

Contribution de :

COBARTEC

Collectif du Bassin
d'ARCACHON pour un Réseau
de Transports En Commun
Association affiliée à la FNAUT

15, rue du Stade
33470 LE TEICH

Tél. : 05 56 22 88 58

Pour un projet Bordeaux-Espagne

desservant les populations de la façade atlantique, inversant la politique fret, d'une réalisation plus rapide, progressive, au coût échelonné, respectueux de l'environnement.

Observations préliminaires

■ Relatives à la présentation du projet

→ Il n'est pas acceptable que RFF laisse apparaître manifestement sa préférence pour le tracé n° 3. L'intérêt de la mise à quatre voies de la ligne actuelle est décrit brièvement et de manière discutable sur une seule page (70) alors que celui des lignes nouvelles tient en 5 pages.

→ RFF se permet d'éliminer du débat le projet d'une LGV collant au maximum à la ligne actuelle avec des arguments infondés et contestables (p. 94).

Ce projet avait été étudié voilà plus de quinze ans par les services de la SNCF. Pour le parcours de GAZINET - MORCENX (près de 100km) L'urbanisation est à la fois moins nombreuse et moins dense et la réalisation d'une LGV bien moins coûteuse. Il suffit de parcourir la ligne et de lire les cartes au 25000°.

■ Des omissions et erreurs graves

→ aucune donnée relative aux besoins d'espaces nécessaires.

→ aucune donnée sur les modes et les conséquences des divers types de financement.

→ aucune information sur la baisse constante des tonnages et du nombre des trains de fret.

→ dans le chapitre relatif au contexte territorial et environnemental sur la carte représentant (p. 18) l'importance des aires urbaines, celle du Pays Bassin d'Arcachon - Val de l'Eyre fait gravement défaut. A croire que de Bordeaux à DAX la zone traversée est désertique alors qu'elle comprend aujourd'hui 132 000 habitants, 160 000 avec l'hinterland nord landais, pour atteindre plus de 300 000 l'été.

Avec la plus forte évolution démographique, l'agglomération dépassera très largement les 200 000 habitants lors de la réalisation du

projet. Cette densification est sans commune mesure avec celles des aires de MONT de MARSAN et de DAX inférieures à 50 000 habitants.

■ Concernant l'environnement

→ Point 3.2.1 : la formulation des aménagements dans la tranchée de TALENCE " très difficiles à envisager..." est inappropriée laissant penser qu'elle est quasiment irréalisable, alors que c'est son coût qui serait important.

→ Point 3.2.3 : Bien que située dans le Parc Régional la section LAMOTHE - MORCENX ne nécessiterait aucune protection spécifique.

- Un diagnostic plus précis concernant l'état de la voie et de l'alimentation électrique dont celui des ogives nous semble indispensable.
- L'affirmation dans la synthèse du dossier de 170 circulations à la sortie de BORDEAUX est contraire à la réalité. En effet le nombre des trains entre BORDEAUX et HENDAYE tend à baisser légèrement. Il passait par 24 heures en moyenne semaine en septembre 2006, 151 trains dans la tranchée de TALENCE, et 132 en gare de PESSAC. Nous sommes très éloignés du point de saturation évoqué par le Président ROUSSET et le Directeur de la SNCF connu actuellement à BX-BENAUZE avec 260 circulations, soit près du double !

■ La bataille contre le temps

L'homme a toujours souhaité découvrir visuellement le

monde, se déplacer toujours plus vite. De même pour acquérir et livrer ses marchandises. Plus les technologies progressent, plus il se veut mobile.

L'Aquitaine a accumulé au fil des décennies des retards considérables en matière d'infrastructures et particulièrement dans le domaine ferroviaire. Le handicap est d'autant plus lourd que la différence d'écartement des réseaux français et espagnol impose, tant aux voyageurs qu'au fret, des ruptures de charges dissuasives et onéreuses. Au moment où nos voisins accélèrent leur projet de LGV, ils seront à la frontière dès 2013, nous ne pouvons plus nous permettre de plomber nos échanges sociaux et économiques en limitant notre territoire en un " finistère isolationniste ".

Nous pensons utile d'insister, plus qu'il n'est fait dans le projet, sur le constat que la planète connaît une période de réchauffement important, constant et durable. Il y a tout lieu de penser que les évolutions démographiques et économiques ne vont pas contribuer à le réduire si nous n'agissons pas plus efficacement sur les nombreuses causes. N'oublions pas que les transports routiers constituent le principal facteur de pollution par l'émission des gaz à effet de serre.

Tout aussi préoccupant : les prémises de l'épuisement des énergies fossiles en voie d'une accélération rapide.

Quel autre mode que le train à traction électrique, a le plus d'avenir ?

Il n'est pas étonnant d'apprendre que des compagnies aériennes européennes envisagent dans le cadre de l'ouverture à la concurrence en 2012, d'acheter des rames TGV pour assurer des relations à moins de 1 500 km.

Nos propositions et oppositions sont maintenant explicitées

■ La première priorité : la modernisation de la voie actuelle

- Cette modernisation rapide est indispensable.
- Le système de signalisation (BAPR) est inadapté au trafic de DAX à BAYONNE.
- La caténaire (1500 volts) et l'intensité sont à renforcer par création de sous stations supplémentaires. Les ogives d'origine, en triste état, sont à remplacer.
- De nombreux quais de types bas sont à normaliser pour le trafic voyageurs.

- L'utilité de créer des IPCS de BORDEAUX à DAX avait été retenue pour une réalisation fin... 1995. 11 ans plus tard, seule la section BORDEAUX-GAZINET a été réalisée. Compte tenu de la suppression du personnel chargé de la circulation dans une majorité de gares, les moindres incidents entraînent des retards considérables. La réalisation des travaux d'entretien n'est pas facilitée.
- La vitesse est limitée à 160 km/h ... sur la ligne des essais et records de vitesse voilà plus de 50 ans.

- Nous ajouterons la nécessité d'**électrifier la ligne MORCENX - MT de MARSAN**. Outre les incidences écologiques, les automotrices Z TER seraient mieux utilisées avec quelques faibles gains de temps. Par ailleurs, **la desserte par des TGV** de la préfecture des Landes serait rendue possible.
- **Des vitesses très supérieures** peuvent être obtenues sur de longues portions sans avoir recours à des investissements importants. Notamment de GAZINET à MORCENX (sauf dans la courbe de LAMOTHE), ces vitesses pourraient être portées à 220/250 km/h sur 90 km. Alors que nos TGV se traînent à 160 !
- **Les possibilités de garage des trains de fret doivent être accrues** afin d'augmenter le débit et les vitesses.
- **Le tronç commun à la sortie de la ligne de "ceinture" à TALENCE est pénalisant.**

■ La seconde priorité : le transfert rapide du fret routier.

- **La plus importante en raison de l'effondrement délibéré du fret SNCF** (plan VERON). Une politique d'accompagnement par les Pouvoirs Publics est indispensable. Faute de place nos inquiétudes et propositions sont décrites seulement sur le site du CNDP.

■ Nos oppositions aux tracés 2 et 3 sont explicitées sur le site du CNDP.

■ Troisième priorité la desserte de la façade atlantique

Le COBARTEC insiste sur deux principes :

- **Il n'interviendra pas dans l'analyse des tracés au sud de DAX.** Le doublement de la voie actuelle paraît cependant problématique.
- **Il exige que toutes les dessertes TGV soient interconnectées avec les TER.**

Toutes les études démographiques concluent à une massification des populations sur les façades maritimes. Dès à présent nous constatons en ce qui concerne le Pays "BASSIN d'ARCACHON - Val de l'EYRE" **une évolution très supérieure aux versions les plus optimistes**. Nous espérons que ce projet s'adressera aussi aux habitants des agglomérations autres que les métropoles régionales. Dans le tracé n°3 il est question de desservir MONT de MARSAN et DAX distantes

entre elles de 50 km. La même distance séparant également DAX de BAYONNE, soit trois gares en 100 km dont deux sur un département relativement peu peuplé et appelé à être **moins densifié que l'agglomération du BASSIN d'ARCACHON**.

Un tel type de voie nouvelle au coût important ne se conçoit pas avec une vision à 20 ans mais à l'échelle du siècle. Seuls comptent les intérêts durables des populations et non les considérations électoralistes.

Ce serait une faute historique de ne pas relier le BASSIN d'ARCACHON au réseau LGV.

L'argument avancé de la proximité de BORDEAUX et des TER relativement denses n'est pas recevable :

- Les habitants et les élus reconnaissent la nécessité de préserver l'identité de notre région et de ne pas constituer une grande mégalopole allant d'ARCACHON à LIBOURNE.
- Imposer systématiquement un trajet TER pour un déplacement à longue ou moyenne distance serait inadmissible. D'abord en terme de confort et de pénibilité mais aussi par le fait que la rupture de charge ne garantirait pas de l'assurance de correspondance surtout avec la venue inéluctable d'exploitants privés. Une certitude pénalisante apparaît, c'est l'allongement important des temps de trajet. Aujourd'hui c'est trente minutes supplémentaires imposées pour l'au-delà de BORDEAUX et une heure trente, au mieux, vers le sud de la région avec le paiement de l'aller et retour supplémentaire par BORDEAUX. Notre territoire ne peut plus se contenter de regarder vers le nord. Pour des raisons économiques et sociales il doit s'ouvrir aux grandes agglomérations espagnoles.

■ Le tracé proposé est évolutif

Il conviendrait de **réserver très tôt l'emprise pour deux voies supplémentaires à 320/350 km/h de GAZINET à la frontière.**

Dans un premier temps, **une seule voie banalisée serait construite**. Son exploitation serait facilitée par la connexion fréquente avec la ligne actuelle voisine dont la vitesse serait relevée. Le moindre coût permettrait de la réaliser plus rapidement. La seconde suivrait **en fonction des besoins**. Sa réalisation serait alors plus rapide et facilitée du fait de la réservation préalable de l'emprise.

■ Le tracé de BORDEAUX à DAX

→ La tranchée de TALENCE serait portée à 3, voire 4 voies par substitution de pans droits aux pans obliques actuels. 3 voies permettraient un trafic journalier de 330 trains prévisible à l'horizon 2050 dont le cadencement des TER et la desserte urbaine de la ligne de "Ceinture". Afin d'éviter un cisaillement à niveau de l'ensemble du faisceau de voies par les trains de fret à destination d'HOURCADE préjudiciable en terme de sillons et de débit, nous proposons une **traversée en tunnel**. Celle-ci serait réalisable entre l'ancienne bifurcation de "Echoppes" et la gare de TALENCE et rejoindrait la voie 1 dédiée au fret.

→ La traversée de la gare de PESSAC est possible à 4 voies. Dans le passé existaient les voies 3 et 4.

→ A la sortie sud et compte tenu de la forte urbanisation, nous préconisons un **tunnel ou la couverture de la voie sur 2,2 km jusqu'à Alouette-France**. Les techniques actuelles permettent de garantir des isolations phoniques satisfaisantes.

→ **ensuite deux options :**

- soit la ligne nouvelle juxta au plus près la ligne actuelle jusqu'à GAZINET
- soit, de préférence, la trouée de la ligne à haute tension est utilisée jusqu'à l'autoroute A63 suivie pendant 2 km et retour en amont de PIERROTON.

La vitesse actuelle de la ligne serait maintenue jusque là.

→ **dès la sortie de GAZINET le 320/350 serait possible.**

→ Un shunt serait nécessaire de CANAULEY à CAUDOS. La traversée de FACTURE n'est pas possible du fait de l'urbanisation, de la traversée de la gare de FACTURE et de la proximité de l'usine SMURFIT KAPPA. La gare de FACTURE-BIGANOS, centrale pour l'agglomération, serait desservie par **des TGV utilisant la voie classique et se raccordant à la LGV au sud en amont de CAUDOS.**

→ De CAUDOS à l'entrée de LABOUHEYRE aucun problème suite à l'absence d'urbanisation, d'atteinte à la forêt et de besoin d'ouvrage d'art.

→ LABOUHEYRE serait évité par l'est avec retour après SOLFERINO avec jonction pour les TGV à destination de MONT de MARSAN. Le passage par l'ouest imposerait 2 cisaillements.

→ MORCENX serait évité par l'ouest. De même pour RION des LANDES.

La LGV passerait entre LALUQUE et la voie classique et permettrait un raccordement à hauteur de BUGLOSE afin de desservir DAX et les villes jusqu'à TARBES.

Autre avantage : de nombreuses gares situées tout au long du parcours serviraient de base travaux.

La sortie de BORDEAUX nécessiterait, comme toute entrée ou sortie d'agglomération, des ouvrages importants sur dix km, **mais sur les 120 km suivants ils seraient limités aux 3 raccordements de FACTURE, MORCENX et DAX.**

En résumé : notre projet 1 bis semble celui de la raison

Il permettrait :

- de tirer rapidement toutes les potentialités de la ligne actuelle en terme de débit et de vitesse.
- de stopper la politique du tout routier et de transférer sans tarder et progressivement du fret vers le ferroviaire sans attendre la construction de la LGV.
- de réserver très tôt l'emprise de la LGV collant le

plus possible à la voie actuelle.

- de phaser sa réalisation en fonction des besoins et des possibilités financières.
- de desservir toutes les aires urbaines dont le BASSIN d'ARCACHON par des TGV en complémentarité avec les TER.

Tout en préservant au maximum l'environnement et le massif forestier

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