

Les Grands Projets du Sud-Ouest*



BORDEAUX ET L'AQUITAINE A L'HEURE DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Comment anticiper les effets des projets ?

* On entend par Grands Projets de Sud-Ouest (GPSO) l'ensemble des projets conduits sous la maîtrise d'ouvrage de RFF (Réseau Ferré de France) allant de la création des 2 lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne à l'aménagement de la ligne ferrée existante Bordeaux-Hendaye ainsi que la desserte du Béarn et de la Bigorre.

note de synthèse

sous la direction de
Jean-Baptiste Rigaudy
Caroline Martin, chef de projet

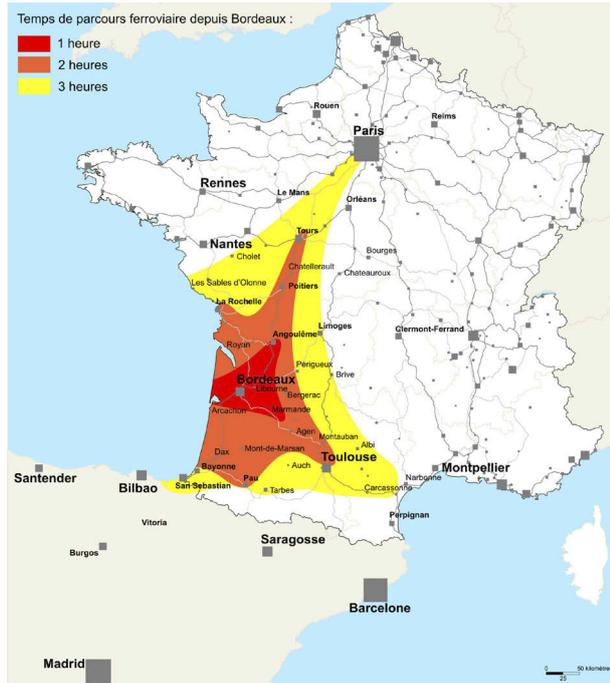
© a'urba | septembre 2010

Identifier les dynamiques à venir

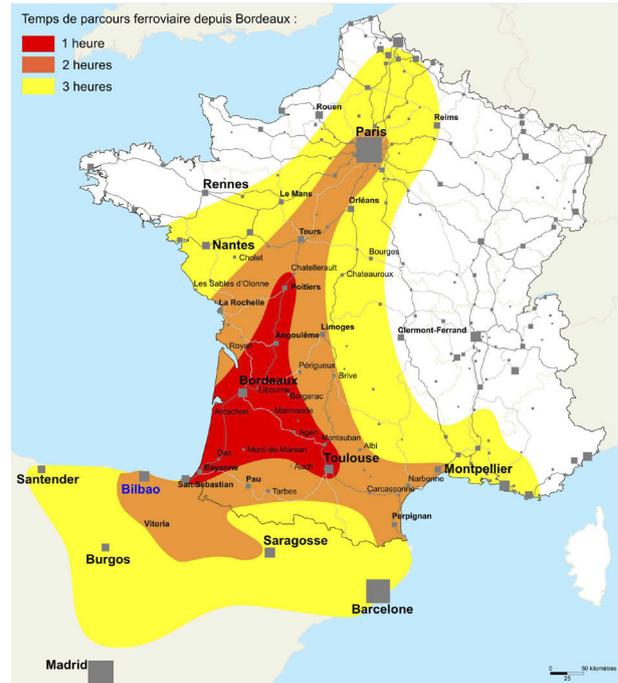
Paris-Bordeaux en 2h à partir de 2016, puis Bordeaux-Toulouse en 1h et Bordeaux-Bilbao en 1h30 à l'horizon 2020... Ces chiffres, longtemps considérés comme abstraits, ceux des futurs temps de trajet offerts par la grande vitesse ferroviaire, commencent à prendre réalité avec des échéances de plus en plus proches et qui demandent à s'y préparer. C'est tout l'objet du projet Euratlantique, désormais opérationnel, qui revêt une dimension européenne. Il a pour ambition d'accueillir un triplement du trafic sur la gare St Jean à Bordeaux, mais également de créer les conditions d'accueil en terme d'activités, de services et d'habitat pour des dizaines de milliers de nouveaux habitants et d'emplois.

Pour autant, Euratlantique n'est qu'un élément de la stratégie d'anticipation à construire pour des territoires girondins et aquitains dont l'accessibilité va se trouver considérablement modifiée dans les 5 à 10 ans à venir. Ce document de synthèse propose un état de la question à partir du travail réalisé par l'a-urba en partenariat avec les agences d'urbanisme de Toulouse, d'Atlantique-Pyrénées et avec l'appui d'experts. Cette approche, initiée par RFF, maître d'ouvrage du projet, porte sur les nouvelles dynamiques urbaines et territoriales et sur l'anticipation des effets liés à la grande vitesse ferroviaire.

Temps de parcours ferroviaire depuis Bordeaux en 2009



Temps de parcours ferroviaire probable depuis Bordeaux en 2020



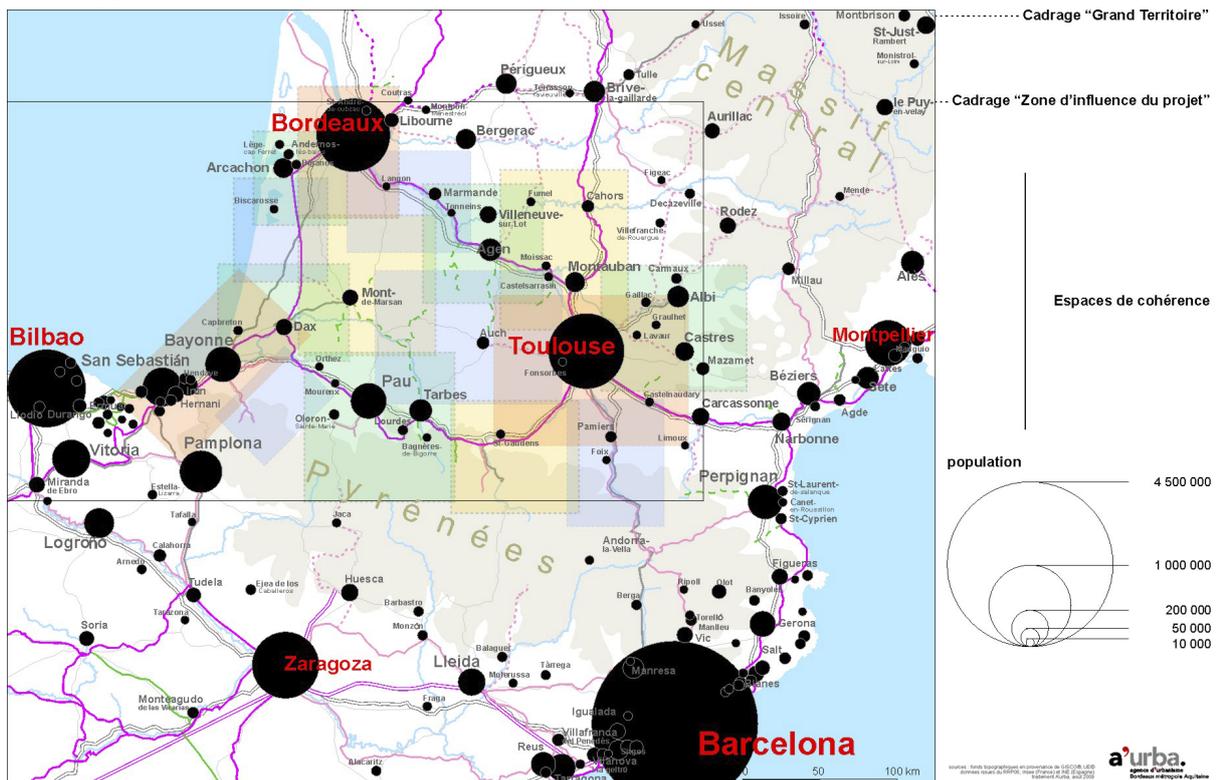
Une approche à plusieurs échelles de territoire

Pour appréhender cette problématique, 3 niveaux d'échelle sont proposés :

- L'échelle européenne, dite Grand Territoire, ou plus exactement celle des Eurorégions transfrontalières entre la France et l'Espagne, de Montpellier à Bilbao d'est en ouest et de Bordeaux à Barcelone du nord au sud

- L'échelle du grand sud-ouest français, celle de la zone d'influence des GPSO rassemblant Bordeaux, Toulouse, Hendaye, l'Aquitaine et Midi-Pyrénées
- L'échelle plus locale dite des espaces de cohérence parmi lesquels l'aire métropolitaine de Bordeaux, le Bassin d'Arcachon, les Landes, mais aussi le val de Garonne, le Béarn, le Pays basque ...

Les 3 approches territoriales des GPSO

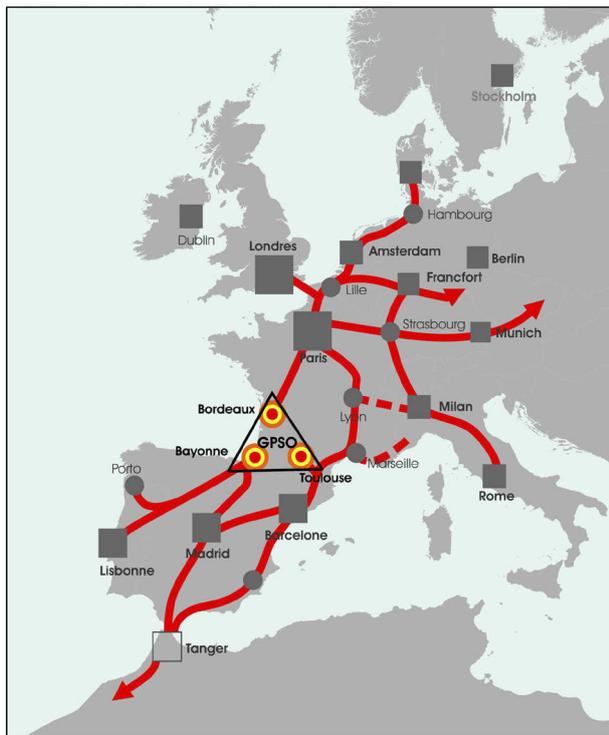


Bordeaux à la croisée des grands flux de l'ouest européen

La mise en service de la grande vitesse ferroviaire intégrale entre Paris et Bordeaux, puis des GPSO vers Toulouse et l'Espagne représente une formidable opportunité pour conforter un nouveau positionnement de la métropole bordelaise au cœur des grands flux d'échanges de l'ouest européen.

D'abord parce qu'elle mettra l'espace bordelais à portée des rythmes quotidiens (2h à 3h de trajet) de grandes métropoles européennes comme Paris et à terme Madrid et Barcelone mais également parce qu'elle rompra avec un certain isolement vécu historiquement par Bordeaux, celui d'être éloigné d'autres noyaux urbains de même importance. Être à 1 heure de Toulouse ou de San Sebastian en train, ou encore à 1h30 de Bilbao, cela donne potentiellement sens à un fonctionnement en réseau entre ces villes, mettant en relation leurs tissus économiques, ou encore culturels et universitaires. Facteur d'aisance et d'économie de temps, cette nouvelle accessibilité devrait intensifier les flux d'échanges quotidiens entre ces villes, au bénéfice des uns et des autres, à condition que la tarification des trajets reste elle-même économiquement acceptable.

GPSO, futur Hub du Grand Sud-Ouest à l'horizon 2030



GPSO à la croisée du maillage Ouest continental européen entre les grandes métropoles

- Grandes métropoles européennes
- Métropoles moyennes

a'urba.
Agence d'urbanisme
Grand Sud-Ouest Aquitaine

Mais ce qui va caractériser plus particulièrement Bordeaux, la vraie « chance » qu'elle doit exploiter, c'est sa situation intermédiaire, voire barycentrique, au cœur

du réseau sud-ouest européen, également à 1h-1h30 des centres économiques à vocation plus régionale comme Bilbao, Toulouse ou l'Eurocité basque. Tel est l'enjeu du projet Bordeaux Euratlantique, et plus globalement celui de la métropole bordelaise, d'affirmer l'émergence du hub bordelais, en attirant des centres de décisions ou d'affaires pour des entreprises souhaitant bénéficier de la nouvelle donne géographique offerte par la grande vitesse ferroviaire. Ceci passe également par une remise à plat de la réflexion sur la plateforme logistique bordelaise, dans la redistribution des modes et des flux d'échanges.

L'effet direct de concurrence entre le TGV et l'avion

La très forte concurrence du TGV par rapport à l'avion marquera l'un des impacts les plus directs de la grande vitesse ferroviaire, en particulier pour les liaisons Bordeaux-Paris. Ce qui amènera l'aéroport de Mérignac à réétudier son offre sur cette ligne et à développer les destinations Low Cost comme tel est déjà le cas avec le nouveau terminal Billi.

La concurrence entre le fer et l'aérien soulève ici la question à terme de l'opportunité de développer un aéroport spécifiquement relié au fer qui ferait office de hub aérien du grand sud-ouest.

Favoriser la montée en puissance du corridor d'échanges Sud Europe Atlantique, alternative et complément à l'axe Rhin-Rhône

Car c'est toute la distribution des fonctions de transit et d'échanges ferroviaires qui va être redéfinie dans le sud ouest européen, sur le nouveau réseau à grande vitesse mais également sur les lignes ferroviaires « classiques » : la mise en service du « Y Aquitain » permettant de relier le réseau espagnol à l'axe Sud Europe Atlantique, va concrétiser la continuité d'un grand axe ferroviaire de transport de marchandises et de voyageurs mettant en lien toute l'Europe Atlantique, et au delà vers le Maroc et le nord-est de l'Europe. Porté par le mode routier et le cabotage maritime, ce corridor d'échanges va connaître une offre ferroviaire sans précédent, puisque l'Espagne était jusqu'ici coupée du reste de l'Europe sur le mode ferroviaire, faute d'un écartement des voies compatible.

Les GPSO vont pouvoir offrir l'opportunité de mettre en œuvre des projets d'envergure européenne comme l'autoroute ferroviaire mais aussi de mobiliser les grands opérateurs ferroviaires, portuaires et logistiques (port de Barcelone, Pasajes, Bayonne et Bordeaux) pour faire évoluer leurs bases logistiques. Il est à cet égard indispensable de repenser le rôle de la plateforme logistique bordelaise, tant du point de vue de ses capacités d'accueil que des échanges multimodaux sur lesquels elle s'appuie, dont le trafic maritime en premier lieu.

A plus long terme, la problématique de la grande vitesse ferroviaire réinterroge également sur des questions clés comme les perspectives de franchissement des Pyrénées, la faisabilité du contournement ferroviaire de Bordeaux, l'avenir du ferroutage, les autoroutes de la mer et le cabotage maritime. Dans une perspective de rééquilibrage des flux, sur l'ouest européen, entre le corridor atlantique et le corridor rhodanien, les GPSO pourraient devenir le maillon manquant à l'établissement d'une voie alternative et complémentaire au sillon rhodanien qui distribue aujourd'hui la plus grande part du trafic nord-sud de l'ouest Européen.

Construire le partenariat institutionnel et économique de l'Eurorégion transpyrénéenne

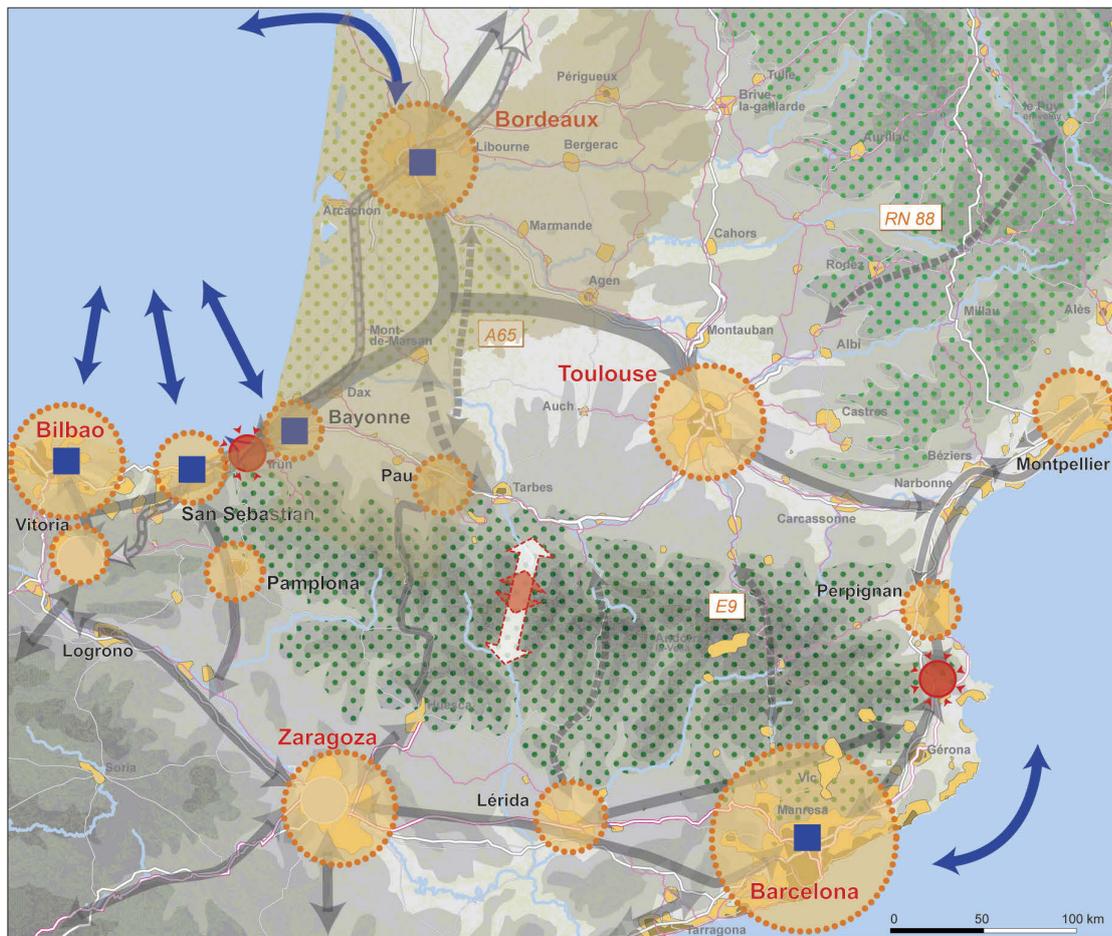
La grande vitesse ferroviaire constitue l'opportunité d'un travail en réseau entre les régions françaises (Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon) et les autonomies espagnoles (Catalogne, Navarre, Aragon, Pays Basque). Dans cet objectif, le renforcement et l'élargissement des axes de coopération existant (1) entre régions transfrontalières sur les retombées des lignes nouvelles est à rechercher.

Deux axes de travail pourraient être investis :

- D'abord, la construction d'un observatoire des Eurorégions pyrénéennes, fondé sur la description de l'offre existante des territoires, jusqu'ici peu habitués à travailler ensemble, en mettant l'accent sur les effets de complémentarité ou de concurrence entre les tissus économiques et les projets développés dans ces territoires. Forte de plus de 20 millions d'habitants, l'Eurorégion transpyrénéenne s'affirme avec l'arrivée du TGV comme un territoire de cohérence et d'opportunités pour de nouvelles coopérations et l'accueil de nouvelles activités. Donner corps à l'Eurorégion doit passer par l'affranchissement des effets de frontières et par la construction d'un espace de vie commun à mi-chemin entre Paris et Madrid, à la fois pour le tourisme, les villégiatures ou encore les installations à demeure, les lieux d'études ou l'implantation d'entreprises... Cela vaut en effet pour les acteurs économiques, intéressés par des raisons logistiques ou géographiques ; ce qui demande à réfléchir à un projet d'accueil global et adapté.

(1) Il existe déjà un axe de partenariat Aquitaine-Euskadi-Navarre-Aragon dédié au suivi de certaines filières logistiques et économiques locales.

Principaux enjeux à l'échelle de l'Eurorégion



Réseaux existants ou projetés

- Ferroviaire grande vitesse
- Ferroviaire classique
- Routier
- Espaces urbains
- Couverture forestière
- Réseau hydrographique

Enjeux principaux

- Préserver les espaces naturels majeurs
- Massif landais : enjeux économiques et écologiques
- Conforter "effet réseau" entre les agglomérations
- Anticiper la saturation à venir de la traversée des Pyrénées

↔ Envisager une nouvelle traversée des Pyrénées

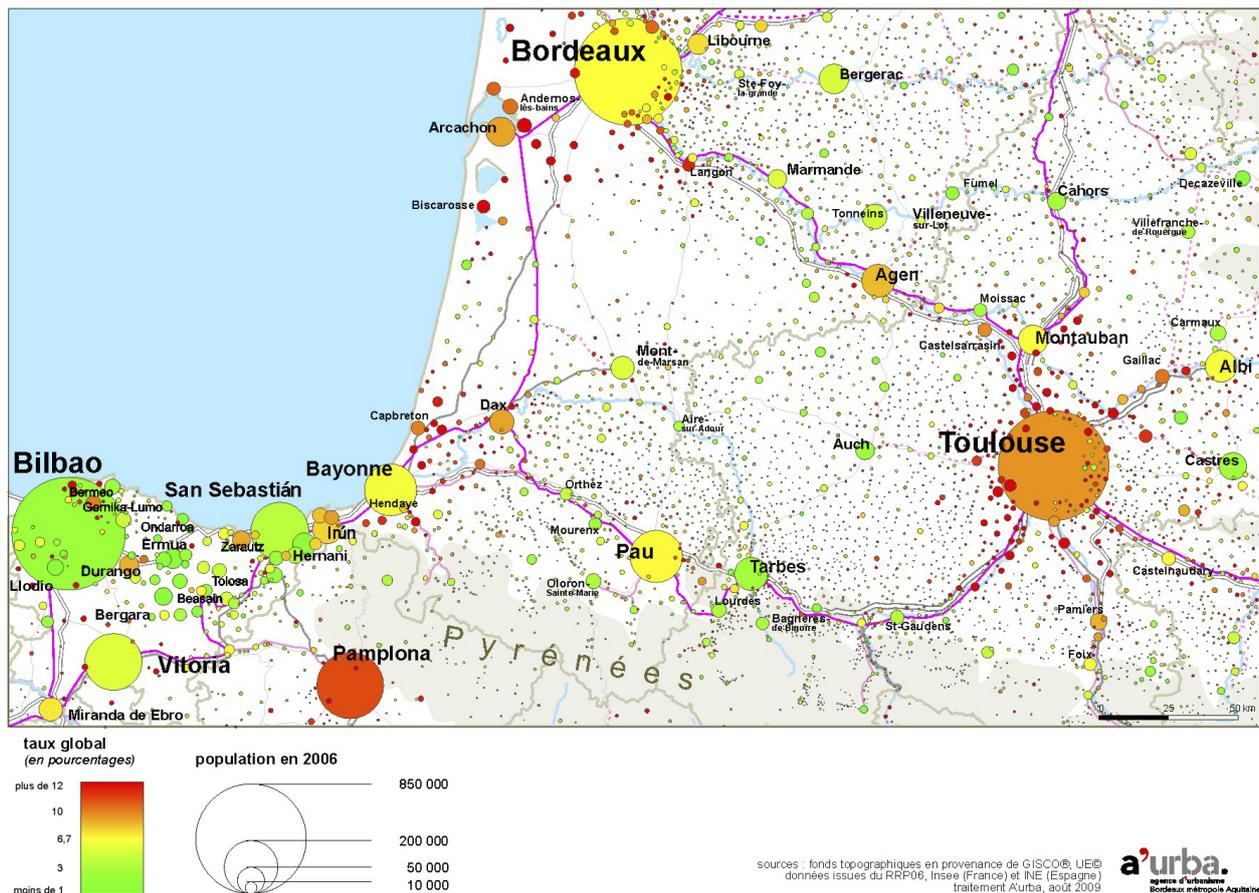
↔ Prendre en compte les autoroutes maritimes dans la relation au réseau ferré

audap
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

sources : fonds géographique en provenance de GISCO, A. droits de l'UE réservés © traitement a'urba, vendredi 12 juin 2009

Évolution de la population entre 1999 et 2008 (unité urbaine et communes)



Bordeaux, Toulouse, un mariage de raison ?...

Ces questions renvoient à la stratégie développée par les deux grandes agglomérations du sud-ouest et à l'articulation de leurs systèmes métropolitains car en plaçant Bordeaux et Toulouse à 50 minutes de train, l'on crée un système inédit en France, mettant à portée deux grandes villes de taille et de poids économique comparable. Faut-il vendre l'idée d'une « grande » Eurocité bipolaire Bordeaux – Toulouse pour atteindre une taille critique qui lui permette d'entrer dans le club des grandes métropoles européennes, au niveau de Barcelone ou de Lyon, ou faut-il au contraire jouer sur l'extension et le développement pour chacune de ces cités d'un véritable statut de métropole moyenne à l'échelle européenne, en affirmant leurs complémentarités et en jouant sur des registres d'offre différents ? Peut-être, comme souvent, faudra-t-il jouer sur les deux tableaux, la certitude étant qu'à court terme, ces deux métropoles sont amenées à composer ensemble...

- Ensuite, un travail plus ciblé sur la mise en réseau des métropoles du grand sud-ouest, favorisant des partenariats intercités (Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Bilbao...) et permettant d'investir sur des thèmes de mutualisation et de coopération métropolitaine, comme par exemple :

- En matière de stratégies économiques : l'établissement de pôles de compétitivité ou de filières communes à l'instar d'Aerospace Valley pour soutenir la filière aéronautique entre Toulouse et Bordeaux. D'autres pistes existent comme la filière bois, la logistique, l'agro-alimentaire ou la recherche médicale.
- En matière d'accueil universitaire : réfléchir aux filières d'excellence portées par chacune des métropoles et aux effets de centralisation sur l'un ou l'autre des pôles universitaires existants qui pourront en découler.
- En matière de programmation des grands équipements : l'étude montre l'urgence d'aborder des réflexions transversales sur des thèmes intéressant les trois

métropoles : plateforme aéroportuaire et interface avec le fer, circuits logistiques...

A l'échelle de l'Aquitaine, concevoir et programmer un véritable projet d'aménagement territorial associé aux nouveaux services ferroviaires

La mise en évidence des dynamiques urbaines et territoriales associées aux GPSO montre le caractère totalement nouveau qui pourrait en découler en matière de hiérarchie et d'organisation des territoires jusqu'ici peu ou pas concernés par le ferroviaire, à l'écart des grands flux. Ceci est d'ailleurs l'un des arguments ayant plaidé en 2006 pour retenir les options de fuseau desservant des territoires nouveaux.

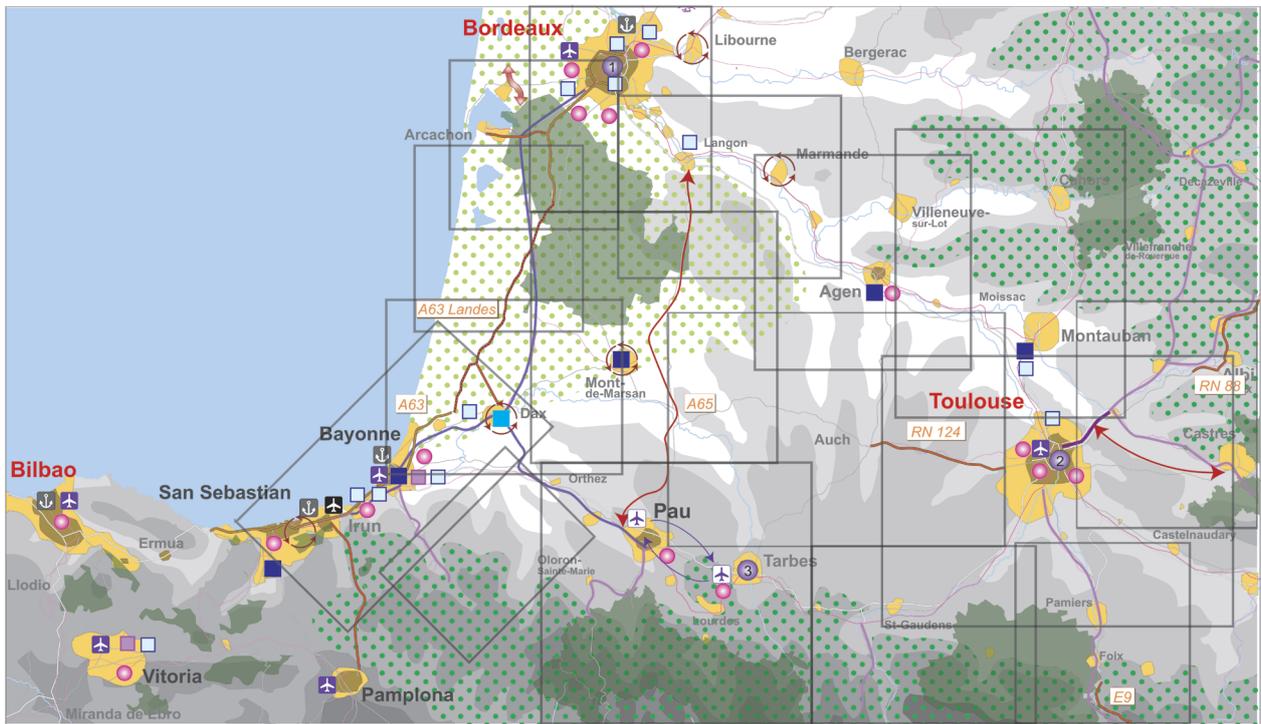
C'est la raison pour laquelle il est nécessaire aujourd'hui, avec les collectivités territoriales concernées, de partager la construction d'un projet d'aménagement d'ensemble posant la question de l'aménagement et de la programmation autour des gares nouvelles (Mont de Marsan, Agen, Montauban), des gares actuelles (Bayonne, Bordeaux, Toulouse, Dax) et des futures haltes SRGV (Captieux, côte landaise). Les Services Régionaux à Grande Vitesse seront les nouveaux services ferroviaires offerts par la LGV correspondant à des Ter roulant à grande vitesse, à 200km/h, et ne pouvant circuler que sur les LGV. En créant une nouvelle accessibilité rapide à l'agglomération de Bordeaux, ces SRGV auront probablement des incidences sur les relations entre

bassins de vie et bassins d'emplois (exemple de la création de la halte SRGV de Captieux qui la rapprochera à 20 minutes de train de Bordeaux).

La problématique des gares devra s'inscrire dans la démarche des « quartiers de gare » initiée par RFF, mais cette question renverra également aux équilibres territoriaux induits par l'addition des ambitions exprimées par chacun des projets en terme de programmation et d'impact.

Au-delà de la question des gares, se pose plus largement la question de l'offre globale proposée par le grand sud-ouest français d'un point de vue européen :

Synthèse des projets à l'échelle de la zone d'influence du projet



0 25 50 km

sources : fonds topographiques en provenance de GISCO/E, UE©
traitement : audap, A'urba, juin 2009

audap agence d'urbanisme
a'urba. agence d'urbanisme
Sud-Ouest Aquitaine

Réseau viaire existant

- Autoroute
- Autre route

Réseau ferroviaire existant

- Autre ligne
- Espaces urbains
- Réseau hydrographique

Espaces d'enjeux à considérer

- Parc national / parc naturel régional
- Espaces naturels majeurs
- Massif landais

Projet ferroviaire hors LGV structurant

- Rénovation ligne
- Régénération ligne
- Gare LGV actée / à l'étude
- Terminal autoroute ferroviaire programmé
- Doublement de la voie

Projet routier structurant

- ↔ Autoroute programmée-à l'étude
- Mise au gabarit autoroutier (2X3 voies-péage)
- Mise au gabarit autoroutier (gratuité)
- Mise à 2X3 voies
- Contournements
- ↪ Déviation

Projet de TCSP structurant

- Amélioration des services de transports (Ter, ...)

Projet aéroportuaire et portuaire structurant

- ✈ Développement aéroportuaire programmé
- ✈ Pérennité en question
- ✈ Synergie planifiée
- ⚓ Développement portuaire programmé
- ①②③ Pôle mondial de compétitivité
Aérospatial Valley

Projet de développement structurant

- Développement plate-forme logistique
- Projet économique majeur
- ★ Site de projets urbains majeur

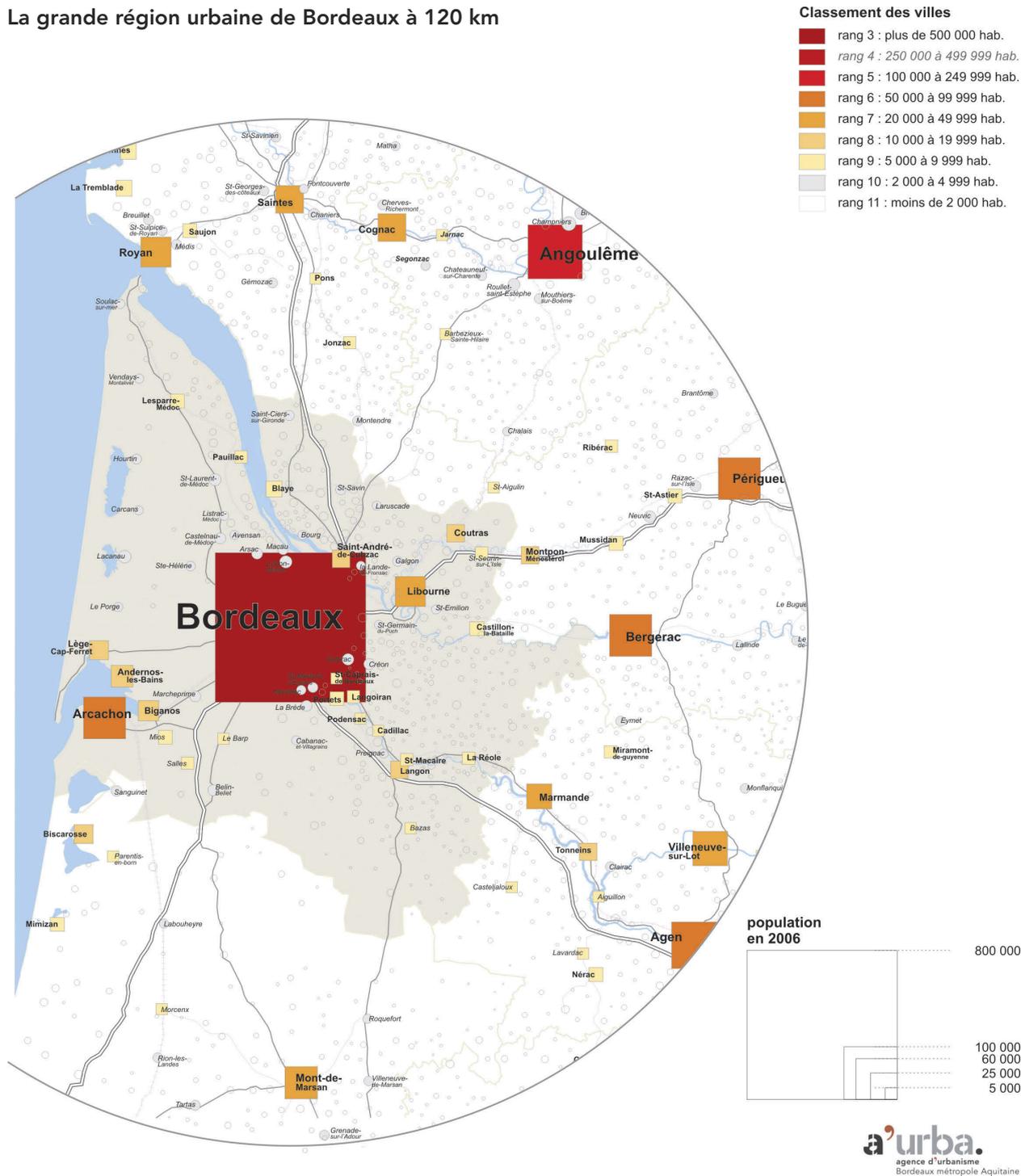
caractérisé par une occupation humaine relativement faible et par des espaces naturels bien préservés (le littoral, la forêt, la montagne), le grand sud-ouest français, perçu à l'échelle européenne comme un grand « poumon vert » deviendra accessible à de nouvelles populations intéressées pour y effectuer des séjours, des villégiatures ou s'y installer à demeure.

Mais cet argument peut aussi valoir pour les acteurs économiques qui seront, pour des raisons logistiques ou géographiques, susceptibles de s'y installer. Cela demande à réfléchir, pour l'Aquitaine et Midi-Pyrénées, à un projet d'accueil global qui prenne appui sur

les singularités et les atouts du territoire, mais également sur les nouveaux vecteurs économiques que l'on pense accueillir.

Au premier plan de cette réflexion, les métropoles (Bordeaux, Toulouse, le BAB), mais aussi les villes moyennes (Pau, Mont de Marsan, Dax, Agen, Montauban) et les territoires « en creux » (Gers, Béarn, littoral landais) méritent sans doute d'être plus investis.

La grande région urbaine de Bordeaux à 120 km



Raisonner sur les retombées du projet à l'échelle de la Gironde.

Bien évidemment, la conjonction des lignes nouvelles Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne est en mesure d'impacter fortement l'organisation des territoires girondins.

D'abord par les effets de redistribution territoriale liés à l'insertion des infrastructures nouvelles, l'objectif étant d'optimiser l'intégration des lignes que ce soit en milieu urbain, périurbain ou dans les précieux espaces naturels et agricoles girondins.

Mais également par les effets de redistribution des services ferroviaires sur les gares existantes et les haltes nouvelles prévues dans le cadre du projet : en effet, les lignes nouvelles dédiées à la grande vitesse vont susciter des effets de maillage et de libération de sillons permettant, par réciprocité, d'améliorer les services sur les lignes ferroviaires existantes. Ainsi en est-il de Libourne, d'Arcachon et de Langon qui devraient profiter pleinement de cette nouvelle donne ferroviaire, leur offrant ainsi les moyens d'affirmer leur rôle dans l'organisation du futur système métropolitain.

Tout ceci demande donc à construire une vision partagée et cohérente de l'évolution des territoires girondins qui prenne appui sur l'optimisation des liens entre le développement territorial et la desserte par le fer.

Zoom sur l'évolution du système métropolitain bordelais

Anticiper l'effet TGV amène, on l'a vu, à s'interroger sur les moyens de renforcer l'attractivité de la métropole bordelaise, que ce soit par ses actions propres en matière de développement économique et métropolitain (comme le projet Euratlantique) ou par sa mise en réseau avec les métropoles voisines et l'Eurorégion. Mais une autre évolution caractérisera rapidement le « système métropolitain bordelais », celle de l'extension des bassins de vie quotidienne liée à la mise en service de liaisons régionales à grande vitesse qui pourraient devenir un futur fer de lance pour repenser l'aire urbaine. Ainsi, mettant Angoulême, mais également Mont de Marsan, voire Agen, à moins d'1/2h de Bordeaux par train, c'est une nouvelle région métropolitaine qui se forme, avec Bordeaux au centre d'un bassin de vie approchant les deux millions d'habitants... Cela demande toutefois que soient mises en service des liaisons rapides, pratiques et à un prix abordable, favorisant un usage régulier et quotidien.

Ce qu'il faut savoir

les dates clés à retenir

- **Mai 2010** fuseau des 1000 m retenu
- **Été 2011** tracés retenus
- **Fin 2011** dossier d'Avant Projet Sommaire
- **Fin 2012** Enquête d'Utilité Publique
- **2014** Déclaration d'Utilité Publique
- **2015-2020** travaux/concession
- **2016** ouverture de la LGV Sud Europe Atlantique Tours-Bordeaux
- **2020** ouverture des GPSO Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne

Les futurs temps de parcours théoriques

Meilleurs temps de parcours possibles avec la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne	
Bordeaux-Mt de Marsan	30 min
Bordeaux-Dax	45 min
Bordeaux-Bayonne	1h
Bordeaux-Bilbao	1h50
Bordeaux-Pau	1h20

Meilleurs temps de parcours possibles avec la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse	
Bordeaux-Agen	40 min
Bordeaux-Montauban	55 min
Bordeaux-Toulouse	1h
Toulouse-Bilbao (sans passer par Bdx)	2h15

Meilleurs temps de parcours possibles avec la ligne Tours-Bordeaux	
Paris-Bordeaux	2h
Paris-frontière espagnole	3h20
Paris-Toulouse	3h10
Bordeaux-Angoulême	30 min

source : RFF 2009