



Proposition du CRELOC

Le CRELOC émet tout d'abord un recours en suspicion légitime sur la procédure même du débat Public qui sert de prétexte à discussions quand les décisions sont déjà prises (voir ce qui s'est passé pour le Débat Public sur le grand contournement de Bordeaux).

Afin de donner la pertinence maximale au projet de LGV Bordeaux – Espagne, le CRELOC fait les propositions suivantes :

1. Choix du tracé « Est » par Mont-de-Marsan et Dax, les deux gares de ces deux villes étant desservies, la LGV étant raccordée au réseau existant.
2. Pas de gare située entre les deux villes, hors urbanisation et non raccordée au réseau ferroviaire classique.
3. Liaison ferroviaire avec Tarbes assurée par une ligne classique, électrifiée et apte à la circulation à 200 km/h, reprenant en totalité ou quasi-totalité le tracé de la ligne actuelle passant par Aire sur l'Adour, Riscle, Maubourguet. Le temps de parcours des 99 km de la ligne étant alors de 30 minutes, celle-ci pourrait demeurer en voie unique sur sa plus grande partie, des sections à double voie de quelques kilomètres seulement pouvant permettre les évitements sans ralentissement majeur.
4. Liaison ferroviaire avec Pau assurée par une ligne classique, électrifiée et prolongeant l'actuelle ligne Mont-de-Marsan – St Sever – Hagetmau jusqu'à Pau. Cette ligne pourrait éventuellement utiliser, mais pas forcément en totalité, la plateforme déjà construite d'une ligne jamais posée dans les années trente du siècle dernier entre Pau et Hagetmau par Arzacq. La nouvelle section Hagetmau – Pau se raccorderait à la ligne Dax – Pau légèrement à l'ouest de Lescar pour éviter au mieux les zones nouvellement urbanisées au nord-ouest de Pau. Une vitesse de l'ordre de 160 km/h permettrait de parcourir en moins de 30 minutes les 80 km du trajet Mont-de-Marsan – Pau. Cette ligne, aussi, pourrait demeurer en voie unique sur sa plus grande partie, des sections à double voie de quelques kilomètres seulement pouvant permettre les évitements sans ralentissement majeur.
5. Remise en service de la liaison Oloron – Canfranc permettant la liaison Saragosse – Pau en 3h30 et donc Saragosse – Paris en moins de 7 heures.

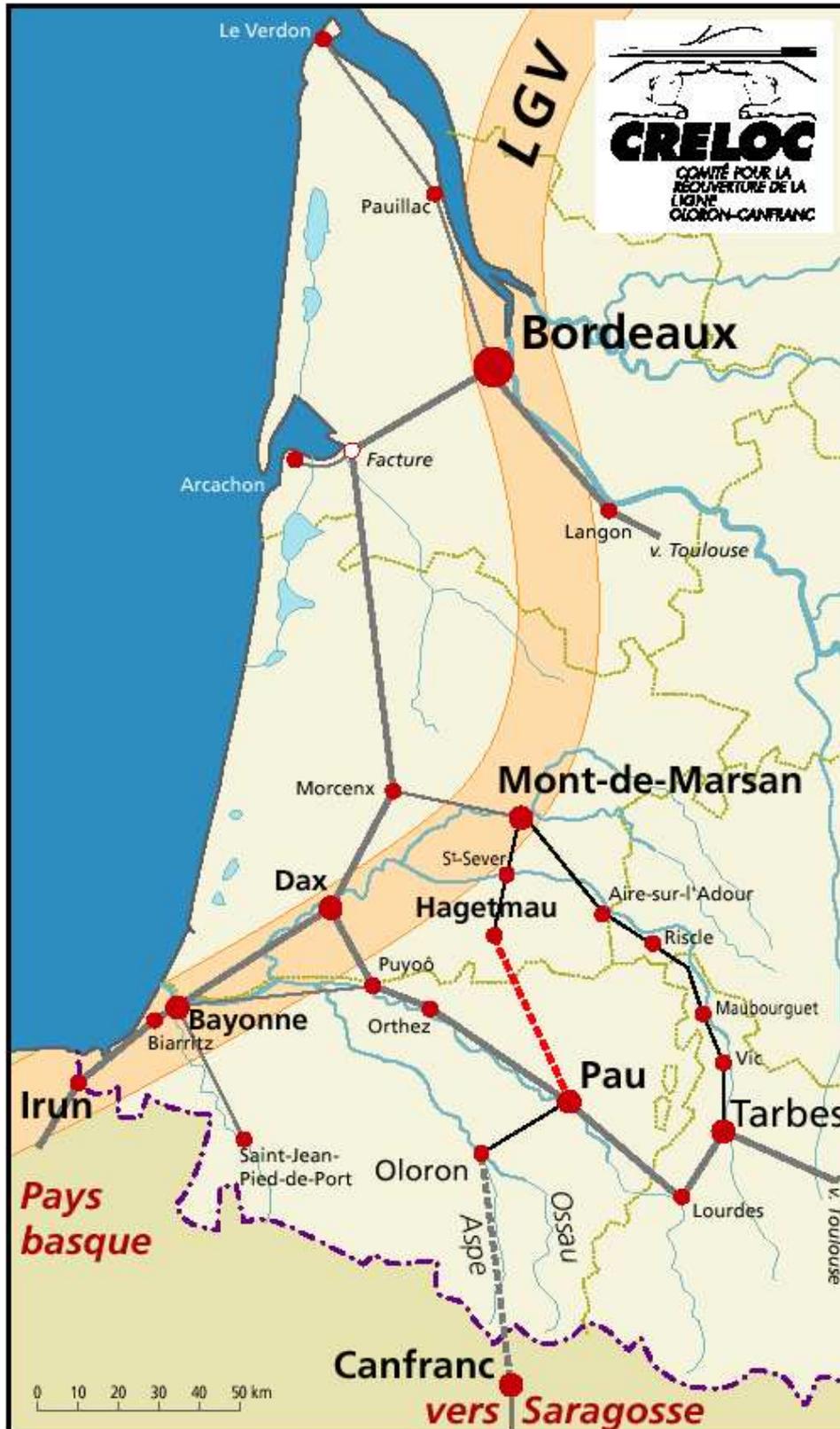
La proposition du CRELOC permet donc, au prix de la construction de 45 km de ligne nouvelle classique et de la rénovation d'environ 130 km de lignes existantes de mettre Pau et Tarbes à 3 heures de Paris, sans pour autant pénaliser le tracé de la LGV Bordeaux – Euskadi par un déport excessif de celle-ci au sud-est. L'augmentation du maillage ferroviaire qu'apporte cette solution accroît également les possibilités des trafics tant TER que fret. Elle accroît également la pertinence de la ligne Pau – Canfranc – Saragosse, donnant à l'Aragon une réelle ouverture ferroviaire vers le nord.

Annexe 1 : carte officielle de la proposition du CRELOC.

Annexe 2 : carte de la proposition telle que présentée à la presse régionale le 10 novembre 2006 à Pau et publiée le 11 (Sud Ouest) et le 14 (La République des Pyrénées).

Annexe 1 :

Pau à 3 heures de Paris



----- 45 km de ligne nouvelle à construire.

Annexe 2 :

