

Jean FRILLEUX

Géographe

DEA Transports et structuration de l'espace, quels enjeux pour l'Aquitaine ? 1991

Prospective et Développement : La voie ferrée Toulouse-Bayonne, quelles liaisons, pour quels espaces ? 1996

Ville d'Auxerre : Les liaisons directes Paris-Auxerre-Dijon 2000

Ville d'Albi : La ligne Toulouse-Albi 2004

2, Allée du Haras

64110 GELOS

05/59/06/64/17

jean.frilleux@wanadoo.fr

Projet ferroviaire Bordeaux Espagne.

Contribution au débat.

Avec la réalisation en Espagne du Y basque à écartement UIC, la bande ferroviaire sud de l'arc atlantique va devenir une réalité. Nous allons passer de deux sous systèmes nationaux à 3 systèmes en y incorporant le système ferroviaire européen. Notre région va devoir relever un double défi :

1-Assurer une liaison ferroviaire performante entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe par l'Ouest en devenant l'un des maillons majeurs de l'arc atlantique (ne plus être le maillon manquant).

2-Intégrer TOUTE la région dans ce nouveau système de manière à transformer ce couloir de circulation en « axe majeur ». il faut surtout raccorder le mieux possible les sous ensembles du Sud de l'Aquitaine : Béarn et Bigorre (par la vallée de l' Adour) afin qu'elles puissent elles aussi profiter de ce nouvel outil de développement régional, national, international.

L'Aquitaine (et ses sous ensembles) se doit de tendre vers une isotropie quasi complète.

J'ai étudié avec beaucoup de soin les différents scénarios et assisté à la réunion débat de Pau. Le scénario 3 avec antenne sur Pau paraît séduisant à première vue mais après réflexion, 3 problèmes m'interpellent :

-Où trouver les 4 à 5 Mds d'euro nécessaires sachant que toute une série de projets beaucoup plus avancés techniquement et financièrement passeront en priorité. Il sera très difficile de lancer plusieurs chantiers en même temps. Nous sommes aussi tributaires de la réalisation de la L.G.V Tours Bordeaux et à ce jour le financement de la section Tours Angoulême n'est pas encore bouclé.

-Le délai de réalisation me paraît bien optimiste alors que nous savons pertinemment que la L.G.V Tours Bordeaux ne sera pas achevée avant 2020. Outre l'aspect financier, il faut penser à tous les retards possibles liés aux problèmes techniques et environnementaux imprévus rencontrés lors de l'avancement des travaux, de que l'opposition de plus en plus violente de particuliers ou d'associations pour des motifs plus ou moins avouables.

-Les temps de parcours annoncés depuis Paris paraissent longs pour le Pays Basque (4h) et franchement dissuasifs pour Madrid (5h30) face à la concurrence aérienne. Un nombre restreint de T.G.V circulera sur les lignes nouvelles. Ces nouvelles réalisations sont-elles pertinentes sachant que la ligne actuelle une fois modernisée permettra d'absorber la totalité du trafic jusqu'à Facture ?

Ne peut-on pas alors envisager certaines réalisations offrant, pour un moindre coût, des performances satisfaisantes et achevées dans un délai beaucoup plus bref ? :

-En utilisant au maximum les infrastructures existantes après transformation ou réhabilitation pour exploiter leur potentialité en matière de tracé.

-En réalisant un minimum d'infrastructures nouvelles pour limiter les impacts sur la population et l'environnement.

A partir de ces réflexions, je propose 2 options :

OPTION N°1

On améliore au maximum l'infrastructure existante pour obtenir des vitesses de 220 km/h sur la plus grande partie de la ligne :

-Sur le tronçon Bordeaux Dax, en rectifiant les courbes de Lamothe, Morcenx et Laluque, en renforçant l'alimentation électrique et en adaptant la signalisation (BAL et IPCS).

-Sur le tronçon Dax Bayonne, en portant la vitesse entre Bayonne et St Vincent de Tyrosse à 160 km/h et en installant un nouveau type de signalisation (BAL commandé par un PRCI) sur l'ensemble du tronçon.

On construira une ligne nouvelle à voie unique (avec un ou deux évitements) entre St Vincent de Tyrosse et Buglose qui contournera Dax par l'ouest : vitesse 220 km/h.

Ce court tronçon d'environ 25 kms permettra de gagner environ 6 minutes par rapport à la section St Vincent de Tyrosse / Dax caractérisée par un tracé sinueux et par la traversée de la gare de Dax à faible vitesse.

-Sur le tronçon Bayonne Hendaye, on améliorera dans un premier temps les capacités de la ligne. Dans un deuxième temps, on construira une ligne nouvelle en tunnel en fonction de l'augmentation du trafic. Il faut dès maintenant préempter les terrains (ce qui aurait dû déjà être fait il y a 15 ans sur la recommandation du Préfet de l'époque).

-Sur le tronçon Dax Pau, outre l'amélioration de l'infrastructure et de la signalisation (généralisation d'un BAPR) il serait souhaitable de « shunter » Dax par la construction d'une ligne à voie unique d'environ 15 kms par l'est de Dax à 220 km/h, qui permettrait de gagner 10 à 12 minutes sur Pau Bordeaux en évitant la « faucille » et le passage de la gare de Dax à faible vitesse. Celle-ci sera toujours desservie par un certain nombre de trains Bordeaux-Bayonne et Bordeaux-Pau.

-Dans le même temps, on procèdera à la réhabilitation de la ligne Tarbes-Aire sur Adour-Mont de Marsan-Morcenx qui bénéficie d'un excellent tracé et qui peut revivifier toute cette région. On électrifiera en 25 000 volts c.a Morcenx-Mont de Marsan ce qui permettra à cette gare de devenir tête de ligne pour des TGV vers Bordeaux et Paris. La vitesse sera, là aussi, portée à 220 km/h.

Pour alimenter ces TGV, les TER circuleront sur la ligne Tarbes-Mont de Marsan réhabilitée. Compte tenu de l'excellent tracé, ils pourront circuler à 160 km/h. Une électrification ultérieure permettrait une liaison directe Tarbes-Bordeaux-Paris par TGV.

Il sera, au bout d'un certain temps, difficile de faire cohabiter des trains de fret et des trains de voyageurs circulant à 220 km/h sur la même ligne. Entre Dax et Fature, on pourra, au fur et à mesure des besoins, tripler ou quadrupler la voie. Entre Fature et Bordeaux, compte tenu de l'urbanisation et du trafic banlieue qui s'y ajoute, cette solution est difficilement envisageable. La construction d'une voie ferrée fret partant de Fature et rejoignant la ligne de Toulouse ne passant par La Brède poserait moins de problème que le quadruplement de la voie jusqu'à Bordeaux. Enfin, il paraît évident, que la ville d'Arcachon qui dessert une zone fortement urbanisée soit reliée à Paris directement par TGV (on pourrait les coupler à Bordeaux avec ceux en provenance de Mont de Marsan).

OPTION N°2

Par rapport à l'option précédente, elle consiste à transformer la section Fature-Dax en ligne à grande vitesse sur une centaine de kilomètres.

Le tracé le permet (1955 : 331 km/h). Cependant, le trafic fret doit être impérativement dissocié de la ligne.

On construira donc une ligne fret à peu près parallèle à la ligne actuelle, électrifiée en 25000 volts à 160 km/h. On fait passer dans un premier temps tout le trafic par cette ligne. On édifiera des haltes voyageurs à l'emplacement des localités desservies par la ligne actuelle.

On transforme ensuite en ligne à grande vitesse la section Facture-Dax en remplaçant la caténaire CC en caténaire Ca 25000 volts, en installant une nouvelle signalisation, en modifiant les appareils de voie etc...
On peut, sur cette section, espérer des vitesses de 300 km/h pour les TGV et 250 km/h pour les TER fabriqués spécialement (ils existent déjà en Espagne).

Cette solution présente plusieurs avantages :

- La construction d'une ligne fret sera moins onéreuse et posera moins de problèmes de tracés et d'environnement.
- Les gains de temps seront au moins du même ordre que dans le scénario 2, voire le scénario 3 pour Bordeaux-Pau.
- L'électrification en 25000 volts peut apporter de substantielles économies d'énergie.
- Enfin, la quantité de cuivre récupérée sur la ligne CC permettra une fois vendue d'acheter la même quantité de cuivre pour équiper LES DEUX LIGNES avec la caténaire CA.
- Ces projets pourront se concrétiser beaucoup plus rapidement.

Quelles que soient les solutions choisies, il faudra surtout qu'elles soient réalisées dans les meilleurs délais. Notre région est en particulier le piémont pyrénéen souffre de l'enclavement territorial. Toutes les ouvertures vers le reste de l'Europe et en particulier la péninsule ibérique ne peuvent qu'être bénéfiques et il ne faut négliger aucune opportunité (notamment la réouverture de la ligne Pau-Canfranc).
Notre avenir et celui de nos enfants dépendront des décisions que nous prendrons aujourd'hui.

Gelos le 19 décembre 2006