

TRANSPORTS en AQUITAINE



Les transports sur le corridor nord-sud atlantique

Quelles perspectives sur
l'axe Bordeaux-Espagne ?



Avril 2006

Les flux d'échanges et les transports sur la façade atlantique



La croissance observée depuis les années 70 au sein de l'espace européen explique pour une large part le développement de tous les modes de transports : on se déplace de plus en plus et les échanges de marchandises augmentent régulièrement.

L'observation des trafics terrestres, de voyageurs comme de marchandises, qu'ils soient nationaux ou internationaux, montre une concentration sur deux grands couloirs, véritables « corridors » traversant la France. L'un, sur l'arc atlantique, joint la péninsule ibérique au Benelux et à la Grande-Bretagne, via Bordeaux et Paris ; l'autre va de l'arc méditerranéen (Espagne et Italie) à l'Allemagne en passant par la vallée du Rhône.

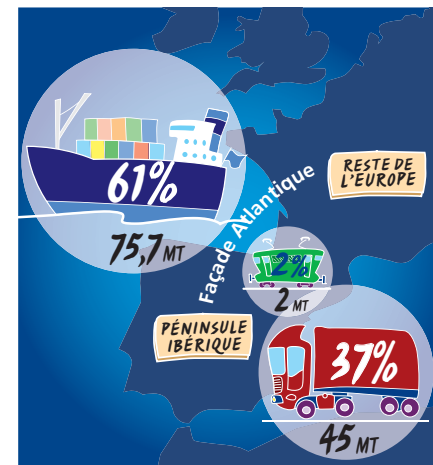
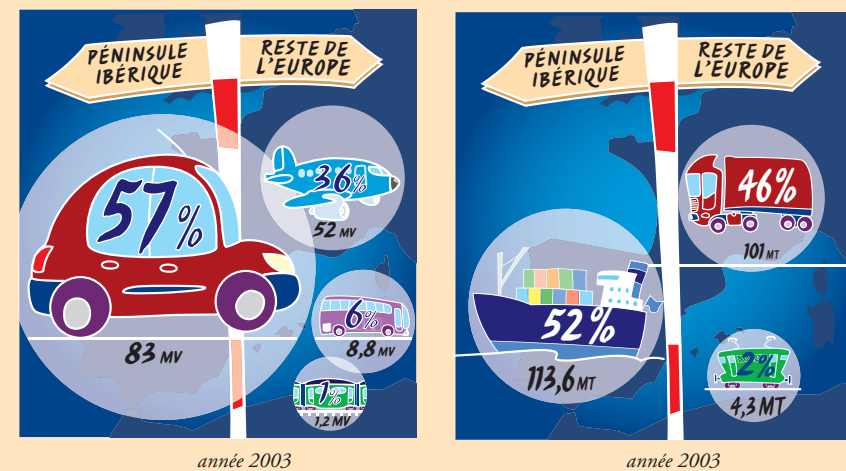
La situation globale des transports à travers la chaîne des Pyrénées

Les flux de transports entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe ont augmenté de manière très significative. C'est la conséquence de l'important développement économique de l'Espagne et du Portugal et de l'attrait touristique de la France et de l'Espagne, destinations préférées des vacanciers européens.

La route reste le mode de transport privilégié par 2 voyageurs sur 3 mais doit aussi absorber 46 % du trafic marchandises.

Les trafics terrestres se répartissent assez équitablement entre les deux corridors ; cependant, ces dernières années, l'évolution du trafic VL (Véhicules Légers) a été plus forte au passage autoroutier du Perthus (coté Méditerranée) alors que le trafic PL (Poids Lourds) augmentait plus vite au passage de Biriou (coté Atlantique).

Concernant plus particulièrement le fret, une part très significative des échanges internationaux transite par la mer alors que la part très réduite du rail tient aux incompatibilités techniques entre les réseaux français et espagnols, qu'il s'agisse de l'écartement des voies, de l'alimentation électrique ou des systèmes de signalisation.



Flux de marchandises 2003 sur le seul corridor atlantique

Le corridor Atlantique concerne le sud-ouest de la France entre Poitiers et la frontière espagnole. En Aquitaine, il concerne particulièrement :

- l'agglomération bordelaise, point de passage obligé des flux routiers et ferroviaires,
- la traversée du département des Landes, où l'autoroute A63 et la nationale 10 reçoivent un trafic élevé de camions, augmenté en période estivale du trafic automobile entre l'Europe du nord et l'Europe du sud ainsi que les pays du Maghreb.
- la Côte Basque où ce trafic de transit se mélange au trafic local sur une autoroute assurant cette double fonction avec, de plus, un tracé tourmenté dû au relief.

L'agglomération bordelaise au carrefour de tous les flux de transports



A l'amont du plus grand estuaire de France, les franchissements de la Dordogne et de la Garonne font de l'agglomération bordelaise le point de passage historique de tous les flux terrestres de transports entre le nord et le sud Atlantique.

La circulation des trains est contrainte par le « bouchon ferroviaire », symbolisé par la passerelle 2x1 voie franchissant la Garonne à l'entrée de la gare de Bordeaux Saint-Jean. Toutefois, la construction d'un nouveau pont 2x2voies dans le cadre de l'actuel Contrat de Plan Etat-Région Aquitaine devrait permettre

une amélioration sensible de la situation à l'horizon 2010.

Les infrastructures routières et surtout la rocade périphérique doivent absorber non seulement les déplacements quotidiens des bordelais, mais aussi les trafics de transit et les trafics d'échanges, c'est-à-dire ceux dont seul le point de départ ou d'arrivée se situe dans l'agglomération bordelaise.

L'augmentation de tous ces trafics aboutit à une congestion quotidienne de la rocade aux heures chargées, avec des effets économiques et sociaux : heures de travail perdues, pollution, insécurité routière, nuisances, ...

1 camion pour 2 voitures sur la RN10 dans les Landes

Une des premières caractéristiques du corridor Atlantique est la part relative très importante des poids lourds (au moins 20%, souvent supérieure à 30%) dans le trafic. Ce dernier dépasse, en moyenne, 25 000 véhicules par jour sur toutes les sections autoroutières entre Poitiers et la frontière espagnole. Au nord de Bordeaux, à la jonction de l'autoroute A10 et de la RN10, il peut atteindre 57 000 véhicules par jour.

Dans la traversée du département des Landes, en 2004, le trafic moyen journalier se situait selon les sections entre 25 et 30 000 véhicules par jour. Le problème majeur reste la cohabitation quotidienne des autres véhicules avec 8 à 10 000 camions dans les conditions d'exploitation d'une route nationale à 2x2 voies étroite et donc peu propice aux dépassements des poids lourds.



Difficultés de circulation et nuisances sur la Cote Basque

Sur la Côte Basque, on retrouve les conditions liées à la mixité des trafics déjà constatées dans l'agglomération bordelaise : liaisons régionales et internationales venant se superposer aux échanges locaux au sein d'une vaste « eurocité » comptant près de 600 000 habitants entre Bayonne et Saint-Sébastien.

La forte fréquentation touristique estivale ajoute à ces difficultés. Certaines sections d'autoroute seront prochainement portées à 2x3 voies.



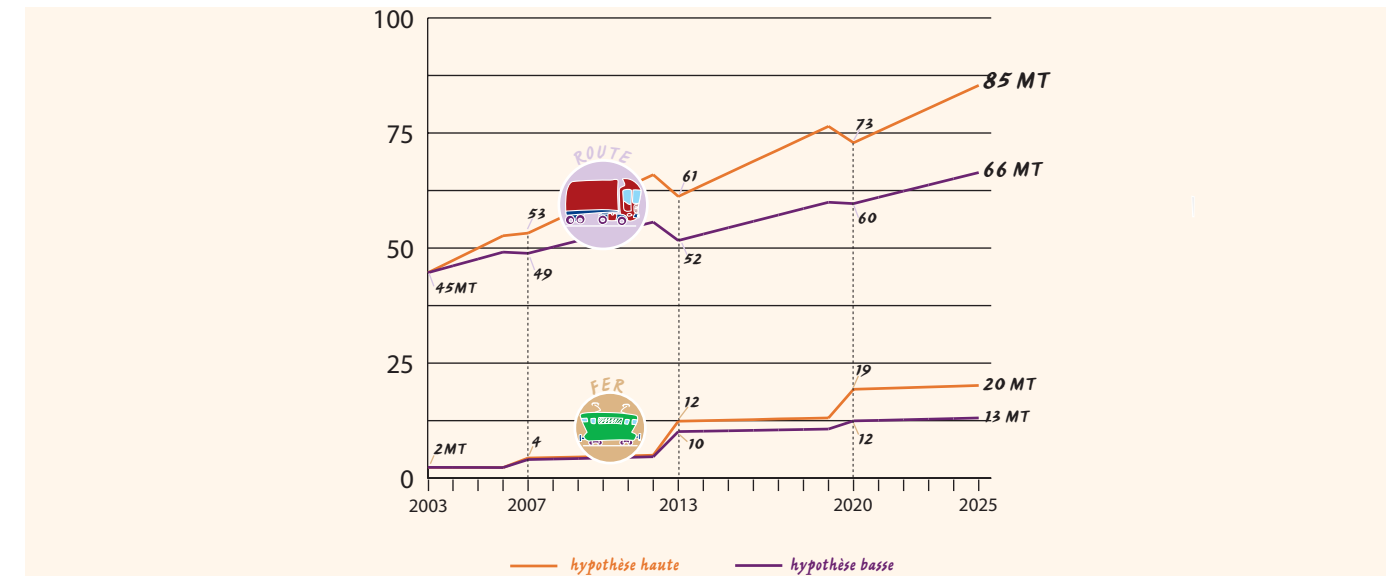
Les perspectives de croissance des transports et des déplacements



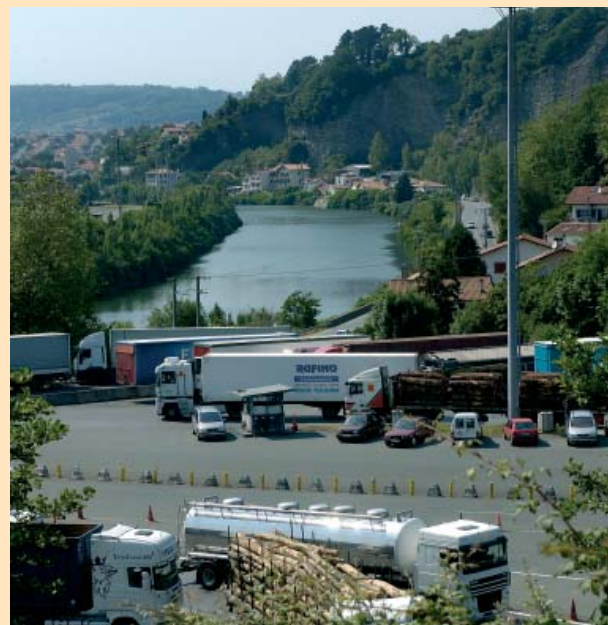
Si le « rapport sur les transports à travers les Pyrénées », publié en 2001 par l'ingénieur général Dominique Becker constitue le socle de la réflexion, plusieurs travaux prospectifs sont en cours au sein du ministère français des transports et de son homologue espagnol.

Une étude sur les perspectives à 20 ans, confiée au BIPE (Bureau International de Prospective et Economie), devrait prochainement compléter les données recueillies depuis 2001 par l'observatoire franco-espagnol des trafics transpyrénéens. En attendant, des hypothèses actualisées peuvent être avancées tant pour les trafics voyageurs que marchandises.

Scénarios de croissance des transports terrestres de marchandises entre 2003 et 2025 sur le seul Corridor Atlantique, hypothèse haute, hypothèse basse



Le développement des échanges à travers les Pyrénées



Voyageurs : entre 54 et 109 % de croissance d'ici 2025

Deux hypothèses sont formulées :

- Une hypothèse basse : 142 millions de voyageurs, représentant une croissance de 54 % entre 2003 et 2025, soit en moyenne près de 2,3 millions de voyageurs en plus chaque année,
- Une hypothèse haute : 192 millions de voyageurs, représentant une croissance de 109 % entre 2003 et 2025, soit en moyenne 5 millions de voyageurs en plus chaque année.

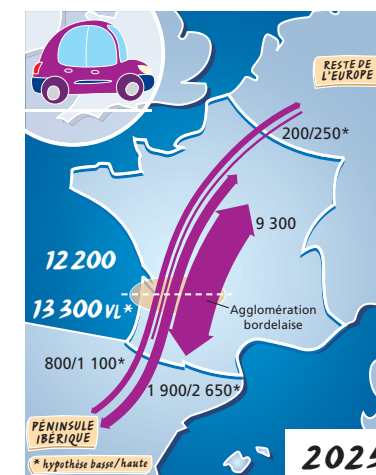
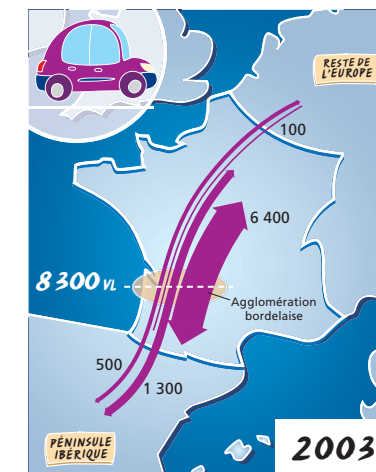


Marchandises : entre 61% et 127% de croissance d'ici 2025

Le trafic fret à travers l'ensemble des Pyrénées était en 2003 de 219 millions de tonnes. Deux hypothèses de croissance sont formulées :

- Une hypothèse basse : 134 millions de tonnes supplémentaires entre 2003 et 2025 soit + 61%. La part du maritime passerait de 52% à 55%, celle de la route de 46% à 38% et celle du fer de 2% à 7%,
- Une hypothèse haute : 279 millions de tonnes supplémentaires entre 2003 et 2025 soit + 127%. La part du maritime passerait de 52% à 58%, celle de la route de 46% à 35% et celle du fer de 2% à 7%.

Le développement du transport routier sur le corridor atlantique

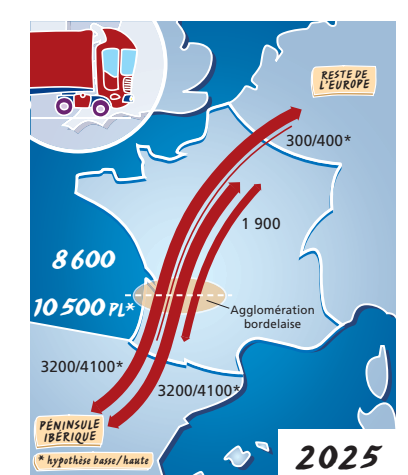
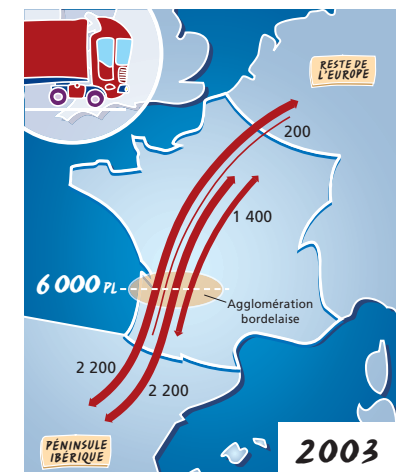


Malgré la croissance importante envisagée pour le transport ferroviaire, le trafic routier de transit et d'échange au droit de l'agglomération bordelaise devrait augmenter significativement d'ici 2025 pour représenter à cet horizon entre 20 800 et 23 800 véhicules par jour selon les hypothèses, deux sens confondus contre 14 300 en 2003.

Ce trafic routier global regroupe quatre types de trafics représentés ci-contre :

- le transit international entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe,
- le trafic d'échange international entre le nord de l'agglomération et la péninsule ibérique,
- le trafic d'échange international entre le sud de l'agglomération et l'Europe du Nord d'autre part,
- le trafic d'échange national entre le sud de l'agglomération bordelaise et les autres régions françaises, dont la région parisienne.

A l'horizon 2025, en retenant l'hypothèse moyenne du ministère des Transports d'une croissance de 1,9 % du produit intérieur brut, le flux nord-sud de poids lourds sur le corridor atlantique au droit de l'agglomération bordelaise serait ainsi multiplié par 1,37 à 1,68 alors que le trafic des véhicules légers le serait par 1,47 à 1,60.



Les projets d'infrastructures de transports en Aquitaine

Situation en avril 2006 et perspectives

Projets ferroviaires

LGV Sud Europe Atlantique :

DUP de la première phase entre Angoulême et Bordeaux été 2006.
Mise en service 2013.

Mise en service de la deuxième phase entre Tours et Angoulême 2016.

Suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux :

Travaux du pont sur la Garonne en cours.
Mise à 4 voies entre la gare St-Jean et Cenon prévue en 2013 avec la première phase de la LGV SEA.

Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne :

Débat public au deuxième semestre 2006.

LGV Bordeaux-Toulouse :

Le débat public a eu lieu au deuxième semestre 2005.
Décision de RFF en avril 2006 de poursuivre les études.

Y Basque :

Mise en service prévue en 2013.

Pau-Canfranc :

Une évaluation du projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc est prévue dans le plan d'actions pour le développement des traversées pyrénéennes adopté lors de la rencontre franco-espagnole du 17 octobre 2005.

Dax-Pau :

Les études sont terminées.
Mise en service prévue en 2008.

Autoroute ferroviaire « Atlantique éco-fret » :

Les études préliminaires se termineront mi-2006.
Les études d'avant projet de mise au gabarit B1 se termineront fin 2006.
Mise en service expérimentale avec le gabarit actuel des tunnels envisagée en 2008, mise en service avec nouveau gabarit à l'horizon 2013.

Projets maritimes et portuaires

Port de Bayonne :

Amélioration de l'accessibilité terrestre et maritime.

Port de Bordeaux :

Une navette ferroviaire entre Bordeaux-Bruges et Le Verdon est opérationnelle depuis juillet 2004. Des compléments aux études d'avant projet de l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire de Bassens sont prévues en 2006.

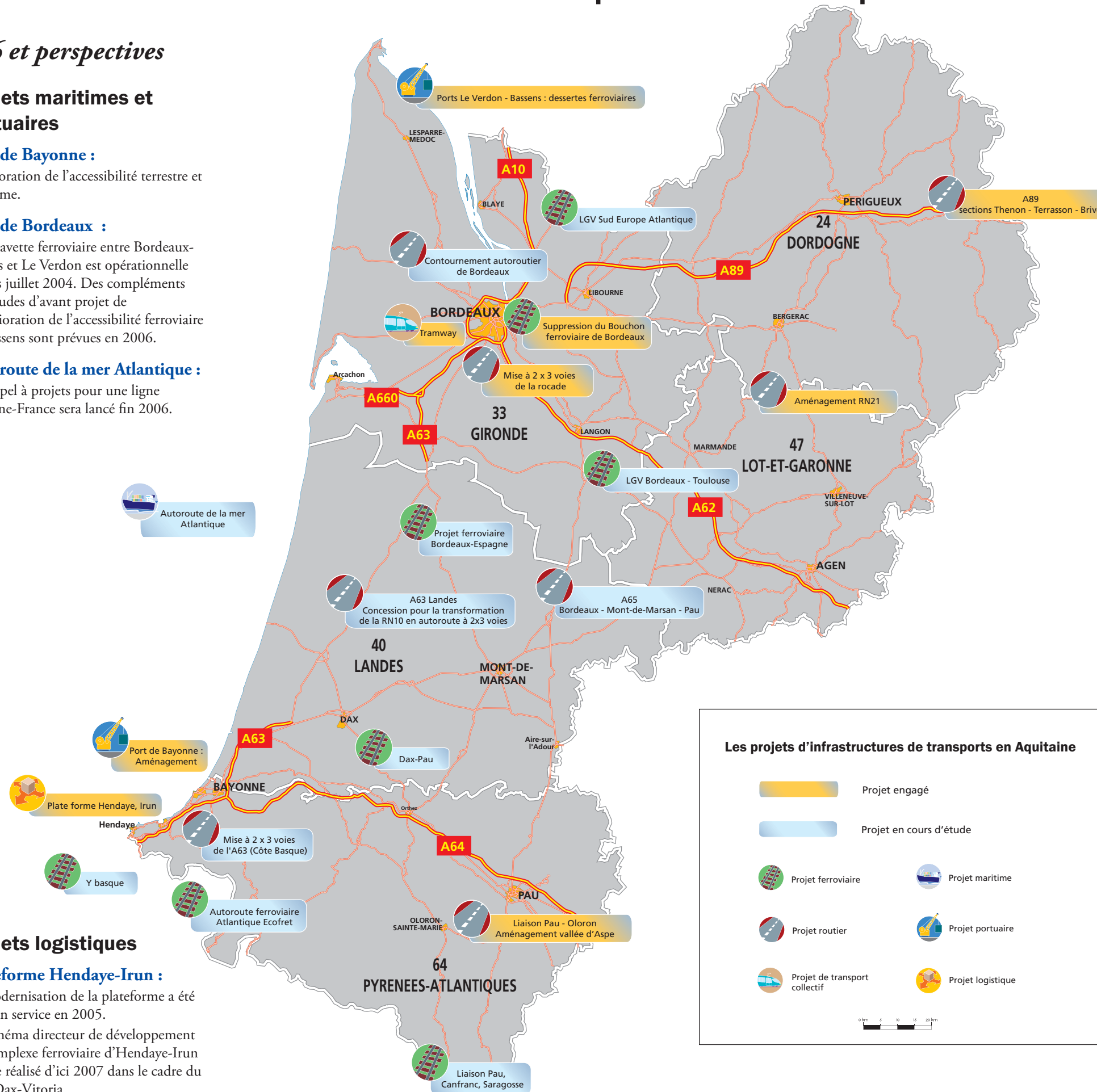
Autoroute de la mer Atlantique :

Un appel à projets pour une ligne Espagne-France sera lancé fin 2006.

Projets logistiques

Plateforme Hendaye-Irun :

La modernisation de la plateforme a été mise en service en 2005.
Un schéma directeur de développement du complexe ferroviaire d'Hendaye-Irun va être réalisé d'ici 2007 dans le cadre du GIE Dax-Vitoria.



Projets routiers :

Contournement autoroutier de Bordeaux :

Définition des fuseaux de 1000 m en cours.
Concertation publique printemps 2006.

A65 Bordeaux – Mont-de-Marsan – Pau :

Enquête d'utilité publique printemps 2006.
Mise en service horizon 2011-2012.

A63 Landes - Concession pour la transformation de la RN 10 en autoroute à 2x3 voies :

APS : printemps 2006
Enquête d'utilité publique fin 2006.

Mise à 2x3 voies de l'A63 Côte Basque :

Avant-projet autoroutier en cours d'approbation par la Direction Générale des Routes.
Enquête d'utilité publique en 2006.

Mise à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux :

Les études préparatoires à cette réalisation sont en cours et notamment l'analyse des fonctions d'échange et la desserte multimodale de la presqu'île d'Ambès.

Aménagement de la RN 21 :

Les scénarios d'aménagement ont été définis en 2005.
La décision ministérielle sur le choix du scénario interviendra après concertation avec les élus mi 2006

Liaison Pau-Oloron-Le Somport :

La liaison entre Pau, Oloron et le Somport sera réalisée progressivement.

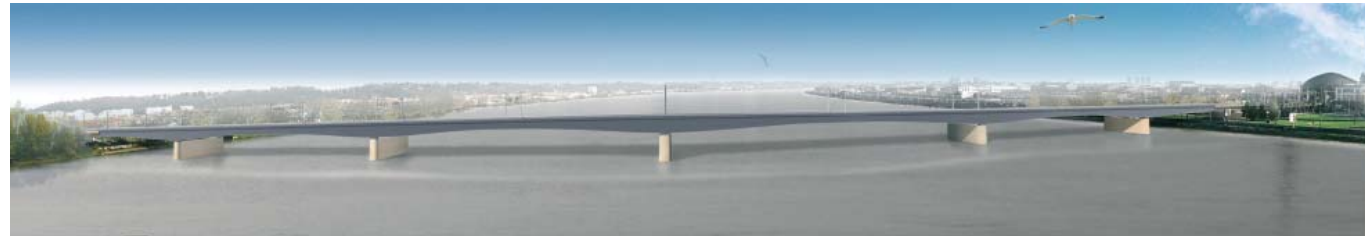
Projets de transports collectifs urbains

Tramway de Bordeaux :

La ligne A a ouvert en décembre 2003.
Les lignes B (Quinconces-Campus) et C (Quinconces-Gare Saint-Jean) sont en service sur 24 km.
La deuxième phase (20 km supplémentaires) sera livrée en 2009.

Le nécessaire rééquilibrage des différents modes de transport

La suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux



Au nord de la gare Saint Jean, de la passerelle franchissant la Garonne à la bifurcation de Cenon entre les lignes de Paris et de Nantes, une seule voie par sens supporte l'ensemble des trafics. Ce « bouchon ferroviaire » perturbe et ralentit l'écoulement des 240 trains quotidiens et empêche surtout le développement des trafics ferroviaires.

Le projet de « suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux » répond à plusieurs enjeux : faciliter

l'augmentation attendue du nombre des TGV, liée à la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique (voir ci-dessous), améliorer le cadencement des TER en réponse à la demande de la Région Aquitaine, et permettre le développement du transport ferroviaire du fret.

Cette opération consiste à construire un nouvel ouvrage de franchissement de la Garonne à 2 fois 2 voies (voir photo) se prolongeant au nord de la gare Saint Jean, et à réaliser la

première étape d'un pôle multimodal à Cenon pour permettre aux habitants du nord de la Gironde une meilleure connexion avec le tramway. En gare Saint-Jean elle-même, ces nouvelles infrastructures seront complétées par la construction d'un nouveau poste d'aiguillage et de quais supplémentaires pour les TER.

Inscrits au contrat de plan Etat-Région, les travaux sont d'ores et déjà engagés et seront réalisés progressivement d'ici à 2009.

Les décisions du CIADT*

S'agissant du prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique vers l'Espagne, le CIADT du 18 décembre 2003 a demandé l'engagement d'un débat public sur les options d'amélioration de cet axe entre Bordeaux et la frontière espagnole à partir du résultat des études « corridor atlantique ».

Il a également acté le principe de développer deux lignes maritimes d'intérêt général l'une sur la façade Méditerranéenne et l'autre sur la façade Atlantique, Manche et/ou Mer du Nord, entre la France et l'Espagne.

* Depuis le 14 octobre 2005, le CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires) remplace le CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire).

La LGV Sud Europe Atlantique



Le projet, dénommé « LGV Sud Europe Atlantique », consiste à construire une nouvelle ligne ferroviaire entre Tours et Bordeaux pour y faire circuler des TGV à au moins 300 km/h, car actuellement, les TGV ne circulent à cette vitesse qu'entre Tours et Paris.

Il est prévu de le réaliser en deux phases : d'abord, du nord d'Angoulême à Bordeaux, puis, de Tours au nord d'Angoulême.

La LGV Sud Europe Atlantique bénéficiera au transport régional de voyageurs : le gain de temps entre Paris et Bordeaux atteindra 25 minutes dès la première étape « Angoulême-

Bordeaux » et 50 minutes à l'horizon de la réalisation totale du projet. Cela concernera alors plus de 20 millions de voyageurs par an.

De nouveaux services pourront être créés, les fréquences pourront augmenter.

La Région Aquitaine a d'ailleurs engagé d'ores et déjà une politique de développement ambitieuse pour son réseau T.E.R.

De plus, la libération de nouveaux créneaux de circulation sur la ligne actuelle pour les trains de marchandises devrait participer au nécessaire rééquilibrage entre le fer et la route.

La LGV Sud Europe Atlantique jouera un rôle essentiel pour renforcer cet axe trans-européen reliant, par la façade atlantique, les régions du nord de l'Europe avec le sud-ouest de la France, l'Espagne et le Portugal.

Elle fait d'ailleurs partie des quatre projets ferroviaires du RTE-T défini par l'Union européenne.

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Des améliorations de la ligne existante entre Bordeaux et l'Espagne seront nécessaires pour atteindre les objectifs de transfert du fret international de la route vers le fer et de développement des liaisons voyageurs régionales, nationales et internationales.

En effet, à l'horizon 2020, les mises en service de la LGV Sud Europe Atlantique, d'une « autoroute ferroviaire » et du « Y Basque » aux normes UIC (écartement européen) devraient engendrer une augmentation notable du trafic ferroviaire en particulier pour le fret.

Plusieurs solutions peuvent être envisagées :

- soit l'aménagement de la ligne actuelle consistant d'une part à la mise à quatre voies des sections saturées et d'autre part en un relèvement de vitesse entre Bordeaux et Bayonne,
- soit la réalisation d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et la frontière espagnole avec plusieurs scénarios possibles selon les caractéristiques de la ligne et les objectifs retenus (dédiée TGV ou mixte) ou son tracé (sortie est ou ouest de l'agglomération de Bordeaux).

Des combinaisons de ces deux types de scénarios seraient également envisageables (ligne nouvelle sur une partie du parcours et aménagement de la ligne actuelle sur l'autre).

Selon les décisions du CIADT du 18 décembre 2003 (voir ci-contre), un débat public sera engagé prochainement pour évaluer l'opportunité du projet et, dans l'affirmative, éclairer le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, sur les enjeux à prendre en compte et les options à privilégier.

Une autoroute ferroviaire «Atlantique éco-fret»



Un service d'autoroute ferroviaire existe déjà pour la traversée des Alpes. L'étude d'un service similaire entre

l'Espagne et la France par le corridor atlantique a été réalisée par RFF avec le concours de l'Etat et des régions intéressées. Elle montre qu'il existe un réel potentiel pour un tel service sous réserves de travaux de mise au gabarit de l'axe ferroviaire, de cadencement du service (minimum 1 train par heure dans chaque sens) et de tarification attractive. Les différents scénarios d'aménagements proposés pour l'axe Bordeaux-Espagne pourraient ainsi permettre le fonctionnement d'un service d'autoroute ferroviaire avec 20 à 30 aller et retour journaliers à l'horizon 2020. Le trafic pourrait atteindre 6 à 10 millions de tonnes par an soit environ 600 000 remorques.

Une ligne «autoroute de la mer» sur l'Atlantique



Depuis le 27 janvier 2005, le navire roulier mixte « Eurostar Valencia » (armateur GLD Lines, joint-venture entre LOUIS DREYFUS Armateurs et GRIMALDI Naples Group) assure une ligne entre le port de Toulon et celui de Rome.

Une « autoroute de la mer » est une ligne maritime d'intérêt général qui a pour objectif direct de prolonger le territoire sur la mer par un service viable (aidé par des crédits publics/privés). Le navire est alors assimilé à une infrastructure flottante permettant le transport massif et régulier de camions par voie maritime.

Les autoroutes de la mer seront constituées de ferries à camions, pouvant transporter entre 100 et 150 camions ou remorques. Ainsi plus de 150 000 camions pourraient être retirés des axes routiers par an et par itinéraire.

Une étude de faisabilité d'une autoroute de la mer côté Atlantique a été lancée en 2004 entre les ports de Bilbao en Espagne et Nantes ou La Rochelle en France.

Les conclusions de cette étude n'ont pas permis de démontrer la rentabilité d'une ligne proposant 3 départs aller et retour par jour sur 5 jours pour des véhicules non accompagnés entre ces ports trop proches. La distance économisée, le prix de vente de la traversée, la rupture de charge aux deux extrémités, n'ont pu permettre de dégager une rentabilité suffisante par rapport à la route.

Depuis, une étude complémentaire de faisabilité a été réalisée entre le port de Bilbao d'une part et les ports du Havre et de Dunkerque d'autre part. Elle permet d'envisager un service rentable pour le port de Dunkerque mais pas pour le port du Havre.

Un appel à projets est prévu fin 2006 pour un service sur la façade atlantique entre un port espagnol et un port français, le choix des ports étant laissé libre pour les candidats.

Les 3 programmes autoroutiers aquitains sur le corridor atlantique



Les améliorations prévues pour les modes non routiers ne suffiront pas pour faire face à la croissance des flux sur le corridor atlantique.

L'augmentation prévue du trafic routier sur l'axe implique donc la réalisation de nouveaux aménagements susceptibles d'améliorer la sécurité routière et d'assurer une meilleure qualité de service aux différents usagers. Cet objectif repose sur trois programmes autoroutiers :

- la mise à 2 x 3 voies de l'A63 dans le Pays Basque (concession ASF),
- la mise à 2 x 3 voies aux normes autoroutières de la RN10 dans les Landes,
- le contournement autoroutier de Bordeaux.

La mise à 2 x 3 voies de l'A63 dans le Pays Basque



La mise à 2x3 voies de l'A63 dans la traversée du département des Pyrénées Atlantiques devrait offrir un niveau de service de qualité sur cette section particulièrement chargée où cohabitent des trafics de transit internationaux de poids lourds avec

des trafics locaux, notamment à la hauteur de l'agglomération de Bayonne-Anglet-Biarritz.

Ce projet, qualifié de PIG (Projet d'Intérêt Général) par le Préfet des Pyrénées-Atlantiques, a fait l'objet d'une large concertation avec l'en-

semble des communes concernées par le projet, ainsi que diverses associations de riverains. Un comité de concertation s'est réuni plusieurs fois pour examiner les impacts sur le foncier (acquisitions d'habitations) et les dispositions environnementales envisagées (bruit, assainissement).

La société ASF (Autoroutes du Sud de la France) concessionnaire de cette section, a réalisé les études de l'Avant-Projet Autoroutier (APA).

Après approbation par le Ministère de l'Équipement, le projet fera, en 2006, l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). Les travaux pourraient dans ce cas commencer en 2007.

La concession pour la transformation de la RN10 en autoroute à 2x3 voies dans les Landes



Liaison privilégiée entre l'Europe du nord et la péninsule ibérique, la route nationale 10 (RN10) a été dans un premier temps aménagée en 2x2 voies dans la traversée du département des Landes. Au début des années 90, l'Etat a envisagé la transformation de la section landaise de la RN10 (un peu plus de 90 km) en autoroute à péage. Entre 1997 et 2002, le trafic des poids lourds sur l'axe s'est accru de près de 50%. Constatant cette augmentation, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire a confirmé en 2003 « la nécessité d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur cet itinéraire » et décidé sa « mise à 2x3 voies aux normes autoroutières dans le

cadre d'une concession ».

Il est envisagé un aménagement progressif pour mieux harmoniser le programme « A63 Landes » avec les deux autres programmes autoroutiers : le contournement autoroutier de Bordeaux au nord et l'élargissement de l'A63 Pays Basque au sud.

L'objectif restant que si les prévisions de trafic se confirment, l'intégralité de ces 3 programmes soit réalisée à l'horizon 2020 sans induire pour autant un « aspirateur à camions ». Ce dernier compromettrait irrémédiablement les efforts engagés simultanément par les pouvoirs publics pour un meilleur report modal, tant vers le transport maritime que vers le transport ferroviaire.

Le contournement autoroutier de Bordeaux

L'agglomération bordelaise constitue un point de congestion sur l'axe Nord-Sud atlantique. Un contournement autoroutier de Bordeaux permettrait de séparer le trafic de transit national ou international du trafic urbain.

Ce projet devrait permettre de rétablir un niveau de service de qualité mais aussi d'améliorer les échanges interrégionaux avec la métropole bordelaise, favorisant ainsi son développement économique, tout en limitant les risques d'étalement urbain. Il devrait aussi assurer une meilleure desserte des grandes plateformes intermodales de transport.

Un débat public s'est déroulé de septembre 2003 à janvier 2004. Le 14 mai 2004, le Ministre de l'Équipement a décidé de retenir le principe de réalisation du contournement autoroutier dans le cadre d'une concession. Il a lancé les études de définition d'une solution de passage par l'Ouest, tout en faisant porter les études d'environnement sur l'ensemble du territoire.

L'étude préliminaire en cours a pour objectif de définir puis de comparer différents fuseaux de 1000 mètres de large.

La synthèse de ces études thématiques sera soumise à une concertation publique au printemps 2006, à laquelle seront associés de nombreux

partenaires : élus, administrations concernées, collectivités locales, acteurs socio-économiques, associations, riverains.

A l'issue de cette concertation, un bilan sera dressé pour aboutir au choix ministériel du fuseau de 1000 mètres à retenir pour la suite des études.



Pour en savoir plus
Pour une information actualisée en permanence....

www.transports.aquitaine.equipement.gouv.fr