

**AVIS SUR LE PROLONGEMENT DE LA LGV SUD EUROPE  
ATLANTIQUE ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIERE  
ESPAGNOLE**

---

CONSEIL RÉGIONAL D'AQUITAINE  
SEANCE PLÉNIÈRE DU 16 FÉVRIER 2007

---

# PROJET DE DELIBERATION DU CONSEIL REGIONAL D'AQUITAINE

SÉANCE PLÉNIÈRE DU 16 FÉVRIER 2007

---

Direction Générale :

Vice-Président :

Directeur ou Chef de Service :

N° Délibération : (P)

Référence interne : 33891

**OBJET : AVIS SUR LE PROLONGEMENT DE LA LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIERE ESPAGNOLE**

---

## LE CONSEIL REGIONAL,

en son assemblée plénière du 16 février 2007

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**Vu** la motion en faveur du TGV Sud Europe Atlantique votée par l'Assemblée Plénière les 17 et 18 décembre 2001,

**Vu** la délibération de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional n° 2002.0306 (P) du 11 février 2002 relative au programme de développement du Ter Aquitaine et la délibération n° 2006.2251 (P) du 16 octobre 2006 relative au bilan à mi-parcours et nouvelles orientations de ce présent plan,

**Vu** la délibération n° 2005.0042 (P) de l'Assemblée Plénière du 3 février 2005 relative à la convention de financement du débat public sur le prolongement de la LGV entre Bordeaux et la frontière espagnole,

**Vu** la délibération n° 2005.0464(P) de l'Assemblée Plénière du 11 avril 2005 relative au rapport d'orientation pour l'aménagement des grands axes de transport Nord Sud en Aquitaine,

**Vu** l'avis donné par le Conseil Régional par délibération du 24 octobre 2005 sur la ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse,

**Vu** le dossier support du débat public et les contributions sur le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne,

**Vu** la contribution du Bureau du Conseil Economique et Social Régional Aquitaine adoptée à l'unanimité le 26 octobre 2006,

**Vu** l'avis des commissions n°1 et 4,

**Vu** le rapport annexé

### Considérant :

Les enjeux du projet de prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole pour l'avenir de l'Aquitaine,

Sur proposition de Monsieur le Président du Conseil Régional d'Aquitaine,  
et après en avoir délibéré,

**DECIDE**

**D'ADOPTER** l'avis exposé dans le rapport ci-annexé et les termes du présent rapport,

**DE LE TRANSMETTRE** à Monsieur le Président de RFF et à Monsieur le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer,

DECISION DE L'ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE :

Le Président du Conseil Régional,

Alain ROUSSET

## RAPPORT ANNEXE A LA DELIBERATION

Dans le cadre du débat public qui s'est déroulé du 30 août au 29 décembre 2006 sur le projet ferroviaire Bordeaux Espagne, RFF, maître d'ouvrage, a posé quatre questions :

- Est-il nécessaire de développer le réseau ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne compte-tenu des trafics estimés ?
- Si oui, quel type de solution retenir entre la mise à quatre voies de la ligne existante et la réalisation d'une ligne nouvelle ?
- Si la solution ligne nouvelle est retenue, quel scénario faut-il privilégier et quelles dessertes et gares nouvelles faut-il envisager ?
- Dans tous les cas, de quels enjeux sociaux, environnementaux et économiques le projet devra-t-il tenir compte ?

Le débat public étant désormais achevé, après avoir écouté les explications du maître d'ouvrage et les arguments développés par les participants, le Conseil Régional, tout particulièrement impliqué et mobilisé par ce projet majeur pour le développement et l'avenir de l'Aquitaine, souhaite exprimer sa position.

### • **SUR L'OPPORTUNITE D'UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ENTRE BORDEAUX ET L'ESPAGNE**

**Le premier enjeu est celui du report modal du trafic marchandises :** le Conseil Régional Aquitaine ne cesse, depuis 1998, d'alerter les pouvoirs publics sur l'urgence à trouver des alternatives aux murs de camions qui circulent sur l'axe routier Nord-Sud. A la demande du Conseil Régional d'Aquitaine, M. BECKER, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, a été le premier à analyser et rendre un rapport sur les perspectives de trafic à moyen et long terme à travers les Pyrénées, mission ensuite reprise par une Commission franco-espagnole qui a rendu ses conclusions en 2005. Les prévisions à l'horizon 2025 sont alarmantes : sur le corridor atlantique, en maintenant la part du maritime à son niveau actuel, soit un peu plus de 60 %, ce qui est très ambitieux, c'est *a minima* un doublement du trafic terrestre qui est attendu à cette échéance. De 47 millions de tonnes aujourd'hui, dont seulement 2,4 millions de tonnes pour le fer, c'est près de 100 millions de tonnes qui transiteront par l'Aquitaine en 2025. Si nous ne voulons pas doubler le mur de camions à cet horizon, il est nécessaire d'augmenter considérablement la part du ferroviaire dans le transport des marchandises, pour atteindre au moins 20 % de part de marché, ce qui entraînera une très forte augmentation du nombre de trains sur l'axe atlantique.

**Le deuxième enjeu est celui du report modal voyageurs,** qu'il soit grande distance ou régional.

Sur la grande distance, le report modal sera facilité par l'augmentation des dessertes TGV. Il s'agit d'augmenter les fréquences et les liaisons entre les villes d'Aquitaine et celles connectées à un réseau de plus en plus performant.

Dans sa compétence d'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, le Conseil Régional s'est assigné des objectifs ambitieux en matière de développement des transports ferroviaires régionaux, particulièrement sur les liaisons entre les grandes agglomérations de son territoire et sur les liaisons périurbaines. Par délibérations du 16 décembre 2002 (n° 2002-3299) portant adoption du programme de développement du Ter Aquitaine, puis par délibération du 16 octobre 2006 portant adoption du bilan à mi-parcours et des nouvelles orientations, il a tracé ses grands objectifs, notamment en matière de dessertes et de fréquences optimales, assorties d'un plan à court terme pour la période 2002/2010. Aujourd'hui, les efforts de la Région portent leurs fruits avec une augmentation du trafic de 21 % entre 2002 et 2006.

En 2013, avec l'Y basque, l'Espagne sera raccordée à la France par une ligne mixte fret- Grande Vitesse à écartement européen, puis, en 2020, l'ensemble du réseau existant espagnol sera aux normes UIC. Au Nord, une fois supprimé le bouchon de Bordeaux en 2012 et la mise en service la LGV Tours-Bordeaux en 2016, le corridor atlantique, un des trois corridors fret en France, disposera de quatre voies sur toute sa longueur, *sauf entre Bordeaux et la frontière espagnole*. Or, le report des voyageurs et des marchandises qui va se produire sur cet axe grâce à la réalisation de ces nouvelles infrastructures, mais aussi grâce aux mises en service de nouvelles offres TGV, Ter et fret, notamment un service d'utoroute ferroviaire, entraînera une augmentation très conséquente du nombre de trains y circulant.

Les études de RFF, confortées par l'expertise indépendante diligentée par la Commission Particulière du Débat Public, montrent qu'une fois réalisés les travaux d'augmentation de capacité, évalués à 155 M€ et inscrits dans le contrat de projets Aquitaine 2007/2013, à l'horizon 2020 la ligne existante Bordeaux-Hendaye, pourra tout juste faire passer de manière cadencée tout au long de la journée les services attendus : TER envisagés par le Conseil Régional Aquitaine, les TGV, et les trains de marchandises et d'utoroutes ferroviaires. Cependant, ce trafic ne pourra s'écouler qu'en bridant légèrement les services TER, en limitant la vitesse des TGV à leur vitesse actuelle, mais surtout, en pénalisant les services de fret conventionnel en les faisant majoritairement circuler la nuit et hors période de pointe. Les deux voies de la ligne Bordeaux-Hendaye représentent alors un véritable goulot d'étranglement pour l'axe ferroviaire atlantique.

Ainsi, seule une nouvelle infrastructure ferroviaire pourrait permettre de multiplier par près de 10 le tonnage fret (de 2,4 millions de tonnes à 15 à 21 millions de tonnes), de mettre en œuvre les objectifs affichés au plan de développement des TER, comme par exemple « le RER bordelais » ou le « RER Bayonnais », à savoir de véritables services cadencés, fréquents et fiabilisés souhaités par le Conseil Régional, ou encore d'augmenter la vitesse actuelle des TGV.

Pour éviter la congestion totale de toutes les infrastructures d'Aquitaine d'ici 20 ans, le Conseil Régional se doit d'anticiper et de mettre en place toutes les conditions préalables pour favoriser et réussir le pari du report modal, et, en premier lieu, préparer la réalisation des infrastructures ferroviaires aptes à permettre de faire circuler l'ensemble des trafics fret et voyageurs envisagés à cette échéance.

**Le troisième enjeu est celui de l'attractivité des territoires :** une nouvelle infrastructure ferroviaire entre Paris, la frontière espagnole puis Vitoria et Madrid, permettra de rattacher l'Aquitaine aux grands courants d'échanges et d'accroître les possibilités de développement économique des territoires desservis. Cela représentera un argument majeur pour l'implantation d'entreprises mais aussi pour le développement des activités, qu'elles soient touristiques, industrielles, commerciales ou libérales.

Par délibération du 24 octobre 2005, le Conseil Régional d'Aquitaine s'exprimant à l'occasion du débat public sur le projet de ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, faisant sien l'avis du CESR, avait déjà affirmé la priorité absolue du projet de LGV Sud Europe Atlantique au Sud de Bordeaux jusqu'à la frontière espagnole.

***Le Conseil Régional Aquitaine ne peut, en conséquence, que réaffirmer une nouvelle fois son avis résolument favorable à une nouvelle infrastructure ferroviaire de Bordeaux jusqu'à la frontière espagnole, seule à même de permettre une alternative à la route pour le transport des voyageurs et des marchandises.***

Bien évidemment, la réalisation d'une infrastructure nouvelle est un préalable indispensable mais non suffisant pour réussir le pari du transfert modal des marchandises de la route sur le fer. Elle devra donc s'accompagner d'un volontarisme des pouvoirs européens et nationaux pour rendre cet objectif réalisable. La Région rappelle la nécessité de mettre en place une tarification des infrastructures intégrant les coûts externes avec, **dans un premier temps, la mise en œuvre immédiate de l'Eurovignette sur le corridor atlantique** et la mise à péage de l'ensemble des axes autoroutiers Nord Sud. En complément, la Région soutient un nouveau projet de service pour le transport de marchandises, une autoroute ferroviaire sur le même axe qui, avec 30 aller-retours entre Vitoria (Pays Basque Espagnol), le Sud de Paris et le Nord de la France, devrait capter environ 10 millions de tonnes. Ce nouveau service, qui devrait être lancé en 2008 entre Mouguerre, près de Bayonne, et le Sud de Paris, ne pourra être pleinement opérationnel qu'une fois mises au gabarit la voie et les tunnels sur l'axe. Ces travaux, évalués à 140 millions d'euros, seront financés dans le prochain contrat de projets. La conjugaison de l'augmentation des coûts routiers et d'une offre alternative attractive, devrait permettre de faire grimper la part du ferroviaire à plus de 20% des flux terrestres.

La nouvelle infrastructure ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne pourra bénéficier de 20 à 30 % de fonds européens et des recettes de l'Eurovignette. L'Etat devrait financer le projet au delà de la stricte règle de parité avec les collectivités, du fait du caractère majoritairement fret et transeuropéen du projet. L'effort financier que devront in fine faire la Région et les collectivités d'Aquitaine concernées ne pourra toutefois être consenti qu'après la remise à niveau du réseau existant, condition *sine qua non* d'un report modal efficient. Ainsi, le Contrat de Projets 2007-2013 comprend-t-il également 152 M€ de travaux pour une première tranche de modernisation et de régénération des lignes où circulent majoritairement des trains régionaux, afin de les pérenniser. Sur la ligne existante Bordeaux - Hendaye, RFF effectuera, parallèlement aux opérations d'augmentation de la capacité et de mise au gabarit, plus de 700 millions d'euros de travaux pour régénérer la voie et la caténaire.

#### • MISE A QUATRE VOIES DE LA LIGNE EXISTANTE OU REALISATION D'UNE LIGNE NOUVELLE ?

RFF propose deux alternatives :

- ⇒ un élargissement de 2 à 4 voies de la ligne existante avec amélioration de la vitesse à 220 km/h jusqu'à Dax, puis à 160 km/h entre Dax et Bayonne scénario 1,
- ⇒ ou une ligne nouvelle à grande vitesse à 320 km/h jusqu'au Sud de Dax, puis une ligne nouvelle mixte fret-voyageurs à 220 km/h jusqu'à la frontière (scénario 2, par l'Ouest de Bordeaux et scénario 3 par l'Est).

Les coûts des scénarios sont sensiblement égaux : 3,56 milliards d'€ pour le scénario 1, 3,52 milliards d'€ pour le scénario 2 et 3,75 milliards d'€<sup>1</sup> pour le scénario 3.

Le scénario 1 entraînerait un gain de 800 000 voyageurs grande ligne. Le choix de la grande vitesse permettrait de plus de doubler ce chiffre (1 800 000 voyageurs pour le scénario 2 et 2 100 000 pour le scénario 3). Ainsi, l'accélération de la vitesse contribue, elle aussi, au report modal. En ce qui concerne le report des voyageurs de l'aérien, la réduction des temps de parcours ferroviaires permet, sur les longues distances, de faire basculer ces voyageurs vers le rail dès lors que ceux-ci sont inférieurs à 3 heures<sup>3</sup>. Ce basculement agit très favorablement dans la lutte contre les gaz à effet de serre, car l'avion apporte 97 kg d'émission de CO<sub>2</sub> par voyageur transporté contre 2 kg seulement pour le train.

---

<sup>1</sup> En prenant en compte un tronçon commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse partagé entre les deux projets

<sup>3</sup> à moins de 3 h le fer gagne 75 % de part de marché par rapport à l'avion, à moins de 5 h, le rapport est inversé : in fine, le basculement se fait aux alentours de 3 h 30

Compte-tenu des différences sur le nombre de passagers supplémentaires transportés, du point de vue de la pure rentabilité socio-économique, le scénario 1 présente le taux le plus faible au regard des deux autres scénarios (4,4 % contre 7 et 6 % pour les scénarios 2 et 3).

De plus, la réduction des temps de parcours est un formidable outil d'attractivité et de développement économique : mettre Bordeaux à 1 h 40 de Bilbao (contre 8 h aujourd'hui), à 3 h 30 de Madrid (contre 10 h 35 aujourd'hui), mais aussi Bayonne à 0 h 58 de Bordeaux (contre 1 h 36 aujourd'hui) ou à 3 h de Paris (contre 4 h 36 aujourd'hui) ne peut, par rapprochement des centres de décisions, que favoriser le développement économique de nos territoires qu'il soit industriel, touristique, commercial ou libéral. Vingt cinq ans après la mise en service du TGV Paris Lyon, cinq ans après celle du TGV Paris Marseille, le Sud Ouest de la France est le dernier territoire métropolitain à être exclu du circuit des lignes à grande vitesse. Or l'effet grande vitesse est un atout de plus, déterminant pour l'activité économique : compétitivité des entreprises, ouvertures de nouveaux marchés. Depuis la réalisation du TGV Paris Lyon en 1981, les déplacements d'affaires ont ainsi augmenté de 52% dans le sens Paris province et 144% dans le sens province Paris. Insérées dans le réseau des lignes à grande vitesse les villes de Nantes, le Mans, Marseille et l'ensemble des zones alentours ont connu un regain considérable de l'activité économique.

Par ailleurs, seule une ligne à grande vitesse, compte-tenu de l'étendue géographique de notre région permet de réaliser des temps de parcours performants entre les agglomérations du Sud Aquitaine, Bordeaux et Paris.

Enfin, une LGV depuis Paris jusqu'à la frontière, c'est aussi raccrocher l'ensemble des territoires aquitains aux grands courants d'échanges transeuropéens.

***Pour l'ensemble de ces raisons, le Conseil Régional d'Aquitaine se prononce pour la réalisation d'une Ligne Nouvelle à Grande Vitesse.***

#### **• POUR QUEL PROJET DE LGV ?**

RFF propose deux alternatives possibles pour la réalisation d'une ligne nouvelle : une par l'Ouest (scénario 2), l'autre par l'Est (scénario 3).

#### **a) Les impacts spatiaux**

Le Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne va modifier profondément l'aménagement et le développement de l'Aquitaine. Il doit contribuer à un aménagement équilibré solidaire et équitable dans le respect de l'environnement naturel et humain. Il doit œuvrer à rééquilibrer les territoires en permettant aussi une desserte fine du vaste espace aquitain.

Les scénarios 2 et 3 de création d'une LGV permettent tous deux:

- aux agglomérations de Dax, Bayonne et Pau de pouvoir bénéficier de gains de temps significatifs vers Bordeaux et Paris,
- au Bassin d'Arcachon d'être toujours desservi en TGV par la ligne existante, et de bénéficier de la libération de sillons permettant d'en améliorer la desserte Ter,
- de continuer d'irriguer Dax et les gares de la Côte Basque par les TGV qui verront même leurs dessertes augmenter.

De plus, le scénario 3 permet :

- un gain de voyageurs Grande Ligne de 2,1 millions contre 1,8 millions pour le scénario 2 (soit respectivement 1,3 millions et 1 million de voyageurs de plus que le scénario 1 d'aménagement sur place);
- il contribue à un aménagement équilibré du territoire en améliorant les dessertes de tout le Sud aquitain, en desservant par TGV tout l'Est des Landes, (avec Mont de Marsan à 1/2h de Bordeaux et 2h30 de Paris), avec les meilleurs temps de parcours vers Pau Tarbes et Lourdes (gain de 32 minutes sur les relations avec Bordeaux), en reliant le pays basque et l'Espagne à Toulouse (Toulouse Bilbao via Bayonne, Mont de Marsan et Agen en 2h15 contre 10h06 aujourd'hui), en permettant enfin une liaison ferroviaire à Grande Vitesse entre Toulouse, Bordeaux et Paris. Ce scénario donne de plus l'opportunité de créer une offre nouvelle TGV mais aussi une offre nouvelle par des Ter Grande Vitesse pour une desserte plus fine de ce vaste territoire ;
- Il est le moins pénalisant en terme d'impact humain notamment pour la sortie de l'agglomération bordelaise ;

## **b) Les impacts environnementaux**

La qualité de l'environnement est un atout essentiel pour l'Aquitaine qu'elle se doit de protéger.

Quel que soit le scénario de LGV retenu, la ligne nouvelle doit impérativement pouvoir s'insérer dans les saignées existantes ou à venir, par jumelage, chaque fois que cela est possible, aux infrastructures, qu'elles soient routières ou ferroviaires.

Quel que soit le scénario choisi, le projet traversera le Parc Régional des Landes de Gascogne, en jumelant une infrastructure existante - ligne ferroviaire actuelle pour le scénario 1, - A 63 pour le scénario 2 -, ou en longeant son périmètre et/ou en jumelant une infrastructure à venir - A 65 - pour le scénario 3.

### ***Dans l'agglomération bordelaise:***

Dans tous les scénarios, RFF a comptabilisé le coût des protections phoniques indispensables à la protection des riverains tout le long de la voie ferroviaire existante Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Hourcade.

Le scénario 2, à l'Ouest, nécessite *15 à 25 km d'élargissement pour deux voies supplémentaires dont 8 km entre la gare St-Jean et la rocade dans un tissu urbain dense.*

Le scénario 3, à l'Est, nécessite la réalisation jusqu'à Hourcade *d'une quatrième voie dans l'emprise sur 800 m puis l'élargissement pour la seule quatrième voie sur 400 m*, le tout dans un tissu urbain dense. A compter de la sortie d'Hourcade (rocade), *il prévoit la réalisation éventuelle d'une troisième voie sur 6,5 à 9,5 km* si les études en confirment la nécessité. In fine, ce scénario comprend *3,7 km entre la gare St-Jean et la rocade, dont 2,5 km dans le complexe d'Hourcade et 1,2 km en milieu urbain.*

30 000 personnes habitent à moins de 300 m de la ligne existante dans le scénario 2, contre 11 500 personnes pour le scénario 3, soit trois fois moins.

Ainsi, le scénario 3 est la solution la plus acceptable en terme d'impact humain pour la sortie de l'agglomération bordelaise.

## **Sur la côte basque**

L'élargissement à 4 voies de la ligne actuelle entre Bayonne et Hendaye est, à l'instar de l'agglomération bordelaise, très difficile à inscrire dans le tissu urbain. La réalisation d'une ligne nouvelle contournant la côte basque, lorsque le trafic le justifiera, permettra non seulement un gain de temps significatif sur les liaisons internationales de voyageurs mais constituera un itinéraire de contournement d'un secteur très urbanisé pour les trains de fret attendus à long terme. Il devra être recherché toutes les solutions permettant d'insérer au mieux cette nouvelle infrastructure en privilégiant des solutions enterrées (tunnels) pour réduire au mieux l'impact visuel et phonique.

## **Aussi, l'Assemblée Plénière du Conseil Régional d'Aquitaine,**

### **RAPPELLE au préalable**

- que le corridor atlantique à grande vitesse Paris-Tours-Bordeaux-Dax-Vitoria-Madrid est l'un des trois axes majeurs de transit de fret en France, inscrit au réseau transeuropéen de transport et qu'il a de ce fait été retenu pour sa partie Tours-Vitoria par la Communauté Européenne parmi les 30 projets prioritaires en avril 2004,

**CONSIDERANT**, au vu du dossier du maître d'ouvrage et de l'expertise réalisée par la Commission Nationale du Débat Public ;

- que les infrastructures ferroviaires actuelles ne permettent pas de faire face aux besoins de capacité et de vitesse répondant aux conditions du développement du TGV, du Ter et du fret à l'horizon 2020,
- qu'il est impératif d'anticiper pour préparer la réalisation d'infrastructures nouvelles, la durée moyenne de réalisations similaires nécessitant 15 ans en moyenne entre la décision de faire et la mise en service et que les dix ans nécessaires aux études et procédures permettront d'observer la réussite et la réalité du transfert modal des marchandises sur le rail,

### **REAFFIRME**

- la nécessité et l'urgence de la réalisation de ce grand projet ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole,
- sa demande de le voir prendre en compte en toute priorité,

### **CONSIDERE**

- que seul le scénario 3, proposé dans le cadre du débat public répond aux différents objectifs de report modal, d'attractivité et d'aménagement équilibré et solidaire de son territoire,

**DEMANDE la poursuite du projet sur la base de ce scénario avec les préconisations suivantes :**

Sur les enjeux environnementaux et sociaux,

- que soient réalisées l'ensemble des mesures de **protections phoniques** nécessaires au regard de l'augmentation du trafic ferroviaire sur la ligne existante, ainsi que les travaux de **régénération**, comme RFF s'y est engagé dans le dossier du débat public, et ceci dans la même période que les **travaux d'aménagement de capacité et de mise au gabarit du corridor atlantique**, déjà inscrits, quant à eux, au contrat de projet 2007/2013 ,

- que la **concertation** avec les acteurs locaux, les associations et les riverains soit engagée dès la prise de décision, et avec le plus grand soin, afin d'anticiper les problèmes de relogement, de réduire l'impact environnemental sur le territoire et de favoriser le développement local,
- que soit entreprise, le plus tôt possible en amont de la phase de réalisation, une **politique d'indemnisation et de relogement** des personnes directement concernées par le tracé ,
- que soit instaurée, à l'instar de ce qu'a demandé le Conseil Régional d'Aquitaine pour le projet de ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux dans le cadre du Contrat de projet Etat – Région Aquitaine 2007-2013, une procédure «1 % insertion et développement », comme cela existe déjà sur les projets autoroutiers, qui permet d'affecter 1 % du montant des travaux au **financement de mesures compensatoires pour une meilleure insertion du projet dans le tissu urbain et les territoires**. Ces sommes serviront, notamment pour le Sud Gironde et les Landes, à ce que soit élaboré, à côté de la construction de la ligne nouvelle, **un vrai projet concerté de développement économique**.
- que soit créée, pour cela, une **instance de concertation et d'écoute permanente** qui sera consultée pendant toute la durée du projet,
- que soit immédiatement étudié et envisagé le **jumelage** avec les infrastructures existantes ou à venir, afin de s'insérer partout où cela sera possible, **dans les saignées existantes** et d'éviter de nouvelles coupures dans les territoires,
- que soit étudié en toute première priorité la nécessité de **réaliser ou non une 3<sup>ème</sup> voie à la sortie Est de Bordeaux**, depuis le complexe d'Hourcade, dans la perspective d'un cadencement de l'ensemble des dessertes vers Toulouse et Hendaye,
- que **soit impérativement évitée la réalisation « d'un triangle ferroviaire »** autour de Captieux, composé de la branche vers Toulouse, de celle vers Hendaye et de la liaison entre elles deux. Un tel triangle serait dévastateur pour l'environnement , pour le développement et pour les habitants de Captieux.

Sur les facteurs favorisant le report modal :

- que le Gouvernement français mette en oeuvre toutes les conditions propres à favoriser le report modal, avec, en tout premier lieu dès aujourd'hui **l'instauration d'une eurovignette sur le corridor atlantique**,
- que la ligne nouvelle offre à la fois la performance de la très grande vitesse et, dès sa mise en service, la **mixité** avec notamment des Ter à grande vitesse, afin d'optimiser son utilisation et d'offrir plus de flexibilité au système ferroviaire aquitain,
- qu'en conséquence elle soit dotée **de gares Ter**, dans le Sud Gironde et dans les Landes, le projet devant aussi contribuer à l'aménagement et au développement économique des territoires.
- que les études mettent en évidence un **phasage** du projet qui apporte une réponse aux problèmes de capacité de l'axe, aux principaux objectifs de dessertes nouvelles et de gains de temps, en cohérence avec les mises en service des projets ferroviaires auxquels il se connectera,
- que les études soient poursuivies sur le tronçon Bayonne – frontière jusqu'à un stade permettant une **réservation de l'emprise**, de façon à ce que le projet ne soit lancé que lorsque les trafics seront confirmés,
- qu'elles prennent en considération la proposition de l'Association « Pays-Paysage » présentée dans le cadre du débat public, qui vise à utiliser la ligne Bayonne – St-Jean-Pied-de-Port jusqu'à Ustarritz, et **à conserver une desserte systématique de la gare de Bayonne**, ainsi que la proposition de l'Ingénieur Bernard ALBIZU, basée sur un **tracé presque exclusivement en tunnel** entre la Nivelle et la Bidassoa, limitant au maximum les nuisances environnementales,

- qu'une étude complémentaire soit menée en conséquence sur des possibilités alternatives d'augmentation de la **capacité du tronçon Bayonne-Musseroles**,
- qu'une étude complémentaire soit menée, **sur l'amélioration de la desserte de Pau et du Béarn, en particulier les enjeux d'un scénario 3 bis préconisé par les acteurs locaux**,
- enfin, qu'au-delà de la réalisation de cette nouvelle infrastructure, démarrent les réflexions pour le plus long terme, sur un **grand contournement ferroviaire fret de l'agglomération bordelaise**.