

# Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

## *Pourquoi* un débat public ?

Étape déterminante pour la mise au point du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, le débat public est l'occasion d'ouvrir un dialogue constructif avec toutes les personnes concernées, afin que ce projet réponde au mieux aux attentes de chacun.

## Quel **projet** ?

En cohérence avec les objectifs du Développement Durable, le projet consiste à développer le réseau ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne.

Il doit ainsi permettre :

- le report d'une partie du transport international de marchandises de la route vers le ferroviaire ;
- l'amélioration des liaisons ferroviaires voyageurs entre l'Île-de-France, le sud de l'Aquitaine et l'Espagne ;
- le développement des transports ferroviaires régionaux.

Le développement du réseau ferroviaire peut se faire :

- soit par la mise à quatre voies de la ligne existante Bordeaux-Irun,
- soit par la réalisation d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et la frontière espagnole en complément de la ligne existante.

## Quel **débat** ?

Quatre questions se posent :

- Est-il nécessaire de développer le réseau ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne compte tenu des futurs 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 ?

# Pourquoi un projet ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne ?

## La croissance des échanges entre la France et l'Espagne

Compte tenu du développement des échanges entre les pays de la péninsule ibérique, la France et le reste de l'Europe, les transports de marchandises et de voyageurs vont croître considérablement d'ici 2025 sur les infrastructures routières et ferroviaires de la façade atlantique. Ainsi, le trafic terrestre de marchandises pourrait passer de 47 millions de tonnes en 2003 à 80 à 105 millions de tonnes en 2025, et celui des voyageurs de 35 millions en 2003 à 54 à 73 millions en 2025. Actuellement ces échanges se font essentiellement par la route (96% du trafic terrestre de marchandises et 90 % du trafic voyageurs).

Région de transit entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, l'Aquitaine subit déjà une saturation de ses infrastructures routières (mur de camions). Le transfert d'une partie de ces trafics de marchandises et de voyageurs de la route vers le ferroviaire constitue un enjeu majeur pour l'Aquitaine, comme pour la France et l'Espagne, pour contribuer à la mise en œuvre des objectifs du Développement Durable.

## Les perspectives d'ici 2020

**En France :**  
la Ligne à Grande Vitesse "Sud-Europe-Atlantique" jusqu'à Bordeaux

Grâce à la ligne nouvelle à grande vitesse mise en service dès 2016 entre Tours et Bordeaux en complément de la ligne existante, Bordeaux sera à environ 2 h de Paris et des capacités supplémentaires pour les trains de marchandises et les TER seront disponibles au nord de Bordeaux.

**En Espagne :**  
un nouveau réseau ferroviaire à grande vitesse

L'Espagne a choisi l'écartement européen pour son futur réseau ferré, tant pour les grands axes ferroviaires actuels que pour les lignes nouvelles. Ce futur réseau favorisera les échanges ferroviaires avec l'Europe. La ligne nouvelle Irun - Vitoria du "Y basque", élément de la liaison vers Madrid, devrait être mise en service à horizon 2013.

Réseau transeuropéen de transport ferroviaire



## Le risque de saturation de la ligne existante Bordeaux-Irun

La ligne existante entre Bordeaux et Irun, malgré les améliorations qui peuvent lui être apportées, ne pourra pas faire face, à l'horizon 2020, à l'augmentation des trafics ferroviaires permise par la mise en service des projets français et espagnols. En effet, le nombre total des trains de marchandises et de voyageurs pourrait plus que doubler à cet horizon (plus de 350 trains, deux sens confondus, au lieu de 170 actuellement en sortie de Bordeaux, et plus de 275 trains au lieu de 100 actuellement en sortie de Bayonne, en jour moyen).

Pour faire face à ce trafic, la construction d'ici 2020 de deux voies supplémentaires entre Bordeaux et l'Espagne est nécessaire, afin de porter à quatre voies, comme entre Paris et Bordeaux et entre Irun et Madrid, le maillon faible de cet axe ferroviaire européen.

## Les objectifs du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

**Pour réduire l'impact environnemental des transports.**

**Pour faire face à la croissance des trafics et à la mobilité des personnes.**

**Pour favoriser l'attractivité de l'Aquitaine et préserver son environnement.**

**Ce projet ferroviaire vise à :**

- accroître la capacité du réseau ferroviaire pour permettre un transfert modal,
- améliorer l'accessibilité du sud de l'Aquitaine et les liaisons avec l'Espagne,
- favoriser le développement des transports ferroviaires régionaux.

**En offrant une alternative aux transports routiers et aériens, ce projet contribuera à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et ainsi limitera l'effet de serre.**

# Quel projet ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne ?

Pour disposer des capacités nécessaires en 2020, il faut doter le réseau ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne de deux voies supplémentaires. Trois scénarios sont proposés, ils ont des caractéristiques et des performances différentes mais offrent tous les capacités nécessaires à l'ensemble des trafics prévus à l'horizon 2020 et au-delà. Afin de respecter au mieux les caractéristiques naturelles et patrimoniales du territoire aquitain, les enjeux environnementaux des options de passage des différents scénarios ont fait l'objet d'un recensement approfondi.

## Scénario 1 : Mise à quatre voies de la ligne existante entre Bordeaux et Irun

### Caractéristiques :

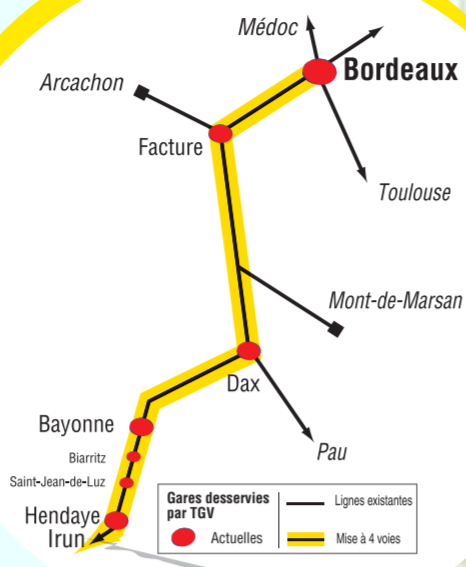
- Réalisation de deux voies supplémentaires (possibilité de réalisation progressive).
- Relèvement de la vitesse pour les trains de voyageurs (jusqu'à 160 km/h et 220 km/h selon les sections).

### Performances :

- Capacité suffisante pour un trafic de marchandises jusqu'à 10 fois plus important qu'aujourd'hui (avec l'autoroute ferroviaire).
- Gains de temps limités pour les trains de voyageurs.
- Développement des trains régionaux et transfrontaliers.

### Enjeux environnementaux :

- Elargissement à 4 voies de la ligne existante dans des zones fortement urbanisées.
- Concentration des trafics dans un même corridor.



## Scénario 2 : Ligne nouvelle par l'ouest des Landes

### Caractéristiques :

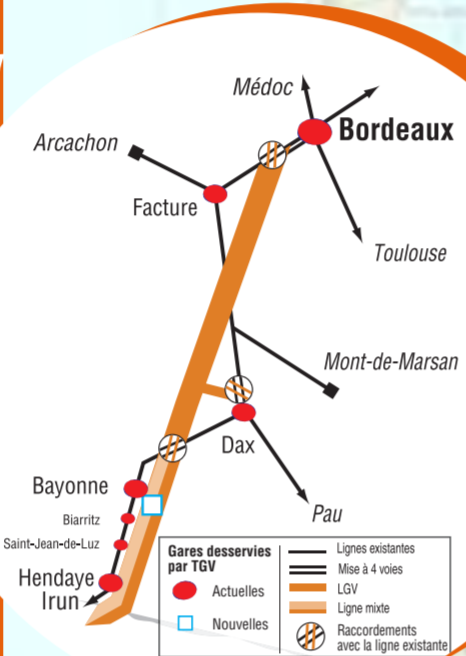
- Ligne à grande vitesse (320 km/h) voyageurs, par l'ouest des Landes jusqu'au sud de Dax.
- Ligne mixte, marchandises et voyageurs (220 km/h), dans le Pays Basque connectée au "Y Basque".
- Gare nouvelle au Pays Basque.

### Performances :

- Capacité suffisante (avec la ligne existante) pour un trafic de marchandises jusqu'à 10 fois plus important qu'aujourd'hui (avec l'autoroute ferroviaire).
- Temps de parcours améliorés : Paris/Bordeaux <=> sud-Aquitaine <=> Espagne.
- Développement des trains régionaux et transfrontaliers.

### Enjeux environnementaux :

- Intégration d'une infrastructure nouvelle dans des territoires naturels diversifiés.
- Possibilité de jumelage avec A 63 et RN 10.



## Scénario 3 : Ligne nouvelle par l'est des Landes

### Caractéristiques :

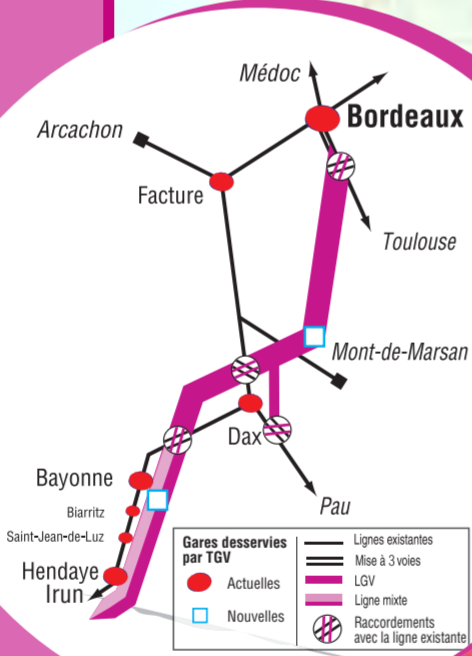
- Ligne à grande vitesse (320 km/h) voyageurs, par l'est des Landes jusqu'au sud de Dax avec raccordement direct vers Pau.
- Ligne mixte, marchandises et voyageurs (220 km/h), dans le Pays Basque connectée au "Y Basque".
- Deux gares nouvelles : Mont-de-Marsan et Pays Basque.
- Possibilité d'un tronc commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse.

### Performances :

- Capacité suffisante (avec la ligne existante) pour un trafic de marchandises jusqu'à 10 fois plus important qu'aujourd'hui (avec l'autoroute ferroviaire).
- Temps de parcours améliorés : Paris/Bordeaux <=> sud-Aquitaine <=> Espagne.
- Dessertes nouvelles par TGV de l'est des Landes, et plus directes pour Pau, Lourdes et Tarbes.
- Développement des trains régionaux et transfrontaliers.

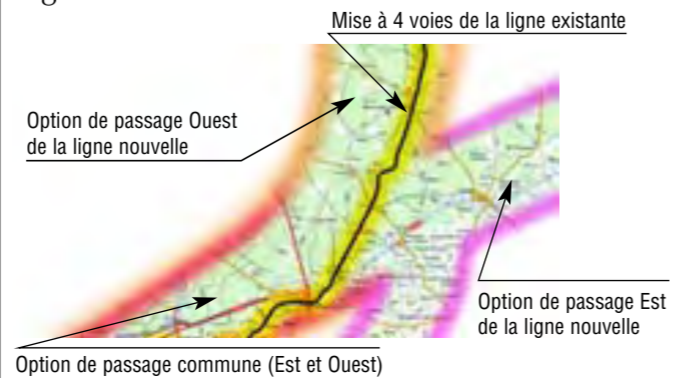
### Enjeux environnementaux :

- Intégration d'une infrastructure nouvelle dans des territoires naturels diversifiés.
- Possibilité de jumelage avec A 62, A 65 et A 63.



Hendaye - Irun

### Légende



Situation 2002	Situation en 2020 sans projet <sup>(1)</sup>	Scénario 1 Mise à 4 voies ligne existante	Scénario 2 Ligne nouvelle Ouest des Landes	Scénario 3 Ligne nouvelle Est des Landes
----------------	--	---	--	--

Trafic de marchandises à la frontière (en millions de tonnes)

2,4	10 à 12	15 à 21		
-----	---------	---------	--	--

Trafic de voyageurs hors TER (en millions de voyageurs)

National entre Bordeaux et le sud de l'Aquitaine	2,4	4,8	5,4	6,2	6,5
International	0,6	1,1	1,3	1,5	

Meilleurs temps de parcours possibles

Dax ↔ Paris	4 h 04	3 h 09	2 h 55	2 h 47	2 h 48
Bayonne ↔ Paris	4 h 36	3 h 41	3 h 16	2 h 57	3 h 03
Bordeaux ↔ Dax	1 h 04	0 h 50	0 h 42	0 h 43	
Bordeaux ↔ Bayonne	1 h 36	1 h 11	0 h 52	0 h 58	
Bordeaux ↔ Hendaye	2 h 17	1 h 52	1 h 32	1 h 38	
Bordeaux ↔ Mont-de-Marsan	1 h 08 <sup>(2)</sup>	1 h 00 <sup>(2)</sup>	1 h 08 <sup>(2)</sup>	0 h 30 <sup>(3)</sup>	
Bordeaux ↔ Pau	1 h 53	1 h 39	1 h 31	1 h 20	
Paris ↔ Madrid	14 h 30	7 h 05 <sup>(4)</sup>	6 h 40 <sup>(5)</sup>	5 h 30 <sup>(6)</sup>	5 h 36 <sup>(6)</sup>
Bordeaux ↔ Bilbao	8 h 00	3 h 07 <sup>(4)</sup>	2 h 42 <sup>(5)</sup>	1 h 41 <sup>(6)</sup>	1 h 47 <sup>(6)</sup>
Dax ↔ San Sebastian	1 h 46	1 h 36 <sup>(4)</sup>	1 h 36 <sup>(5)</sup>	0 h 42 <sup>(6)</sup>	

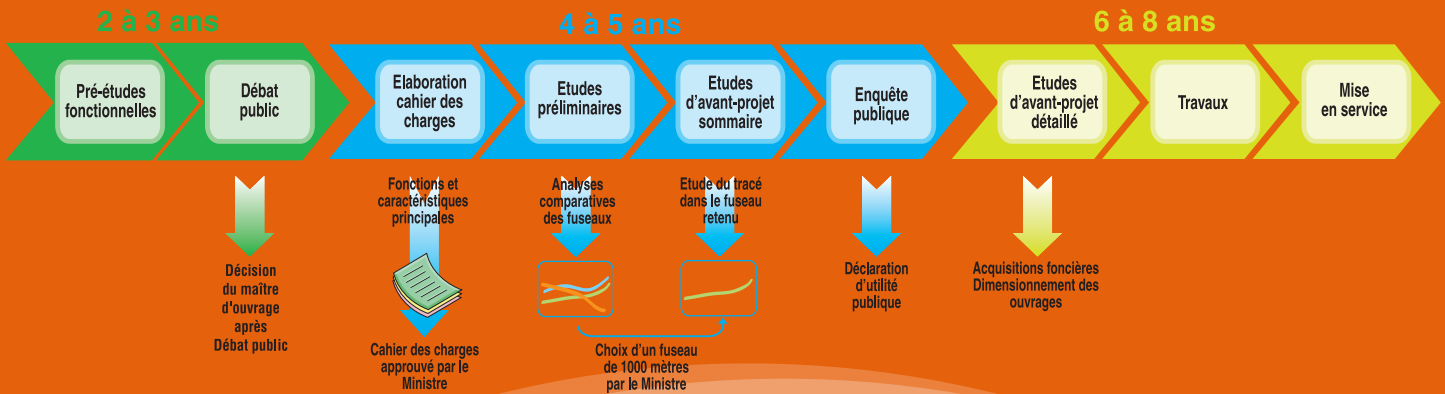
Coûts d'investissements des infrastructures (en M€ valeur 2004)

3,56	3,52	4,05/3,75 <sup>(7)</sup>
------	------	--------------------------

(1) avec mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux en 2016 et amélioration de la ligne existante Bordeaux-Irun  
 (2) en TER  
 (3) en gare nouvelle de Mont-de-Marsan  
 (4) avec le nouveau réseau espagnol à grande vitesse  
 (5) avec arrêts entre Bayonne et Hendaye  
 (6) avec un seul arrêt en gare nouvelle Basque  
 (7) déduction faite du tronc commun avec le projet de LGV Bordeaux-Toulouse partagé à 50%

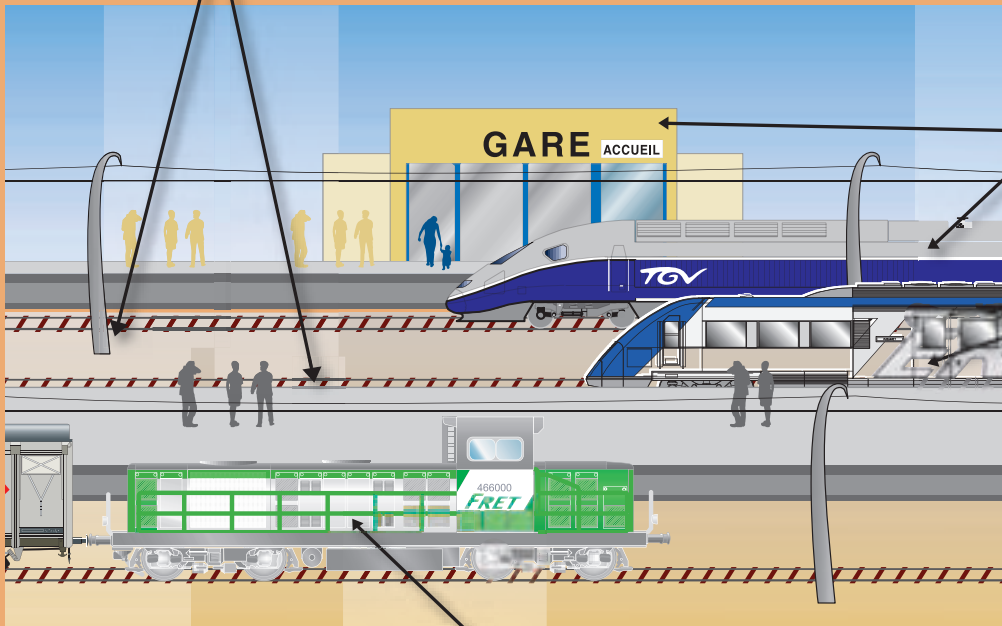
# Quel délai ?

Le processus de conduite d'un grand projet ferroviaire suit différentes phases d'études, donnant lieu ou non à des décisions de poursuite du projet. Tout au long de ce processus, RFF, maître d'ouvrage, met en place des dispositifs de concertation avec les différents partenaires et les publics concernés, dans un esprit de transparence et de dialogue.



# Qui fait quoi ?

Depuis sa création en 1997, Réseau ferré de France est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferroviaire français. A ce titre, RFF assure le développement de son réseau notamment par la création de lignes nouvelles à grande vitesse (LGV). RFF est en charge de la répartition de la capacité ferroviaire : il définit les objectifs et les principes en matière de gestion du trafic et des circulations sur le réseau.



Depuis avril 2006, le fret ferroviaire est ouvert à la concurrence en France sur les lignes nationales. La SNCF reste cependant le principal transporteur de fret ferroviaire en France.

# Votre avis est important !

L'ensemble des études pré-fonctionnelles du projet, le dossier du maître d'ouvrage et bien d'autres informations sont disponibles sur le site de la CPDP.

[www.debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-espagne.org](http://www.debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-espagne.org)

Le dossier du maître d'ouvrage est également disponible sur simple demande auprès de la CPDP :

Commission Particulière du Débat Public

Projet ferroviaire Bordeaux Espagne

9 rue de Condé "espace Buro-Club" - 33000 BORDEAUX

Tél : 05 56 00 43 27 - Fax : 05 56 00 43 02

4 rue Marengo (face au musée basque) - 64100 BAYONNE

Tél : 05 59 46 16 99 ou 05 59 46 10 51

[contact@debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-espagne.org](mailto:contact@debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-espagne.org)

Président : Jean-Pierre CHAUSSADE

Secrétaire Général : Frédéric AUCHER - [f.aucher@debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-espagne.org](mailto:f.aucher@debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-espagne.org)

Réseau ferré de France  
Direction Aquitaine Poitou Charentes

Immeuble "Le Guyenne"

7a, Terrasse Front du Médoc

33075 Bordeaux Cedex

Tél. 05 56 93 54 00

Fax : 05 56 93 54 26

Internet : [www.rff.fr](http://www.rff.fr)

