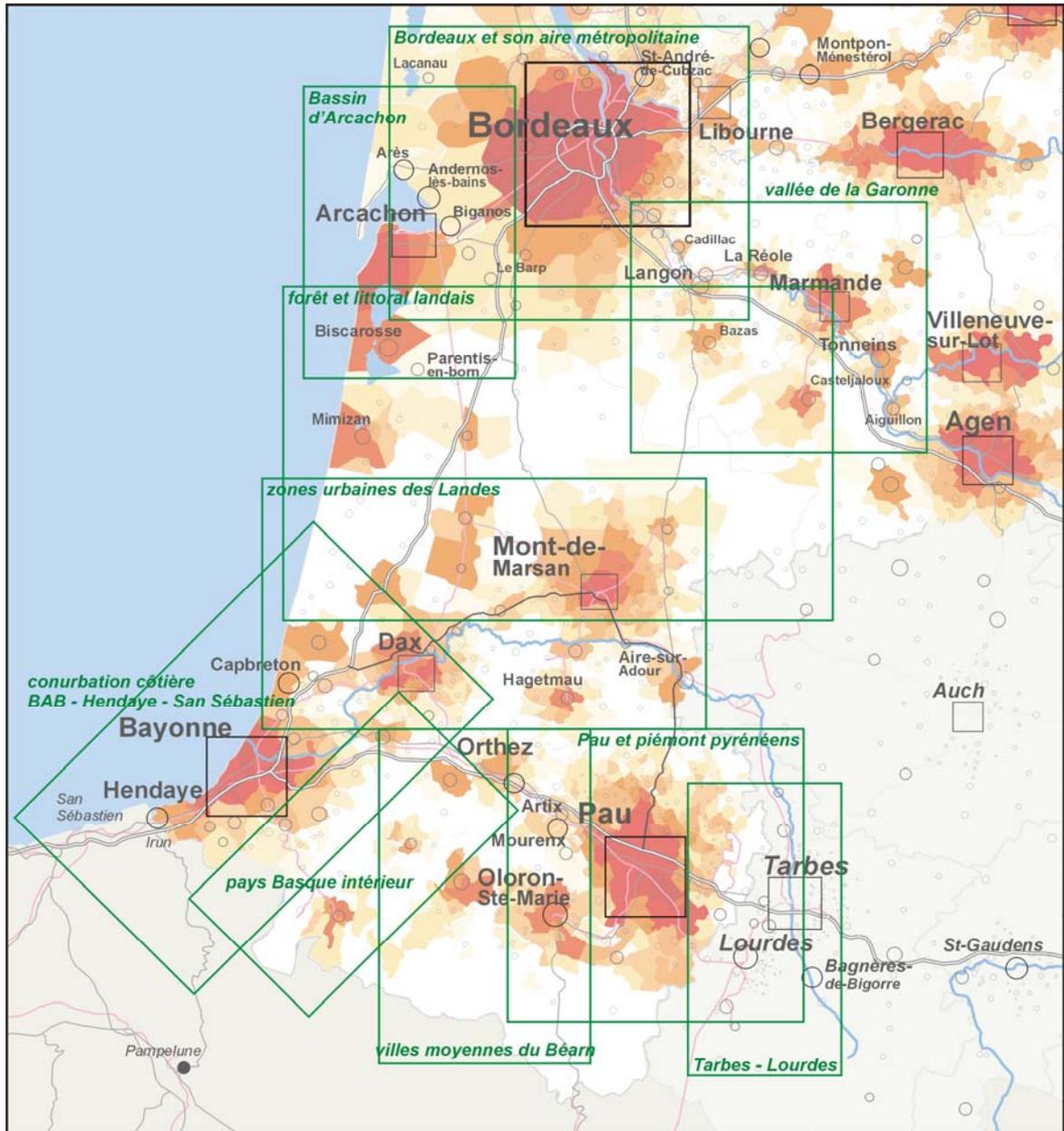
### **Les acteurs du projet ferroviaire et du « Schéma de déplacements » à long terme**

On ne saurait mieux formuler les recommandations que ne le fait le titre : il s'agit bien de proposer un « Schéma de déplacements à long terme ». S'agissant de l'inter modalité TGV-TER, ou encore de la cohabitation des sillons de fret et des

sillons voyageurs, on laisse le soin aux opérateurs ferroviaires et aux autorités organisatrices des transports de voyageurs, mieux informés, de gérer cet aspect. Nous attirons plutôt l'attention sur la nécessité de multiplier les **projets de sites**, en particulier en lien avec chaque gare TGV existante ou à créer.

Cela ne va pas de soi car la démarche PDU n'offre qu'une **visibilité à courte vue**, alors qu'il s'agit d'arrêter des dispositions pour le long terme. Nous proposons donc des démarches « de type PDU » mais liées aux SCOT touchés par le projet, permettant non seulement une « anticipation de papier », mais une préparation des actions concrètes nécessaires (aires de stationnement aux gares, couloirs bus ou TCSP, pistes cyclables, réservations et acquisitions foncières en vue des plateformes fret).

### 3. Niveau 3 : Les espaces de cohérence



voies ferrées

### 3.1 Bordeaux et son aire métropolitaine

#### *Considérations générales*

**Véritable porte d'entrée du projet sur l'espace Sud Aquitaine, et sur la péninsule Ibérique, l'espace bordelais pourrait bénéficier d'un repositionnement majeur** de son rôle et de son statut par rapport à ces espaces.

Historiquement et administrativement tournés vers Paris (à cet égard l'agglomération sera largement servie par l'effet LGV Tours - Bordeaux 2016), **Bordeaux et son aire métropolitaine sont en situation d'acquérir son prolongement vers l'Espagne une dimension européenne qu'ils n'ont pas encore véritablement acquise.**

Trois arguments plaident en cette faveur :

- En se positionnant à la fois à 2 heures de Paris et à un peu plus de 3 heures de Madrid, **l'espace bordelais, quasi équidistant entre les deux grandes métropoles devient accessible vers chacune d'entre elles en moins d'une demi-journée.**
- La réalisation du projet ferroviaire Bordeaux Espagne doit permettre d'une certaine manière en ce qui concerne les voyageurs à Bordeaux de rentrer dans l'espace Ibérique, mettant **Bilbao et Valladolid plus proches de Bordeaux que de Barcelone.**
- Enfin la réalisation du projet Bordeaux - Espagne situerait **Bordeaux au carrefour de l'axe Ouest Atlantique et de la transversale Sud de l'Europe.**
- S'agissant de relations de cœur de ville à cœur de ville, le gain en confort d'accès serait indéniable et va ouvrir l'espace bordelais à de **nouvelles dynamiques de fréquentations potentielles** qui sont très importantes. Il appartient à l'agglomération d'anticiper cette extension en valorisant ses atouts et en renforçant ses capacités de services et d'infrastructures mais aussi la qualité de son accueil, notamment vis-à-vis de la péninsule Ibérique. Cet aspect paraît fondamental d'autant que l'histoire de l'agglomération bordelaise montre qu'elle a une certaine capacité à puiser de nouvelles impulsions à partir des flux venant de l'extérieur et à un ancrage ancien vers l'Espagne. Avec la nouvelle offre ferroviaire, on s'inscrit bien dans ce registre et certains arguments selon lesquels Bordeaux et son agglomération n'auraient rien à gagner de la nouvelle infrastructure ne peuvent être reçus.

### 3.1.1 Les impacts et les effets attendus du projet

#### *Développement économique et touristique*

**L'effet de seuil lié à la réduction des temps de trajet est en situation d'apporter à la fois de nouvelles stratégies de localisation et de résidentialisation des hommes et des entreprises, mais également un effet d'appel très important sur la clientèle loisir week-end notamment pour les courts séjours.**

L'impact LGV SEA Paris - Bordeaux 2 heures en 2016 sera déterminant, mettant l'agglomération bordelaise en situation de construire une stratégie d'anticipation pour bénéficier de l'effet de levier de ces nouveaux services, qui passe par :

- le développement de son marché tertiaire et de service,
- le développement de l'offre d'accueil : services, hôtels, voyageurs,
- le développement de son offre culturelle.

L'exemple de Bilbao ou même de San Sebastian avec le Kursaal montre que le fait de doter des agglomérations d'équipements culturels à forte identité peut être un moyen de construire une image et une attractivité très forte.

#### *Développement urbain et résidentiel*

Les objectifs de production de logements inscrits au PLU de la CUB à 10 ans sont relativement ambitieux puisqu'ils se situent dans une perspective de construire environ 40.000 logements sur l'agglomération. L'effet LGV Paris - Bordeaux peut être un levier pour concrétiser ces objectifs, si bien que l'on peut attendre qu'à l'horizon 2020, les capacités aujourd'hui existantes au sein de l'agglomération, en terme de renouvellement urbain soient consommées.

C'est pourquoi l'enjeu du projet se porte à double niveau :

- celui d'optimiser et de rentabiliser au mieux l'offre en foncier pour produire des quartiers urbains optimisant l'utilisation de l'espace et la qualité des logements,
- celui de participer à la construction d'un système métropolitain équilibré prenant appui sur les territoires proches.

## ***Accessibilité***

**En transformant la gare Bordeaux Saint Jean, cœur d'agglomération, en porte d'accès vers l'espace Ouest et Sud Européen, l'enjeu du projet doit être également celui de rendre cette gare mieux accessible pour tous les modes (y compris le mode routier) pour l'ensemble de l'agglomération.** Confirmée dans son rôle de principale gare d'agglomération, la gare Bordeaux St-Jean a vocation à devenir le grand hub à l'échelle de la Gironde. C'est rappeler, s'il en est besoin, le devoir de prudence et d'anticipation concernant les choix qui vont être pris en matière d'organisation fonctionnelle de la gare et des quartiers qui les bordent.

Plus largement pour l'aire métropolitaine, la nouvelle offre de fret induite par le projet ferroviaire permet de renforcer et de réactualiser les ambitions de l'agglomération sur la filière logistique, sachant que l'enjeu fret se situe à un double niveau :

- intégrer les équipements bordelais (et notamment les plates formes ferroviaires inscrites au Schéma Directeur) en complément du projet d'autoroute ferroviaire associé à la nouvelle offre ferroviaire,
- prendre appui sur la situation de carrefour entre l'axe Atlantique et la vallée de la Garonne.

## ***Environnement et insertion***

D'une manière générale, les disponibilités existantes sur l'espace bordelais rendent possible la réalisation du projet selon ses différentes variantes, tenant compte toutefois de situations de fortes contraintes.

- **Concernant l'insertion du projet sur le corridor ferroviaire Ouest entre la gare Bordeaux Saint Jean, la Médoquine et Toctoucau.** Ce corridor, aujourd'hui inséré dans un tissu urbain dense, est très contraint sur ses rives. **Son élargissement à 2 x 2 voies amènera à une reprise globale de l'espace conduisant à des acquisitions foncières notables,** mais également à des mesures de protection contre le bruit et des dispositifs d'intégration lourds.
- Une option plus légère (à l'étude), serait de ne rajouter qu'une seule voie ferrée complémentaire (3 voies) au moins dans un premier temps mais elle ne répond pas aux objectifs de capacité du projet à long terme.
- **S'agissant du corridor Sud par Bègles, les possibilités d'intégrer la ligne nouvelle** demandent plus au Sud, une précaution particulière pour maîtriser ses impacts notamment dans les Graves, le Sauternais et le Langonnais.

### ***Aménagement du territoire : les enjeux des variantes Est et Ouest***

Au-delà des questions liées à l'intégration de la ligne nouvelle dans le tissu urbain, la sensibilité de l'aire métropolitaine vis-à-vis des scénarios de tracés envisagés s'exprime principalement en termes d'aménagement du territoire et d'organisation du système métropolitain.

Les impacts et effets attendus peuvent s'exprimer de la manière suivante :

#### **- Concernant le scénario "sortie Ouest " :**

Celui-ci s'inscrirait « mécaniquement » dans le processus d'extension vers l'Ouest de l'agglomération, tel qu'il se poursuit depuis une vingtaine d'années dans une forme pas véritablement maîtrisée ni souhaitée.

L'intégration de la ligne nouvelle ne serait pas en tant que tel un facteur à proprement parler d'accélération de l'étalement urbain, sauf à envisager un nouveau pôle de services ferroviaires (gare bis) capable de desservir l'Ouest de l'agglomération et l'aéroport, ce qui ne rentre pas, aujourd'hui, dans les objectifs du Schéma Directeur de l'aire métropolitaine bordelaise.

En résumé donc, s'agissant de la variante Ouest, le projet n'aurait pas d'effet structurant sur l'agglomération sauf à imaginer une gare nouvelle qui n'est pas envisagée, et dont les effets en matière d'organisation du territoire apparaissent contradictoires aux objectifs affichés de maîtrise de la dispersion urbaine.

#### **- Concernant le scénario "sortie Sud" :**

Il convient de souligner que sur le plan de l'économie générale, il apparaît plus favorable que le précédent dès lors qu'on prend l'hypothèse que la LGV Bordeaux - Toulouse se fera et que la **mutualisation du faisceau ferroviaire de sortie avec le projet Bordeaux Espagne permet de faire l'économie d'un corridor de transport supplémentaire à l'Ouest de l'agglomération**. Cela dit, l'impact de la ligne nouvelle dans les territoires de vignobles au Sud de l'agglomération (abords de Langon) reste à traiter.

Notons également que la variante Est et notamment la possibilité d'une nouvelle gare des Landes aux abords de Mont de Marsan pourrait avoir un effet sur l'organisation du système métropolitain bordelais, en offrant l'opportunité de structurer un noyau urbain de développement à 30 minutes de la gare de Bordeaux

Saint Jean (soit le temps d'accès ferroviaire actuel, mais pas le coût, vers Libourne ou Arcachon).

### 3.1.2 les recommandations auprès des acteurs du projet

- **Recommandations auprès des collectivités : CUB, Ville de Bordeaux, Ville de Bègles, Sysdau, Région**

La valeur ajoutée que peut apporter le projet Bordeaux Espagne sur l'ensemble de l'aire métropolitaine est incontestable, l'enjeu principal étant celui de **l'ouverture européenne et plus globalement vers la péninsule Ibérique**. Pour accompagner au mieux le projet et sa valorisation, les collectivités territoriales peuvent jouer un double rôle :

- contribuer à optimiser l'intégration du projet ferroviaire dans un projet **urbain ambitieux structurant** autour de la gare de Bordeaux Saint Jean et du front de Garonne, y compris vers Bègles,
  - **promouvoir des stratégies d'anticipation auprès des acteurs publics et privés** pour tirer le meilleur parti de la nouvelle desserte ferroviaire.
- **Participer à la construction d'un grand projet d'aménagement dans et autour de la gare de Bordeaux Saint Jean**

**Par essence multipartenariale entre les collectivités (CUB, ville de Bordeaux mais aussi Bègles) et les acteurs du projet ferroviaire, le projet de « Saint Jean Belcier Bègles » devra à la fois :**

- **Permettre de lancer une réflexion conduite au bon niveau sur la réorganisation de la gare** : anticiper sur les évolutions du trafic ferroviaire Grandes Lignes et TER et sur les intermodalités nécessaires ;
- **Programmer et concrétiser un projet urbain capable de répondre aux besoins en matière de services et d'accueil**, rattachant ainsi le quartier de la gare Saint Jean au cœur d'agglomération ;
- **Se doter d'un espace de représentation** fédérant la fonction de gare, accompagné ou non d'un grand équipement de type culturel, économique ou commercial à définir .
- **Conférer une meilleure accessibilité à la gare depuis le Sud de Bordeaux**, qui en constitue la principale entrée depuis l'extérieur. **Ceci implique de retravailler fondamentalement les entrées à la gare, aujourd'hui étriquées et peu lisibles.**

- **Promouvoir les stratégies d'anticipation auprès des acteurs publics et privés pour tirer parti de l'effet LGV**

Les collectivités territoriales, mais aussi les chambres consulaires doivent réfléchir ensemble aux manières de tirer parti de la nouvelle accessibilité créée pour l'agglomération bordelaise depuis l'espace Ibérique, notamment :

- **en positionnant Bordeaux comme espace d'implantation pour les acteurs économiques espagnols et portugais,**
- en diversifiant l'offre de services, d'hôtels et d'accueil, aujourd'hui plus orientée vers la France et le Nord de l'Europe.

Réciproquement, il s'agit, pour les réseaux économiques bordelais, de leur faire prendre conscience du rapprochement du marché espagnol, basque ou portugais.

- **Recommandations auprès des acteurs du projet ferroviaire**

- Dans la perspective 2016 - 2020, il s'agit d'abord pour les acteurs ferroviaires de préfigurer l'offre globale de services ferroviaires future associée au projet : outre l'hypothèse du scénario ou de la variante qui sera retenue, l'une des principales composantes du projet, aujourd'hui la plus difficile à appréhender, est celle de son **impact général sur l'offre ferroviaire complémentaire au projet, à savoir l'organisation des lignes voyageurs « classiques » (grandes lignes, TER) et du transport de fret.** Ceci vaut pour l'ensemble de l'Aquitaine et de la zone de projet mais particulièrement pour Bordeaux et son agglomération pour lesquels il conviendrait d'expliquer les potentialités nouvelles offertes par la libération de certains sillons pour le fret et les voyageurs (TER). La question du fret est d'autant plus cruciale qu'il sera nécessaire de réactualiser le schéma d'offre en matière de fret et de préciser le rôle que peut jouer Bordeaux.
- Optimiser les conditions d'intégration du projet dans l'agglomération.
- Veiller à la bonne anticipation des projets d'extension de la gare dans l'aménagement des emprises ferroviaires (quartier Belcier Saint Jean).

## 3.2 Bassin d'Arcachon

### 3.2.1. Les impacts et effets attendus du projet

La mise en service de **la LGV complète Bordeaux - Paris** est très porteuse d'avenir pour le bassin d'Arcachon, dans la mesure où elle renforcera à la fois l'attrait résidentiel pour les cadres du complexe militaro-industriel, et le gisement de courts séjours touristiques encore mal exploité. **Paris à moins de trois heures, avec une bonne intermodalité à la gare d'Arcachon, qui sera en place bien avant 2020, c'est un atout incontestable.**

S'agissant des scénarios du projet Bordeaux - Espagne, on peut d'abord affirmer qu'Arcachon n'a rien à craindre, en termes de desserte, des lignes nouvelles de la famille Est, les sillons de desserte TGV et TER étant maintenus. La variante Est a en outre le mérite de faire entrer le bassin dans l'orbite de l'espace économique de l'Euro-région. Il serait envisageable d'ailleurs que, dans cette hypothèse qui est aussi celle de l'autoroute ferroviaire sur l'ancienne voie, une **plate-forme de fret** puisse être aménagée à Biganos ou Mios, en lien avec le contournement autoroutier de Bordeaux.

Seul le **Scénario 1** fait gagner quelques minutes sur Bordeaux - Arcachon à la faveur du passage à 4 voies de Bordeaux - Lamothe sur 45 km. Dans tous les cas de figure, Arcachon peut également attendre de la LGV une remontée de la **clientèle touristique ibère, pour laquelle les scénarios 2 et 3** sont particulièrement favorables.

Le TGV Paris-Bordeaux en deux heures ne peut que pousser la demande de résidences touristiques, dopée le cas échéant par la clientèle ibérique. Cette demande entrera en résonance avec la demande résidentielle ordinaire, elle-même associée à la clientèle de cadres « importés » pour pousser à la hausse et surtout à une segmentation territoriale sévère du bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre.

Le projet du Laser Mégajoule est très autonome par rapport au projet ferroviaire; mais la Route des lasers, cœur d'un **pôle de compétitivité**, peut prendre une ampleur considérable dans l'avenir. Dès lors se posera la question de son insertion dans le tissu métropolitain (au sens large) et régional, qui appelle une réponse en termes de service ferroviaire en raison de la mobilité des cadres. Mais on doit reconnaître que les diverses variantes sont **pratiquement indifférentes** par rapport à un projet très ancré sur la métropole, sachant que la desserte du bassin restera de haute intensité dans tous les cas de figure.

### 3.2.2 Les recommandations auprès des acteurs du projet

#### Les collectivités

La mission des collectivités relève de la planification des territoires. A cet égard, le **SCOT du bassin d’Arcachon et du Val de l’Eyre**, plus que dans d’autres sites moins explosifs, revêt une importance particulière. Il devra prendre position sur une plate-forme fret sur Mios-Biganos et sur les zones résidentielles et l’organisation urbaine, de manière à faire valoir le fait que le projet ferroviaire doit être anticipé et accompagné. Ce qui signifie à l’évidence que ce SCOT devra se subordonner au SRADT si celui-ci tient un discours ferme, et qu’à l’inverse il devra s’imposer à des PLU déjà approuvés pour la plupart.

#### Les acteurs du projet ferroviaire et du « Schéma de déplacements » à long terme

La desserte cadencée Bordeaux-Arcachon en TER prend de l’ampleur et donne un avantage encore accru au territoire de la COBAS d’Arcachon au Teich. Elle devra être coordonnée avec le projet Bordeaux - Espagne.

C’est donc dans les domaines du fret et des transports urbains que peut se déployer une politique publique. Dans le premier cas, l’utilité d’une plate-forme de fret dans le secteur de Biganos-Mios reste très hypothétique, et se conçoit en liaison avec le contournement autoroutier de Bordeaux et son échangeur de Beauchamp avec l’A60/660.

Dans le second domaine, celui du plan de déplacements de la COBAS/Val de l’Eyre, le PDU vient de donner le bon exemple en articulant des dessertes collectives ou en « modes doux » des gares. Mais il y a beaucoup d’efforts à faire pour que le transport collectif articulé sur le chemin de fer détienne une part de marché significative dans un univers de lotissements peu denses dédié à la voiture individuelle.

**Enfin, la desserte du Laser Mega-Joule peut conduire à renforcer le service de TER et l’ampleur de la gare de Marcheprime.**

## 3.3 La vallée de la Garonne

### 3.3.1 Les impacts et effets attendus du projet

L'évaluation des impacts et des effets attendus du projet au niveau de la Vallée de la Garonne se place essentiellement dans l'hypothèse d'un tracé Est du projet Bordeaux Espagne permettant une section commune, avec la LGV Bordeaux – Toulouse. Cette évaluation reprend donc les éléments proposés dans l'analyse de la situation de référence 2020. La juxtaposition du projet Bordeaux Espagne dans son tracé Est et Bordeaux Toulouse est présentée comme un facteur confirmant cette première analyse, avec toutefois des effets pouvant être amplifiés.

Selon cette option, les effets spécifiques à la ligne Bordeaux – Espagne seraient localisés au sud de la bifurcation des deux lignes, avec deux options de tracés : le long de l'autoroute via le Sauternais ou vers le sud via la forêt landaise.

Dans la mesure où le territoire serait traversé et non desservi par les LGV (pas d'arrêt prévu au niveau de Langon et Marmande que ce soit par la LGV Bordeaux – Toulouse ou le projet Bordeaux Espagne), il convient de distinguer deux types d'effets :

- Les effets économiques liés aux travaux (emplois de mains d'œuvre) ;
- Les « effets directs » concernent essentiellement la réalisation de l'infrastructure impactant surtout les registres environnementaux et fonciers ;
- Alors que les « effets indirects » s'inscrivent plus dans un contexte de redistribution de l'offre ferroviaire sur le territoire concerné.
- Les « effets indirects » intéressent plutôt le contexte socio-démographique.

En terme d'évaluation des effets il est important de rappeler l'enjeu d'un projet ferroviaire qui s'inscrit dans une logique de développement et de structuration du grand territoire à une échelle inter-régionale. Les principaux effets structurants se localiseront au niveau des pôles urbains desservis par la future infrastructure, en particulier Agen qui tirera des bénéfices de sa connexion avec Bordeaux et l'Espagne.

A l'échelle de la vallée de la Garonne et des espaces traversés, que ce soient pour la LGV Bordeaux Espagne ou Bordeaux – Toulouse, les effets structurants seront amoindris pour les polarités existantes (Langon, Marmande, etc...). Bien qu'amoindris ces effets indirects sur les contextes démographiques, résidentiel, économiques doivent être évoqués :

**Sur le plan démographique et résidentiel**, il convient de rappeler ce qui a déjà été évoqué dans la cadre de l'analyse de la situation de référence à l'horizon 2020 : concomitamment à la réalisation d'une LGV au niveau de cette partie de la vallée de la Garonne, c'est essentiellement la réaffectation de la voie actuelle au bénéfice des TER qui pourrait stimuler l'attractivité de territoires mieux reliés à la métropole bordelaise.

**En effet, il apparaît que le report d'une partie du trafic ferroviaire sur la LGV permettra de renforcer l'offre en TER et d'améliorer les liaisons cadencées avec Bordeaux. Il s'agira là d'une donnée essentielle pour un territoire de plus en plus impliqué dans la dynamique métropolitaine.**

Les pôles urbains et ruraux desservis par le TER ainsi que les territoires limitrophes, mal desservis en TER, gagneront en attractivité résidentielle à l'instar de l'Entre-deux-Mers qui est un espace résidentiel reconnu en raison de la qualité du cadre de vie (attractivité pour l'habitat secondaire, les néo-ruraux, voire les actifs travaillant dans l'agglomération bordelaise ...).

Cette attractivité pourra s'affirmer en amont de Langon, du côté de La Réole et en marge de Marmande. Sans préfigurer une attractivité résidentielle comparable à celle du Périgord, ce potentiel attractif peut se renforcer et insuffler un nouveau développement pour la moyenne Garonne et ses plateaux ruraux. Ainsi la pression résidentielle pourrait s'accroître sur les territoires situés de part et d'autre de l'actuelle voie ferrée. Ce phénomène pourra se traduire par une nouvelle demande sur le parc immobilier ancien ainsi que pour des terrains à bâtir. Parallèlement l'augmentation des coûts du foncier et de l'immobilier pourront être des conséquences de cette nouvelle demande.

Ainsi **sur le plan résidentiel**, « l'effet LGV » pourrait être en réalité un « effet TER » qui verrait une confirmation, voire une accélération des tendances déjà observables sur le territoire, tout en les prolongeant plus en amont de Langon. L'agglomération de Marmande pourrait ainsi bénéficier de cette redistribution de l'offre ferroviaire.

**En termes économiques et logistiques, le transfert d'une partie du trafic ferroviaire sur les LGV permettra de dégager de nouveaux créneaux pour le fret en amont de la gare d'Hourcade.** Ces flux emprunteraient la ligne actuelle et contribueraient à améliorer l'entrée sur l'agglomération au débouché de l'axe Marseille – Toulouse – Bordeaux. L'enjeu du fret semble surtout concerner les métropoles et peu les polarités secondaires (Agen, Marmande, etc...). Toutefois le report possible d'une partie du trafic PL sur la voie ferrée sera de nature à améliorer les conditions de circulation sur les axes routiers de la vallée (toutefois cet enjeu

d'amélioration est moins prégnant dans la vallée de la Garonne que sur la RN 10 vers l'Espagne).

Par ailleurs, **en terme de développement économique local**, le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne dans son tracé Est ne semblera pas en mesure de renforcer les polarités de Langon et de Marmande car ces dernières ne seront pas desservies par la future ligne. Les solutions pour un redéploiement économique de ce secteur, par ailleurs en mutation, seront à trouver vraisemblablement sur des bases endogènes (tissu économique local). De même, une éventuelle valorisation touristique du secteur dépendra de la capacité de cette partie de la vallée à démontrer sa proximité par rapport à d'autres sites touristiques attractifs et directement reliés par la LGV (Bordeaux). Sans cette condition, les retombées touristiques issues de la LGV auront peu d'effet pour la vallée.

**En terme d'insertion du projet** dans son environnement plusieurs effets et impacts peuvent d'ores et déjà être mis en avant. Il est vrai que le choix d'un passage par l'Est pour la liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne pourrait s'inscrire dans une section commune avec le projet de LGV Bordeaux - Toulouse. Ce choix aurait le mérite d'atténuer un impact environnemental limité à une seule infrastructure nouvelle à l'échelle du sud Gironde de Bordeaux. Pour la LGV Bordeaux – Espagne, deux options de tracés sont à évaluer : un tracé Sud-Est couplé avec l'autoroute A 62 via le Sauternais ou un tracé « plein sud » via la forêt des Landes. Quelles que soient les hypothèses de tracés (également dans le cas d'un jumelage avec les autoroutes A 62 et future A 65), ces impacts environnementaux resteront toutefois significatifs pour la conduite d'un tel projet (modifications de la trame agricole, transformation du paysage, nuisances diverses, etc...).

Le secteur de la vallée de la Garonne et ses plateaux présentent également une sensibilité environnementale indéniable qu'il conviendra d'intégrer dans le cas d'un tracé Est (la vallée et ses versants, le réseau hydrographique, le parc naturel régional des Landes, les terroirs viticoles, etc...).

En sortie sud de l'agglomération bordelaise, l'hypothèse d'un jumelage du tracé ferroviaire avec l'A62 d'une part et avec la future, A 65, autoroute Langon-Pau d'autre part sera à préciser. Cette option qui limite une diffusion des impacts environnementaux présente toutefois de nombreuses contraintes techniques et des difficultés de réalisation car le projet ferroviaire n'est pas concomitant à l'aménagement de ces autoroutes (l'A 62 existe déjà et les études techniques de l'A 65 sont achevées pour un début des travaux projeté en 2007).

Dans ce contexte, le jumelage éventuel d'une LGV avec ces autoroutes impliquera d'importantes contraintes (aménagements complexes sur les plan fonciers et

techniques, interventions lourdes sur les abords et accès à l'autoroute existante, reprises des études techniques pour Bordeaux – Pau, remise en cause des négociations foncières liées à la seule autoroute, etc...).

Dans l'hypothèse d'un tracé LGV dans la basse vallée de la Garonne puis de son infléchissement vers le sud et malgré cette complexité d'associer les tracés des autoroutes à ceux de la LGV, l'option d'une recherche de proximité entre les infrastructures viserait à limiter les impacts environnementaux et le morcellement du territoire. En cela, le jumelage des infrastructures pourrait être étudié lorsque cela serait possible et dans le cas contraire le meilleur rapprochement possible entre les tracés autoroutiers et ferroviaires constituerait une alternative à évaluer.

### **3.3.2 Les recommandations auprès des acteurs concernés par le projet ferroviaire**

Au regard des effets et des impacts évalués, plusieurs recommandations peuvent être formulées tant à destination des collectivités territoriales qu'auprès des acteurs du projet ferroviaire :

#### **Les collectivités**

Dans le cas d'une amélioration sensible des dessertes en TER dans la vallée de la Garonne, en amont de Bordeaux, il importe **d'anticiper un renforcement de l'attractivité résidentielle des secteurs desservis** (Langon, La Réole, Marmande ...). Cette anticipation ne doit pas se limiter aux pôles urbains (l'effet attractif ayant de forte chance de se diluer dans les campagnes avoisinantes rendues attractives par la qualité du cadre de vie : Entre-deux-Mers notamment).

En cela « l'effet LGV », s'il se couple à une meilleure offre TER, peut contribuer à accélérer les tendances à l'étalement urbain de l'agglomération bordelaise dans la vallée de la Garonne. **L'anticipation de cette pression résidentielle** attendue devra s'inscrire dans les futurs documents d'urbanisme des territoires concernés afin d'accompagner et non subir ce nouveau dynamisme (PLU, SCOT, etc...).

Parallèlement à cette nouvelle attractivité résidentielle et compte tenu des mutations économiques en cours (le déclin des activités traditionnelles avec des activités tertiaires qui tardent à prendre le relais) **il importe d'anticiper un risque de résidentialisation du secteur alors que le tissu économique s'affaiblit au profit des grands pôles urbains** ; Bordeaux et Agen. La dynamisation économique locale de la vallée de la Garonne doit être stimulée et les leviers du développement d'ores et déjà activés (activités tertiaires, économie résidentielle, etc...).

## **Les acteurs du projet ferroviaire**

Profiter de la mise en place des projets de ligne nouvelle (Bordeaux Espagne et Bordeaux – Toulouse) pour **améliorer l'offre en TER** sur la voie actuelle ainsi libérée (augmentation du cadencement vers la métropole bordelaise). Il importe que l'amélioration des dessertes entre les grands pôles urbains ne se fasse pas au détriment des polarités secondaires aujourd'hui desservies. Au contraire une **complémentarité optimum doit être mise en œuvre** pour garantir un bon niveau de rabattement depuis ces polarités vers les gares TGV.

L'intégration environnementale et paysagère du projet de LGV (même s'il se superpose en partie au projet Bordeaux – Toulouse) devra faire l'objet d'une attention toute particulière dans un secteur au cadre de vie de qualité et aux sensibilités paysagères et environnementales reconnues. Au regard des inquiétudes manifestées par les riverains à l'occasion du débat public sur la LGV Bordeaux – Toulouse, le haut niveau d'intégration de ce nouveau corridor ferroviaire apparaît comme une condition essentielle.

## 3.4 Zones urbaines des Landes

### 3.4.1 Les impacts et effets attendus du projet

L'hypothèse avancée d'une « Gare nouvelle des Landes » a conduit à traiter ensemble les deux villes de Mont-de-Marsan et Dax. Pourtant proches (50 km.), ces deux agglomérations moyennes sont en tous points dans des situations opposées quant à leur desserte ferroviaire. Alors que Mont-de-Marsan est mal desservi, Dax bénéficie d'ores et déjà d'un bon service, y compris en TGV, d'une position de hub secondaire, et ces avantages ont permis à Dax de contrebalancer l'« effet Préfecture » dont bénéficie Mont-de-Marsan.

#### *Hypothèse option de passage par l'Est*

Seul le **scénario 3 par l'Est**, est susceptible de sortir Mont-de-Marsan d'un **enclavement ferroviaire séculaire**, les autres scénarios étant sans effet notable. Il n'est pas certain toutefois que la relation Mont-de-Marsan – Bordeaux en une demi-heure fasse de la capitale des Landes un espace résidentiel privilégié en lien avec l'agglomération bordelaise (l'une des options de développement que l'on peut imaginer).

Ce scénario « révolutionnaire » est accompagné de la création possible d'une **gare nouvelle dans les Landes** à proximité de Mont de Marsan, avec plusieurs options (plus ou moins proche de Mont de Marsan. Le **choix du positionnement** d'une gare nouvelle potentielle des Landes constitue l'un des **enjeux essentiels** susceptibles de donner une structuration différente à l'espace de cohérence.

C'est pourquoi l'hypothèse de l'implantation possible d'une gare nouvelle à proximité de **Mont-de-Marsan** doit s'inscrire dans un réel projet d'aménagement du territoire qui reste à inventer.

#### *Hypothèse option de passage est ou Ouest*

Par contre, l'hypothèse d'une gare nouvelle à Dax évoquée par certains, n'a pas été retenue.

Par ailleurs, l'amélioration des relations avec le Pays basque Espagnol (liaison avec San Sebastian notamment) est de nature, à terme, à transformer le caractère résidentiel de l'arrière-pays en offrant des capacités d'accueil performantes (foncier mobilisable, prix...) pour des clientèles espagnoles en dépassant la fonction résidentielle de loisir pour l'inscrire dans des projets d'habitat permanent.

Dans une telle perspective, il convient d'engager, à l'échelle du SCOT, une réflexion sur les problématiques d'extension urbaine. L'hypothèse de la création d'une gare nouvelle au Nord de l'agglomération (voir chap.4 ci-dessous) permettrait d'offrir un niveau de performance accru en terme d'accessibilité et pourrait s'associer à un système éventuel de navette Dax – Mont de Marsan.

- *Impact du projet à l'échelle départementale*

En tout état de cause, la création d'une ligne nouvelle permettrait de libérer la ligne existante Bordeaux - Irun pour la desserte TER.

Cette situation permettrait, dans le cas d'une desserte cadencée, une remise en perspective de l'ensemble des petites villes landaises associées à la voie ferrée existante, telles que par exemple Morcenx, Labouheyre, etc., susceptibles de constituer une amorce d'ossature urbaine en deuxième rang des villes de la Côte.

### **3.4.2 Recommandations auprès des acteurs du projet**

#### **Les collectivités**

La création d'une nouvelle gare dans les Landes devra impliquer, nécessairement, une réflexion stratégique à l'échelle du territoire des deux agglomérations de Dax et Mont-de-Marsan.

Plusieurs dimensions doivent être prises en compte :

- Le maintien des fonctions assurées par la gare actuelle de Dax ;
- Une accessibilité rapide et confortable pour chaque territoire aux gares actuelle et nouvelle ;
- Un projet urbain plus ou moins ambitieux suivant la situation.

Ce dernier point nécessite, notamment, l'inscription de cette stratégie urbaine dans le cadre des SCOT en cours d'élaboration, afin de garantir la faisabilité d'un tel équipement et d'engager une stratégie de réserve foncière.

#### **Les acteurs du projet ferroviaire**

Dans le cas du scénario 3 par l'Est des Landes, les collectivités sont particulièrement vigilantes sur l'hypothèse d'une gare nouvelle dans les Landes, à proximité de Mont-de-Marsan qui ne devrait pas entraîner une dégradation de la desserte à bonne fréquence de la gare actuelle de Dax. En effet, le raccordement

direct à **Pau-Tarbes-Lourdes**, par ailleurs très nécessaire pour la desserte efficace de ces villes, ne doit pas réduire les conditions de desserte de Dax, ce qui serait inacceptable pour une ville d'une telle intensité touristique (thermalisme et côte landaise).

## **3.5 Conurbation littorale basque**

### **3.5.1 Les impacts et effets attendus du projet**

#### **Les différents scénarios**

Au niveau de l'espace de cohérence de la conurbation du littoral basque, les deux scénarios proposés auront des impacts très différents.

Dans un « corridor » limité à l'ouest par l'urbanisation quasi continue du littoral et à l'est par le relief, deux scénarios sont envisageables : utiliser le tracé ferroviaire actuel avec mise à 4 voies de la ligne existante ou réaliser une ligne nouvelle avec un nouveau tracé.

En ce qui concerne le scénario proposant le maintien de la liaison ferroviaire avec l'Espagne par la ligne existante, le projet permettra d'améliorer la capacité de la ligne pour tous les trafics. Les trains traverseront un espace fortement urbanisé sans modification notable des temps de parcours à travers le Pays Basque en conservant, pour les voyageurs, les dessertes des gares actuelles.

Ce scénario, compte tenu des capacités offertes, permet de développer également les transports régionaux TER. Néanmoins, il convient de distinguer ces transports régionaux du système de transport urbain interne à la conurbation Bayonne San-Sebastian sur le modèle d'un tram-train transfrontalier prévu au livre blanc de l'Eurocité Basque.

D'un point de vue fonctionnel, un tel système relevant d'une logique de transports urbains est différent d'un système de desserte par TER (même avec prolongement vers San-Sebastian) qui répond plus à une logique de desserte inter cités. Rien n'indique que la mise à 4 voies permettra de développer sur le réseau ferré un système de tram-train transfrontalier compte tenu du mélange de tous les trafics (TGV, TER, fret) même si l'exploitation des voies peut être banalisée.

Dans ce scénario, le ferroutage pourra se développer, mais son développement devra prendre en compte les contraintes de bruit et celles de la gestion des risques par rapport au transport des matières dangereuses à l'intérieur de zones fortement urbanisées.

Ce scénario aura pour effet de renforcer la desserte donc l'attractivité de la zone littorale par rapport à l'intérieur, sans faciliter en particulier la possibilité de développement d'activités économiques dédiées au fret ferroviaire (absence de foncier disponible à proximité de la ligne). Cela peut entraîner également une augmentation du trafic de véhicule dans les zones urbanisées à proximité des gares (voitures) ou des installations ferroviaires existantes concernées par le fret (poids lourds).

En ce qui concerne le scénario de ligne nouvelle, plusieurs variantes de tracés peuvent être imaginées à l'intérieur du corridor délimité à l'ouest par les zones urbanisées et à l'est par les contreforts des Pyrénées. Indépendamment des conditions d'insertion de la ligne nouvelle, le positionnement d'une éventuelle nouvelle gare peut selon les variantes modifier substantiellement les dessertes possibles. Compte tenu des enjeux d'accessibilité (en particulier pour l'intérieur du pays Basque) et de la dynamique qu'une nouvelle gare peut générer dans ses abords, le choix du positionnement de la nouvelle gare implique de l'intégrer dans une réflexion urbaine plus élargie et peut conditionner le choix même du tracé de la ligne, au moins dans le secteur de cette nouvelle gare.

Cette nouvelle ligne destinée en priorité au trafic international de fret, favorisera le développement du ferroutage qui ne traversera plus les zones les plus urbanisées. Elle libérera ainsi la ligne actuelle des trains de marchandises internationaux et de leur nuisance pour permettre le développement d'un service de TER plus performant.

Ce scénario contribue lui aussi à renforcer la desserte du littoral par les TGV et TER et à développer son attractivité par rapport à l'intérieur. Mais avec une gare nouvelle desservie par les TGV internationaux, ce scénario peut accompagner un certain rééquilibrage de l'attractivité touristique du Pays Basque entre le littoral et l'intérieur sans pour autant le déclencher.

Le choix entre les deux types de scénario doit donc être l'occasion d'une réflexion élargie sur le développement urbain et l'aménagement du territoire du Pays Basque, articulant les enjeux proprement urbains, les politiques de transport et de déplacement et les stratégies de développement économique et plus particulièrement touristique de ce territoire.

### **Développement économique et touristique**

D'une manière générale, l'amélioration de la liaison ferroviaire Bordeaux – Espagne viendra accompagner et amplifier le phénomène de développement économique et touristique que connaît déjà l'agglomération littorale. Elle permettra notamment de rapprocher le territoire des grandes métropoles européennes et d'en améliorer l'accessibilité terrestre depuis le grand Sud-ouest. En fonction du scénario choisi, les dynamiques à attendre sont cependant sensiblement différentes. En maintenant une forte circulation ferroviaire sur la ligne existante, sans apporter des gains de temps aussi importants qu'une ligne nouvelle, le scénario de mise à 4 voies de la ligne existante crée autant de problèmes qu'il n'en résout. Ses effets sont donc ambivalents. La création d'une ligne nouvelle amenant des gains de temps

meilleurs serait plus propice au développement économique et touristique, avec probablement un effet différentiel en faveur de la desserte touristique de la côte.

### **Développement urbain et résidentiel**

La complémentarité avec le Y Basque qui sera réalisée sur le territoire espagnol ne viendra que renforcer le phénomène d'attractivité résidentielle existant. Il est en effet tout à fait probable que la réduction des temps de parcours incite de nombreux ressortissants espagnols à s'installer dans le secteur, notamment à la recherche d'un habitat individuel pour lequel il n'existe pratiquement aucune offre au pays basque espagnol. Comme nous l'avons vu précédemment, les décisions en matière d'arrêts ou de ligne nouvelle auront un impact important sur les capacités à organiser le territoire.

### **Environnement et insertion**

Les décisions en matière de tracé auront-elles aussi des conséquences importantes en matière d'environnement et d'insertion.

Le scénario de mise à 4 voies de la ligne existante aura un impact relativement faible en matière d'environnement sur les milieux naturels même s'il pourrait générer des expropriations. A l'inverse sa réalisation aurait des conséquences environnementales importantes sur les milieux urbains en ce qui concerne l'augmentation des nuisances sonores dues à l'augmentation importante des trafics et des risques liés au transport de matières dangereuses.

Une voie nouvelle aura a contrario des impacts visuels et sonores importants sur les espaces naturels ou urbains à proximité du nouvel axe. Des solutions adéquates de l'intégration et de protections phoniques devront être mises en œuvre. En revanche, elle permettrait une réorganisation générale des déplacements sur l'axe existant permettant la réalisation d'une gare nouvelle TGV et des aménagements urbains d'accompagnement.

## **3.5.2 Les recommandations auprès des acteurs du projet**

### **Les collectivités**

Les enjeux d'aménagement des espaces urbains situés à proximité des gares TGV actuelles seront particulièrement importants pour profiter de l'amélioration de l'accessibilité (TGV et TER). Les hypothèses de déplacement sur la ligne existante de la gare de Bayonne à proximité de la gare actuelle ou, au droit de l'aéroport, devront être examinées, car elles sont de nature à modifier profondément la donne

urbaine de l'ensemble de l'agglomération du BAB, notamment au regard de la fréquentation de l'aéroport de Biarritz par la clientèle espagnole.

Pour tous les cas, il faudra adapter l'offre locale de transport public non ferroviaire à l'offre TER et aux transports ferroviaires à l'échelle de l'Eurocité.

Un travail important sur les documents d'urbanisme des communes littorales devra de toute façon être réalisé afin de contrôler l'impact de l'augmentation d'attractivité (développement résidentiel, économique, politique du logement...). Il faudra surtout anticiper les dynamiques que pourra générer la gare nouvelle dans le cas de réalisation d'une ligne nouvelle.

### **Les acteurs du projet ferroviaire**

Dans le cas de la création d'une ligne nouvelle, la solution du passage en souterrain dans les collines plutôt que la solution de déblais remblais pourrait être plus appropriée compte tenu des contraintes environnementales et topographiques.

Dans le cas de la création d'une gare nouvelle, son positionnement au croisement avec l'axe Bayonne - Saint Jean Pied de Port ou l'axe Bayonne - Pau devra être étudié pour permettre la desserte de l'intérieur du territoire du Pays Basque par le réseau TER.

## **3.6 Pays basque intérieur**

### **3.6.1 Les impacts et les effets attendus du projet**

Autant les options qui préconisent le passage dans ou à proximité de l'agglomération littorale ont peu d'influence sur l'aménagement du pays basque intérieur, autant l'emplacement de la nouvelle gare pour le cas du scénario de ligne nouvelle aura des impacts importants sur la dynamique du territoire.

Cette option ouvrira nécessairement à l'aménagement de nouveaux territoires augmentant ainsi la demande foncière pour l'implantation d'activités économiques. La dynamique urbaine va nécessairement être accélérée notamment du fait de l'augmentation de l'attractivité touristique et du renforcement de l'activité économique.

Le choix du positionnement de la gare reste essentiel car il dynamisera fortement les lieux situés dans son immédiate proximité.

#### **Développement économique et touristique**

Sur ce territoire aussi, le projet ferroviaire participera à une possible accélération du développement touristique et économique du secteur. Le positionnement de la gare sera, à ce point de vue, déterminant.

#### **Développement urbain et résidentiel**

Le pays basque intérieur connaît déjà actuellement les prémices d'un développement urbain axé, pour l'instant essentiellement sur un développement résidentiel. Le projet ferroviaire ne fera qu'amplifier la tendance.

#### **Environnement et insertion**

La création d'une ligne nouvelle n'aura pas un impact environnemental direct sur le secteur. Néanmoins, elle pourra être l'occasion de la mise en œuvre d'une politique volontariste en faveur des transports collectifs ferrés à travers l'utilisation de la ligne Saint Jean Pied de Port – Bayonne qui actuellement est sous utilisée.

### **3.6.2 Les recommandations auprès des acteurs du projet**

#### **Les collectivités**

Les documents d'urbanisme devront prévoir les espaces qui pourraient accueillir dans le futur des activités ou des résidences.

Des mesures d'anticipation et d'accompagnement encore plus importantes dans le cas d'une nouvelle gare (enjeux de la planification SCOT et réglementation PLU) devront être mises en place.

Les documents d'urbanisme devront être réalisés ou modifiés pour tenir compte de l'élargissement corrélatif de la zone de migrations alternatives journalières et permettre le développement de l'activité touristique et des activités économiques.

#### **Les acteurs du projet ferroviaire**

Il conviendra d'adapter les capacités des lignes de desserte actuelles (axe St Jean pied de port ou Pau) pour supporter le renforcement de l'offre TER.

Le positionnement de la gare devra prendre en compte une interconnexion possible avec la ligne Bayonne- St Jean Pied de port ou la ligne Bayonne-Puyo (cf. développements sur les gares).

## **3.7 Villes moyennes du Béarn**

### **3.7.1 Les impacts et les effets attendus du projet**

En renforçant les phénomènes de polarisation autour des agglomérations de Pau et du littoral basque, le projet est de nature à aggraver la crise de l'espace des villes moyennes du Béarn et des espaces ruraux environnants. Même s'il va nécessairement améliorer l'attractivité de l'ensemble du sud aquitaine et donc de cet espace de cohérence, le projet est potentiellement lourd de menaces s'il n'est pas accompagné de mesures destinées à renforcer l'armature urbaine autour des pôles directement desservis.

A court terme, on ne peut pas vraiment dire que le projet aura des impacts directs sur le développement économique et touristique ou le développement urbain et résidentiel de la zone. A moyen et long termes, ses effets dépendront des mesures d'accompagnement qui seront prises, à la fois pour conforter le secteur d'économie résidentielle et pour accompagner la mutation du secteur d'économie productive. La mise en place d'un réseau TER performant permettra d'améliorer l'accessibilité de l'ensemble du territoire si les dispositifs de rabattement adéquats sont mis en place.

#### **Développement économique et touristique**

Le littoral sud aquitain connaît une augmentation importante du prix du foncier dont pour l'instant aucun indicateur n'annonce le ralentissement.

Le territoire des villes du Béarn, notamment Orthez et Lacq, reste dans un entre-deux tout en bénéficiant d'espaces importants qui pourraient devenir rapidement attractif pour des entreprises ayant besoin de foncier (logistique). La mise en œuvre du projet ferroviaire ne sera qu'un argument de plus pour inciter ces entreprises à s'y implanter.

#### **Développement urbain et résidentiel**

Le développement résidentiel de ce territoire est exclusivement lié à son développement économique.

## **Environnement et insertion**

La mise en œuvre du projet ferroviaire n'aura aucun impact environnemental direct ou indirect sur ce territoire hormis comme précédemment le développement des transports collectifs ferrés en direction des gares TGV.

### **3.7.2 Les recommandations auprès des acteurs du projet**

#### **Les collectivités**

Il conviendra d'accompagner la diffusion des effets du projet sur l'ensemble du territoire en veillant à la cohérence globale de l'armature urbaine et en confortant les activités liées à l'économie résidentielle (tourisme, accueil de personnes âgées, loisirs sportifs etc.). Pour soutenir l'activité économique, une attention particulière devra être apportée aux équipements logistiques.

#### **Les acteurs du projet ferroviaire**

Evaluer les capacités des lignes de desserte actuelles pour supporter un renforcement de l'offre TER.

## 3.8 Pau et Piémont Oloronais

### 3.8.1 Les impacts et les effets attendus du projet

Il serait injustifié de voir dans la liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne un bouleversement radical de la vie paloise. Toutefois, celle-ci peut induire des changements significatifs, et parfois profonds.

La cohésion territoriale et le lien à la métropole seront d'abord franchement transformés, la ligne nouvelle faisant suite à l'autoroute pour obtenir vers le Nord un désenclavement complet. A cet égard, le scénario d'une **voie nouvelle à l'Est avec un raccordement direct à la ligne Bordeaux - Pau**, ramenant le parcours à 1h 20, est **bien plus efficace que le scénario Ouest** (11 minutes gagnées).

Cette excellente performance, qui place Pau dans l'orbite ferroviaire courante de Paris et fait basculer des parts de marché importantes de cette destination vers le train, ne permet pas, toutefois, d'améliorer considérablement la position paloise sur la branche Sud du triangle du grand Sud-Ouest. La relation avec Bayonne est destinée à rester en l'état, bénéficiant néanmoins de l'amélioration des TER qui, sur ce parcours, sont peu performants.

Le discours sur l'amélioration de la cohésion territoriale peut être repris dans les mêmes termes s'agissant de l'élan économique : il touche la «nouvelle économie», le tourisme, et tout particulièrement l'image.

**Mais l'impact le plus fort est à attendre dans le domaine urbain** : mise en œuvre d'un nouveau quartier de gare (qualifié jusqu'alors de « Porte des Gaves »), il peut s'appuyer sur un important gisement foncier et renforcer considérablement le projet de centre-ville, démarche de long terme qui vient de commencer. L'intermodalité avec un TCSP de 2 lignes, échangeant à la gare, ne peut que renforcer ce projet.

### 3.8.2 Les recommandations auprès des acteurs du projet

#### Les collectivités

Il appartient à la ville de Pau et à la Communauté d'agglomération, tant par des démarches de planification que par des **engagements opérationnels**, de mettre en valeur le site de la gare. Une anticipation longue est nécessaire pour se rendre complètement maître du foncier, et plus encore pour s'assurer d'une efficace inter-modalité en transports collectifs sur le site de la gare. Le projet de TCSP en deux lignes évoqué au PDU y concourt, mais les délais de réalisation de tels ouvrages ne sont guère inférieurs à celui de la création de la LGV. Il convient donc de l'avoir en perspective dès maintenant.

#### Les acteurs du projet ferroviaire

La position de « métropole secondaire » de Pau implique qu'une nouvelle liaison ouvre un **large bassin de services**. A cette fin, l'ouverture de la ligne nouvelle devrait être assez largement précédée de la mise en service de l'A 65/A650, et mise en connexion à l'échelle urbaine. Il faudra également envisager un accroissement de la desserte TER sur Pau/Oloron, aujourd'hui de 8 AR quotidiens, un service modeste.

## 3.9 Littoral et forêt landaise

### 3.9.1 Les impacts et les effets attendus du projet

L'espace de cohérence est concerné par les deux options de passage qui traversent selon un axe Nord-Sud ce territoire. **Cet espace essentiellement naturel ne sera dans aucun cas desservi par la liaison ferroviaire Bordeaux - Espagne** sauf éventuellement à ses marges. Il est donc normal que les impacts soient plutôt négatifs et les effets attendus faibles.

Dans sa charte, le Parc Régional des Landes de Gascogne prévoit : « En matière de grandes infrastructures et notamment de voies de circulation d'énergie et de transport (lignes très haute et haute tension, autoroutes, lignes TGV) le **Parc Naturel Régional, espace protégé, constitue une contrainte majeure** à la mise en œuvre de tout projet susceptible d'affecter l'intégrité de son territoire, de ses milieux naturels et des sites remarquables ».

Dans l'option Est, les impacts du projet concernent essentiellement les espaces naturels sensibles où l'on trouve des habitats naturels, des espèces d'intérêt communautaire (sites Natura 2000), des zones humides (les lagunes). Le projet devra tenir également compte de **l'effet de coupure** qu'il occasionnera et qui viendra après celui créé par la réalisation de l'autoroute Bordeaux Pau. Ce double effet pourrait être en partie atténué par le traitement des deux projets dans un même couloir.

Concernant les effets attendus, l'hypothèse d'un **rééquilibrage de l'espace landais** en faveur de l'Est serait plutôt rempli par la future autoroute qui prévoit un échangeur au niveau de Roquefort.

Dans l'option Ouest les impacts du projet concernent également des secteurs naturels sensibles tels la vallée de la Leyre. Le projet devra tenir compte, dans la programmation, des franchissements, de l'aménagement de l'espace sur cette partie du secteur qui est constitué de Bourgs, Quartiers, Airiaux parfois distants de plusieurs kilomètres et de la sécurité incendie pour la forêt landaise qui nécessite le maintien des pistes DFCI (Défense Contre Incendies).

**Le scénario 1** proposant la mise à 4 voies de la ligne existante **ne génère pas d'effets particuliers** sauf dans la traversée de certaines urbanisations qui devront être examinées de près (nécessité de protections phoniques).

**Le scénario 2** aura tendance à créer une **deuxième coupure** dont l'incidence pourrait être réduite par la possibilité de jumelage avec l'autoroute. Dans les effets

attendus il intéresse le territoire dans la mesure où la voie actuelle serait dédiée au ferroutage, son effet sur le trafic de camions qui transite sur l'autoroute Bordeaux Bayonne serait bénéfique pour les espaces traversés même si cet effet ne serait que de diminuer le taux d'augmentation continue du trafic.

### 3.9.2 Les recommandations auprès des acteurs du projet

La ligne nouvelle va traverser un espace à forte connotation environnementale. Les recommandations vont plutôt s'orienter vers le maintien des équilibres existants.

- En **limitant les effets de coupure**, en rétablissant autant que faire se peut les liaisons existantes tant entre les différents hameaux (secteur Ouest) que pour garantir l'efficacité maximum de la DFCl (secteurs Ouest et Est). L'effet de coupure perçu pourrait être moindre si dans les deux hypothèses de tracé les infrastructures étaient traitées dans un même faisceau (nouvelles et anciennes voies à l'Ouest, autoroute et nouvelles voies à l'Est) ;
- En **limitant l'impact du projet sur les zones particulièrement sensibles** où se trouvent des habitats naturels d'espèces d'intérêt communautaire ou des zones humides.

La valorisation du projet auprès des acteurs locaux pourrait s'effectuer autour de la nouvelle affectation de la ligne existante. Deux orientations intéressent directement le territoire :

- Le **développement du ferroutage** qui influencerait à la baisse le flux de poids lourds France Espagne ;
- Une **meilleure desserte ferroviaire des Landes** à la fois vers les différentes gares secondaires et dans l'augmentation des fréquences journalières.

## **3.10 Tarbes – Lourdes**

### **3.10.1 Les impacts et les effets attendus du projet**

Dans le cadre du maintien de la desserte par la ligne actuelle, le projet n'apporte guère de changement à la situation existante pour la desserte de Pau, Lourdes et Tarbes. En effet les caractéristiques de la liaison ferroviaire entre Dax et Tarbes ne permettent pas de réaliser des gains de temps importants.

Dans le cas de lignes nouvelles, l'option par l'est des landes avec la possibilité d'un raccordement direct à la ligne Dax-Pau permettant d'éviter la traversée de Dax, apporterait un gain de temps supplémentaire non négligeable.

Dans ce cas le projet ferroviaire devrait profiter au développement de l'attractivité touristique de ce secteur et positionnerait alors clairement Tarbes comme la porte des stations pyrénéennes avec une visibilité nationale.

### **3.10.2 Les recommandations auprès des acteurs du projet**

L'enjeu de la possibilité d'un raccordement direct de la ligne nouvelle à la ligne existante Dax-Pau est aussi important pour Lourdes et Tarbes que pour Pau, même si la ligne actuelle a des performances limitées, compte tenu de l'attractivité de ces deux villes (pèlerinages à Lourdes, stations pyrénéennes à Tarbes).



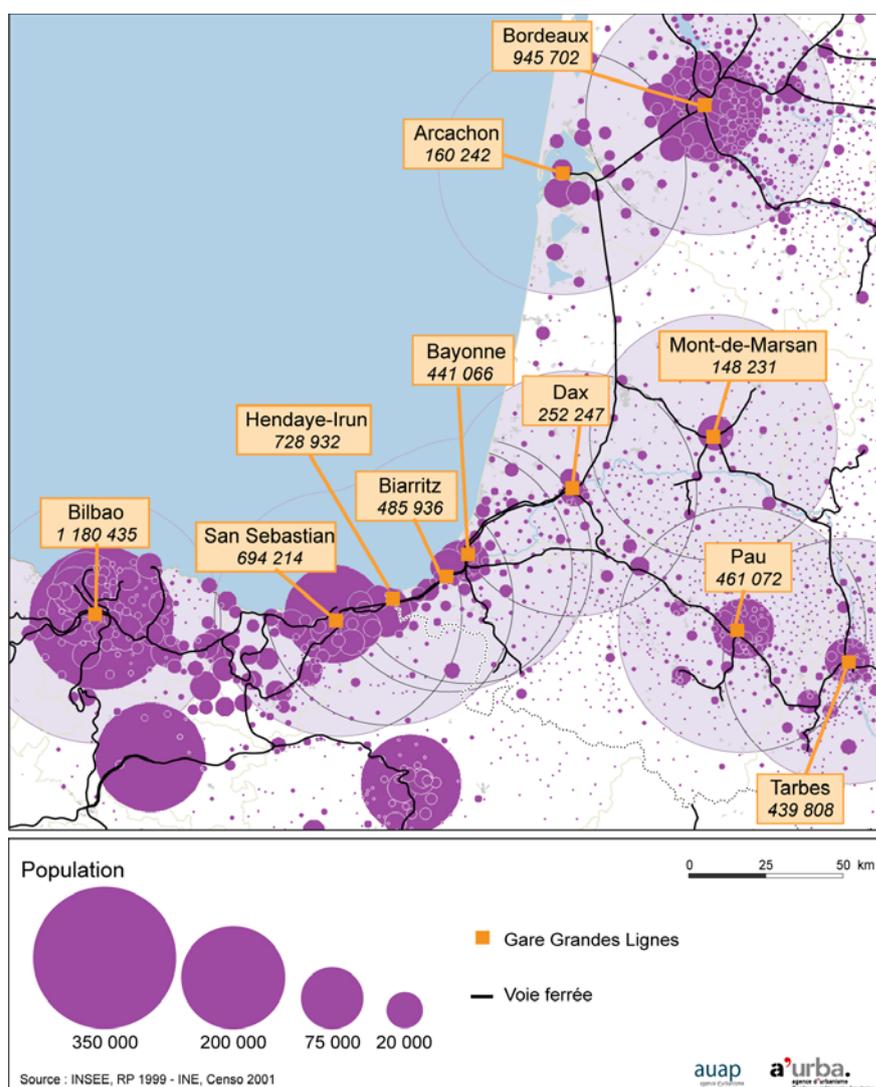
## **4. Les gares et quartiers de gares**

## 4. Les gares et quartiers de gares

La question des gares, surtout s'il est envisagé des gares nouvelles, sera certainement au centre des débats.

L'insertion urbaine des gares et leur accessibilité sont des éléments stratégiques pour la qualité du service ferroviaire. Ce chapitre s'attachera, d'une part, à présenter la situation des gares actuelles (atouts, contraintes et recommandations en vue d'améliorer leur insertion urbaine et leur accessibilité) et d'autre part, à présenter les sites qui pourraient être favorables à l'implantation de gares nouvelles.

Population habitant dans un rayon de 40 kms autour des principales gares



## 4.1 Les gares existantes

Seules sont traitées ici les gares bénéficiant d'une desserte TGV directement concernée par le prolongement de la desserte Sud Europe Atlantique.

- **Les gares basques**



### **Gare de Bayonne**

- **Atouts**

La gare de Bayonne joue un rôle majeur de par son statut de gare principale Nord de la conurbation littorale basque (à la fois entrée du pays basque et de la côte Sud des Landes). Sa proximité du centre ville lui permet de maintenir son rôle structurant tout en développant ses fonctions même si son accessibilité routière est difficile.

La gare dispose en plus de **disponibilités foncières le long de l'Adour** en limite de son emprise qui permettraient, s'il en était besoin dans le cas du développement des TGV, son éventuelle extension et reconfiguration.

- **Contraintes**

La gare est très contrainte géographiquement du fait de sa **position centrale** dans la ville et de son adossement au plateau au Nord. Elle est également contrainte dans ses accès par le franchissement de l'Adour.

- **Perspectives**

Quels que soient les scénarios, la gare de Bayonne est desservie du fait de sa position particulière de « **porte d'entrée** » **de la côte basque**, qui la rend « incontournable » et qui fait d'elle un point fort de desserte.

La perspective d'un déplacement de la gare de Bayonne fut en son temps évoquée. Une hypothèse à notre sens préférable serait celle d'occuper les emprises ferroviaires contiguës de la gare pour restructurer cet ensemble quelques centaines de mètres vers l'Ouest. Cela permettrait à la fois de donner de l'espace pour la **reconfiguration des halls d'accueil** des voyageurs, nécessaire à la mise en place un service plus important de TGV, et d'améliorer sensiblement l'accessibilité en permettant un raccordement plus direct au pont Grenet.

La gare de Bayonne pourrait jouer plus facilement un **rôle de rabattement** pour l'ensemble des communes limitrophes du littoral landais.

### **Gare de Biarritz (la Négresse)**

La gare de Biarritz souffre d'une situation excentrée par rapport au centre ville et d'une accessibilité médiocre pour ce qui est de son approche immédiate. Elle est par contre relativement bien desservie par voie routière (RN 10 et réseau départemental de proximité) et autoroutière (échangeur de la Négresse sur l'A63).

### **Gare de St Jean de Luz**

La gare actuelle est en position centrale et dessert bien le noyau urbain. Elle ne dispose pas de disponibilités foncières, mais bénéficie d'une importante opération d'aménagement à proximité permettant de lui offrir une meilleure intégration urbaine.

### **Gares de Hendaye - Irun**

La gare d'Hendaye est une gare terminus pour beaucoup de TGV. Elle souffre d'une accessibilité médiocre.

Elle ne semble pas représenter d'enjeux majeurs de desserte justifiant son statut de gare TGV sauf sa position internationale frontalière dont la valorisation impliquerait une intégration de ses équipements avec ceux de la gare d'Irun, dont l'accessibilité est encore plus mauvaise et qui ne dispose d'aucune réserve foncière. Deux gares si proches n'apparaissent plus justifiées. La question est posée d'un arrêt unique dès lors que la logique frontalière perd de sa pertinence.

## **• Les gares landaises**

### **Gare de Dax**

#### **• Atouts**

La gare assure plusieurs fonctions spécifiques lui conférant une situation particulière :

- la desserte de la première station thermale française ;
- la desserte de l'ensemble des stations du Sud des Landes ;
- le lieu d'éclatement pour les directions Pau et Bayonne.

Sa position dans l'organisation urbaine lui confère un rôle central susceptible, notamment, de favoriser la mise en œuvre de programmes de centre ville.

Le foncier directement associé à la gare présente une grande malléabilité susceptible d'offrir une ressource dans le cadre d'un projet immobilier d'ensemble.

Cet espace longeant l'Adour et situé en vis-à-vis de la gare représentant une capacité foncière de plus de 5 hectares a déjà fait l'objet d'une première intervention avec l'installation de l'immeuble de la Caisse d'Epargne.

Par ailleurs, les espaces disponibles, ancien site de Novatrans, ou mobilisables à terme, centre de tri postal et logements de la SNCF, offrent des ressources ferroviaires pour permettre l'amélioration de la fonctionnalité de la gare.

- **Contraintes**

Elles sont de plusieurs natures :

- L'accessibilité à la gare, notamment depuis le Nord, demeure très médiocre, compte tenu du système de dessertes existant, largement encombré et peu performant. Cette situation est renforcée par l'enclavement du site lui-même résultant, pour partie, de la topographie des lieux
- Le caractère inondable de l'ensemble du site – gare et espaces associés – génèrent des contraintes de constructibilité et limitent la nature des programmes envisageables.

- **Perspectives d'évolution**

Afin d'engager une opération de renouvellement urbain sur le foncier mobilisable associé à la gare, la Communauté de Communes du Grand Dax a engagé une réflexion complémentaire dans deux directions :

- la faisabilité d'un centre de congrès ;
- les besoins en immobilier de bureaux au niveau de l'agglomération.

Cette orientation s'inscrit dans la volonté de rattacher le site de la gare au système des fonctions centrales de l'agglomération.

- **Recommandations**

Dans l'état actuel du constat, il apparaît que la gare de Dax pourrait générer quelques contraintes pour la desserte TGV à la fois en termes de configuration de voies et des quais et de difficultés d'accès. Pour lever ces contraintes, il serait envisageable de créer une nouvelle gare mieux positionnée qui resterait dans le territoire de l'agglomération. Sa situation privilégiée pourrait se situer dans le secteur de l'intersection de la voie ferrée actuelle et de la RN124 (voie rapide Mont-de-Marsan-Dax) et D947 (liaison avec la RN10). Ceci permettrait une meilleure

accessibilité routière vers Mont de Marsan et de conserver l'embranchement ferroviaire vers Pau.

- **Les Gares béarnaises**

- **Gare de Pau**

La situation géographique particulière de la gare de Pau, en contrebas de la ville centre, offre à la fois des atouts et des contraintes.

- **Atouts**



La gare dispose de disponibilités foncières importantes dans un site excentré qui permettent d'envisager une extension, une reconfiguration de ses locaux, voire même un véritable projet urbain avec les quartiers alentours.

La gare est dotée d'un fort potentiel urbain, en effet, grâce à ses disponibilités foncières mais aussi à sa localisation excentrée en bordure de Gave, au pied des coteaux, sur lesquels s'étend la ville.

La gare, face aux Pyrénées et en contrebas du Boulevard des Pyrénées, jouit d'une image très valorisante qui reste encore à développer.

- **Contraintes**

En revanche, la gare de Pau souffre d'un certain **enclavement**, responsable d'une accessibilité routière médiocre, d'une intermodalité train - transports en commun insuffisante et de liaisons piétonnes avec le centre ville difficiles.

- **Perspectives**

Un certain nombre d'orientations ont été néanmoins préalablement établies sur le thème des déplacements tant à l'échelle de l'agglomération (PDU de Pau) qu'à l'échelle du Pays du Grand Pau (Plan de Déplacements Pays).

Le PDU de Pau (13 communes) a pour principaux objectifs :

- Améliorer la sécurité routière et l'attractivité des centre villes (requalification des pénétrantes d'entrées de ville, traitement des espaces publics... ) ;
- Rendre les transports collectifs plus performants et plus attractifs (mise en place de 2 lignes de transport en commun en site propre, réaménagement

de la gare de Pau dans la perspective de pôles d'échange « train-lignes interurbaines-lignes urbaines » ; une ligne de TCSP aboutit à la gare.

Le Plan de Déplacements Pays mené par le Pays du Grand Pau (147 communes) vise principalement à conforter les orientations du PDU de l'agglomération paloise par une extension des actions réalisées en milieu urbain, à savoir :

- rendre les transports collectifs cohérents à une échelle large (aire urbaine) en coordonnant transports en commun en site propre, lignes interurbaines, parcs relais et transport à la demande dans certains secteurs du territoire, dont le pôle de la gare.

Sommairement, deux sites principaux d'études, voire de projets, sont à l'heure actuelle ciblés :

- d'une part, le **centre ville de Pau**, où s'engagent une série de transformations lourdes : OPAH, plan de stationnement, restructuration du Palais des Pyrénées et de la place Clemenceau (parking souterrain refait), le parc Beaumont et le site de la médiathèque ;
- d'autre part, en basse ville, le **site de la gare** où s'achève, sur le gave de Pau la **base d'eaux vives** de classe olympique ; et qui offre en outre des **gisements fonciers très importants**, de l'ordre de soixante hectares ; de nombreuses études et projets ont été avancés sur ce site, appelé « porte des gaves » sans aboutir à ce jour ; le projet ferroviaire avec amélioration de l'accessibilité est de nature à leur offrir un second souffle.

## • Recommandations

Il paraît donc indispensable de **revoir l'ensemble fonctionnel de la gare** et de ses alentours en :

- **améliorant l'accessibilité** gare - centre ville pour tous les modes en particulier les piétons et les transports en commun, ce qui constituera l'amorce d'un pôle intermodal ;
- **aménageant un pôle intermodal de qualité**, ce qui demande de revoir également tout le système d'accès par la route et l'A64 ;
- **élaborant un véritable projet d'aménagement d'ensemble** afin de rattacher « la ville du bas » avec « la ville du haut » et de les articuler.

### **Gare de Tarbes et de Lourdes**

**Le développement de ces gares dépend du niveau d'accessibilité que l'on peut obtenir et des opérations urbaines qui peuvent se développer aux alentours.**

### **Bordeaux : La gare Saint Jean**

Elle est et continuera à être le principal pôle d'échanges ferroviaire de toute l'agglomération et plus largement de l'Aquitaine.

Vouée à un développement considérable en matière de trafic voyageurs, la gare de Bordeaux Saint-Jean, aujourd'hui quatrième gare de province après Lyon, Lille et Marseille, demande à faire l'objet d'une vision ambitieuse et anticipatrice qui concerne à la fois son inscription dans la ville, son organisation fonctionnelle et son offre en services.

Souffrant historiquement d'une situation à l'écart du centre-ville dont elle est distante de 3 kilomètres, la gare n'a pu développer à ses alentours un pôle de service et d'accueil à la mesure de sa fréquentation. L'arrivée du tramway en 2004 donne incontestablement un nouvel ancrage urbain à la gare Saint Jean et repositionne son rôle au centre de l'agglomération. Malgré l'effet de coupure qu'elle crée aujourd'hui vis-à-vis du quartier Belcier au Sud, la présence de grandes emprises disponibles, notamment ferroviaires, pour à la fois repenser les espaces de la gare et aménager un pôle de services urbains de haut niveau autour d'elle, représente une opportunité « historique » à ne pas manquer.

A cet égard, quelle que soit la variante concernée (Est ou Ouest) pour la liaison ferroviaire Bordeaux - Espagne, il est nécessaire de préfigurer dès aujourd'hui la programmation des aménagements de la gare et du projet urbain associé à l'horizon 2020.

En résumé, les atouts, les faiblesses et les enjeux peuvent s'exprimer pour la gare Saint Jean de la manière suivante :

- **Les atouts :**
  - Bon positionnement par rapport aux grandes infrastructures
  - Pôle unique où se concentrent tous les services et liaisons ferroviaires
  - Son excentrement par rapport à l'hyper centre bordelais est compensé par la desserte tramway
  - Présence d'emprises disponibles.

- **Les faiblesses :**

- Problème d'accessibilité terminale depuis l'Ouest et le Sud
- Vécue comme une coupure dans la ville depuis le Sud
- Pas de pôle de services à la mesure de la gare
- Qualité hôtelière médiocre
- Pas d'espace de représentation permettant de donner une identité et un repère
- Lisibilité et organisation interne complexe, bien que la dimension générale de la gare soit satisfaisante.

- **Les perspectives :**

- Amorce d'un véritable projet sur la gare (à confirmer)
- + 25 % fréquentation à l'horizon 2015
- Reconfiguration en cours de l'espace public de façade, mais qui ne répond que partiellement au problème

Le principal enjeu pour la gare St-Jean aujourd'hui est celui de se doter d'un plan de restructuration et de développement des emprises ferroviaires de la gare pour faire face au défi de 2015 (Tours Bordeaux 1 heure) tout en anticipant la LGV SEA et la LGV Toulouse Bordeaux. Elle vaut bien sûr pour les Grandes Lignes mais également pour le pôle d'échange intermodal (TER, tram).

Les deux schémas ci-après préfigurent les futures configurations potentielles de la gare telles qu'elles se dessinent aujourd'hui (document d'étude).

Une gare orientée au Sud



Une gare tournée vers le fleuve



## 4.2. Les gares nouvelles potentielles



- **Gare nouvelle basque**

Il serait envisageable, dès lors que le tracé de la ligne nouvelle s'écarte de la ligne existante (scénarios 2, 3), de prévoir une gare nouvelle située au Nord de la côte basque. Celle-ci pourrait faire pendant à la gare de San Sebastian, au Sud, dès lors que pour les trajets continus une gare à la frontière ne se justifie plus.

Il s'agirait alors de créer une **nouvelle gare pour les TGV internationaux** utilisant la ligne nouvelle qui servirait de gare de rabattement aux communes intérieures et littorales du pays basque français ; et qui serait positionnée de manière privilégiée par rapport aux infrastructures autoroutières et l'aéroport tout en optimisant le rabattement ferroviaire sur les lignes existantes. La question d'une desserte ferroviaire rapide de l'aéroport de BAB à partir de San Sebastian est d'ores et déjà posée, étant données l'importance actuelle de la clientèle espagnole et les incertitudes qui pèsent sur l'aéroport de San Sebastian Fuentarrabia.

- Il existe un projet de **nouvelle gare TGV à San Sebastian** (Astigarraga) qui servira également de la même façon, de gare de rabattement aux communes proches du Pays Basque espagnol.

Les autres gares actuelles resteraient dans tous les cas des **gares TER et TGV**, essentiellement nationales.

- Dans l'hypothèse d'une création de ligne nouvelle, la localisation de la gare nouvelle devrait lui permettre d'être raccordée commodément au réseau routier et autoroutier et voire permettre le rabattement ferroviaire sur les lignes existantes (Bayonne - Pau, Bayonne - St-Jean Pied-de-Port).

Cela conduit à préconiser un positionnement alternatif précis :

Il serait en effet envisageable de situer la gare :

- soit, à l'intersection avec la ligne nouvelle et la ligne Bayonne Saint Jean Pied de Port, à proximité de la voie rapide Bayonne Cambo, qui dessert dans de bonnes conditions l'accès Bayonne Sud de l'autoroute A63 ; ces conditions conduisent à une localisation dans la frange comprise entre Ustaritz et Bayonne ;
- soit à l'intersection entre la ligne nouvelle et la ligne Bayonne - Pau à proximité de l'autoroute A64 avec une liaison directe vers l'A63.

Dans tous les cas, l'implantation de la gare dans ce secteur aurait des conséquences majeures sur les dynamiques d'aménagement et devrait s'accompagner d'un projet urbain dont l'impact dépassera largement les enjeux ferroviaires. Dans une urbanisation littorale excessivement linéaire, ce serait une occasion unique de donner de l'épaisseur à l'agglomération et de répondre aux pressions foncières autrement que par le mitage incessant des espaces ruraux, y compris en imaginant un barreau de voirie intérieur, épaulant la voie ferrée, et susceptible de structurer l'organisation des territoires en retrait de la côte.

- **Gare nouvelle à proximité de Mont-de-Marsan**

L'implantation d'une gare nouvelle dans les Landes dans le cas du scénario de ligne nouvelle passant par l'Est devrait résoudre l'équation difficile de desservir au mieux Mont-de-Marsan, tout en assurant les fonctions ferroviaires de manière optimale (et notamment la gestion du débranchement des TGV vers Pau), et privilégiant les effets sur l'aménagement du territoire.

Plusieurs localisations sont potentiellement envisageables :

- **Gare nouvelle au Nord de Mont-de-Marsan**

Il serait envisageable de la situer aux abords de la future A65 au niveau de la séparation du tracé des deux infrastructures. La fonction de la gare serait alors de servir de diffusion des échanges vers Mont-de-Marsan d'une part, mais aussi vers l'Ouest du Gers. Disposant d'importantes offres foncières, ce territoire pourrait également accueillir des fonctions économiques, logistiques et bien sûr, résidentielles. Cela nécessite toutefois de donner une attractivité à ce site aujourd'hui désert, qui n'aura dans un premier temps d'autres atouts que son accessibilité. Cette option pourrait donc apporter l'opportunité d'un projet d'aménagement ambitieux aux abords de la gare sous réserve de sa pertinence en terme de dynamique immobilière et économique.

- **Gare nouvelle à l'Ouest de Mont-de-Marsan**

Cette hypothèse privilégierait la proximité avec le centre de Mont-de-Marsan. Envisagée à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne ferroviaire existante, plus proche du noyau urbain de Mont-de-Marsan, cette gare ne se situerait qu'à environ 40 km de Dax. Elle apparaît moins structurante que la première en terme de dynamique d'aménagement (mauvaise accessibilité depuis A65) et peut faire concurrence à la gare de Dax.

- **Gare nouvelle à proximité de Dax**

Certains ont imaginé qu'une nouvelle gare pourrait être réalisée à l'intersection de la ligne actuelle et de la ligne nouvelle, dans le cas de l'option par l'Est des Landes ; cette implantation permettant de résoudre les problèmes actuels de la gare de Dax en termes d'accessibilité. Elle permettrait ainsi de gérer le débranchement des TGV vers Pau. Elle se situerait à 35 km de Mont-de-Marsan, à 4 ou 5 km de Dax. Elle ne pourrait néanmoins prétendre, à ce titre, se substituer à une gare plus proche de Mont-de-Marsan desservant l'Est du Département et ferait perdre à la gare actuelle de Dax beaucoup de ses avantages en terme de desserte.

**En conclusion, il n'apparaît pas, quelles que soient les hypothèses envisagées, qu'une gare nouvelle à Dax soit opportune et puisse répondre à la fois aux besoins de desserte de Dax et de Mont-de-Marsan.**