

LES ENJEUX DE LA LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE

La LGV Sud Europe Atlantique qui comprend la LGV Tours Bordeaux et les Grands Projets du Sud Ouest -GPSO- (LGV Bordeaux Espagne et Bordeaux Toulouse) est un projet majeur pour plusieurs raisons :

- **la première** c'est que la LGV Sud-Europe-Atlantique est essentielle pour l'avenir de l'Aquitaine et sa place en Europe. Elle va rattacher la Région aux centres de décision nationaux et européens. Bordeaux à 3 h35 de Madrid, 1 h 45 de Bilbao, ou encore à 2 h10 de Paris, contre respectivement 11h 30, 8h et 3h aujourd'hui . Mais aussi Bayonne à 55 minutes de Bilbao, 2 h 40 de Madrid, ou 3 h de Paris contre respectivement 6 h20, 9 h50 et 4 h35 . Bien anticipé, notamment avec des réflexions à mener aux alentours des gares TGV, comme cela est aujourd'hui amorcé, (à Bordeaux avec le projet Euratlantique ou encore à Bayonne), c'est un facteur d'attractivité pour des territoires, pour attirer les entreprises et l'emploi ;

- **la deuxième raison est environnementale.** A moins de 3 h 30, les voyageurs privilégient le train à l'avion. Gagner des temps de parcours, c'est aussi faire du report de l'aérien vers le ferroviaire plus respectueux de l'environnement. Selon l'ADEME, le déplacement d'une personne en TGV nécessite 9,5 fois moins d'énergie qu'en avion et génère 45 fois moins de CO2. Sur la LGV Bordeaux Espagne c'est 8 millions de voyageurs qui utiliseront le TGV en 2020 contre 3 millions aujourd'hui. Ces gains de vitesse vont aussi contribuer au report de la route sur le rail pour les voyageurs. Or le déplacement d'une personne en TGV nécessite 4,4 fois moins d'énergie qu'en automobile et 20 fois moins de CO2. Cette analyse est confortée par l'étude (une première) menée par la SNCF et l'ADEME sur la LGV Rhin-Rhône qui montre que l'empreinte carbone du projet devient nulle dès la 12^{ème} année d'exploitation, en tenant compte du bilan CO2 de la construction et de l'exploitation : la LGV serait ainsi « positive » en terme de bilan CO2 au bout de seulement 12 ans alors que l'investissement est réalisé pour plus d'un siècle.

- **la troisième raison**, c'est que ce projet de LGV depuis Tours jusqu'à Bordeaux puis l'Espagne et Toulouse, c'est avant tout la création de deux voies nouvelles, qui vont permettre de désaturer nos infrastructures ferroviaires actuelles, en allégeant l'utilisation de la ligne existante et en permettant ainsi le développement du trafic Ter et fret entre Bordeaux et Dax, du trafic Ter et intercités entre Bayonne et San Sébastian. Cela va aussi permettre de développer, tout le long de l'axe atlantique, un service d'autoroute ferroviaire performant depuis l'Espagne jusqu'au nord de la France. C'est donc aussi un projet de report modal de la route vers le fer pour les marchandises, et pour les voyageurs. Ce projet va ainsi contribuer à limiter la croissance du trafic poids lourds sur l'A63 : le trafic fret ferroviaire (conventionnel, transport combiné et autoroute ferroviaire) devrait passer de 2,4 Millions de tonnes à la frontière à 15 à 21 Millions de tonnes en 2020.

- **la quatrième raison**, c'est que GPSO est un projet structurant, d'aménagement du territoire. Il va désenclaver les territoires de l'Est aquitains qui perdent aujourd'hui de la population au détriment de la frange littorale et rendre attractive des zones en voie de paupérisation. Relier Mont-de-Marsan à Bordeaux en ½ h, Pau en 1h, desservir Captieux et le Sud Gironde, desservir toute l'Aquitaine par des services de TerGV, c'est un véritable projet ferroviaire pour l'Aquitaine et pour tous les Aquitains.

LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE
CAPACITE DE LA LIGNE FERROVIAIRE BAYONNE HENDAYE : CONTRE EXPERTISE
DU BUREAU D'ETUDE CITEC MENE E A LA DEMANDE DES COMMUNAUTES DE
COMMUNES SUD PAYS BASQUE

1) Rappel des objectifs de la LGV présentés dans le dossier de débat public et rappel des décisions de RFF à l'issue du débat

Il faut tout d'abord rappeler que dans le débat public, le projet de LGV dans le pays basque répondait à plusieurs objectifs :

- la question capacitaire
- la continuité du réseau européen à grande vitesse (au moins apte aux 200km/h)
- l'intérêt de disposer de 4 voies (comme au Nord de Bordeaux et au Sud de la frontière) pour des raisons de sécurité (continuité d'exploitation du réseau ferroviaire même en mode dégradé sur un axe international)
- la limitation des nuisances le long de la ligne actuelle (dans les milieux urbains traversés notamment).

Pour cela il a été jugé nécessaire de créer un axe européen allant du Nord de l'Europe jusqu'à la péninsule ibérique, offrant des performances qui ne peuvent être rendues par la seule ligne existante. La ligne existante modernisée et améliorée aura vocation à desservir les villes et territoires traversés, la ligne nouvelle devant répondre à l'évolution du trafic international fret et voyageurs .

La décision de RFF du 8 mars 2007 précisait aussi qu'il était décidé de poursuivre les études pour pouvoir mettre en service une ligne nouvelle à deux fois deux voies, **lorsque la ligne existante à deux fois deux voies ne permettrait plus de répondre aux besoins de trafics.**

2) l'étude de capacité de CITEC

L'étude CITEC porte pour l'essentiel sur la capacité actuelle et future de la ligne existante. entre Bayonne et Hendaye.

Il existe actuellement deux voies qui s'insèrent dans un site très urbanisé. A part à Bayonne et Biarritz, , les trains s'arrêtent dans les gares de la côte basque « en pleine voie » c'est à dire que les autres trains ne peuvent les dépasser car il n'y a pas de voie d'évitement.

Sur ces deux voies circulent aujourd'hui :

- des Ter qui s'arrêtent dans toutes les gares avec, au sud de la gare de Bayonne, la bifurcation de Mousserolles qui constitue « l'étoile ferroviaire de Bayonne » ;
- des TGV qui s'arrêtent dans les gares de Bayonne, Biarritz, Saint Jean de Luz et Hendaye ;
- du fret local (port de Bayonne, complexe d'Hendaye et vers Mouguerre) et international.

Pour arriver à « optimiser » la circulation, il faut que tous les trains circulent à la même vitesse, c'est à dire à l'allure du train le plus lent y compris les arrêts dans les gares, à savoir moins de 80 km/h en moyenne de Bayonne à Hendaye. C'est ce qui se passe aujourd'hui , et ce que propose le bureau d'étude CITEC pour le futur.

Côté espagnol, un écartement des rails aux normes européennes « dites UIC » (compatible avec l'entraxe des rails en France) est attendu avec l'arrivée du Y basque en 2014 puis sur la voie ferroviaire existante avant 2020. Côté français, la diminution des temps de parcours entre Bayonne et Bordeaux, Bayonne et Paris va conduire à augmenter très notablement l'offre TGV de desserte de la côte basque. Il faudra de plus répondre au besoin de sillons nécessaires pour le développement des Ter envisagés par la Région Aquitaine ainsi que pour le service envisagé de Ter GV (Ter à grande vitesse qui utiliseront la ligne nouvelle). Enfin, la fin du changement d'écartement à la frontière permettra le développement du trafic international de marchandises et de voyageurs (TGV Paris ou Bordeaux Madrid par exemple), ou de moyenne distance (Toulouse ou Bordeaux Bilbao).

Enfin les élus du pays basque envisage à l'horizon 2020 la mise en service de dessertes du type Eurocity express cadencé au ¼ heure en pointe et de nouvelles haltes favorisant l'accès des populations aux transports en commun.

Le bureau d'étude CITEC a repris les hypothèses de trafic de RFF du débat public.

→ CITEC évoque la possibilité de disposer de suffisamment de sillons pour accueillir 320 trains par jour.

En fait cette affirmation repose sur des mesures d'exploitation (vitesse des trains, écarts entre les trains) et des aménagements (dans les gares en particulier) **qui, pour des raisons de sécurité ne sont actuellement pas pratiquées en France.** La capacité maximale d'une ligne à deux voies du type de la ligne existante avec la diversité des trafics envisagés se **situe plutôt aux alentours de 240 à 260 sillons par jour**, soit 180 à 200 trains au Sud de Mousserolles, comme cela avait été indiqué dans le dossier du débat public.

De plus, **des directives européennes imposent des règles de priorités des trains** (priorités aux TGV, puis au fret international puis au Ter), alors que l'étude CITEC cale la performance des trains sur celle du convoi le moins rapide (marchandises), sans tenir compte de ces priorités.

L'étude se borne à étudier le tronçon Bayonne Hendaye **sans analyser le « bouchon ferroviaire » de la traversée de la Bidassoa et le complexe d'Hendaye Irun qui est une réelle contrainte ferroviaire.**

→ L'étude considère aussi que les trains peuvent s'éviter (et se dépasser) dans toutes les gares ce qui n'est le cas que de Bayonne. Créer des voies d'évitement dans toutes les gares auraient des impacts énormes sur le tissu urbain ; là encore la faisabilité technique est loin d'être avérée. Si ce n'est pas possible il faudra soit supprimer l'arrêt, soit cela diminuera la capacité de la ligne.

→ L'étude ne tient pas non plus compte d'investissements obligatoires lorsque le trafic augmente et dont la faisabilité n'est pas démontrée :

- **la suppression des passages à niveaux :** ils seront rendus obligatoires pour des raisons de sécurité à compter d'un certain niveau de trafic. **Il n'est pas certain que ce soit possible partout** compte tenu des contraintes physiques de la ligne et de l'urbanisation tout autour ou alors avec des impacts considérables sur le tissu urbain (il faut alors que la route passe soit au dessus soit en dessous de la voie ferrée ou alors... il faut supprimer la route qui traverse la voie ferrée).
- **Les murs anti bruit :** une circulation qui dépasserait 140 à 160 trains par jour, avec une part importante de trains de marchandises en particulier la nuit, nécessiterait

compte tenu de la réglementation en vigueur des protections phoniques très difficiles à insérer surtout dans les zones les plus urbanisées.

→ En supposant que la ligne, comme le laisse entendre CITEC puisse accepter 320 trains par jour « une capacité largement suffisante en 2050 », c'est aux conditions énumérées par CITEC suivantes :

- **20% du trafic fret passera la nuit (soit 48 trains la nuit et 192 trains le jour).** Il n'y aura pas de trains pendant 4h la nuit pour permettre la maintenance de la voie. Il ne circuleront donc que pendant 3h la nuit, soit un train fret tous les 4 minutes environ.
- **Le bureau d'étude CITEC n'a pas comptabilisé les besoins pour un tram train type RER dans l'Eurocité basque**
- **Tous les trains circulent à 80 km/h → (pour mémoire, le trajet Bayonne San Sebastian se ferait à 220km/h avec une LGV)**

En conclusion le bureau CITEC précise d'ailleurs : « **à terme , l'exploitation de l'ensemble du potentiel de la ligne mettra en évidence d'autres problématiques telles que :**

- **nuisances occasionnées par 320 trains par jour ;**
- **concurrence pour l'utilisation de la capacité entre les besoins du trafic fret et un éventuel réseau de type RER à travers le pays basque » .**

En conclusion :

- Les chiffres avancés par CITEC doivent donc être revus en fonction des normes françaises et européennes de sécurité et d'exploitation et l'étude doit être complétée par un certain nombre de points clé cités ci dessus;
- Les hypothèses et les résultats de cette étude s'ajouteront néanmoins aux données prises en compte par RFF pour définir les aménagements de capacité les plus opportuns à réaliser sur la ligne existante pour optimiser son utilisation pour les dessertes locales, comme le demandait la décision de RFF à l'issue du débat public ;
- le temps des études et des procédures est extrêmement long. Il est donc indispensable d'anticiper et de ne pas attendre que la situation sur la ligne existante devienne intenable pour les riverains et bride des projets de développement du fret, de services Tgv, Ter, TerGV ou Eurocité express ;
- L'étude de la ligne nouvelle doit se poursuivre en tenant compte de la ligne existante améliorée, afin de répondre au mieux aux objectifs fixés, en particulier en termes de services offerts, de performances, de développement du réseau ferroviaire et d'insertion environnementale ;
- L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne nouvelle permettra de juger de sa pertinence et de son intérêt au vu des enjeux socio économiques et environnementaux. Cela permettra aussi de préciser le calendrier.