

Contribution des :



Chambre de commerce et d'industrie des Landes

Siège : Hôtel Consulaire
293, avenue du Maréchal Foch
BP 137 - 40003 Mont de Marsan Cédex
www.landes.cci.fr

Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Landes

Siège : 41, avenue Henri Farbos
BP 199 - 40004 Mont de Marsan Cedex
www.cm-landes.fr

Antennes de la CCI et de la CMA

Antenne de Dax

128, Avenue Georges Clemenceau
40100 Dax

Antenne de Biscarrosse

Centre administratif
21 Rue Edouard Branly
40600 Biscarrosse

Antenne de Labenne

Résidence Thalassa
2, rue du Marais - 40530 Labenne

Chambre d'Agriculture des Landes

Siège : Cité Galliane
BP 279 - 40005 Mont de Marsan Cédex
Tél. : 05 58 85 45 45
Fax : 05 58 85 45 46
www.landes.chambagri.fr

Antenne Chalosse-Tursan

Pôle d'activités Saint Girons
55 rue du Général Gilliot
40700 Hagetmau

Antenne Adour-Gaves

Maison du Paysan
40180 Yzosse

Le débat public : une opportunité de compléter les études initiales

L Le Débat, conduit par une Commission indépendante, a pour objectif de faire connaître le projet, de recueillir les avis et les contributions. Cette instance dispose de budgets pour faire réaliser par des cabinets extérieurs des études complémentaires, durant la période du Débat.

Les Chambres consulaires des Landes demandent au Président de la Commission de Débat Public une étude de faisabilité de deux gares nouvelles TGV, sur le futur tracé Est. L'une pour l'agglomération montoise et l'autre pour l'agglomération dacquoise.

Le processus de décision, dès 2007

A l'issue de ce débat, Jean-Pierre Chaussade, Président de la Commission du Débat Public, remettra un rapport de synthèse à Réseau ferré de France (RFF), qui décidera avant le 1^{er} juin 2007 de la poursuite ou non du projet. En cas de suites favorables, la mise au point du cahier des charges des études préliminaires et l'élaboration de l'avant projet nécessiteront 4 à 5 ans, sous l'autorité du Ministre de l'Équipement. L'enquête d'utilité publique suivra. ■

Un enjeu capital pour les Landes

Le prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique, avec la création d'une nouvelle voie ferrée à double sens, va permettre de moderniser la connexion des réseaux ferroviaires français et espagnols, après la mise en service en 2016 de la nouvelle Ligne à Grande Vitesse entre Tours et Bordeaux et, en 2013, de la ligne nouvelle espagnole à haute performance entre Vitoria et Irun, dite « Y basque ».

Il s'agit de créer les conditions d'un trafic ferroviaire performant et de faire des Landes un « maillon fort » du transport des voyageurs et des marchandises.

Pour les entreprises landaises, les temps de parcours réduits pour aller vers Paris ou Madrid vont faciliter le développement de l'activité économique. Un deuxième enjeu, tout aussi important, réside dans les gains de temps des liaisons

interrégionales, vers Bordeaux, Toulouse et Bilbao, depuis les Landes. En effet, la nouvelle génération de Trains Express Régionaux (TER) permettra d'atteindre des vitesses comparables à celles des TGV d'aujourd'hui.

Le trafic routier est saturé sur la RN 10 avec un nombre de camions toujours croissant. Le prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique vise aussi à

favoriser le transfert d'une part importante du fret international, de la route vers le fer.

Actuellement, 170 trains circulent en moyenne par jour à la sortie de Bordeaux et 100 à la sortie de Bayonne. La ligne ferroviaire actuelle, malgré les aménagements programmés, ne pourra pas faire face au développement du trafic de voyageurs et de marchandises, avec 350 trains au sud de Bordeaux et 275 à la sortie de Bayonne.

Les investissements nécessaires, avant et après 2020

La priorité immédiate consiste à intensifier les aménagements qui doivent être réalisés sur la ligne actuelle, notamment pour moderniser le système de signalisation de conduite des trains. 115 millions d'€ de travaux sont prévus, sans compter les investissements nécessaires à la modernisation des gares landaises. Après l'important programme de travaux dont vient de bénéficier la gare de Mont-de-Marsan, la gare de Dax doit être améliorée pour accueillir chaque année plus de 1 million de **voyageurs**.

Après 2020, le réseau actuel ne sera pas capable de supporter la hausse du trafic, prévient RFF. A cette

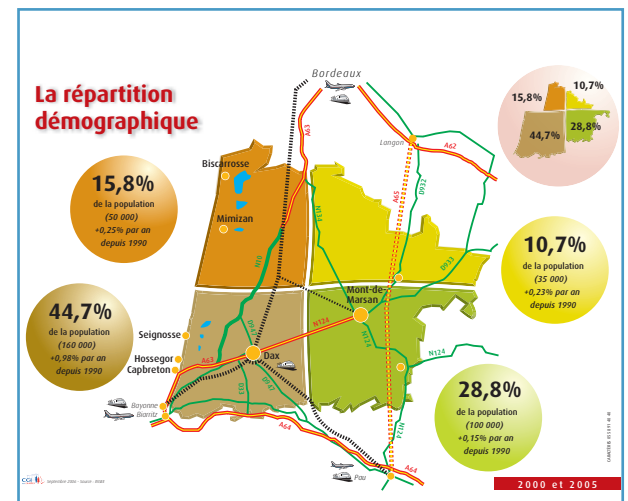
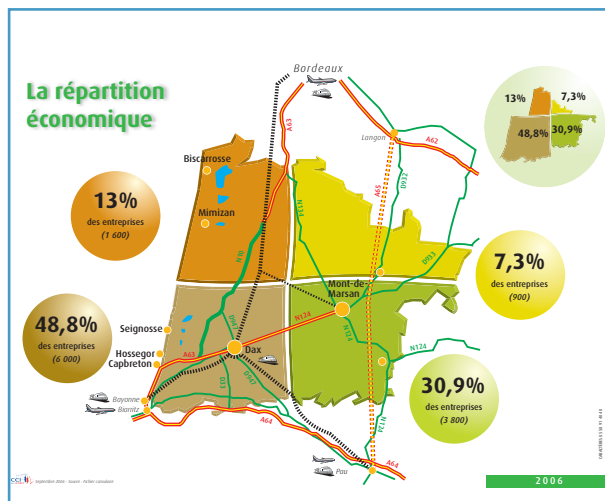
échéance, une nouvelle ligne LGV s'impose. 3 options sont actuellement proposées au Débat Public et offrent des avantages différents pour des coûts estimés sensiblement identiques, entre 3,52 milliards et 3,75 milliards d'€.

Il s'agit de choisir entre 2 voies nouvelles (160 à 220 Km/h), en parallèle de la ligne actuelle, 2 voies nouvelles à grande vitesse (320 km/h) par l'Ouest des Landes ou 2 voies nouvelles à grande vitesse (320 km/h) par l'Est des Landes, avec un tronçon commun de la LGV Bordeaux Toulouse.

Le train, accélérateur de développement

L'activité économique et la population sont aujourd'hui majoritairement implantées dans la moitié Ouest du département, avec une croissance plus forte dans le quart Sud-Ouest. La desserte ferroviaire de

Dax est l'une des raisons essentielles de cette dynamique. La nouvelle ligne LGV apportera un regain de développement à la moitié Est des Landes.



Le choix du tracé Est

Les Landes sont le 1^{er} département industriel d'Aquitaine*, le 1^{er} département thermal de France, la côte landaise étant la 1^{ère} destination touristique d'Aquitaine. L'économie landaise a tout intérêt à voir se développer le réseau des infrastructures ferroviaires, afin de rendre son territoire plus accessible et de favoriser l'accueil de nouveaux actifs. Les Landes s'inscrivent déjà dans une forte dynamique démographique avec un taux de croissance de la population landaise, qui a dépassé 6 % depuis 1999, soit le double de la moyenne nationale.

Les Landes sont riches de leur espace, qui en font le 2^{ème} plus grand département de France. Or, les Landes sont le seul département d'Aquitaine à ne pas disposer d'un aéroport. Enfin, les Landes se structurent autour de deux pôles urbains équilibrés de plus de 50 000 habitants, les agglomérations de Mont-de-Marsan et Dax.

**par rapport à la population active*

Ces arguments conduisent résolument les Chambres à opter en faveur du tracé est de la LGV dans les Landes le seul à desservir les deux agglomérations de Mont-de-Marsan et de Dax. Cette nouvelle ligne permettra d'aller plus vite à Paris et transformera radicalement les trajets quotidiens des Landais avec des TER à Grande Vitesse : Mont-de-Marsan et Bordeaux ou Mont-de-Marsan et Bayonne seront reliés en 30 mn, Dax-Bordeaux en 43 mn, Dax et Bilbao en 1h04 mn, Dax et Toulouse en 1h07 mn

L'utilité de 2 gares nouvelles dans les Landes

Les Chambres souhaitent un aménagement ambitieux des Landes. Afin de préciser leur demande d'étude elles considèrent que ces deux équipements devront être éloignés des zones d'habitation et construites l'une dans l'agglomération de Mont-de-Marsan, l'autre dans l'agglomération de Dax. L'étude devra également considérer la création de vastes parkings gratuits, indispensables au stationnement des voyageurs.

L'obsolescence de la gare actuelle de Dax, la deuxième d'Aquitaine en trafic, commande la construction d'une nouvelle gare TGV, disposant de vastes réserves foncières. Le secteur Nord Est de l'agglomération dacquoise offre la possibilité de connecter la voie ferrée actuelle, une nouvelle voie LGV et la RN 124.

Pour l'agglomération de Mont-de-Marsan, une localisation possible d'une nouvelle gare TGV se situe à la connexion des tracés projetés de la LGV et de l'autoroute A65.

Des exemples à suivre : les gares des TGV Méditerranée & Est.

• La distance entre les gares

La distance séparant les deux nouvelles gares TGV de Mâcon et du Creusot est de 76 km. Les nouvelles gares d'Avignon et d'Aix, sur le tracé TGV Méditerranée, sont distantes de 74 km. Sans parler des 44 km entre Avignon et Nîmes ou des 34 km qui séparent la gare nouvelle d'Aix de Marseille. Or, la distance entre les 2 agglomérations landaises peut varier entre 65 et 78 km, selon l'emplacement de deux gares nouvelles TGV. Et, deux gares ne veulent pas forcément dire deux arrêts pour tous les trains entre Paris et Madrid, mais des possibilités d'arrêt à tous les Trains Express Régionaux à Grande Vitesse.

• La dimension des parkings

Les gares nouvelles ont des parkings plus grands et sont facilement accessibles, par la route ou par voie ferrée. Ainsi, Avignon gare TGV (2 millions de voyageurs par an et 21 liaisons quotidiennes vers Paris) possède un parking sécurisé de 1 850 places et Valence un parking du même type de plus de 1 400 places.

• Les coûts et le financement d'une gare TGV

La nouvelle gare de la Meuse sur le TGV Est européen est construite pour un investissement total de 22 millions

d'euros (Sources : SNCF/ Le Moniteur). D'une manière générale, le coût d'une nouvelle gare TGV est inférieur, en moyenne, à 1 % de l'investissement total d'une nouvelle ligne LGV.

Et n'oublions pas que le financement de la ligne LGV entre Perpignan et Figueras, construite dans le temps record de 5 ans, est à la charge d'un concessionnaire privé, le même qui va réaliser et financer l'autoroute A65 Langon-Mont de Marsan-Pau.

La fréquence des dessertes

Dax bénéficie aujourd'hui d'une desserte TGV de 6 à 7 allers-retours quotidiens avec Paris. A l'horizon 2020, toujours dans l'hypothèse du prolongement de la LGV par l'Est des Landes, Dax devrait compter de

12 à 16 allers-retours quotidiens pour Paris, selon les études de la SNCF. En comparaison, la desserte quotidienne entre Mont-de-Marsan et Paris serait de 3 à 5 allers-retours, selon les mêmes estimations.

Les horaires des trains

Comme pour les avions, les créneaux horaires de départ et d'arrivée des trains conditionnent l'efficacité du trajet pour les voyageurs. Il s'agit de pouvoir réaliser, par exemple, un A/R les Landes-Paris dans la journée avec un temps de travail utile dans la capitale.

L'établissement d'une grille d'horaires adaptée aux besoins de la clientèle landaise, par cadencement régulier, sera un élément déterminant de négociation, afin de rendre le projet efficient.

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 8 700 exemplaires - ©Leo Corporate