



DOSSIER DE PRESSE

PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX – ESPAGNE

Bordeaux le 8 mars 2007

Contact presse

Catherine Laroque

Sommaire

Les enseignements du débat public

La décision de RFF pour le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne

La mise en œuvre de la décision

Présentation générale de RFF

La direction régionale de RFF en Aquitaine et Poitou-Charentes

LES ENSEIGNEMENTS DU DEBAT PUBLIC

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Conformément à la décision du CIADT du 18 décembre 2003, le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne constitue une réponse au développement nécessaire du réseau ferroviaire, au sud de Bordeaux, entre la France et l'Espagne, compte tenu des évolutions de trafics prévisibles.

Ce projet ferroviaire répond, dans une perspective de développement durable et de limitation des émissions de gaz à effet de serre, à un triple objectif :

- permettre le transfert modal d'une partie du transport de marchandises de la route vers le ferroviaire,
- améliorer l'accessibilité ferroviaire du sud de l'Aquitaine et offrir une continuité entre les réseaux ferroviaires français et espagnol à grande vitesse,
- favoriser le développement des transports régionaux de voyageurs.

Malgré les importants travaux de modernisation et d'accroissement de capacité prévus sur la ligne existante entre Bordeaux et Irun, il apparaît nécessaire de disposer de deux voies supplémentaires aux deux voies de cette ligne pour assurer à terme les trafics prévus.

Actuellement, environ 150 trains circulent (deux sens confondus) chaque jour sur la ligne existante à la sortie sud de Bordeaux et environ 100 trains à la sortie sud de Bayonne.

Les travaux de modernisation et d'accroissement de capacité prévus permettront de faire circuler environ 250 à 260 trains par jour à la sortie sud de Bordeaux et 220 à 240 trains à la sortie sud de Bayonne. Cela sera insuffisant pour répondre à l'ensemble des trafics envisagés vers 2020 jusqu'à la frontière, lorsque le réseau espagnol disposera de 2 lignes à 2 voies à écartement européen.

En effet, il faudra alors pouvoir faire circuler sur le réseau français, deux sens confondus, environ 340 à 350 trains à la sortie sud de Bordeaux et 280 à 285 trains à la sortie sud de Bayonne.

Pour répondre à ces besoins, plusieurs solutions ont été envisagées :

- mettre à 4 voies la ligne existante entre Bordeaux et Irun (scénario 1),
- réaliser une ligne nouvelle à 2 voies en complément de la ligne existante ; dans ce cas, la ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax pourrait être réalisée à l'ouest (scénario 2) ou à l'est (scénario 3) des Landes.

Le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne

Saisie le 1^{er} décembre 2005 par RFF sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 4 janvier 2006 d'organiser un débat public dont elle a confié l'organisation à une Commission particulière du débat public (CPDP) présidée par M. Jean Pierre Chaussade.

Marqué par une large participation, le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue dans l'ensemble des territoires concernés par le projet, aussi bien sur son opportunité que sur ses caractéristiques.

Quelques chiffres témoignent de cette forte mobilisation :

- 25 réunions publiques organisées ont permis de rassembler plus de 6 000 personnes,
- 8 réunions d'informations auprès d'organismes officiels (CRCI, CESR, CCI, Conseil Régional d'Aquitaine, Association des maires, Conseil des élus du Pays Basque...),
- 30 000 visites sur le site internet,
- 35 cahiers d'acteurs ont été publiés,
- 1 200 questions ont été posées..

Ce débat a également permis de disposer de deux expertises indépendantes commanditées par la CNDP sur les hypothèses de développement du fret ferroviaire et sur la capacité de la ligne existante.

LA DECISION DE RESEAU FERRE DE FRANCE

L'opportunité du projet

L'opportunité du projet a été reconnue par la plupart des responsables politiques et socioéconomiques, par de nombreux représentants du monde associatif et acteurs du débat public. Ils reconnaissent en effet la nécessité de disposer de deux voies supplémentaires entre Bordeaux et la frontière espagnole, lorsque la ligne existante, utilisée au maximum de ses capacités, ne permettra plus d'écouler l'ensemble des trafics. Certains ont néanmoins exprimé un point de vue différent considérant qu'au-delà de l'utilisation maximale des voies existantes, il fallait imaginer un autre type de développement économique limitant les besoins de transport.

Le débat public a mis ainsi en évidence un consensus quasi général autour de plusieurs objectifs du projet :

- permettre le transfert modal des marchandises de la route vers le fer,
- favoriser le développement des transports régionaux de voyageurs,
- améliorer l'accessibilité du sud de l'Aquitaine,
- contribuer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Seul l'objectif de la continuité à grande vitesse des réseaux ferroviaires entre la France et l'Espagne n'a pas été partagé par tout le monde.

Le choix du scénario 3

Dans sa séance du 8 mars 2007, le Conseil d'Administration de Réseau ferré de France a décidé :

- d'étudier les investissements à réaliser sur la ligne existante en complément des opérations déjà prévues, pour permettre une utilisation optimale des deux voies existantes en prévoyant les protections phoniques nécessaires ;
- de poursuivre les études pour pouvoir mettre en service, lorsque la ligne existante à deux voies ne permettra plus de répondre aux besoins des trafics ferroviaires, une ligne nouvelle à deux voies entre Bordeaux et l'Espagne, sur la base du scénario n° 3 présenté au débat public à savoir :
 - une ligne nouvelle permettant la circulation des trains de voyageurs à grande vitesse entre Bordeaux et Dax, passant par l'est des Landes.
 - une ligne nouvelle permettant la circulation des trains de marchandises et de voyageurs entre Dax et la frontière espagnole, connectée au « Y Basque ».

Le Conseil d'Administration a par ailleurs confirmé que RFF poursuivrait l'amélioration de la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye dans le cadre du Contrat de projets Etat-Région 2007 – 2013 ainsi que sa modernisation dans le cadre du plan de renouvellement du réseau national présenté par le Ministre chargé des Transports le 22 mai 2006.

Pour mettre en œuvre ce projet, il est nécessaire de distinguer la partie du projet comprise entre Dax et la frontière espagnole de celle comprise entre Bordeaux et Dax.

Entre Bordeaux et Dax, la ligne nouvelle permettra aux trains de voyageurs de circuler à grande vitesse.

Elle permettra aussi:

- d'offrir une desserte ferroviaire directe et performante de l'est de l'Aquitaine (est des Landes et Béarn) et de l'ouest du Gers et de la Bigorre en région Midi-Pyrénées, et de développer de nouveaux services ferroviaires,
- d'ouvrir la possibilité d'un « tronc commun » avec le projet de LGV Bordeaux-Toulouse afin de minimiser les impacts sur l'environnement des territoires traversés et, éventuellement, de proposer des liaisons directes entre le Pays Basque et Toulouse,
- de disposer d'une desserte à grande vitesse entre Bordeaux et Dax, dès sa mise en service, avec la possibilité d'être utilisée ultérieurement par des trains régionaux de voyageurs et des trains de marchandises si nécessaire,
- de proposer plusieurs possibilités de tracés pour rechercher une intégration satisfaisante de cette ligne nouvelle dans les territoires traversés en tenant compte de l'environnement naturel et humain ainsi que des activités économiques.

Entre Dax et la frontière espagnole, la ligne nouvelle consistera à réaliser un contournement ferroviaire des agglomérations de la côte basque connecté au « Y Basque » et dédié essentiellement au trafic international de marchandises, en tenant compte du relief, de la qualité environnementale et du cadre de vie des habitants des territoires traversés.

Les études devront aussi porter sur :

- l'opportunité et la localisation des gares nouvelles sur cette ligne au niveau de Mont de Marsan (et le cas échéant de Dax) et au Pays Basque, indépendamment des aménagements nécessaires des gares existantes qui continueront à être desservies par les TGV,
- l'amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon par la ligne existante et les possibilités de liaisons ferroviaires directes avec le sud de l'Aquitaine et l'Espagne,
- la mise en cohérence des projets français et espagnols de ligne nouvelle de part et d'autre de la frontière.

Enfin, pour répondre à certaines attentes et propositions, seront également étudiés :

- les aménagements à envisager pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre,
- la justification et les conditions de réalisation d'un contournement ferroviaire de Bordeaux à long terme.

Un comité de pilotage associant notamment l'Etat et les principales collectivités territoriales sera mis en place pour la poursuite de ces études.

Parallèlement, une concertation avec les différents acteurs concernés sera menée tout au long du processus d'études.

Pourquoi les autres scénarios ont été écartés ?

Le débat public a tout d'abord permis de préciser la perspective de saturation de la ligne existante à deux voies, et de montrer la nécessité, à terme, de deux voies supplémentaires entre Bordeaux et la frontière espagnole.

Le débat public a mis aussi en évidence la nécessité de distinguer la partie du projet comprise entre Dax et la frontière espagnole, de celle comprise entre Bordeaux et Dax. En effet:

- entre Dax et la frontière espagnole, la réalisation d'une ligne nouvelle a recueilli une large adhésion de préférence à la mise à 4 voies de la ligne existante compte tenu des contraintes urbaines et environnementales.

- entre Bordeaux et Dax, le débat s'est résumé à une alternative entre le scénario 1 de mise à 4 voies de la ligne existante et le scénario 3 de réalisation d'une ligne nouvelle passant par l'est des Landes. Parmi les différentes options ou possibilités d'aménagement ayant ainsi émergées du débat public, il apparaît pour RFF que :

- l'option « *gestion capacitaire* » : *utilisation maximale des capacités de la ligne existante*, même avec la réalisation de certains aménagements capacitaires complémentaires :

- serait contraignante pour les fréquences et les vitesses des trafics voyageurs et ne répondrait pas aux besoins de qualité pour le trafic de marchandises comme l'a montré l'expertise sur les capacités de la ligne existante,

- ne pourrait pas ainsi répondre à moyen terme aux objectifs quantitatifs et qualitatifs du projet, rappelés ci-avant ;

- l'option « *aménagement pragmatique* » : *aménagement progressif de la ligne existante en itinéraire à haute performance*, consiste à réaliser pour partie le scénario 1 de RFF entre Bordeaux et Fature puis, entre Fature et Dax au fur et à mesure de l'évolution des besoins, la mise à 4 voies de la ligne existante ou par endroit la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse le long de la ligne existante. Cette option, dont la mise en œuvre pourrait être progressive :

- conduirait, dans un premier temps, à mettre à 4 voies la ligne existante en sortie ouest de l'agglomération de Bordeaux dans des communes très urbanisées, avec des nuisances particulièrement fortes et des acquisitions foncières pénalisantes compte tenu du contexte urbain,

- nécessiterait ensuite de réaliser le cas échéant des sections de ligne nouvelle à grande vitesse le long de la ligne existante dans des conditions techniques, foncières et environnementales difficiles et coûteuses,

- ne permettrait pas d'obtenir entre Bordeaux et Dax des gains de temps tant que le doublement des voies entre Fature et Dax ne serait pas réalisé,

- nécessiterait des aménagements complémentaires très importants sur les lignes existantes, pour améliorer les dessertes voyageurs vers l'est de l'Aquitaine (Mont de Marsan, Pau et le Béarn),

C'est donc l'option « *grande vitesse* »: *construction d'une ligne nouvelle par l'est des Landes*, correspondant au scénario n° 3 qui a été retenue.

LA MISE EN ŒUVRE DE LA DECISION

Conformément à la décision de RFF, les études du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne vont être engagées selon les procédures prévues par les textes en concertation avec tous les acteurs concernés, comme RFF s'y est engagé.

Ces études seront coordonnées avec celles du projet de LGV Bordeaux-Toulouse conformément à la déclaration d'intention signée le 25 janvier dernier entre le Ministre chargé des Transports, les Présidents des régions Aquitaine, Poitou-Charentes et Midi-Pyrénées et RFF, selon le calendrier établi :

- lancement de l'enquête d'utilité publique en 2011
- début des travaux envisageable à l'horizon 2013.

Le financement des études du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne jusqu'à l'enquête d'utilité publique est inscrit au Contrat de projets 2007-2013 de la région Aquitaine signé le 5 mars dernier, pour un montant global de 50 millions d'euros et est éligible aux subventions de l'Union Européenne vu la nature de ce projet (axe ferroviaire européen Paris-Madrid-Lisbonne).

PROPRIETAIRE ET GESTIONNAIRE DU RESEAU FERRE FRANÇAIS DEPUIS 10 ANS

« Cela fait dix ans déjà que RFF gère l'un des plus grands réseaux d'infrastructures ferroviaires en Europe et possède le premier réseau de lignes à grande vitesse.

En 10 ans d'existence, RFF a déployé ses différentes compétences et a apporté des solutions ferroviaires tant pour la création de lignes nouvelles que pour la rénovation du réseau. Ce faisant, RFF a pris toute sa place dans le paysage ferroviaire français et européen.

Au service du développement durable et de l'intérêt général, RFF œuvre avec tous ses partenaires pour un réseau moderne, performant et accessible à tous. » Hubert du Mesnil – Président de RFF.

Propriétaire de 29 000 kilomètres de lignes en service, Réseau Ferré de France (RFF), établissement public de l'Etat créé en 1997, gère l'un des plus grands réseaux d'infrastructures ferroviaires en Europe. Il possède le premier réseau de lignes à grande vitesse.

Réseau ferré de France exerce de nombreuses responsabilités :

- RFF assure la répartition des « sillons », qui permettent d'organiser, dans l'espace et dans le temps, la circulation des trains.
- Responsable de l'entretien et de l'exploitation du réseau, RFF fixe les principes et les objectifs suivant lesquels la SNCF exécute ces missions.
- Chargé du développement du réseau, RFF conduit de front de multiples projets en conjuguant aménagement du territoire, exigence économique et développement durable ; il construit des lignes nouvelles en organisant la mixité voyageurs - fret chaque fois qu'elle est souhaitable. Il assure la modernisation du réseau en réalisant notamment le volet ferroviaire des Contrats de projet Etat – Région.
- En qualité de maître d'ouvrage, RFF construit les Lignes à Grande Vitesse Est européenne et Rhin-Rhône branche Est. Il est en cours d'études pour celles de Sud Europe Atlantique, de Poitiers-Limoges, de Bordeaux-Toulouse et les projets ferroviaires Bordeaux Espagne et Montpellier-Figueras.
- RFF assure la gestion de la dette qui lui a été transférée à sa création et recherche un financement innovant des investissements qu'il engage.
- Dans le domaine patrimonial, RFF met en œuvre une politique combinant l'anticipation des besoins ferroviaires et la prise en compte des projets d'aménagement des collectivités publiques.

12 DIRECTIONS REGIONALES

RFF a mis en place un réseau de 12 directions régionales, traduisant ainsi sa volonté de se rapprocher du terrain, des citoyens et des élus. Ces directions régionales interviennent directement dans la gestion du réseau – utilisation, exploitation et entretien - dans sa modernisation et son développement – Contrats de projet Etat-Région, projets de lignes ou de liaisons nouvelles, suppression des passages à niveau... Elles ont également en charge les opérations de gestion et de valorisation du patrimoine.

LA DIRECTION REGIONALE AQUITAINE POITOU-CHARENTES

Dirigée par Bruno de Monvallier, la direction régionale Aquitaine – Poitou-Charentes se mobilise pour optimiser la qualité de l’offre ferroviaire et accompagner le développement de la région.

Avec 4 000 km de voies, le réseau ferré en Aquitaine et Poitou-Charentes représente 8% du réseau national.

Il compte 1 855 passages à niveaux (17 800 au plan national), dont 34 dits « préoccupants », essentiellement situés en Aquitaine.

Dans ces deux régions, RFF investit chaque année environ 125 millions d’euros pour le développement et le renouvellement du réseau ainsi que 135 millions pour son entretien courant.

RFF possède environ 1 800 hectares de sites ferroviaires.

De grands projets ferroviaires intéressants les deux régions sont en cours de débat, d’études ou de réalisation comme la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, la liaison Poitiers – Limoges, ainsi que celles de Bordeaux – Toulouse ou de Bordeaux – Espagne et la construction du nouveau pont ferroviaire de Bordeaux.

- **LES GRANDS PROJETS**

La LGV Sud-Europe Atlantique

Avec plus de 300 km de ligne nouvelle, la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique s’annonce comme un important levier de développement économique régional. A l’horizon 2016, ce sont de 3,6 à 5 millions de voyageurs supplémentaires qui emprunteront ce corridor ferroviaire qui ouvrira la région sur le réseau européen à grande vitesse, l’Espagne et le nord de l’Europe.

La LGV Bordeaux-Toulouse

Ce projet d’envergure, dont la mise en service est prévue à l’issue de la réalisation de la LGV SEA, vise notamment à réduire significativement les temps de parcours entre Bordeaux et Toulouse tout en amorçant la liaison transversale « Grand-Sud » qui reliera la façade atlantique à la Méditerranée à grande vitesse.

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Favoriser le transfert modal du fret international de la route vers le rail, réduire les temps de parcours entre Paris, Bordeaux et l’Espagne, assurer le développement des transports régionaux de voyageurs, tels sont les trois principaux objectifs du projet dont la mise en service est envisagée à l’horizon 2020.

La LGV Poitiers-Limoges

Ramener Poitiers à 40 minutes de Limoges, ancrer les territoires dans les réseaux européens et nationaux de transport ferroviaire, renforcer l’attractivité de la région, tels sont les principaux enjeux de ce projet d’envergure dont la mise en service est prévue pour 2014.

- **MODERNISATION DU RESEAU**

Face à l'augmentation constante du trafic, la direction régionale s'est notamment fixée pour objectifs d'optimiser et d'améliorer la performance des infrastructures. Sur le terrain, cet engagement se traduit par de nombreuses opérations de modernisation et de développement du réseau destinées à accompagner les politiques régionales d'aménagement du territoire et de développement régional.

Les principaux projets

Parmi les principaux projets figurent notamment la suppression du « bouchon ferroviaire » de Bordeaux, la modernisation des liaisons Bordeaux-Nantes, Libourne-Bergerac-Sarlat, Bordeaux-Le Verdon ou la réouverture de la ligne Pau-Canfranc.

En Poitou – Charentes : la modernisation des liaisons Poitiers-Limoges et Poitiers–La Rochelle, l'augmentation de capacités du nœud de Poitiers, l'amélioration de la desserte ferroviaire du port de La Rochelle.

Côté fret, les principaux projets portent sur la création d'une autoroute ferroviaire entre Vitoria et Dax, la mise au gabarit des tunnels entre Tours et Hendaye, la modernisation et le développement des plateformes d'Hendaye, l'amélioration des dessertes de l'avant-port de Bordeaux.

Vos interlocuteurs en Aquitaine et Poitou-Charentes

- Directeur régional : Bruno de Monvallier
- Etudes, développement et modernisation: Françoise Achard
- Projet ferroviaire Bordeaux – Espagne : Christian Maudet
- Mission LGV Sud Europe Atlantique : Jean-Marc Pouzols
- Gestion du réseau : Joël Combe
- Aménagement et patrimoine : Jacques Baggio
- Communication : Catherine Laroque