

**Contribution de :**



**Association Béarn Adour  
Pyrénées,**

association loi 1901 créée en 2000, a pour objectif de développer et désenclaver le Béarn et les Pays de l'Adour grâce à la réalisation des infrastructures routières et ferroviaires telles que l'autoroute A65 Pau-Langon, la nouvelle liaison routière Pau-Oloron, la modernisation et la sécurisation de la RN134 en vallée d'Aspe, la traversée des Pyrénées, l'amélioration de l'axe ferroviaire Toulouse-Bayonne et le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

Jean-Pierre Mariné  
Président

Jean-Michel Guillot  
Rédacteur du document

Contact :  
Sandrine Taris  
05 59 82 56 40

## Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne : BAP se prononce pour un scénario 3 bis

**L**e développement des infrastructures ferroviaires, tant pour le fret que pour les voyageurs, maintenant urgent si l'on compare notre région à celle des autres régions françaises, est devenu un impératif absolu.

*L'association Béarn Adour Pyrénées qui se préoccupe du désenclavement du Sud Aquitain et en particulier du bassin central de l'Adour, avec une ténacité que personne ne lui marchandant, s'est penchée attentivement sur les*

*documents mis à la disposition du public par la CNDP. Une commission importante, comprenant des membres de divers groupes de travail, ainsi que des experts ferroviaires reconnus, a donc planché sur le dossier et vous livre ici le résultat de ses réflexions.*

*BAP opte pour le scénario 3 mais insiste fermement pour que ce scénario fasse l'objet d'une étude complémentaire qui intègre l'idée d'une meilleure desserte du Béarn et de la Bigorre. ■*

## Comment se présente le projet pour le Béarn et la Bigorre ?

À l'heure actuelle, un voyageur désirant se rendre de Pau à Paris a le choix, en période normale, entre neuf trains (nous avons volontairement édulcoré les trajets proposés par la SNCF passant par Bayonne en raison d'un temps de voyage allongé) :

→ trois TGV directs qui mettent entre 5h09 et 5h55 pour faire le trajet

→ cinq trains combinant le TER ou le Corail jusqu'à Dax ou Bordeaux avec des temps de parcours sensiblement plus longs : de 6 h 40 à 7 h 06

→ un train corail de nuit qui fait le trajet en 8 h 10. ■

## Le choix du scénario 3

Que nous proposeront les opérateurs ferroviaires, en 2020, si tout se passe comme RFF le prévoit, lorsque la ligne TGV entrera en vigueur entre Bordeaux et l'Espagne, sachant qu'aura été mise en service la liaison Tours-Bordeaux en 2016 ?

Des temps de parcours sensiblement améliorés :

- pour aller de Pau à Bordeaux : 1h20 avec le scénario 3 "Est des Landes" (1h39 avec le scénario 1) soit au moins 45 minutes de temps gagné
- pour aller de Pau à Paris : 3h25 (3h44 avec le scénario 1, 3h36 pour le scénario 2), un gain de temps assez considérable d'une heure et demie, voire deux heures.

Le nombre des TGV serait augmenté puisqu'il y aurait la possibilité de réaliser 7 circulations aller-retour. Au lieu de 3 à l'heure actuelle.

Tous les Béarnais et Bigourdans pencheront donc naturellement, à priori, pour le scénario 3, le plus

avantageux. Il a pour notre région une fonction évidente pour l'aménagement du territoire. On note qu'il ne s'éloigne pas exagérément des dessertes actuelles. Il pourra desservir convenablement, après les connexions indispensables, les bassins d'activité de Pau, Tarbes et Lourdes. Il permettra enfin le jumelage judicieux avec les autoroutes du secteur, existantes ou futures.

Il ne saurait être question d'accepter le scénario 1 qui cumule tous les inconvénients : concentration des trafics dans un même corridor, dégâts environnementaux dans certains secteurs déjà fortement urbanisés, insuffisance de la vitesse permise pour les rames de voyageurs (220 km/h au lieu de 320 km/h), perturbations et risques d'insécurité dans le trafic actuel générés par des travaux de proximité... De plus il ignore la desserte du Béarn et de la Bigorre, tout comme le scénario 2, lequel, pour cette seule raison, n'a aucun intérêt pour nous. ■

## Constat et analyse

L'analyse de RFF, qui s'est fixé pour objectif d'aller de Bordeaux à Hendaye, n'a pas prévu de faire passer la nouvelle LGV par le Béarn, dès l'instant où **l'objectif convenu** est de relier la LGV Sud Europe Atlantique à l'Y basque. RFF a malgré tout prévu dans son schéma un raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante pour desservir plus rapidement le Béarn et la Bigorre.

Le scénario retenu ne se conçoit qu'avec le scénario 3 "est des Landes". Il consisterait à réaliser une sorte de barreau –en jargon routier on dirait une bretelle– prévu grosso modo depuis la nouvelle LGV à l'ouest de la nouvelle gare des Landes, quelque part aux environs de Tartas et la ligne actuelle Pau-Dax par Puyoo, dans la région de Pouillon.

Ce barreau de raccordement aurait une longueur de 30 km et serait à voie unique. Les TGV le franchiraient à la vitesse de 230 km/h puis circuleraient à 140 km/h sur la voie actuelle Pau-Dax, laquelle ne peut recevoir à ce jour de TGV en unité multiple en raison de la longueur insuffisante des quais de gare et d'une alimentation électrique inadaptée.

L'étude de RFF conserve l'hypothèse de la non réalisation de travaux nécessaires à l'accueil de rames doubles qu'il faudra donc séparer dans la gare des Landes comme aujourd'hui cela se fait à Dax. Les dessertes des gares d'Orthez, Pau, Lourdes et Tarbes sont d'ailleurs maintenues à leur état actuel.

L'ensemble des hypothèses se traduit par les circulations TGV suivantes : 7 circulations aller – retour par jour sur la branche Béarn / Bigorre dont :

- 2 TGV qui circulent en unité multiple au nord de Dax. Ceux-ci s'assemblent ou se dédoublent à Dax et circulent en unité simple au Sud de la ville : une rame vers ou en provenance du Pays Basque et l'autre du Béarn et de la Bigorre.
- 2 TGV en unité simple, ceux-ci empruntent le raccordement.
- 4 TGV en unité multiple au nord de la gare nouvelle des Landes (Mont de Marsan). Ceux-ci s'assemblent ou se dédoublent en gare nouvelle des Landes et circulent en unité simple sur le raccordement vers ou en provenance du Béarn et de la Bigorre.

Sur le principe, il faut savoir que *“dans l'hypothèse présentée ci-dessus d'une séparation des trains en gare nouvelle Landes et d'une circulation en unité simple sur le raccordement, les circulations s'organiseraient comme suit : départ du premier TGV à destination de Lourdes et Tarbes, puis 5 minutes plus tard départ du second TGV en direction d'Orthez et Pau”*.

Cela signifie, si l'on en croit les documents de RFF, que :

- 12 TGV en unité simple par sens circuleront sur la branche Béarn Bigorre du Corridor Atlantique, dont 10 emprunteraient le raccordement.
- 4 couples de TGV se suivront à 5 minutes d'intervalle.

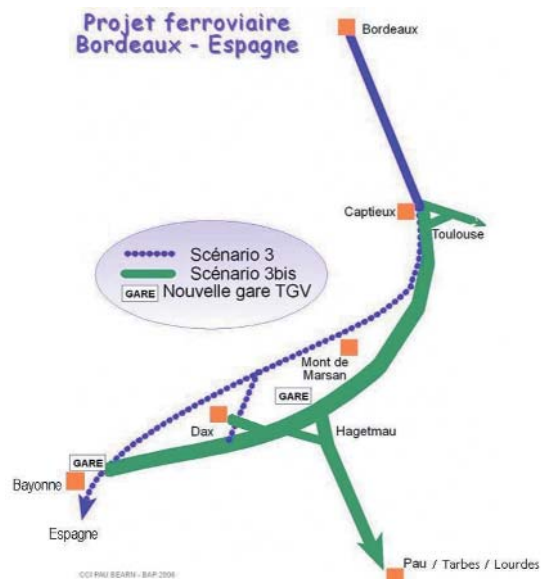
On conçoit que l'on puisse avoir quelques difficultés à assimiler ces précisions techniques dont le moins qu'on puisse dire est qu'elles ne sont pas d'une clarté très limpide.

On retiendra encore que les TGV devront s'insérer dans le trafic habituel de la ligne Pau-Dax qui continuera à recevoir des TER ainsi que des convois transportant du fret. Les hypothèses de trafic sur la ligne Dax-Pau sont issues de l'étude “Avant Projet Sommaire” de modernisation de la ligne Bordeaux-Pau d'août 2003. RFF indique que ce trafic comprend le trafic fret induit par la réouverture de la ligne Pau-Canfranc.

Les documents mis à notre disposition indiquent par ailleurs que les études de trafic donnent environ 2 400 000 voyageurs par an sur la branche Béarn/Bigorre du corridor Atlantique.

La nouvelle LGV Bordeaux-Espagne enregistrerait un trafic voyageurs en référence de 5,8 millions en 2020 et un trafic nouveau de 2,2 millions pour le scénario de la ligne nouvelle par l'Est avec raccordement spécifique vers Pau.

Dernière précision, les dépenses d'investissement estimées par RFF pour ce barreau de raccordement s'élèvent à 295 M€ ou à 335 M€ selon que le scénario prévoit un raccord dénivelé ou non. Un raccordement à deux voies coûterait 420 M€. ■



## Une exigence : Pau à trois heures de Paris

Il est évident que l'association Béarn Adour Pyrénées, si elle est d'accord sur ces grands principes, ne peut approuver sans réserve le projet présenté à l'occasion de ce débat.

Les Béarnais, les Bigourdans aussi, bref tous les citoyens du cœur des Pays de l'Adour ne peuvent pas se contenter de ce schéma qui les laisse de côté, qu'on le veuille ou non, et quelles que soient les améliorations qu'il promet aux usagers.

Du débat qui s'est organisé au sein de notre association autour de ce scénario 3, ressort l'idée, indispensable, de prévoir certes un raccordement, mais différent, que BAP souhaite voir étudier. Cette idée que partage la CCI Pau-Béarn, consisterait à décaler la LGV plus à l'est et au sud de Mont-de-Marsan avant de repartir en direction de Bayonne, sans pénaliser vraiment les voyageurs du pays Basque, et de construire un raccordement direct sur Pau. Ce nouveau raccordement aurait une longueur de l'ordre d'une trentaine de kilomètres.

Cette option qu'on pourrait appeler **scénario 3 bis** présente divers avantages : elle permettrait d'irriguer un secteur sensiblement plus peuplé que celui au nord de Mont-de-Marsan, aurait une fonction d'aménagement du territoire bien meilleure que le scénario 3 et **mettrait Pau à ce moment-là à 3 heures seulement de Paris et Bordeaux à 55 minutes. Une demi-heure gagnée sur Paris et bien sûr, sur Bordeaux, c'est considérable.**

Quel constat faisons-nous aujourd'hui ? **Il va falloir attendre 2020 pour que Pau soit reliée, en 3h25, à**

**Paris, distante de 637 km à vol d'oiseau, à la vitesse moyenne de 186 km/h (scénario 3) alors que Marseille est aujourd'hui reliée à Paris, distante de 670 km en 3 heures, à la vitesse de 223 km/h...**

Nous n'insisterons jamais assez, pour conclure, sur l'importance du bassin économique et humain de la région paloise et oloronaise pour laquelle la LGV constitue un outil indispensable de développement. Le potentiel du Béarn est éloquent. Il représente 10 404 entreprises dont 1977 industrielles<sup>1</sup>, 4 541 commerciales et 3 886 de services, sans compter 8 760 exploitations agricoles et 5 149 entreprises artisanales. La population du Béarn est de 354 916 âmes. La SNCF estime qu'en 2005, 974 000 voyageurs sont montés et descendus en gare de Pau.

Le potentiel des Hautes-Pyrénées, de son côté, n'est pas négligeable. La population est de 224 053 âmes. Ce département compte 8 366 entreprises<sup>2</sup> dont 1 312 industrielles, 4 047 commerciales, 3 007 de services. BAP enfin est conscient qu'il existe un autre enjeu d'importance : la nécessité de réaliser, un jour, une percée indispensable à travers les Pyrénées pour communiquer directement avec l'Aragon, Madrid et le sud de la péninsule. Personne, parmi les décideurs de notre pays - même si une commission mixte franco-espagnole se penche à l'heure actuelle sur cette problématique -, n'a encore eu véritablement l'idée de réunir les acteurs majeurs de nos régions, de part et d'autre des Pyrénées, pour réfléchir sérieusement à un scénario réaliste des diverses communications transpyrénéennes. ■

<sup>1</sup>Les dix plus grands établissements industriels du Béarn représentent un effectif de 8700 salariés : Turbomeca à Bordes (2191 salariés), le Centre scientifique et technique Jean Feger de TOTAL (1700), l'établissement de production TOTAL à Lacq (970), Messier-Dowty à Bidos (850), le Groupe Euralis (665), Akerna Chimie à Lacq-Mont (605), Lindt et Sprungli à Oloron (527), la plate-forme Sobegi à Mourenx (400), les Constructions Mas à Pau (400), PCC à Ogeu (360) - (source CCI PB 2004).

<sup>2</sup>Les dix plus grands établissements industriels des Hautes-Pyrénées représentent un effectif total de 4412 salariés : EADS Socata à Louey (1071), Alstom transport à Séméac (890), GIAT Industries à Tarbes (665), GMD à Maubourguet (550), SEB à Lourdes (326), Pechiney à Lannemezan (240), Microcast à Ade (190), Atofina à Lannemezan (181), EDF à Tarbes (140), Céramiques techniques à Bazet (159) - (source CCI HP 2004).

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 13 000 exemplaires - ©Leo Corporate