

## 94<sup>ème</sup> Séance du conseil d'administration

- 8 mars 2007 -

### Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

#### Conclusions du débat public et décision du maître d'ouvrage

*(Cette décision sera publiée au Journal officiel de la République française)*

#### Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,

- Vu le code de l'environnement, notamment son article L.121-13 ;
- Vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12 ;
- Vu les décisions n° 2006-01-PLGV BE-1 et n° 2006-02-PLGV BE-2 du 4 janvier 2006 de la Commission nationale du débat public décidant que le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même en en confiant l'animation à une commission particulière du débat public présidée par Monsieur Jean-Pierre Chaussade ;
- Vu la délibération du Conseil d'Administration de RFF en date du 13 avril 2006, portant décision du maître d'ouvrage après le débat public relatif au projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse ;
- Vu le compte-rendu du débat public établi par la président de la Commission particulière du débat public du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en date du 31 janvier 2007 ;
- Vu le bilan du débat public du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 31 janvier 2007.

#### Considérant d'une part :

- que, conformément aux orientations du CIADT du 18 décembre 2003, les études de l'axe ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne, en prolongement de la réalisation prévue à l'horizon 2016 de la LGV SEA Tours-Bordeaux, devaient définir les options d'amélioration de cette ligne en vue de l'organisation d'un débat public ;
- que le gouvernement espagnol a approuvé en juillet 2005 un plan stratégique d'infrastructures de transports 2005-2025 (PEIT) dont un des objectifs est de développer les relations ferroviaires avec la France par la réalisation d'un nouveau réseau ferroviaire à hautes performances et à écartement européen, en particulier avec la réalisation prévue à l'horizon 2013 du « Y basque » jusqu'à Irun ;
- que la liaison ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole représente le dernier tronçon non encore défini de l'axe n°3 du RTE-T Paris-Madrid-Lisbonne/Porto par la façade atlantique retenu dans les six projets prioritaires de l'Union Européenne le 24 avril 2004 ;

### Considérant d'autre part :

- que le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue sur les hypothèses et objectifs retenus pour le développement des services ferroviaires entre Bordeaux, le sud de l'Aquitaine et l'Espagne et sur les moyens d'assurer les trafics correspondants ;
- que ce débat public a confirmé la priorité à donner au transport ferroviaire dans une perspective de développement durable et de limitation des émissions de gaz à effet de serre, afin :
  - de permettre le transfert modal d'une partie du transport de marchandises vers le ferroviaire,
  - d'améliorer l'accessibilité du sud de l'Aquitaine et d'offrir une continuité entre les réseaux ferroviaires français et espagnol à grande vitesse,
  - de favoriser le développement des transports régionaux de voyageurs ;
- que le débat public a permis de préciser la perspective de saturation de la ligne existante à deux voies, et de montrer la nécessité de prévoir deux voies supplémentaires entre Bordeaux et la frontière espagnole ;
- que le débat public a mis alors en évidence la nécessité de distinguer la partie du projet comprise entre Dax et la frontière espagnole, de celle comprise entre Bordeaux et Dax, car :
  - entre Dax et la frontière espagnole, la réalisation d'une ligne nouvelle a recueilli une large adhésion de préférence à la mise à 4 voies de la ligne existante. Cela consiste à réaliser, en prolongement du nouveau réseau ferroviaire espagnol, un contournement ferroviaire des agglomérations de la côte basque, dédié essentiellement au trafic international de marchandises, respectueux de l'environnement et de la qualité de vie des habitants des territoires traversés ;
  - entre Bordeaux et Dax, les propositions de RFF ont conduit à l'expression de trois options qualifiées par la CPDP dans son compte rendu de « *gestion capacitaire* », « *grande vitesse* » et « *aménagement pragmatique* » qui correspondent à des objectifs et des caractéristiques ferroviaires contrastées ayant fait l'objet de points de vue divergents ;
- que pour cette partie du projet comprise entre Bordeaux et Dax, il apparaît à RFF que :
  - l'option « *gestion capacitaire* » : *utilisation maximale des capacités de la ligne existante*, même avec la réalisation de certains aménagements capacitaires complémentaires :
    - serait contraignante pour les fréquences et les vitesses des trafics voyageurs et ne répondrait pas aux besoins de qualité pour le trafic de marchandises comme l'a montré l'expertise sur les capacités de la ligne existante,
    - ne pourrait pas ainsi répondre à moyen terme aux objectifs quantitatifs et qualitatifs du projet, rappelés ci avant ;
  - l'option « *aménagement pragmatique* » : *aménagement progressif de la ligne existante en itinéraire à haute performance*, consiste à réaliser pour partie le scénario 1 de RFF entre Bordeaux et Fature puis, entre Fature et Dax au fur et à mesure de l'évolution des besoins, la mise à 4 voies de la ligne existante ou par endroit la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse le long de la ligne existante. Cette option, dont la mise en œuvre pourrait être progressive :
    - conduirait, dans un premier temps, à mettre à 4 voies la ligne existante en sortie ouest de l'agglomération de Bordeaux dans des communes très urbanisées, avec des nuisances particulièrement fortes et des acquisitions foncières pénalisantes compte tenu du contexte urbain,

- nécessiterait ensuite de réaliser le cas échéant des sections de ligne nouvelle à grande vitesse le long de la ligne existante dans des conditions techniques, foncières et environnementales difficiles et coûteuses,
  - ne permettrait pas d'obtenir entre Bordeaux et Dax des gains de temps tant que le doublement des voies entre Facture et Dax ne serait pas réalisé,
  - nécessiterait des aménagements complémentaires très importants sur les lignes existantes, pour améliorer les dessertes voyageurs vers l'est de l'Aquitaine (Mont de Marsan, Pau et le Béarn) ;
- l'option « *grande vitesse* »: *construction d'une ligne nouvelle par l'est des Landes*, correspond au scénario n° 3 proposé par RFF. Cette option :
- offrirait une desserte ferroviaire directe et performante de l'est de l'Aquitaine (est des Landes et Béarn) et, en région Midi-Pyrénées, de l'ouest du Gers et de la Bigorre, permettant de développer de nouveaux services ferroviaires,
  - ouvrirait la possibilité d'un « tronc commun » avec le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et de liaisons directes entre le Pays Basque et Toulouse,
  - serait raccordée au sud de l'agglomération bordelaise, à la ligne Bordeaux-Langon moins saturée et plus aisée à aménager que la ligne Bordeaux-Facture,
  - permettrait, dès sa mise en service, une desserte à grande vitesse entre Bordeaux et Dax et la possibilité d'une utilisation ultérieure de la ligne nouvelle par des trains régionaux de voyageurs et des trains de marchandises si nécessaire,
  - offrirait plusieurs possibilités de tracés en vue de rechercher une intégration satisfaisante de la ligne nouvelle dans les territoires traversés ;

**Confirme :**

- que Réseau ferré de France continuera, après les aménagements déjà réalisés dans le complexe ferroviaire d'Hendaye-Irun, d'améliorer la capacité de la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye dans le cadre du contrat de projets Etat-région 2007-2013, pour répondre à l'évolution progressive des trafics, et traitera les nuisances phoniques correspondantes,
- que, par ailleurs, Réseau ferré de France s'est engagé à moderniser la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye dans le cadre du plan de renouvellement du réseau national présenté par le ministre chargé des transports le 22 mai 2006,
- que le projet d'autoroute ferroviaire est en cours de développement avec le soutien de tous les acteurs publics et privés intéressés par le développement du fret ferroviaire et du transfert modal.

**Décide :**

- d'étudier les investissements et mesures d'exploitation à réaliser sur la ligne existante (y compris en sortie sud de la gare de Bordeaux Saint-Jean) en complément des opérations déjà prévues au CPER 2007-2013, en tenant compte de certaines données résultant de l'expertise réalisée au cours du débat public. Ils devront permettre une utilisation optimale des deux voies existantes entre Bordeaux et Hendaye, dans la perspective de la mise en service du « Y basque » et de la LGV SEA Tours-Bordeaux, en prévoyant les protections phoniques nécessaires ;
- de poursuivre les études pour pouvoir mettre en service, lorsque la ligne existante à deux voies ne permettra plus de répondre aux besoins de trafics, une ligne nouvelle à deux voies entre Bordeaux et l'Espagne sur la base du scénario n° 3, à savoir :

- une ligne nouvelle permettant la circulation des trains de voyageurs à grande vitesse entre Bordeaux et Dax, passant par l'est des Landes.  
Des mesures conservatoires devront être étudiées pour rendre possible l'utilisation ultérieure de cette ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax par des trains voyageurs régionaux à grande vitesse et des trains de marchandises. L'objectif est d'optimiser l'utilisation du réseau ferroviaire composé des deux infrastructures entre Bordeaux et l'Espagne, l'actualisation des hypothèses et la constatation du développement des différents trafics, voyageurs et marchandises, permettant dès que nécessaire, d'affiner le partage des fonctions et des niveaux de service de la ligne existante et de la ligne nouvelle ;
- une ligne nouvelle permettant la circulation des trains de marchandises et de voyageurs entre Dax et la frontière espagnole, connectée au « Y Basque ».  
La pertinence de faire circuler, dès sa mise en service, le trafic de marchandises sur cette ligne nouvelle entre le raccordement au sud de Dax et celui au nord de Dax pour éviter qu'il ne traverse cette agglomération, devra être examinée ;
- de préciser l'utilisation de la ligne existante après la mise en service de la ligne nouvelle, ainsi que ses dessertes futures, afin notamment de garantir un niveau de desserte adapté des gares actuellement desservies par les TGV. Il s'agira, outre les possibilités de développement des trains de marchandises, des possibilités de développement des services TER, ainsi que des dessertes des gares de la ligne existante par le TGV, avec notamment :
  - la circulation des trains de marchandises, des TER et des TGV vers Arcachon et pour la desserte de la gare de Dax, entre Bordeaux et Dax,
  - la circulation des TGV pour la desserte des gares existantes, des TER et des trains de marchandises assurant les dessertes locales, entre Dax et Hendaye ;
- que les études menées sur la base du scénario 3 devront porter également sur les éléments suivants :
  - la réalisation d'un « tronc commun » entre la LGV Bordeaux-Toulouse et la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne afin de minimiser leurs impacts sur les territoires traversés et sur l'environnement, conformément à la décision prise par RFF le 13 avril 2006 sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse, et de rechercher la meilleure performance économique et fonctionnelle pour ces deux projets. Les études relatives au projet Bordeaux-Toulouse devront ainsi se concentrer, pour la section entre Bordeaux et Agen, sur les options qui permettent ce tronc commun,
  - l'opportunité et la localisation des gares nouvelles au niveau de Mont de Marsan (et le cas échéant de Dax) et au Pays Basque, indépendamment des aménagements nécessaires des gares existantes,
  - l'amélioration de la desserte du Bassin d'Arcachon et les possibilités de liaisons ferroviaires directes vers le sud de l'Aquitaine et l'Espagne, par la ligne existante,
  - la mise en cohérence des projets français et espagnols de ligne nouvelle de part et d'autre de la frontière intégrant la définition d'une section internationale (périmètre du GEIE SEA Vitoria-Dax), tant en conception qu'en exploitation ;
- que les principales fonctionnalités suivantes, devront être prises en compte :
  - l'aménagement de la ligne existante en sortie sud de l'agglomération de Bordeaux (ligne Bordeaux-Toulouse) avec les protections phoniques nécessaires jusqu'au point de départ de la ligne nouvelle,
  - la possibilité technique et économique d'un raccordement direct pour des liaisons Bayonne-Toulouse, compte tenu des possibilités de raccordement entre les projets Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, au niveau de leur tronc commun,
  - les raccordements avec les lignes existantes vers Pau et au nord et au sud de Dax,

- le raccordement avec la ligne existante au nord de Bayonne ;
- que la meilleure intégration possible de la ligne nouvelle dans les territoires traversés sera recherchée notamment vis à vis de :
  - l'habitat : le futur tracé privilégiera les solutions permettant de s'éloigner le plus possible des zones habitées et sera accompagné de mesures permettant de minimiser les impacts sonores de la future ligne, notamment aux abords des agglomérations mais également dans le Sud Gironde, les Landes et le Pays Basque ;
  - l'environnement : la limitation des incidences du projet pourra passer notamment par la recherche d'un jumelage de la nouvelle ligne avec d'autres infrastructures existantes ou futures (A 62, A 65, A 63). Les études devront également détailler les mesures à prendre en ce qui concerne :
    - pour la sortie de Bordeaux, les protections phoniques et aménagements paysagers nécessaires,
    - pour la traversée du massif forestier des Landes de Gascogne, les problèmes hydrauliques, la sécurité incendie, et la protection de la flore et de la faune, notamment dans le parc naturel régional des Landes de Gascogne,
    - pour la traversée du Pays Basque, l'intégration d'une ligne nouvelle tenant le plus grand compte de l'environnement, marqué par la présence d'un relief accentué, de paysages remarquables, de vallées inondables et écologiquement très riches ;
  - les activités économiques, en particulier celles relatives aux exploitations agricoles, viticoles et sylvicoles ;
- que pour répondre à certaines attentes et propositions exprimées à l'occasion du débat public, seront étudiées, dans le cadre d'un partenariat financier à mettre en place :
  - les adaptations de tracé, notamment au sud de Mont de Marsan, et infrastructures nouvelles envisageables pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre en cohérence avec l'évolution à long terme du réseau ferroviaire,
  - l'opportunité et les conditions de réalisation d'un contournement ferroviaire de Bordeaux, tenant compte des projets qui vont être étudiés pour Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse et des évolutions envisageables à long terme des trafics ou des contraintes liées à l'utilisation et à l'exploitation du réseau ferroviaire ;
- que la poursuite des études du projet étant nécessaire, notamment pour la traversée du Pays-Basque, celle-ci se fera sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'Etat et les principales collectivités territoriales susceptibles de participer au financement des études du projet et selon des modalités qu'il aura définies ;
- que, parallèlement au processus d'études, une concertation sera menée dans le cadre d'une charte définissant les modalités de participation, de consultation et d'information des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des organisations professionnelles, des associations représentatives et du public, afin d'accompagner la mise au point du projet jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, dans un souci d'ouverture, de dialogue et de transparence. Conscient de l'intérêt et de l'importance de cette concertation avec toutes les parties concernées par ce projet, RFF demandera à la CNDP d'être garant de la participation des acteurs à ce processus.