

LE PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE BORDEAUX-ESPAGNE

Le projet actuellement soumis au débat public de liaison ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne doit être analysé en premier lieu sur **l'intérêt du transport ferroviaire** en général et des lignes à grande vitesse en particulier, puis dans **le contexte** qui justifie son opportunité et donc **l'examen comparé des différentes solutions** proposées, pour terminer par des propositions de **mesures d'accompagnement** jugées nécessaires.

L'intérêt du transport ferroviaire :

Le train est un moyen de transport collectif des voyageurs et des marchandises qui, avec une technologie toujours actualisée, notamment comparé au transport routier, est le plus **sûr** (matières dangereuses et voyageurs), le plus **rapide**, le plus **respectueux de l'environnement** (gaz à effet de serre, consommation énergie, nuisances sonores...) et le plus **favorable dans le domaine social** (durée et sécurité du travail...). C'est une organisation systémique qui avec une forte implication des pouvoirs publics est un élément important de l'aménagement du territoire.

Une LGV contribue globalement à **renforcer la part du ferroviaire** dans les trafics *directement* en transportant une masse de voyageurs très sensiblement accrue et *indirectement*, en dégageant des sillons sur la voie traditionnelle pour les TER et le fret de grand transit. Sachant aussi que l'offre ne crée pas mécaniquement la demande mais **l'offre conditionne la demande** en particulier pour **réduire le « mur de camions »**.

Le contexte du projet

L'Aquitaine, avec l'engagement de la ligne Angoulême Bordeaux, est le **chaînon manquant**, la solution de continuité en capacités et performances entre le réseau lusitanien et espagnol et sa capitale en particulier en 2013 avec la réalisation du Y basque espagnol.

Le débat sur la LGV Bordeaux Toulouse a mis en valeur l'interdépendance des projets ayant Bordeaux pour origine et notre intérêt pour une **liaison à grande vitesse avec l'arc méditerranéen** via Narbonne.

L'examen comparé des solutions :

Scénarios	1 tracé // existant	2 l'ouest des Landes	3 l'est des Landes	Solutions les plus défavorables
Facteurs / Critères				
Vitesse (km/h)	160-220	320	320	1
Voyageurs (Millions) hors TER	6,70	7,70	8,00	1 et 2 (petit écart)
Fret (équivalent 4000 camions/jour)	x10	x10	x10	=
Coûts estimés (Milliard € 2004)	3,56	3,52	3,75	≈
Temps de parcours (Bordeaux-Mont de Marsan)	1h00 (TER)	1h08 (TER)	0h30	
Voies créées sortie agglomération Bordeaux	2	2	1	1 et 2
Tronc commun limitant les impacts	0	0	Toulouse	1 et 2
Impact urbain jusqu'à la rocade Bordeaux	7,3 km	7,3 km	1,3 km	1 et 2
Jumelage avec infrastructures à créer	non	non	A65	1 et 2
Nouvelles gares (Hors Pays Basque)	0	0	1 (Mont de Marsan)	1 et 2
Aménagement du territoire aquitain	0	0	Pau Tarbes	1 et 2
Liaisons interrégionales nouvelles	0	0	Toulouse	1 et 2
Potentiel d'attractivité (tourisme, affaires)	0	0	Sud-est	1 et 2

Les mesures d'accompagnement

La prise en compte des enjeux humains et environnementaux par la création d'une structure mettant en relations tous les acteurs (en se fondant par exemple sur les initiatives de la Région Aquitaine sur Angoulême Bordeaux) ; notre *accès à grande vitesse à l'arc méditerranéen* ; protection des populations contre les nuisances sonores adaptée ; le *développement de l'offre de proximité en TER* (ligne de ceinture de Bordeaux, cadencement...) et des *services rendus au public* (ouverture des gares, parcs relais, intermodalité...) sont des mesures d'accompagnement indispensables.

Conclusion

L'ensemble du système ferroviaire peut rentrer dans le *cercle vertueux des hautes performances* en réalisant, avec les mesures d'accompagnement indispensables, ce projet qui comblera le chaînon manquant entre Bordeaux et l'Espagne, rééquilibrera le territoire aquitain vers l'est et facilitera son ouverture stratégique sur l'arc méditerranéen sur la base du scénario 3, largement le plus favorable après analyse.