

M. PERCHERON Etienne
48 allée de la Charmille
33400 MÉTRIGNAC
tel 05.56.97.90.79

Mérignac le 27 décembre 2006

à l'AD

à Monsieur le Président
de la Commission particulière du débat public -
projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Monsieur le Président

Ayant pris connaissance attentivement du contenu du dossier
du maître d'ouvrage, du numéro spécial Sud-Ouest (septembre) et de
divers articles de presse, des quatre numéros du journal du débat public
et de la totalité des cahiers d'acteurs recueillis lors de la réunion de
synthèse à Bordeaux le 19 décembre, ayant participé aussi à la réunion
organisée à Bayonne le 12 septembre, je pense être en mesure, même
tardivement, d'apporter ma contribution au débat public en
exprimant certaines idées ou propositions personnelles et nouvelles
relativement au projet ferroviaire Bordeaux-Espagne et même plus
généralement à l'aménagement du territoire français notamment
dans sa partie Sud-Ouest.

1/ L'objectif prioritaire devrait être d'absorber par le rail une
très grande partie du trafic routier (actuel et futur) de marchandises,
 principalement celui de transit international à travers la France et
en particulier en Aquitaine par rapport à la péninsule ibérique, trafic déjà
très important et appelé à croître considérablement dans l'Europe des
25 états et plus prochainement.

En effet, observant une carte d'Europe on peut remarquer
qu'un axe Sud-Ouest/Nord-Est allant de Lisbonne à Varsovie, en passant
approximativement par Bayonne, Mulhouse et Prague, constitue en
quelque sorte une colonne vertébrale pour la partie continentale de
l'Europe - Compte tenu du réseau ferroviaire existant, de l'importance
de certains centres économiques ou de certaines agglomérations, l'axe
Bayonne-Mulhouse passerait logiquement par Bordeaux, Limoges,
Moulins et Dijon (en contournant le Massif central par le Nord-Ouest
et le Morvan par le Sud-Est en raison du relief) Dijon étant la
plaqué tournante orientant le trafic vers Mulhouse - Bâle ou Strasbourg
aussi bien que vers Nancy, Metz et Luxembourg.

Par ailleurs, l'association ALTRØ dont le siège est à La Rochelle plaide pour une liaison transversale ferroviaire (fret et voyageurs) entre Atlantique et Alpes, passant par Limoges puis le nord de l'Auvergne et Lyon, en direction de Turin et Milan, allant jusqu'à Zagreb et même Kiev. Cela permettrait de réduire considérablement les temps de parcours entre Bordeaux et Limoges [surtout si c'est le tracé Sud (Ruffec-Limoges) qui est retenu dans le projet Poitiers-Limoges car on abandonnerait une liaison totalement électrifiée de Bordeaux à Limoges en passant par Angoulême, à défaut de réaliser l'électrification de la ligne de Contras à Limoges par Périgueux] Clermont-Ferrand ou Lyon, et aurait aussi des répercussions sur le trajet aquitain au sud de Bordeaux.

Il ne faut pas reproduire le réseau ferroviaire centralisé qui a le mérite d'exister depuis 150 ans, il faut assurer des transversales dans l'hexagone français en étant aussi ambitieux et innovant qu'à l'époque du Second empire.

2/ Tout naturellement les voyageurs sont sensibles au gain de temps que procure une ligne à grande vitesse mais ce n'est pas essentiel comparativement à une meilleure desserte du territoire. Un parcours de 200 km à la moyenne de 300 km/heure s'effectue en 40 minutes alors qu'à la moyenne de 240 km/heure il faut 50 minutes c'est à dire seulement 10 minutes de plus, hormis les ralentissements induits par les arrêts plus ou moins nombreux sur le parcours ou pour toute autre cause.

Alors pourquoi vouloir créer une ligne à grande vitesse spécifiquement pour assurer le transport de personnes à grande distance, donc une ligne sous-utilisée alors qu'estremement coûteuse ? Il en serait ainsi dans le scénario 3 (même pour le tronçon Bordeaux-Capbreux en commun avec la ligne nouvelle envisagée vers Toulouse par Agen) qui n'offre aucun avantage (même s'il s'agit du scénario 3 bis rebattant vers Puydarrieux ou de l'appendice à partir de Tartas esquissé dans le projet) pour le trio Pau-Lourdes-Tarbes dont le poids démographique et économique représente toutefois environ une fois et demie celui de l'agglomération Bayonne-Anglet-Biarritz et deux fois celui d'Agen et Montauban réunis.

Un scénario 3 "plus" se justifierait peut-être s'il comportait un tronçon commun jusqu'à Mont-de-Marsan avec une gare située à quelques kilomètres au nord-est de la ville d'où partirait la branche vers Dax et Bayonne, ce tronçon commun étant même prolongé jusqu'aux environs d'Aire-sur-Adour où se ferait la séparation entre une branche Sud vers Pau-Lourdes-Tarbes suivant le tracé de la future autoroute jusqu'à Lescar, et une branche Est vers Auch et Toulouse traversant (vignobles là aussi à éviter) les coteaux de la Gascogne ainsi désenclavée (gare à Auch) et desservant l'aéroport de Blagnac.

[A noter que c'est au travers du département du Gers que sont acheminés par la route des éléments de l'A.380 assemblés à Toulouse.]

Ce trajet de Bordeaux à Toulouse serait certes plus long que le trajet prévu (par Captieux et peut-être aussi Langon) ou actuel, mais celui de Bordeaux à Bayonne par l'Est des Landes n'est-il pas aussi plus long que celui du Scénario 1 ? S'il était retenu ce scénario 3 "plus" permettrait d'aller plus rapidement à Pau-Lourdes-Tarbes et aussi d'aller encore plus vite de Bayonne à Toulouse (par Mont-de-Marsan et Auch) - donc vers le Languedoc, le Piémont et la Côte d'azur - que le scénario 3 (par Mont-de-Marsan, Captieux et Agen)

De toute façon les habitants des agglomérations de Toulouse, Montauban et Agen bénéficieront déjà du gain de temps réalisé grâce à la ligne nouvelle entre Bordeaux et Tours à destination ou en provenance de Paris. Et puis la ligne actuelle entre Bordeaux ~~et~~ Toulouse peut être en partie rectifiée pour en améliorer le débit. Et pourquoi pas aller directement d'Agen à Angoulême en desservant de temps en temps Villeneuve-sur-Lot, Bergerac (intersection avec la ligne Bordeaux-Sarlat) Mussidan (intersection avec la ligne Bordeaux-Périgueux) et Ribérac et en rejoignant la ligne actuelle Bordeaux-Angoulême (près de Montmoreau) à 30 km au sud de cette ville ? Ce tracé de 200 km environ dont 170 km à créer serait plus court que le trajet Agen-Bordeaux (actuel ou nouveau) - Angoulême et desservirait le Périgord dans la relation avec Paris.

3/- N'est-il pas léger et utopique de penser reporter tout le trafic de fret sur la ligne existante de Bordeaux à Bayonne qui traverse en ville (Bordeaux, Talence, Pessac) une partie de l'agglomération bordelaise et aussi les villes de Dax et Bayonne ?

Comment alors améliorer les prestations (fréquence, cadencement, durée de trajet) des trains pour les voyageurs entre Bordeaux, Arcachon (croissance forte de la population du bassin) et les pays de l'Adour puisque des TGV et TER y circuleraient aussi, selon le scénario 3.

On affirme aussi que, lorsque la ligne grande vitesse Bordeaux-Angoulême sera réalisée, la ligne actuelle passant par Libourne et Coutras sera surtout dédiée au fret. Dès lors on pourrait chercher à éviter la partie sud de l'agglomération bordelaise et imaginer un axe SO-NE allant par exemple directement de la station de Lugo (à mi chemin entre Labouheyre et Lamothe) jusqu'à Arveyres près de Libourne en passant à proximité du Barp et de la technopole Montesquieu.

→ Avantages : trajet plus court que celui qui oblige de passer par Amburès (évidemment ce passage continuerait à se justifier pour le trafic concernant la zone industrielle et le port de Bassens), passage facile de la Garonne, raccordements possibles d'une part à la ligne Langon-Bordeaux en direction de la plate-forme d'Houcade à Bègles et d'autre part à la ligne de Labresne à Cenon sur la rive droite de la Garonne.

→ Inconvénients : traversée sur environ 30 km du parc régional de Gascogne puis peut-être du vignoble de Léognan pas d'une zone d'habitat dispersé dans l'Entre-deux-Mers. Mais ces inconvénients seraient en partie surmontés si cette liaison nouvelle partait de Marcheprime, prenait une direction Ouest-Est et passait comme ci-dessus entre Léognan et Sancats, près de la technopole ^{et de Martillac} et au-delà de la Garonne ; bien qu'elle soit un peu plus longue (de 25 km) cette liaison aurait l'avantage d'inclure le trafic de la papeterie de Facture.

Ainsi la ligne actuelle serait soulagée du trafic fret entre Marcheprime et Bordeaux et tous les trains de voyageurs pourraient y passer plus facilement, même dans la tranchée de Talence ; il ne faut cependant pas exclure que les plus rapides passent aussi ou parfois par la liaison nouvelle (un peu plus longue) rejoignant vers St Médard d'Eyrans la ligne Langon-Bordeaux (tronçon à renforcer éventuellement).

Il conviendrait bien sûr de doubler la ligne actuelle de Marcheprime à Dax en profitant de son tracé souvent rectiligne sur lequel des records de vitesse ont été battus il y a 50 ans, en arrondissant le coude de Lamothe, en rectifiant les courbes au sud de Morcenx et à hameau de Lalique ; cela éviterait à la fois des expropriations ailleurs et la destruction de nombreux hectares de forêt ; l'une des deux lignes serait plutôt réservée au fret.

H/- Entre Dax et la frontière c'est essentiellement le trafic voyageurs qui continuerait à emprunter la ligne actuelle desservant plus ou moins toutes les gares, car le trafic marchandises pourrait utiliser surtout la ligne de Dax vers Puyos puis celle de Puyos à Bayonne à condition d'effectuer un raccordement de la première à la seconde de l'ouest d'Habas à l'ouest de Labatut (petite gare) et aussi d'éviter Dax par un barreau (nécessitant un nouveau pont sur l'Adour) du NE au SE de la ville entre les lignes existantes -

La ligne Pau-Bayonne arrive opportunément sur la zone de fret de Mouguerre, et puisqu'elle est à voie unique (quel archaïsme !)
encore ce serait l'occasion de créer une véritable ligne (à 2 voies minimum)
intradépartementale entre Béarn et Pays basque qui amélioreraient aussi
les relations ~~de~~ entre Bayonne ~~et~~ Toulouse et au-delà vers la Méditerranée.

Après la zone de fret de Mouguerre (située à l'articulation des 2 autoroutes) la ligne nouvelle dédiée en principe au fret longerait (côté Sud Est) plus ou moins (compte tenu du relief et de l'habitat) l'autoroute jusqu'à Briatou. Il ne faut cependant pas exclure de faire passer aussi un passage par cet itinéraire les trains internationaux de voyageurs, à condition de créer une nouvelle gare au Sud de l'agglomération Bayonne-Anglet-Biarritz.

Cette nouvelle gare se situerait opportunément à proximité de l'échangeur avec la route de Cambo ; elle pourrait être reliée (grâce à la petite ligne de Cambo et à la ligne de la Côte par raccordement entre elles au NE du pont sur la Nive à défaut d'une "traversée" de l'autoroute près de l'échangeur dit de Maignon) tant à la gare de Bayonne (qui resterait principale) qu'aux autres gares de la côte basque. La liaison entre la zone de fret de Mouguerre et le port de Bayonne peut s'établir facilement.

On peut aussi imaginer une seconde gare à DAX, située au NE ou au SE de la ville (~~entre les~~ barreau évoqué ci-dessus) qui serait utile pour effectuer le découplage (et le couplage dans l'autre sens) éventuel de TGV allant soit vers Bayonne par ligne directe Dax-Orthezelle près Peyrehorade aboutissant au pont (à doubler probablement) où la ligne actuelle Pau-Bayonne franchit les gares réunies ; à défaut de seconde gare à Dax, cette liaison vers Peyrehorade se ferait à la sortie sud du pont de Dax où la ligne actuelle Dax-Puyos franchit l'Adour.

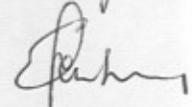
➡ Soit vers Pau par ligne directe Dax-Orthez (tronçon nouveau ou créé entre Estibeaux et Orthez) afin d'éviter les détours avant Puyos et les meandres du gave de Pau entre Puyos et Orthez ; gain de temps en conséquence pour les Palois, Lourdais et Tarbais.

Peut-être conviendrait-il de prendre en compte le trafic qui serait induit par la revitalisation éventuelle du bassin industriel de Lacy et de penser à une liaison nouvelle entre cette zone et Oloron dans l'hypothèse d'une réutilisation du passage par la vallée d'Aspe pour rejoindre la gare espagnole de Canfranc, bien plus réaliste qu'un pharaonique projet de tunnel au milieu de la chaîne des Pyrénées qui serait néfaste à l'environnement et au tourisme des vallées pyrénéennes proches.

5/ En résumé il y aurait :

- 2 lignes groupées entre Marcheprime et Dax
- 2 lignes nettement séparées entre Bordeaux et Marcheprime ainsi qu'entre Dax et Bayonne
- 2 lignes à la fois proches et séparées entre Bayonne et la frontière
- une ligne moderne entre Bayonne et Puyos et d'autres améliorations favorables aux habitants et aux activités économiques des deux départements des Pyrénées atlantiques et des Hautes Pyrénées plutôt oubliés dans le projet présenté par Réseau ferroviaire de France -

Je vous remercie, Monsieur le Président, de bien vouloir prendre en considération ma contribution et accepter mes salutations distinguées ainsi que mes félicitations pour le pilotage de votre mission.



P.S. On connaît les nombreuses et farouches oppositions au grand contournement autoroutier de Bordeaux par l'Ouest (Médoc et Blayais). Alors pourquoi renoncer à un grand contournement par l'Est ? Celui-ci pourrait être couplé au tracé de voie ferrée proposé ci-dessus, depuis l'échangeur de Marcheprime jusqu'à franchissement de la Garonne, et se poursuivre vers St André de Cubzac en se raccordant éventuellement plus ou moins tôt à la rocade Est de Bordeaux ou à son prolongement au NE. Cela permettrait aussi de soulager le trafic sur les parties Sud et Ouest de la rocade.