

CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC PROJET FERROVIAIRE

Bordeaux Espagne

Ce projet qui ne se réalisera que dans les années 2025, étape la meilleure si l'Europe participe à son financement et si les élus transfèrent les crédits routiers du gouffre de Bordeaux vers la desserte des territoires.

De l'étude du projet, une évidence s'impose qu'en 2013 l'Y Basque changera les conditions de circulation des voyageurs et des marchandises entre l'Espagne et la France; surtout entre la zone de Bilbao et Bordeaux.

1 er Constat : ce projet vient avec vingt de retard, car l'Aquitaine regardait vers le centralisme parisien sans s'ouvrir à l'Europe en particulier l'Espagne et le Portugal.

2 ème constat : depuis l'arrivée du TGV en 1990, l'Aquitaine n'a rien fait pour améliorer les liaisons ferroviaires traversant les Landes et le Pays Basques. Elle possède la seule ligne classique détentrice de record de vitesse qui plafonne aussi par sa lenteur et son manque de capacité en garage actif pour fluidifier cet itinéraire.

3 ème constat : elle privilégie les routes et en particulier l'autoroute Langon Pau dont la concession vient d'être accordée.

Les trois projets présentés obligent à des délais très longs pour leur réalisation qui ne sont pas en rapport avec l'extrême urgence de développer le trafic ferroviaire voyageurs et marchandises dans le cadre de la lutte contre l'effet de serre, dont la route est l'un des principaux pollueurs au même titre que l'aviation régionale sur des trajets inférieurs à 3 heures.

La solution 1 qui est celle qui augmente la capacité de la ligne classique sans nouvelle saignée dans le paysage, elle comporte dans le trajet Bordeaux Fature la mise en souterrain partielle de ce nouveau tracé. Dans les landes la rectification de quelques courbes suffirait pour atteindre la vitesse de 300 km/h tel que le TGV Atlantique le fait tout les jours en parallèle à la ligne de Châteaudun à Anneau. En contradiction avec les documents de RFF qui oublie ce que la SNCF à réaliser dans les années 1980 et dont les chemins de fer allemands ont appliqué cette règle sur une partie de lignes classiques à moderniser. Donc, aujourd'hui RFF est capable de porter la vitesse pour les TGV à 220 km/h entre Fature et Dax avec un objectif 2013 l'arrivée des Espagnols en voie normale ferroviaire depuis Madrid. Cet objectif est-il pris en compte par les élus aquitains qui ne voit que la route avec ses nuisances et ses morts comme signe de modernisme pour une région rétrograde, au sud de l'Europe.

La solution 2 ne résout aucun problème, crée une nouvelle coupure dans l'espace landais tout en n'améliorant pas la desserte du territoire, le gain de temps n'étant pas déterminant en fonction de la destruction de la faune et du passage obligée dans des zones à protéger pour leur biodiversité.

La solution 3 est un ramassage de X idées, avec pour but desservir Mont de Marsan à la place de Dax.

Une analyse plus précise du fuseau permet de découvrir que le tracé Bordeaux Toulouse peut être intégré dans le tronc commun : optimisation des infrastructures.

Cet Y ferroviaire a vocation à devenir un triangle en permettant à Toulouse de se rapprocher de Bayonne et de Bilbao, pour renforcer l'attraction de ce Sud France à son adhésion à l'Europe des échanges.

Pour optimiser l'incidence de ce futur tracé, il faut l'insérer dans le fuseau de l'autoroute Langon Pau (exemple autoroute du Nord et Paris Troyes).

Ce qui implique de prendre des aujourd'hui des réserves sur les ouvrages d'art contigus et de ne permettre pas l'urbanisation sur les voies futures TGV.

La desserte de Mont de Marsan par une gare nouvelle est à proscrire au milieu des Landes, cette gare doit être à la rencontre de voie ferré existante, permettant de relier Mont de Marsan ville préfecture plus rapidement et de desservir Morcenx par l'électrification de cette antenne au milieu d'un territoire électrifié.

Il existe une ligne desservant la vallée de l'Adour vers Tarbes, une remise à niveau et une desserte par TER renforcerait l'attractivité de Mont de Marsan comme pôle au milieu des Landes.

Le problème de cette solution 3 est la desserte de DAX qui est ignorée en direct, ville ayant le plus fort potentiel de voyageurs de ce sud du pays landais. Un passage par la gare actuelle est une obligation pour les TGV desservant Pau, Lourdes, Tarbes car il assure une fonction de desserte inter ville. Ces TGV ne pouvant circuler en UM sur la branche au sud de Dax du fait des infrastructures anciennes et des quais trop court.

Une possibilité de shunt pour les TGV européens allant en Espagne est à envisager en deuxième étape lorsque le trafic le justifiera.

Les quelques minutes gagnées ne deviendront rentables que si l'infrastructure nouvelle est créée entre Bayonne et la frontière espagnole.

Le projet de TGV au sud de DAX est à privilégier si l'on veut désaturer la ligne existante entre Bayonne et Hendaye pour créer un RER en correspondance avec Saint Sébastien.

Ce tronçon nouveau est à créer mixte voyageurs et marchandises pour éviter les nuisances sonores et visuelles aux riverains. La plus grande partie de son tracé sera en souterrain, le problème de la gare de Bayonne est d'insérer son positionnement avec la ligne classique actuelle, ou avec celle de Puyo ou St Jean Pied de Port pour la création de TER direct pour tout le Pays Basque.

Synthèse : projet 3 bis

Un projet de LGV sortant de Bordeaux par la ligne de Langon, parcours communs à 3 voies sur la ligne classique, parcours commun LGV Bordeaux Toulouse, bifurcation au niveau de Captieux, création d'un triangle venant de Toulouse, insérer le maximum de parcours commun avec l'autoroute Langon Pau, préserver les espaces naturels riches de biodiversité en particulier de la faune et de la flore, prévoir les sous stations sous les artères de haute tension électrique, l'acheminement se faisant en parallèle de la voie TGV pour les autres installations.

La gare de Mont de Marsan est à privilégier à l'intersection de voie ferré existante à électrifier pour la continuité du réseau ferroviaire.

La gare de Dax est à garder comme point obligé pour les TGV se dirigeant vers Tarbes et Lourdes.

Un shunt sera à construire ultérieurement, uniquement si un tronçon nouveau est créé pour rejoindre la frontière espagnole. Je crains que ce tronçon très coûteux avec une gare de Bayonne interconnectée aux RER Basques ne voit le jour que dans une trentaine d'années lorsque la pression des riverains sera telle que le trafic sera inexploitable en relation locale vu la topographie du terrain et les ralentissements imposés par les ouvrages d'art.

Cet aménagement qui répond au dossier entrant dans le cadre de la diminution de l'effet de serre est à réaliser en priorité au titre des lignes à grande vitesse européenne pour l'aménagement des territoires et le rapprochement des citoyens.

Le Mans 26 décembre 2006
Monsieur HOGU Jean François
46 Rue du Danemark
72100 Le MANS

