

2006-10-27

583 chemin de milord
40220 TARNOS
Tél. 0559550027

Projet Ferroviaire - Débat Public
Bordeaux-Espagne.

Contribution de F. PARIS et Louis-Pierre CLEMENTI

1) MOTIVATION : Prendre l'avis du Public face à un Projet très important , est une innovation de grande valeur tant dans le fond que dans la forme .

Il est donc souhaitable qu'un grand nombre de citoyens répondent et s'associent au dialogue .

DES OBJECTIONS : A la lecture du dossier présenté à ce jour , on relève les réticences habituelles à l'encontre de tout projet d'innovation importante :

- Transférer les inconvénients "chez les autres mais pas chez moi" .
- Jouer sur le nombre des "gênés" et sur le principe qu'il vaut mieux ne rien faire que de faire une bêtise .

Au contraire les tenants du projet s'accrochent à leur position même s'ils y mettent des formes .

UNE EVIDENCE pour tous : faire face à un trafic qui augmente chaque année tout en respectant les paysages et les cadres de vie des citoyens , voire en les améliorant .

Une fois analysées les différentes solutions et les positions exprimées , il conviendra d'approcher le projet le meilleur sans craindre d'innover pour l'améliorer encore en fonction des coûts prévisionnels et des objectifs généraux et locaux .

Nous croyons qu'une solution plus favorable , c'est à dire moins coûteuse , plus rentable à l'usage et améliorant l'environnement , peut être mise en oeuvre .

2) NOTRE PROPOSITION :

2-1) SES BUTS :

- Moins d'achats et expropriations , donc un coût minimal du foncier .
- Tracé ferroviaire le plus rectiligne possible .
- Sécurité maximale .
- Gêne minimale pour les voisins : sonore et visuelle
- Coût paraissant faible .

2-2) SON PRINCIPE :

<- Utiliser le plus possible , notamment dans le Pays Basque , l'emprise de l'Autoroute en **superposant** la Voie Ferrée au dessus de celle-ci >-

EN PRATIQUE , une structure en béton armé posée sur la bande axiale de l'autoroute supportera les deux ou quatre voies ferrées par des piliers de 5 mètres ou plus .

Elle pourra être déportée d'un côté ou de l'autre dans le but d'adoucir les courbes de trop faibles rayons , mais ceci exceptionnellement .

En outre des piliers plus ou moins hauts pourront amortir un peu les dénivelées selon les normes du Train à Grande Vitesse .

Des plateformes et escaliers latéraux permettront la surveillance et le petit entretien des voies à partir de l'autoroute . Ils pourront de plus porter les insonorisants latéraux de l'autoroute ou même de la voie , Ceux-ci pourraient participer au soutien de la voie .

La structure axiale , avantageusement issue d'un mur continu séparant les voies autoroutières , améliorera grandement leur sécurité , elle-même confortée par la possibilité d'acheminer des secours par la voie ferrée .

Une structure analogue pourrait parfois être utilisée au dessus des voies ferrées actuelles bien que leur emprise au sol soit assez étroite .

MICHEL BOYON , Président de Réseau Ferré de France , projette "un meilleur équilibre entre le rail et la route" (Dossier du Maître d'Ouvrage , p.1) .

Notre proposition paraît réaliser ce propos au plus près possible pour la création de l'ouvrage , avec le minimum d'expropriations ou d'achats coûteux .

La même citation se poursuit par "favoriser la cohésion et le développement du territoire aquitain" . Cet aspect est étudié dans le § 3 ci-après .

3) LE TRACE PREFERABLE .

3 -1) LANGON - MONT DE MARSAN .

Il nous paraît indispensable de désenclaver le Chef-lieu des Landes , de refuser l'engorgement côtier , de favoriser la vie territoriale , d'améliorer la desserte de PAU , LOURDES et TARBES .

A notre sens la station TGV doit être connexe à l'Aéroport de Mont de Marsan dans un Ensemble commun avec un échangeur autoroutier , appelé à devenir un pôle d'activités , regrettant d'ailleurs que la A.65 projetée reste à l'écart .

Cette station TGV sera à mi-distance de Bordeaux et Biarritz , donc mieux placée que Dax qui restera bien desservie par l'Eurocité basque .

On note que la page 44 du Document Technique indique un trafic moyen journalier de Mont-de

Marsan vers le Nord cumulé à 15000 , dont 10% de camions , ce qui n'est pas négligeable à côté de celui de la N.10 côtière : 25000 dont 30% de camions . Donc sa desserte est indispensable .

3-2) LONGER DAX par le Sud avec une gare de bifurcation à 8 km pour rejoindre PAU (qui devrait être relié à ZARAGOZA par CANFRANC) . Ne pas atteindre la Côte Landaise . Au contraire prolonger la LGV au Sud-Ouest et à travers la Chalosse pour la raccorder en rive gauche de l'Adour avec la voie ferrée actuelle depuis GUICHE jusqu'à MOUGUERRE , par juxtaposition ou superposition selon le § 2 . C'est le trajet le plus court , le plus rectiligne et le moins habité .

En variante ou concurremment utiliser le tracé parallèle de l'autoroute A.64.

3-3) STATION PAYS BASQUE à BIARRITZ -AEROPORT .

La LGV se superpose alors à la A.63 jusqu'à proximité immédiate de l'Aéroport de Parme-Anglet pour constituer un Ensemble avec en outre l'Eurocité basque qui dessert aussi le Port dont le développement est programmé .

Puis vers le Sud-Ouest on continue la voie superposée jusqu'à IRUN avec le raccordement prévu de la LGV espagnole , dite "Y basque" .

4)COUTS ESTIMÉS (Dossier 1è. partie , p. 109) .

4-1) ACHAT de TERRAINS : près de la voie LGV ils coûteront au moins 250 € par m2 soit 2,5 M€ par ha en zone urbanisée donc pour plus de 50 km le long de Bayonne et du Pays Basque (le Labour) . Hors notre proposition (& 2), l'emprise serait de 5 ha x 50, soit 250 ha , d'où le coût : 2,5 €x 250=625 M€ . Soit en milliards d'€ : 0,625 Md € .

On peut le comparer à celui de construction du Viaduc de MILLAU et ses raccordements : 0,6 Md € et estimer qu' il sera de même ordre de valeur que le surcoût de 50 km de surélévation des voies selon § 2 .

4-2) COUT GLOBAL . Le Dossier précité indique pour le Scénario par l'Est : 4,05 Md € .

On peut avec notre Proposition le réduire de 0,3 Md€ , coût du raccordement vers PAU , et réduire le coût de la ligne "Sud de DAX " , passant de 1,85 Md€ à 1,54 comme pour le Scénario par l'Ouest , soit encore 0,3 Md€ .

Le Coût devient donc 3,45 Md€ . le moindre des trois scénarios , avec moins de gêne et de virages .

MONT-DE-MARSAN

Tartas

45 km

Département
des Landes

DAX

Le Luy

PAU

15 km

Pouillon

Givichel

Capbreton

Boucau

BAYONNE

ANGLET

BIARRITZ

Saint-Jean-de-Luz

Ascan

K. PAUILLON
P. GARRAUD
M. BARRAUD

2006-10-27

Département des
Pyrénées-Atlantiques

