

LIGNE FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE
BORDEAUX – ESPAGNE

CADE
Mars 2014

PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE BORDEAUX-ESPAGNE

1- Situation actuelle

Aujourd'hui, une ligne ferroviaire relie Bordeaux à la frontière espagnole, desservant au Pays Basque les villes de Bayonne, Biarritz, Guéthary, Saint Jean de Luz et Hendaye. Cette ligne est mixte, elle achemine aussi bien des TGV, des trains de fret que des TER.

Au total environ 69 trains circulent chaque jour sur la voie à un peu moins de 100 km/h, deux sens confondus. Suite aux travaux d'amélioration réalisés par RFF depuis 2009, la capacité actuelle de cette voie entre Bayonne et Hendaye est de 240 trains, deux sens confondus, et peut être portée à 320 trains moyennant des aménagements et optimisations. Cependant, traversant des zones densément peuplées, les nuisances de ces voies construites au XIX^{ème} siècle sont aujourd'hui inacceptables et nécessitent impérativement un traitement d'insonorisation.

À Hendaye, le réseau français se raccorde au réseau espagnol dont l'écartement est plus large que l'écartement international (UIC), rendant l'interopérabilité des réseaux coûteuse et consommatrice de temps. En outre, un réseau de trains urbains, le TOPO, dessert l'agglomération de Saint Sébastien. Ce réseau de train a un écartement encore différent de celui de l'UIC (plus étroit), ce qui ne permet pas de raccorder les voies existantes en France au TOPO pour former un réseau genre RER reliant Bayonne à San Sebastian.

2- Une ligne peu chargée, aux fortes réserves de capacité

Les faits sont là : **avec 69 trains/jour**, la ligne, au sud de Bayonne notamment, est dans la fourchette basse, selon la typologie de RFF, des lignes « moyennement chargées », qui « accueillent entre 50 et 150 trains par jour ».

Aujourd'hui, les **69 trains** (chiffres 2012 de la SNCF, après cadencement en 2008 et politique des TET), sont pour l'essentiel nationaux. Le trafic transpyrénéen est très faible, en raison en particulier de la différence d'écartement des réseaux. Il est à noter que RFF publie des chiffres légèrement supérieurs (78 trains) qui ne modifient en rien l'analyse du dossier.

Hors fret, un tiers de la circulation est interrégionale (TGV et TET), et deux tiers est régionale

(TER) : 11 TGV dont 10 effectuent le trajet Bordeaux-Hendaye ou inverse ; 33 TER dont 14 effectuent le trajet Bordeaux-Hendaye et 19 des trajets interstitiels, 2 Corail de nuit qui effectuent le trajet Bordeaux-Hendaye, 3 Intercités qui effectuent le trajet Bayonne-Hendaye.

S'agissant de la section Bayonne-Hendaye seule, elle est donc utilisée par **42 trains** de voyageurs, auxquels s'ajoutent entre douze et vingt trains de fret faiblement chargés, deux sens confondus.

Type de services	Nombre de train/jour (2 sens confondus - 4 mai 2012)	Durée moyenne des trajets
TGV (130/160 km/h)	Bordeaux/Hendaye 10	2h20
	Bordeaux/Dax 1	1h05
TET (Intercités ou Corail Lunéa)	Bordeaux/Hendaye 2	
	Bayonne/Hendaye 3	
TER (90/160 km/h)	Bordeaux/Dax/Tarbes	1h15
	Bordeaux/Hendaye	2h30
	Dax/Bayonne 33	0h35
	Dax/Hendaye	1h10
	Bayonne/Hendaye	0h40
FRET (100/140 km/h)	Hourcade/Hendaye	2h40
	Bordeaux/Pau/Mouguerre/Hendaye 20	2h50
TOTAL	69	

Pour mémoire, les voies existantes peuvent accueillir aujourd'hui 240 trains par jour, deux sens confondus, ce chiffre pouvant être porté à 320 moyennant la modernisation proposée dans ce document.

3- Projet de ligne LGV et connexion avec le Y basque

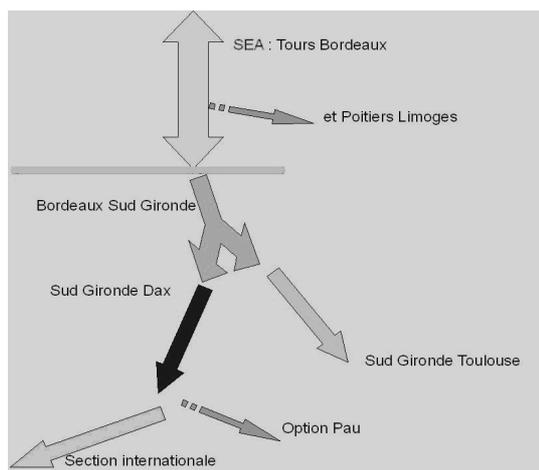
La LGV Bordeaux-Espagne

En 2003, les pouvoirs publics confirment la « nécessité » *d'améliorer* les liaisons ferroviaires entre Bordeaux et l'Espagne. Pourquoi ? Parce que l'Union européenne considèrerait « *comme un objectif prioritaire la réalisation d'un axe ferroviaire performant entre la péninsule Ibérique et le nord du continent par l'arc atlantique.* » Ces infrastructures font finalement partie des 2 000 km de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020, inscrits dans la loi dite « Grenelle 1 ».

Le sud-ouest de la France se voit donc imposer, bon gré mal gré, de grands projets d'infrastructures ferroviaires pour le transport des voyageurs et des marchandises regroupés sous l'appellation « Grands Projets du Sud-Ouest » (GPSO), projets qui comprennent :

- la réalisation d'une ligne nouvelle de 200 km reliant Bordeaux à Toulouse ;
- la construction d'une ligne nouvelle de 253 km entre Bordeaux et la frontière espagnole, avec un tronç commun entre ces deux lignes (la « LGV Aquitaine ») ;
- l'aménagement des infrastructures ferroviaires existantes Bordeaux-Hendaye ;
- des projets complémentaires, dont l'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre.

Les GPSO font partie du complexe global « LGV Sud Europe Atlantique » (LGV SEA) défini, comme un ensemble composé de trois branches : Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, auquel vient s'ajouter la branche Poitiers-Limoges (avec une voie unique).



La ligne Bordeaux-Espagne aurait un tronc commun avec la ligne Bordeaux-Toulouse jusque dans le sud de la Gironde, avant de bifurquer pour desservir Mont-de-Marsan puis Dax. Cette inflexion vers l'est pour desservir la préfecture des Landes rallongerait le tracé de 70 km par rapport à la ligne actuelle. Au Nord de Dax seuls les trains de voyageurs à grande vitesse emprunteraient la ligne nouvelle, le fret basculant sur la ligne existante.

À partir de Dax, la ligne deviendrait mixte (voyageurs-fret) et la vitesse serait limitée à 220 km/h.

Bayonne ne se trouve pas sur le tracé de la nouvelle ligne.

Les trains quitteraient la nouvelle ligne à hauteur du marais d'Orx (propriété du Conservatoire du littoral) par une voie unique pour se raccorder à la ligne actuelle. Les trains ayant desservi Bayonne emprunteraient la ligne en provenance de Pau ou de Saint Jean Pied de Port et à hauteur de Mouguerre circuleraient sur *une voie unique* sur 7 km, pour rejoindre la nouvelle ligne.



La ligne actuelle en Aquitaine (à l'ouest) et la nouvelle ligne (à l'est)

De plus, le centre international de fret de Mouguerre ne sera plus raccordé à la LGV. Lorsque les opposants s'en étonnent, RFF répond avec un certain cynisme : « *Le projet était abondant, maintenant nous l'affinons !* »

La gare de Bayonne sera donc desservie (tout comme aujourd'hui) par les TGV nationaux jusqu'à Hendaye. Ils marqueront un arrêt à Biarritz et à Saint Jean-de-Luz (la voie actuelle étant en continuité avec le réseau espagnol à Irún). En revanche, la nouvelle ligne à grande vitesse sera raccordée à la frontière à Biriadou (et non à Hendaye), là où pourrait déboucher, dans un deuxième temps, le réseau ibérique « à haute prestation » (220 km/h) dénommé « Y basque » (en fait, le réseau ibérique aboutit à ce jour à Irún qui voit sa gare totalement modernisée).

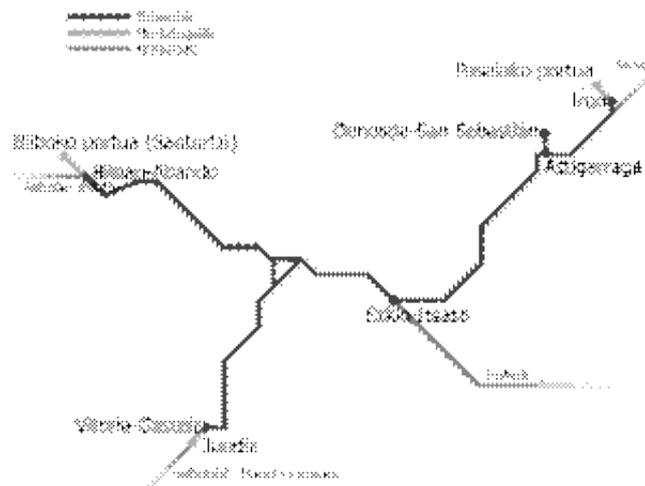
Le Y basque

Le Y basque est un réseau mixte dédié essentiellement au transport voyageur (régional et longue distance) destiné à relier les trois capitales régionales (San Sebastian, Bilbao, Vitoria). Incohérence majeure avec le projet français « justifié » par le fret et dénoncée par le coordonnateur européen Etienne Davignon.

Ce réseau reliera la capitale espagnole via une nouvelle ligne dont une partie (Madrid-Valladolid), déjà construite, est exclusivement à très grande vitesse (>300Km/h) et dédiée aux seuls voyageurs.

Le tronçon Valladolid-Vitoria serait lui aussi à très grande vitesse jusqu'à Miranda de Ebro puis mixte jusqu'à Vitoria, à l'instar du Y Basque auquel il se connectera.

Il n'autorisera qu'une vitesse maximale de 220Km/h pour les voyageurs et 120Km/h pour les marchandises.



Le Y basque

Une double évolution, particulièrement importante, du Y Basque s'est fait jour au cours des derniers mois :

- d'une part le projet va subir un retard de quelques années du fait de la crise économique et budgétaire au sud des Pyrénées et des réductions budgétaires drastiques (-40%) du Y Basque, tant au niveau de l'État Espagnol que du Gouvernement Autonome Basque,
- d'autre part, la gare nouvelle d'Astigarraga (à l'est de San Sebastian, pratiquement indispensable à un barreau San Sebastian/Biriadou) est reportée sine die, tout comme le barreau Astigarraga-Biriadou. Le gouvernement autonome basque a décidé d'investir pour mettre les gares de San Sebastian et d'Irún au standard de gare TGV.

Le Y Basque doit désormais rejoindre la gare actuelle de San Sebastian, puis emprunter les voies existantes, mises à l'écartement UIC, jusqu'à Irún pour se connecter au réseau français à Hendaye (voies existantes).

De plus, le matériel de traction devra être compatible avec trois sortes de courants (3000volts CC, 25 000volts CA et 1500 volts CC) et avec trois systèmes de contrôle et de sécurité différents (block automatique lumineux (BAL) et contrôle de vitesse par balises sur le réseau ferroviaire français, systèmes ERTMS niveau 1 et ERTMS niveau 2 sur le Y Basque et système AFSA sur le réseau classique espagnol). Cette connexion prévue à Hendaye en 2017 serait complétée par une variante marchandises Astigarraga-Irún afin d'éviter que celles-ci ne circulent dans les zones fortement urbanisées entre San Sebastian et Irún. Cette variante accueillera également les trains de marchandises qui circulent sur le réseau conventionnel et sont incompatibles avec le Y.

Lorsque tous les problèmes techniques (RFF ne parle que du troisième rail !) auront été résolus, les contraintes capacitaires des deux réseaux espagnols feront que le réseau existant en France permettra de recevoir l'intégralité du trafic possible (essentiellement fret) avec la péninsule Ibérique.

4- Historique du débat sur la saturation de la ligne

Le Débat Public (2006)

Le Débat Public de 2006 a pris comme postulat de base que les voies existantes au Pays Basque seraient saturées en 2020, faussant ainsi toute réflexion à la source. Les différents acteurs étaient donc interrogés sur les différents scénarios de construction de deux nouvelles voies, non sur l'utilité même de celles-ci. C'est un aspect essentiel du dossier.

Au cours du débat public de 2006, RFF estimait que le trafic de marchandises sur cette ligne passerait de 2,5 millions de tonnes en 2004 à 20 millions en 2020, nécessitant **155 trains de fret** par jour.

Le compte rendu du Débat Public rapportait page 33 : « *Dans sa présentation, RFF a indiqué que ses perspectives d'évolution du trafic résultaient autant d'un pari et d'un engagement politique en faveur des chemins de fer que d'une analyse raisonnée, en particulier en matière de fret* ».

Le projet de ligne nouvelle Bordeaux–Hendaye a suscité de nombreuses interrogations notamment sur les données prises en compte par ses promoteurs pour son élaboration.

La Commission Nationale du Débat Public a du faire appel, en fin de débat, à un cabinet indépendant^[2] dont les conclusions tardives n'ont pas permis, loin s'en faut, de lever le doute.

« Globalement les prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 sont donc jugées optimistes et un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes serait souhaitable. La capacité rendue disponible par des aménagements mineurs de la ligne existante permet de répondre à la demande globale retenue par RFF à l'horizon 2020 dans des conditions qualitatives acceptables »

Les bases de calcul utilisées demeurent d'actualité et n'ont subi ni correction ni mise à jour de la part de RFF malgré les bouleversements et les crises qui se succèdent

La réalité sept ans plus tard

- En 2010, le trafic de fret ferroviaire était en baisse de 30 % à 1,65 million de tonnes (source DREAL Aquitaine). En 2012, le nombre quotidien de trains de fret est tombé de 20 à 11,
- Après plusieurs années d'activité, « l'autoroute ferroviaire » Perpignan-Bettembourg est constituée de 8 trains par jour, deux sens confondus.
- L'autoroute ferroviaire atlantique n'est toujours pas en service, elle devrait prochainement voir le jour entre Tarnos et Dourges. En 2006, RFF annonçait 4 allers-retours dès 2007, 20 en 2013 et 30 en 2020. L'Autorité environnementale indique qu'entre 2014 et 2029, il est prévu 4 allers et retours quotidiens et à terme 9 à 10 allers et retours quotidiens. De même le coût apparaît prohibitif car la mise en service nécessite de nombreux travaux sur le réseau estimé à 188 millions d'euros.

L'autorité doute de sa rentabilité socio-économique. Le bilan actualisé net sur la période 2013-2062 est négatif : -112 M€ avec la prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics. De plus, le bilan de RFF comme celui de la puissance publique est négatif : -314 millions d'euros pour RFF et -613 millions d'euros pour la puissance publique. « Cette situation fragilise l'équilibre global du projet »[\[3\]](#) conclut l'autorité.

Selon le ministre, « ce projet permettra, en régime de croisière, le transport de plus de 100.000 poids lourds par an » soit 13 jours de trafic de l'autoroute.

L'étude CITEC (2009)

Commissionné par les trois Communautés de Communes du Pays Basque en 2009, le cabinet CITEC a démontré dans son étude[\[4\]](#) que les voies existantes pouvaient accueillir entre Bayonne et Hendaye jusqu'à 320 trains par jour, deux sens confondus, 240 trains de fret, 60 trains de passagers, sous condition d'homogénéiser fortement les vitesses commerciales des différents trains, pour limiter la consommation des sillons disponibles.

CITEC, cabinet suisse reconnu pour son professionnalisme et son indépendance, affirmait en conclusion :

- « La ligne ferroviaire actuelle reliant Bayonne à Hendaye n'est pas saturée et, moyennant un certain nombre d'aménagements, elle pourra techniquement supporter l'ensemble du trafic prévu durant près d'un demi-siècle. »
- « La ligne ferroviaire ne constitue pas un goulet d'étranglement de la capacité de l'axe de transit franco-espagnol. »

Ce rapport n'a pas été contesté par RFF qui convient que la voie actuelle a une capacité pouvant aller jusqu'à 320 trains par jour, moyennant une véritable modernisation.

Le rapport du CGEDD de MM. Massoni et Pitié (mai 2011)

En mai 2011, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a mandaté une mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des GPSO[5], conduite par deux ingénieurs généraux, MM. Massoni et Pitié. Ils ont affirmé en conclusion, avec une grande honnêteté (p. 65 et 66) : « *les besoins liés à la grande vitesse ne sont pas ceux qui doivent gouverner le choix de construire une nouvelle voie ferroviaire au sud de Bordeaux. C'est bien le fret ferroviaire qui justifie la construction de cette voie nouvelle* ». On ne saurait dire mieux et plus précisément.

Le potentiel d'augmentation du trafic de fret ferroviaire dépend de trois facteurs :

- le raccordement en Espagne des grands chantiers de transbordement au réseau modernisé à l'écartement UIC,
- la restructuration des chaînes logistiques sur la base de l'intérêt économique du fret ferroviaire longue distance,
- la poursuite de la croissance économique de la partie occidentale de la péninsule ibérique (l'hypothèse retenue étant une croissance annuelle du PIB de 2,3 % en France et 3 % en Espagne).

La saturation des voies existantes, même améliorées, pourrait se produire au plus tard en 2030-2035.

Les prévisions de croissance de l'économie en France et en Espagne

Elles sont déterminantes en matière de prévision de trafic. Dans son rapport, M. Massoni valide sans débat les chiffres de RFF qui justifient GPSO en tablant sur une croissance annuelle du PIB de 2.3 % en France et de 3 % en Espagne. Ce faisant, l'avènement de la crise économique et financière qui sonne le glas du modèle économique reposant largement sur la dette publique a été ignoré. Pour peu que l'on utilise les prévisions de croissance publiées par l'OCDE, le projet Bordeaux-Espagne serait immédiatement arrêté.

L'Observatoire des trafics (2012)

Lancé à l'automne 2011 à la demande du Ministre de l'Environnement et du Développement Durable et des Transports, Mme Kosciusko-Morizet, l'Observatoire des Trafics a acté début 2012 que le trafic franco-espagnol, tous modes de transport confondus, était stable voire en légère baisse sur la période 2004-2010. Le trafic de fret ferroviaire était pour sa part en baisse de plus de 30 % sur la période.

Or, la justification par RFF de la saturation à venir de la ligne Bordeaux-Espagne repose sur l'axiome que, dès la mise à l'écartement UIC du réseau espagnol, la part de marché du fret ferroviaire augmentera pour rejoindre puis dépasser la part modale du fret ferroviaire dans le trafic franco-italien (18 %), soit :

	2011	2020	2035	2050
Part de marché du fret ferroviaire au Pays Basque	2 %	17 %	27 %	30 %

RFF justifie cette prévision par le fait que la part de marché du fret ferroviaire est de 18 % entre la France et l'Italie, et de 32 % entre l'Italie et le reste de l'Europe, notamment l'Allemagne et les pays au-delà. Ce qui fait très peu de cas d'un élément majeur des politiques publiques suisses, le contingentement (quotas) du trafic de poids lourds en traversée du pays, alors même que le fret entre l'Italie et l'Allemagne passe principalement par la Suisse...

Dans d'autres communications, RFF a convenu que le nombre maximum de trains de marchandises transitant à la frontière franco-espagnole à **saturation des réseaux ibériques** serait de **124 trains**. Cette saturation des réseaux ibériques et le nombre de trains de fret transitant à la frontière sont connus depuis 2008 à travers une étude de la Communauté autonome basque[6].

Recomposés en trains longs selon les préconisations du Grenelle de l'environnement ce sont **94 trains de fret** deux sens confondus.

La demande inconsiderée et non justifiée de 80 TER par la Région Aquitaine

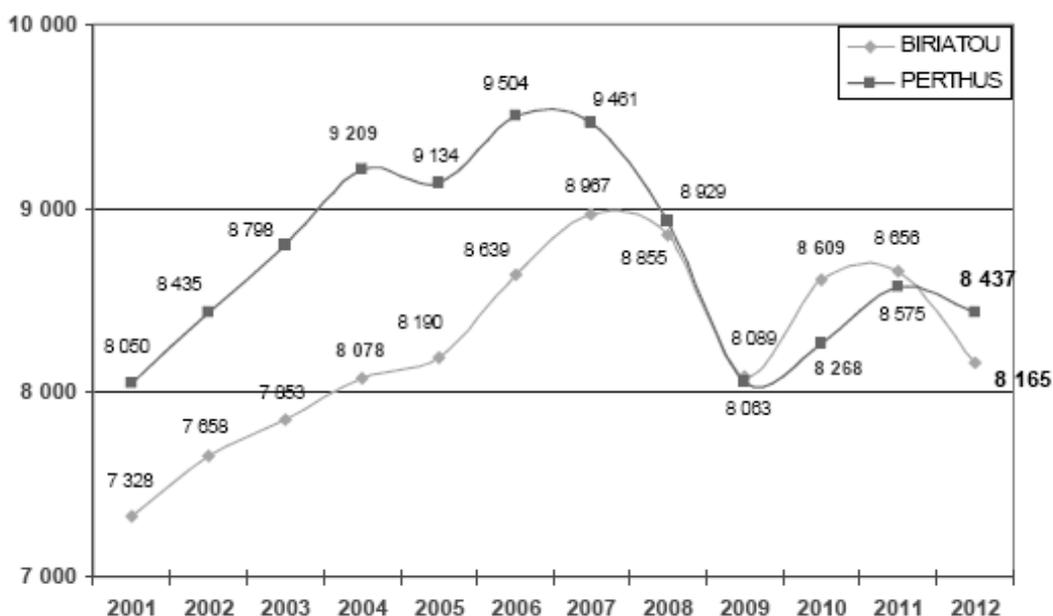
Les prévisions de trafic fret ne saturant nullement les voies existantes, la Région Aquitaine annonce subitement un programme inédit consistant à porter le nombre de TER en service à 80, offrant ainsi une capacité d'environ 25 000 places assises par jour, deux sens confondus entre Bayonne et Hendaye. Cela correspond à une offre quarante fois supérieure à la demande constatée actuellement (917[7] passagers par jour, en moyenne, deux sens confondus).

5- Perspectives du trafic fret

Le fret routier

Le transport intérieur de marchandises routier a cru de façon importante en Espagne ces dix dernières années pour s'effondrer suite à la crise de 2008 et la situation s'est aggravée avec la crise actuelle dont les conséquences ne sont pas quantifiables à ce jour.

Le trafic transfrontalier a subi la même évolution.



Source : DREAL Aquitaine (juillet 2013)

Evolution du trafic moyen journalier annuel PL à Biriadou et au Perthus

Il est important de rappeler que l'une des justifications majeures de la ligne nouvelle en Pays Basque est de capter une partie de l'augmentation attendue du trafic routier, or depuis cinq ans nous assistons à une baisse de ce trafic et celle-ci n'est plus seulement conjoncturelle.

Selon Ignacio Cepeda[8], président de Guitrans, l'Espagne aurait perdu entre les années 2009 -2011, 21 000 entreprises de transport routier et 130 000 emplois dans ce secteur.

Le parc de poids lourds espagnol est inférieur à celui de 2004 et son vieillissement s'accroît avec la crise qui perdure (plus des 2/3 du parc a entre 6 et 15 ans).

Le fret ferroviaire

■ En 2008 (dernière statistique disponible), le trafic fer-fer était de 1,3MT[9] à la frontière franco-espagnole (côté atlantique) à Hendaye.

Les deux tableaux suivants résument bien la situation. Du côté français comme du côté espagnol, on assiste à un effondrement du trafic ferroviaire marchandises.

Trafics ferroviaires marchandises côté français

Année 2011

Nombre de trains	Dax	Bayonne	Hendaye
	Marchandises		
Circulations annuelles	4 725	9 173	5 784
Circulation HPM + HPS	2 560	2 111	3 488
TMJA	12,95	25,13	15,85
TMJE	16,23	23,27	12,76
JOB	15,91	33,35	19,77

Année 2006

Nombre de trains	Dax	Bayonne	Hendaye
	Marchandises		
Circulations annuelles	11 214	12 437	7 230
Circulation HPM + HPS	2 103	2 912	1 505
TMJA	30,72	34,07	19,8
TMJE	29,5	30,45	18,52
JOB	38,51	43,07	25,49

Source : DREAL Aquitaine (juillet 2013)

Trafics ferroviaires marchandises côté espagnol

Année 2011

Nombre de trains	Vitoria	Tolosa	San Sebastien	Irun
	Marchandises			
Circulations annuelles	3 588	5 356	5 304	4 628
TMJA	9,85	14,71	14,57	12,71
JOB	16	27	27	27

Année 2006

Nombre de trains	Vitoria	Tolosa	San Sebastien	Irun
	Marchandises			
Circulations annuelles	5 980	9 360	9 724	8 736
TMJA	16,42	25,71	26,71	24

Source : ADIF

En Espagne aussi, les promoteurs des LGV affirment que les nouvelles lignes libéreront des sillons pour développer le fret sur le réseau conventionnel.

Des intentions qui ne sont pas suivies d'effet.

Au lieu de progresser, le fret ferroviaire décline au fil des ans passant de 25,5 millions de tonnes en 2000 à 17 millions de tonnes en 2012[10].

■ En 2011, Fomento a réalisé une étude sur « le transport intermodal terrestre et maritime » [11]

Cette étude évalue à « **11,2% le maximum du trafic routier international captable par le fer.** »



7. Mercancías susceptibles del transporte intermodal

7.3. Transporte Internacional

12.832 Mil Toneladas de la carretera de ámbito internacional son susceptibles de transferirse al ferrocarril

- Los resultados obtenidos para la captación de tráficos en el año 2009, se muestran en la tabla adjunta:

Miles de Ton	TRANSPORTE INTERMODAL INTERNACIONAL 2.009						
	SITUACION ACTUAL			TRANSFERENCIA DE MERCANCIAS DE LA CARRETERA AL FERROCARRIL			
	FERROCARRIL (1)	CARRETERA	TOTAL	Maximo Captable por el FFCC	FERROCARRIL Máximo	CARRETERA tras captable ffcc	TOTAL
Total	3.073	107.800	110.873	12.382	15.455	95.419	110.873
Porcentaje(%)	3%	97%	100%	11%	14%	86%	100%

Fuente: "Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos. Principales cifras actualizadas al año 2008" y elaboración propia.
(1) Incluye tráficos de tránsito por España

- El tráfico terrestre internacional "contenerizable" alcanzó 110.873 Miles de Ton. en 2.009, de las cuales el 107.800 Miles de Ton. (97,2%) correspondieron al transporte por carretera y 3.073 Miles de Ton. (2,8 %) al ferrocarril.
- De la aplicación de la metodología específica para el cálculo de la transferencia modal al ferrocarril en técnica intermodal de las mercancías contenerizables, se obtiene que un **máximo de 12.382 Miles de Ton. (11,2%) de la carretera en ámbito internacional podrían ser captables por el ferrocarril**, con lo que se alcanzaría un tráfico intermodal total en ferrocarril de 15.455 Miles de Ton. (13,9%).

Extrait de l'étude Fomento (page 75)

En 2009 (année de référence de l'étude Fomento) le trafic transpyrénéen routier s'établit à 76 776 Mt.

Selon le CGEDD, les prévisions de croissance pour l'Espagne (nous supposons qu'elles sont identiques au Portugal) s'établissent ainsi : 2,52% par an jusqu'en 2025 et 1,37% de 2026 à 2040 et au-delà.

Tenant compte de la réalité connue de 2009 à 2013, la progression globale en 2025 sera de +29,7 % et 59% en 2040 en l'absence de toute autre crise.

Ces progressions appliquées au trafic transpyrénéen donneraient les résultats suivants :

En 2025 $76776 \text{ mTx} 1,297 = 99\,578 \text{ Mt}$

En 2040 $76776 \text{ mTx} 1,54 = 118\,235 \text{ Mt}$

Compte tenu de la captabilité, le transfert modal maximum s'établirait ainsi :

En 2025 : $99578 \times .11 = 10\,953 \text{ Mt}$

En 2040 : $118235 \times .11 = 13\,000 \text{ Mt}$

Si les marchandises captées se répartissaient équitablement entre Méditerranée et Atlantique, ce qui

est loin d'être le cas, cela signifierait 5,5 millions de tonnes de fret en plus en 2025 sur les rails à Hendaye et 6,5 millions en 2040, nous sommes loin des 21 millions de tonnes annoncées par RFF en 2025.

■ Les organisations professionnelles espagnoles font le constat suivant : « *Les nouvelles réalités du commerce extérieur mondial qui se développent au détriment de l'axe Atlantique et au bénéfice de l'axe Pacifique ont remis la méditerranée sur la scène mondiale grâce aux économies sur les coûts et l'environnement effectuées dans le commerce entre l'Asie et l'Europe.* » En ce sens, les ports espagnols et particulièrement ceux de la Méditerranée disposent d'une opportunité de premier ordre pour étendre leur hinterland vers l'Europe et doivent pour cela disposer d'infrastructures terrestres pour leur développement . Dans ce contexte, des infrastructures ferroviaires sont indispensables tant pour des raisons économiques qu'environnementales.

La Commission Européenne a proposé cinq corridors sur le territoire espagnol . Cet accord[12] a été conclu en Octobre 2011 et rendu public par Mr Slim Kallas, vice président et commissaire européen aux transports.

Le corridor Méditerranéen connecterait au réseau classique toutes les villes d'Almeria à Barcelona et serait relié à travers l'axe transversal andalou avec Granada et Antequera où il bifurquera pour terminer à Sevilla et Algeciras, tronçon partagé avec le corridor central. Il capterait 40% du PIB espagnol.

Le corridor Central partirait d'Algéciras et Sevilla vers Antequera et Cordoba, traverserait les communautés de Castilla La Mancha, Madrid et Aragon et depuis Zaragoza se dirigerait vers la frontière française en passant par Lleida, Tarragona, Barcelona et Girona pour l'un des itinéraires et par la traversée centrale des Pyrénées (TCP) pour l'autre.

Une compétition est engagée entre ces deux corridors en témoigne une analyse d'Europasur[13]. Le corridor central rejoignant la frontière par la façade méditerranéenne et à terme à travers les Pyrénées centrales "vertèbrerait" 83% du PIB de toute l'Espagne.

Le corridor Atlantique assurerait sur le réseau basique la connexion de la frontière française à Irun avec la frontière portugaise à Fuentes de Oroño et relierait San Sebastian, Vitoria, Burgos, Palencia, Valladolid et Salamanca, se connecterait avec Bilbao par la LAV et avec Santander par le réseau global partagé avec le corridor Cantabrie-Méditerranée ainsi qu'avec Santander, Léon , Asturias, Galicia et Madrid en voyageurs par Segovia et marchandises par Avila.

Le corridor Cantabrie-Méditerranée relierait Bilbao, San Sebastian, Pamplona, Zaragoza Teruel et Valencia.

Le corridor Atlantique-Méditerranée connecterait pour les marchandises Valencia, Albacete, Alcazar de San Juan, Madrid (sur le corridor central), Mérida et Badajoz, puis le Portugal ? Coût 6 Mds d'€.

Comme on le constate l'accent est vraiment donné sur la façade méditerranéenne. En effet, les ports méditerranéens représentent plus de 75% du trafic maritime espagnol.

En 2009, le trafic maritime global des ports espagnols s'élevait à 413 millions de tonnes qui se décompose comme suit :

Les 2 ports basques (Bilbao et Pasaia) respectivement : 35,7 Mt (8,6%)

Les 8 ports de Cantabrie, Asturies, Galice ensemble : 53,9 Mt (13,0%)

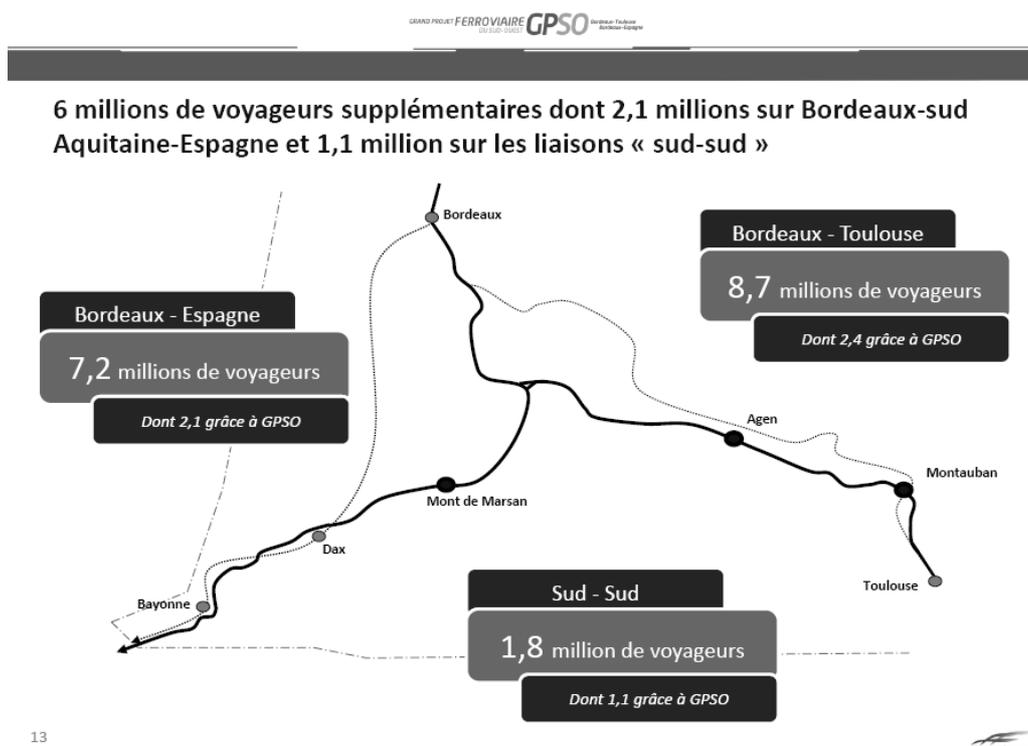
Les 18 ports méditerranéens : 323,5 Mt (78,4%)

Avec 83% du PIB espagnol transitant par la façade méditerranéenne il est impossible que le trafic transpyrénéen atlantique fasse jeu égal avec la méditerranée contrairement à ce que prétend RFF.

6- Estimations du trafic voyageurs

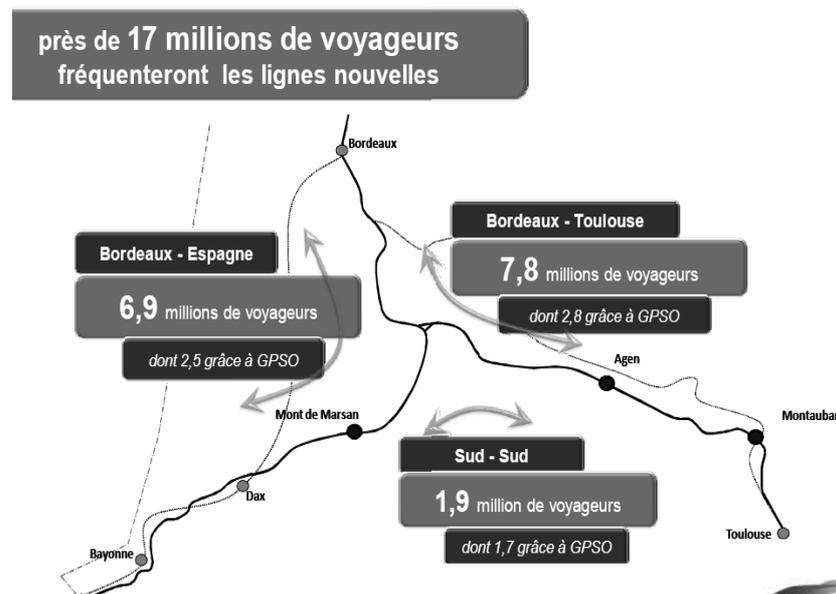
RFF estime qu'avec le GPSO, le nombre de voyageurs supplémentaires dans les TAGV entre 5 et 6 millions par an par rapport à la situation sans projet. Ces estimations apparaissent bien fantaisistes et à géométrie variable selon qu'on s'adresse à un parterre d'élus ou de citoyens, de spécialistes ou de profanes, en France ou en Espagne...

Ainsi, voici une présentation faite par RFF à Pont du Casse le 10 octobre 2012 : 3,3 millions de passagers supplémentaires sur Bordeaux-Espagne.



La même présentation faite 28 jours plus tard à San Sebastian le 7 novembre 2012 : grâce au projet ce sont désormais 4,2 millions de passagers supplémentaires sur Bordeaux-Espagne soit une progression de 27% par rapport à la présentation précédente...

Ce paramètre étant un élément constitutif du calcul de la rentabilité socio-économique, on peut émettre de sérieux doutes quant aux résultats et à la fiabilité de celle-ci.



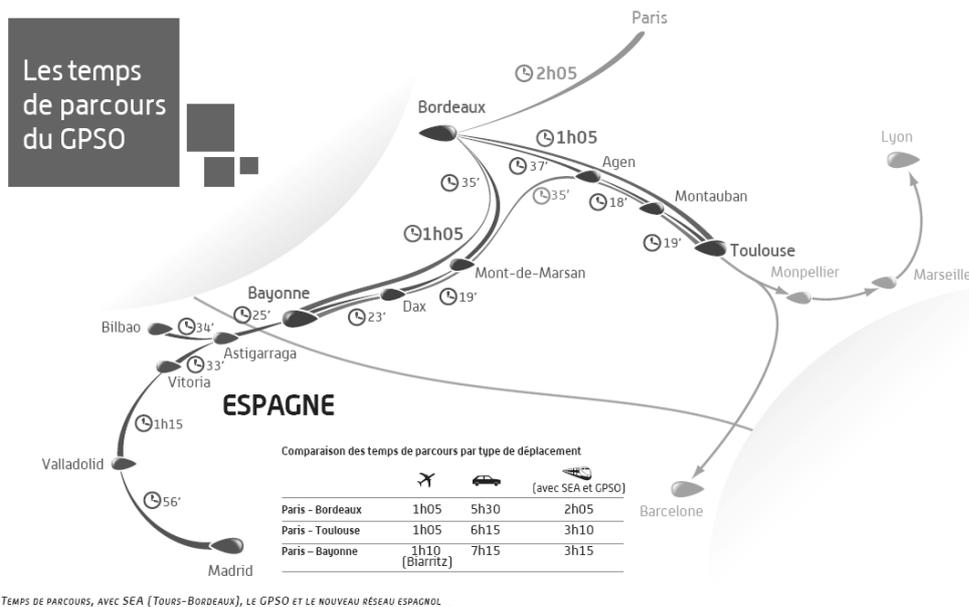
L'étude des bilans LOTI des LGV en service montre une surestimation moyenne des estimations de trafic de 26%[\[14\]](#). Si l'on applique cette correction, la prévision de trafic sur Bordeaux-Espagne passe à 6,6M de passagers, soit 26 428 passagers/km, le chiffre le plus bas jamais atteint en matière de fréquentation d'une LGV.

7- Temps de parcours

Réseau Ferré de France présente à plusieurs reprises, dans ses publications, un tableau intitulé « Indications des évolutions des meilleurs temps en situation de programme complet ».

Dans son avis[\[15\]](#) du 22 janvier 2014, l'Autorité environnementale constate que « si ces meilleurs temps ont une forte valeur symbolique, ils ne correspondent cependant pas à la moyenne des temps de liaison que constateront les usagers, en fonction notamment des arrêts dans les gares intermédiaires et du temps complémentaire nécessaire pour aller de la gare TGV à la gare en centre-ville (comparaison avec la situation actuelle). Pour les destinations espagnoles (Madrid et Bilbao), ils intègrent les gains de temps découlant des travaux menés par la partie espagnole »

Elle recommande de compléter le tableau des « meilleurs temps » par un tableau des temps moyens, calculé sur la base des hypothèses de trafics et de dessertes en individualisant le gain moyen découlant du seul programme GPSO.



Source : RFF

Avec les arrêts à Mont de Marsan et Dax, le temps de parcours entre Bordeaux et Bayonne est de 1h17.

Du fait de ses caractéristiques physiques, la ligne existante est propice aux grandes vitesses, en particulier au nord de Dax (plus longue section française en alignement, 43 km entre Lamothe et Labouheyre). Un record de vitesse y a été réalisé en 1955 avec une pointe à 331 km/h, puis elle a été le lieu des essais du prototype TGV 001 (318 km/h).

Il en résulte que le temps de parcours Bordeaux est de 1h21 par les voies existantes modernisées, soit un gain de temps de 4 minutes (étude CITEC).

À la demande des trois communautés de communes du Pays Basque, le cabinet suisse a étudié les temps de parcours régionaux et internationaux en décembre 2011. Cette étude a été mise à jour en juillet 2012[16] pour prendre en compte la récente décision espagnole de reporter sine die le barreau Biriadou-Astigarraga.

Il ressort de cette étude qu'une nouvelle ligne permettrait un gain de temps de 15 minutes entre Bordeaux et San Sebastian pour quelques trains ne s'arrêtant pas au Pays Basque.

8- Coût

Le coût du GPSO figure dans le dossier du débat public en euros hors taxes, aux conditions économiques de juin 2011.

Cette estimation intègre les frais de maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage, les sommes ou les quantités à valoir et enfin les provisions pour risques.

En revanche, elle n'intègre pas les coûts d'exploitation ni de maintenance des futures lignes

nouvelles et cela est regrettable tant sont importants les dérives constatées au cours des autres réalisations.

L'estimation est présentée selon le découpage suivant :

- Le tronc commun aux deux lignes nouvelles : 1,188 Md€ HT ;
- La ligne Bordeaux - Espagne, au-delà du tronc commun (tronçon Sud-Gironde – Espagne) : entre 6,640 Md€ et 6,890 Md€ HT.

Au total, le projet est estimé à 8078 Md€, soit près de **32 M€ du kilomètre**.

Pour le tronçon Bayonne-Espagne, le coût reconnu par RFF est de 1,8Md€, soit **51,4M€ du kilomètre**.

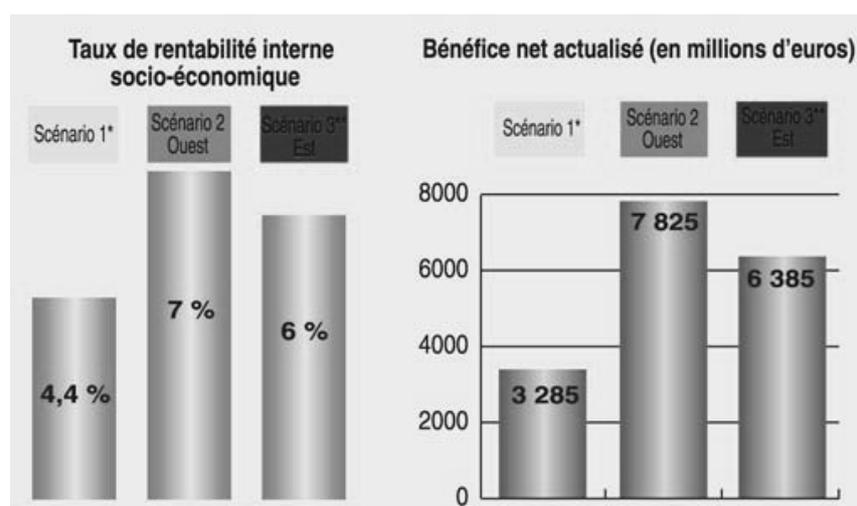
Rappelons que la LGV Est, toujours déficitaire, est revenue à 14,8 M/km.

9- Rentabilité socio-économique

Alain Rousset et Martin Malvy, respectivement présidents de la région Aquitaine et Midi-Pyrénées, dans un communiqué de presse, affirment sans l'ombre d'un doute : « *le GPSO est un projet socio-économiquement rentable et soutenable financièrement. Son financement devra d'ailleurs être optimisé et faire appel à des solutions innovantes.* [\[17\]](#) »

Les estimations

Aucune évaluation sérieuse et détaillée de la rentabilité de ce projet n'a été réalisée. Les seules sources d'information sont un dossier de présentation du GPSO élaboré par RFF et le dossier du débat public dans lequel la LGV Bordeaux-Espagne figure avec un taux de rentabilité socio-économique de 6%[\[18\]](#).



Source : Débat public 2006

Taux de rentabilité Bordeaux-Espagne (scénario 3 retenu).

Il faut toutefois rester circonspect devant ces annonces.

En effet, dans le même débat la SNCF produit une « étude transporteur »[\[19\]](#) sur la ligne Bordeaux-Hendaye (voir ci-dessous).

M€2004	scénario 1	scénario 2	scénario 3
ΔEBE (hors trafic domestique espagnol)	+ 175	+ 424	+ 411
ΔEBE (pour le trafic domestique espagnol)	-	à déterminer	à déterminer
ΔInvestissements	- 109	- 414	- 418
BA sur 30 ans à 8 % ⁽¹⁾	+ 66		- 7 ⁽¹⁾

(1) : hors prise en compte du trafic domestique espagnol

Source SNCF.

Bénéfice actualisé sur LGV Bordeaux-Espagne. Etude transporteur[\[20\]](#). (Conditions économiques 2004)

Contrairement à RFF qui donne un bénéfice actualisé net largement positif pour le scénario 3 retenu, la SNCF indique pour le même scénario un bénéfice actualisé nettement négatif.

« Des éclairages complémentaires sur l'évaluation socioéconomique »

C'est ce que réclame l'Autorité environnementale dans son avis (déjà cité) sur l'ensemble du GPSO. Elle demande une « *clarification sur le montant des investissements pris en compte* » soupçonnant RFF de ne pas prendre en considération le coût des investissements en matériels roulants supplémentaires (rames TGV et TER) et celui des installations de maintenance et de remisage.

De plus, elle précise : « *l'Ae n'est pas parvenue à trouver dans le calcul socioéconomique quel était le montant de l'investissement pris en compte pour le calcul de VAN du projet de lignes nouvelles* ».

La VAN (valeur actualisée nette) est annoncée à 400M€. Pour l'Ae, cela « **traduit une rentabilité tout juste atteinte, pour un programme de 13 milliards** »

Ces résultats ne prennent pas en compte le « coût d'opportunité des fonds publics », ce que les experts déplorent. Ils se permettent de rappeler : « *L'importance des différences constatées sur des dossiers de LGV antérieurs entre montant prévisionnel dans le dossier de DUP et montant réel constaté dans le bilan après réalisation justifie qu'une attention particulière soit portée à ces estimations.* »

Enfin, l'Ae demande de scinder les deux tronçons du projet car « **On peut penser, au vu des prévisions de trafic annoncées, que le résultat légèrement positif prévu résulte d'une compensation entre un résultat nettement meilleur sur Bordeaux-Toulouse, et nettement moins bon sur Sud-Gironde Dax.** »

Comment la LGV Bordeaux-Espagne en transportant un tiers de passagers en moins que la LGV Est avec un coût prévisionnel au kilomètre deux fois plus élevé, peut-il être rentable alors que la LGV Est ne l'est pas ?

Une question à laquelle les décideurs n'ont toujours pas répondu...

10- Rénovation ligne actuelle

En 2012, une étude alternative[21] est effectuée à la demande des élus de trois communautés de communes du Pays Basque.

Elle propose de moderniser la ligne existante pour atteindre les objectifs suivants :

- Multiplier par sept la capacité de transport du fret ferroviaire par rapport à 2010 pour atteindre 150 trains, soit 20% de plus que la capacité connue du Y basque.
- Multiplier par deux la capacité de transport de passagers TER (40 trains).
- Doubler la capacité de transport de passagers LGV et de TER internationaux (24 trains).
- Réduire le temps de parcours Bordeaux- Bayonne de 40% (1h20).
- Réduire le temps de parcours Bordeaux-Bilbao de moitié (moins de 3h).
- Préserver tous les sites sensibles répertoriés sur le fuseau Bordeaux-Espagne.
- Réduire les nuisances sonores au minimum pour tous les riverains.

Le cabinet suisse CITEC valide la pertinence et la faisabilité des objectifs assignés en adéquation avec la croissance même la plus optimiste des trafics au cours du prochain demi-siècle.

Conformément aux recommandations du rapport Bianco, la vitesse de circulation des TGV et des TER est portée à une vitesse entre 220km/h et 160km/h ce qui constitue une hausse de qualité de service considérable.

Rappelons que sur le tronçon Dax-la frontière de la nouvelle ligne la vitesse sera limitée à 220km/h.

Les experts segmentent la ligne par tronçon pour apporter une réponse spécifique à chacun d'eux, le détail des aménagements projetés peut être consulté dans cette étude référencée ci-dessus.

L'évaluation de la modernisation de la ligne Bordeaux-Espagne se décompose comme suit :

INFRASTRUCTURES	Coût estimé en M€
Bayonne-Hendaye	
Modernisation des infrastructures	136
Suppression de PN	64
Lutte contre les nuisances sonores et solidiennes (enveloppe provisionnelle pour 30km de murs anti-bruit)	200
TOTAL BAYONNE-HENDAYE	400
Bordeaux-Bayonne	
Modernisation Bordeaux-Solférino	200
Modernisation Solférino-Dax	90
Suppression des PN	110
Restructuration Dax-Bayonne	194
Suppression des PN Dax-Bayonne	206
TOTAL BORDEAUX-BAYONNE	800
TOTAL BORDEAUX-HENDAYE	1200

Source : Etude CITEC

Coûts de la modernisation de la ligne Bordeaux-Espagne.

Le plan de financement est adapté pour chaque passage à niveau supprimé et fait appel (comme en Bretagne) à l'Union européenne, l'Etat (25%), la Région, RFF et le département concerné (10%).

Ainsi cette rénovation répond à tous les objectifs pour un coût cinq fois moins élevé que la LGV Bordeaux-Espagne.

[1] Déclaration faite lors d'une réunion dite « de concertation » qui s'est tenue mi février 2011 à la sous-préfecture de Bayonne.

[2] Cabinet SMA Protrans : « Expertise indépendante concernant le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne »
http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/document/deuxieme_expertise/rapport_1ereexpertise_Bordeaux_-_Espagne.pdf

[3] Avis autorité environnementale 19 décembre 2012. Référence internet : <file:///C:/Documents%20and%20Settings/Principal/Mes%20documents/Downloads/avis%20autorit%C3%A9%20administrative%20-%20RFF%20-%20Tarnos%20-%20Dourges.pdf>

[4] Etude CITEC - Capacité de la ligne ferroviaire Bayonne - Hendaye, Septembre 2009. Référence internet :
<http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/document/Citec.pdf>

[5] Rapport n° 007450-01 CGEDD – Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest, 1^{ère} partie établi par M. Michel Massoni. Référence internet :
<http://www.voiesnouvellestgv.webou.net/document/epine/annexes/18rapportcgedd2011.pdf>

[6] « Incidencia de la nueva red ferroviaria de ancho internacional en el transporte de mercancías por ferrocarril en el País Vasco ». Gobierno Vasco 2008.

[7] Source SNCF 2009.

[8] <http://www.diariovasco.com/v/20120130/economia/crisis-gasoleo-llevar-transportistas-20120130.html>

[9] Source DREAL Aquitaine. Observatoire des trafics transfrontaliers.

[10] Source Fomento : <http://www.fomento.gob.es/BE/?nivel=2&orden=07000000>

[11] Observatorio del transporte intermodal terrestre y marítimo. 3 de junio de 2011.
http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0E8318C5-2563-47B1-8FA6-F0D11D196AFD/103643/OBSERVATORIO_Documento_Final.pdf

[12] http://m.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/GABINETE_COMUNICACION/OFICINA_DE_PRENSA/NOTICIAS1/2011/OCTUBRE/111019-01.htm

[13] <http://www.europasur.es/article/opinion/1091438/corredor/central/corredor/mediterraneo.html>

[14] Voir l'étude réalisée dans l'ouvrage joint « Les grandes voraces »

[15] Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)
http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/140122_GPSO_avis_delibere_cle268ebd.pdf

[16] CITEC – Ligne à Grande Vitesse au Pays Basque, mise à jour de l'analyse des temps de parcours – juillet 2012.
file:///C:/Documents%20and%20Settings/Principal/Mes%20documents/Downloads/09032_4_LGV-Basque_Comparaison_tp_MaJ_V120709.pdf

[17] Communiqué de presse du 23 octobre 2013. <http://aquitaine.fr/IMG/pdf/CP-ReactionsRoussetMalvy-AnnonceCuvillier-23102013.pdf>

[18] Page 111 du dossier.

[19] Débat public Etude SNCF – VFE de septembre 2006 intitulée « Projet ferroviaire Bordeaux – Espagne Études du transporteur Grandes Lignes ».

(<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne/docs/pdf/etudes-complementaires/etudes-transporteur-grandes-lignes.pdf>)

[20] Règles de calcul : cumul sur 30 ans actualisé à 8 % du différentiel d'EBE (recettes – charges), du différentiel d'investissements du transporteur. Bénéfice actualisé net, correspondant au cumul sur 30 ans actualisé à 8 % des différentiels d'investissements et d'EBE (avant péages).

[21] La modernisation des voies existantes, l'exemple parfait d'application des recommandations des assises du ferroviaire, 1er juillet 2013. <http://www.traverseeferroviairedupaysbasque.com/fr/actualite/la-modernisation-des-voies-existantes-de-bayonne-a-hendaye.html>