


Michel LACANETTE  
24 Rue Jean Jaurés  
64400 OLORON Ste Marie

Bo/09.06   
OLORON le 10 /09 /06

Madame, ou Monsieur,

C'est avec plaisir, que j'ai reçu votre plaquette présentant le projet ferroviaire LGV entre Bordeaux et l'Espagne avec ses différentes variantes, je vous en remercie. Le seul mérite que l'on peut trouver à ce projet sous sa forme actuelle c'est d'être un outil majeur à la disposition des lobbies politique et routier. Alors, qu'il semblerait logique, qu'il reste à la disposition des populations des régions Sud et Nord des Pyrénées pour une meilleure entente et intégration Européenne. Il n'est pas sans importance, de vous rappeler, que ces mêmes populations, sous des formes différentes, vont participer au financement de ce projet. Après analyse de ma part, seule la partie Nord (Bordeaux / Mont de Marsan) de la solution N°3 me paraît la plus intéressante sur le plan de l'intérêt général, avec toutefois plusieurs remarques, pour sa partie Sud à savoir :

1) Pourquoi chercher à concentrer les arrivées des solutions N° 2 et 3 sur la côte Basque alors que celle-ci est déjà saturée ? Ceci, me laisse à penser, que cette démarche est profondément politique, car elle favorisera et justifiera le développement des projets routiers intérieurs à la région Sud Aquitaine (actuellement autoroute A65, liaison Lescar / Oloron, liaison Pampelune / Salies, achèvement du couloir à camions en Vallée d'Aspe). Ces projets sont actuellement choyés et soutenus par nos responsables locaux, malgré qu'ils soient totalement à l'encontre du développement durable et encore moins du soutenable. De ce fait, ce projet ferroviaire ne sera qu'un palliatif aux projets routiers. Il perdra toute son aura de développement durable que vous défendez avec insistance. De plus, en cas de saturation ferroviaire par la côte, au de là de l'année 2025, il n'y aura plus de possibilité d'extension. Il va également de soi que cette solution aura un impact très lourd sur l'environnement déjà très sollicité, ainsi que sur la qualité de vie de la population très concentrée. Je me permets de vous rappeler, que les solutions N° 2 et 3 présentées, se situent en zones inondables pour le tronçon Dax / Bayonne (Vallée de l'Adour), de même pour la future LGV Bordeaux / Toulouse pour le tronçon Agen / Bordeaux si passage par la Vallée de la Garonne.

2) Pourquoi ne pas choisir l'étalement des arrivées en Espagne ? (Voir document en annexe) Cette solution permettrait d'une part, une meilleure irrigation économique des régions frontalières (Pays Basque Sud et Nord, Aquitaine, Aragon, Navarre et Midi Pyrénées) et d'autre part offrirait une meilleure protection de l'intérêt général des populations résidentes de part et d'autre des Pyrénées. Cette solution, permettrait d'envisager la modularité des moyens techniques et financiers, fonction de l'évolution des moyens économiques et de déplacement des populations. Ceci permettrait également de répartir l'impact environnemental et d'avoir un projet à dimension plus humaine. On pourrait également envisager une liaison LGV Mont de Marsan / Toulouse par Auch. Pour favoriser l'étalement des arrivées les aménagements suivants seraient nécessaires :

a) Créer une ligne LGV 2 voies entre Mont de Marsan et

Pampelune, passant par St Sever, Orthez , Sauveterre de Béarn, St Palais, St Jean Pied de Port ,avec franchissement des Pyrénées par un tunnel sous le Col de Ronceveaux . Suivant les besoins futurs, cette ligne pourrait être doublée. De plus, cette solution aurait l'avantage de faciliter l'accès à la LGV pour les populations, paloise à Orthez et celle de Vitoria (Espagne) à Pampelune.

b ) Créer une ligne normale, nouvelle entre Sauveterre de Béarn et Oloron Ste Marie, empruntant la Vallée du Gave d'Oloron. Cette solution permettrait la réouverture de la ligne Oloron /Canfranc (Espagne). Elle pourrait très facilement contourner Oloron par l'Ouest, en passant sur les communes de Moumour, St Pé, Agnos, Arros et Asasp, pour rejoindre la ligne de Canfranc actuellement inexploitée. Elle pourrait également rejoindre Oloron Ste Marie par la ligne existante, mais cela impliquerait une traversée urbaine. Si les besoins futurs augmentaient, la modularité permettrait un doublement facile, entre Sauveterre et Bedous. De ce fait , peut être qu'après l'année 2025 on serait amené au doublement entre Bedous et Canfranc..peut être? Dès la réouverture, des liaisons passagers, directes et rapides, pourraient s'établir entre Madrid et Paris. De même, la liaison TER Bedous / Pau par Oloron Ste Marie pourrait être rétablie.

c ) Créer une ligne LGV , 2 voies entre Mont de Marsan et Toulouse, passant par Auch. De ce fait on optimiserait les investissements avec une meilleure rentabilité sur le tronçon Bordeaux / Mont de Marsan. De plus, ceci permettrait comme pour la côte Basque, une pression environnementale moindre sur la Vallée de la Garonne déjà très sollicitée. Cette création permettra le désenclavement du département du Gers.

Dans l'attente de l'analyse de ces propositions, il serait souhaitable que les projets routiers précités soient mis en sommeil avec un gel immédiat des financements. Seul l'aménagement de la RN 134 entre Langon et Pau pourrait se justifier pour la sécurité des personnes et non pour l'intensité du trafic. Il n'y a pas de recette magique de l'intérêt général. La seule certitude c'est qu'il ne doit pas être politicien mais de terrain. J'ose penser que ce projet sera l'aboutissement de la consultation des populations et non comme cela l'a été pour le projet routier E7 ou la population a été spectatrice de son propre avenir et de la mort programmée de la Vallée envahie par les camions .

Recevez , Madame ou Monsieur, l'assurance de mes sentiments respectueux et peut être à bientôt pour entendre reparler de ces propositions.

