



Bordeaux le 15 décembre 2006

DEBAT PUBLIC sur le PROJET DE RENFORCEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ENTRE BORDEAUX ET L'ESPAGNE

Contribution de l'Association Française des Amis des Chemins de fer (AFAC)
section « Aquitaine »

L'AFAC, Association Française des Amis des Chemins de Fer, regroupe, depuis 1929, tous ceux qui s'intéressent au monde du Chemin de Fer sous tous ses aspects tant en France qu'à l'étranger. Elle veut mieux informer et défendre un mode de transport moderne et irremplaçable et cependant peu ou mal connu du grand public.

L'association édite la revue CHEMINS DE FER (6 par an) de présentation agréable et soignée dans laquelle les meilleurs spécialistes abordent les thèmes les plus divers du monde ferroviaire. Informations, reportages sur le chemin de fer en France, à l'étranger, études sur des matériels spécifiques ou aspects des divers chemins de fer du monde, tels sont quelques-uns des sujets traités dans notre revue.

L'AFAC Aquitaine s'implique, chaque fois que possible, aux débats nationaux ou régionaux sur la politique des transports (projets d'infrastructures nouvelles, aménagement des dessertes, conservation du patrimoine ferroviaire...etc.).

Ainsi dans notre région, elle a déjà participé en 1995 - 96 au débat préalable (avant la création de la CNDP), puis à la consultation sur les études préliminaires concernant le TGV Aquitaine (LGV SEA Tours-Bordeaux) ; au forum des associations concernant le Tram de Bordeaux ; aux débats publics concernant le contournement autoroutier de Bordeaux et le projet de LGV Bordeaux - Toulouse et à plusieurs groupes de consultation ou concertation concernant les dessertes TER de la région.

C'est donc tout naturellement que nous nous permettons de participer, en tant que spécialiste du rail et du transport en général, à ce débat public, en essayant de nous limiter aux questions posées.

Jacques Ottaviani
Président de la section Aquitaine de l'AFAC

DEBAT PUBLIC sur le PROJET DE RENFORCEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ENTRE BORDEAUX ET L'ESPAGNE

Contribution de l'Association Française des Amis des Chemins de fer (AFAC) section « Aquitaine »

Le dossier présenté par la CNDP pose quatre questions au public. Nous nous limiterons donc volontairement à donner notre avis sur ces quatre questions.

- Est-il nécessaire de développer le réseau ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne compte tenu des futurs trafics estimés ?
- Si oui, quel type de solution retenir entre la mise à quatre voies de la ligne existante ou la réalisation d'une ligne nouvelle en complément de la ligne existante ?
- Si la solution ligne nouvelle est retenue, quel scénario faut-il privilégier et quelles dessertes* et gares nouvelles faut-il envisager ?
- Dans tous les cas, de quels enjeux sociaux, environnementaux et économiques, le projet devra-t-il tenir compte ?

A – Est-il nécessaire de développer le réseau ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne compte tenu des futurs trafics estimés ?

La réponse est OUI.

Le dossier présenté est très convaincant sur cette nécessité. Même dans le cas de l'option minimale du trafic France-Espagne le transfert modal vers le rail d'une partie importante du trafic fret est absolument nécessaire dans le cadre d'une politique de développement durable. La lutte contre l'effet de serre et autres inconvénients du trafic routier doit être un des principaux objectifs de notre génération et des générations futures. Le transfert vers le rail est le moyen incontournable de cette politique. Ce doit être l'objectif numéro un de ce projet et tout doit être fait pour faciliter ce transfert. Le mur de camions qui hante la nationale 10 et l'A63 devient de plus en plus insupportable pour les populations. La contrainte économique n'étant pas possible dans notre Europe, le transfert route/rail ne sera effectif que si les donneurs d'ordres du transport y trouvent un intérêt. Nous reviendrons dans le dernier chapitre sur les conditions économiques et techniques à respecter pour que ce transfert modal se réalise effectivement.

Le second objectif est de permettre un développement harmonieux des trafics voyageurs existant, Paris et Nord vers le sud de l'Aquitaine, TER inter-Aquitaine (augmentation de 70% envisagé par la région), mais aussi rendre enfin compétitif les voyages ferroviaires vers l'Espagne qu'ils viennent de la région Aquitaine ou d'ailleurs. Sur ce dernier segment, il est certain que la diminution des temps de parcours et la suppression des ruptures de charges va permettre un transfert modal important sur les relations entre la France et L'Espagne et tout particulièrement entre l'Aquitaine et le nord de l'Espagne.

Grâce à l'Y Basque (à voie normale) on peut en effet imaginer, en plus de TGV à longue distance Paris-Madrid ou Paris-Bilbao des relations internationales inter-villes entre l'Aquitaine et le nord de l'Espagne à grande vitesse à une fréquence relativement élevée avec des rames de moyenne capacité (3 ou 4 voitures – 250 km/h), telles celles utilisés par les chemins de fer espagnols en

complément aux AVE (TGV). Ces mêmes rames pourraient être utilisées en inter-Aquitaine pour des relations régionales à grande vitesse (TERGV) entre Bordeaux, Pau, Bayonne et la cote Basque.

La création d'une véritable desserte régionale du Pays Basque à cheval sur la frontière et par les lignes classiques est deviendra également de plus en plus nécessaire au fil des ans et des progrès de l'intégration Européenne. Elle sera possible puisque l'Espagne a décidé de transformer ses lignes classiques soit en changeant l'écartement soit en rajoutant une troisième file de rail.

Enfin une des trois options présente l'avantage supplémentaire d'ouvrir une relation compétitive entre le Pays Basque (français et espagnol) vers Toulouse et le Sud-Est de la France.

Toutes ces améliorations ne seront possibles que par le doublement des capacités. Elles devraient permettre de constater un transfert modal de la route vers le rail, également pour le transport voyageur, et d'éviter une trop forte progression du trafic routier voyageur inter-villes et à la périphérie des agglomérations (TER).

B – Si oui, quel type de solution retenir entre la mise à quatre voies de la ligne existante ou la réalisation d'une ligne nouvelle en complément de la ligne existante ?

La première solution serait suffisante pour satisfaire l'objectif n° 1, consistant à dégager de nouvelles capacités pour le fret et le TER, toutefois la différence de coût n'est pas suffisamment significative pour abandonner les avantages qu'apporteraient la construction d'une ligne nouvelle, pour tous les segments du transport voyageur déjà évoqués ci-dessus :

- Amélioration des relations de toute l'Aquitaine avec Paris, le Nord et l'Est (et au-delà l'Europe du nord)
- Nette amélioration des relations Paris-Madrid (une seule desserte directe de nuit actuellement)
- Création de relations rapides Aquitaine – Espagne et tout particulièrement Aquitaine (Bordeaux, Pau, Bayonne)- Euskadi (San Sébastian, Vitoria, Bilbao)
- Création de relations régionales à grande vitesse entre les principales agglomérations de la région Aquitaine, Bordeaux, Pau, Dax, Bayonne, Cote Basque.
- L'option 3 permettrait de rajouter Mont-de-Marsan à cette liste ainsi qu'une ouverture fort intéressante de la cote Basque et des Landes vers Toulouse et au-delà tout le Sud Est de la France, Lyon, la Savoie et la Suisse.

Outre l'inconvénient de ne pas permettre, aussi nettement, ces améliorations, la mise à 4 voies de la ligne actuelle se heurterait à de nombreuses difficultés techniques dans la banlieue de Bordeaux, la traversée de quelques villes (dont Bayonne) et du Pays Basque. En outre, contrairement à une idée reçue, l'opposition des riverains, effrayés à justes raisons par l'augmentation de trafic promise ne sera pas moindre que celle des futurs riverains d'une ligne nouvelle dont le tracé peut-être judicieusement choisi ou aménagé pour minimiser l'impact sur les habitations existantes.

A ces arguments objectifs on peut rajouter qu'il suffit de regarder une carte de l'Europe, de considérer l'effort de l'Espagne pour construire son réseau à grande vitesse s'ouvrant vers la France, pour comprendre qu'il serait incompréhensible de conserver un hiatus entre Bordeaux et la frontière.

L'association se prononce donc pour la construction d'une ligne nouvelle sur tout le parcours.

Le choix d'une ligne mixte fret / voyageur du nord de Bayonne à la frontière semble bien adaptée à la situation. L'intégration d'une ligne à plus grande vitesse n'aurait pas été possible compte tenu de la géographie locale et de la densité de l'habitat.

C – Si la solution ligne nouvelle est retenue, quel scénario faut-il privilégier et quelles dessertes et gares nouvelles faut-il envisager ?

On vient de voir que le scénario 3, présente deux avantages important par rapport au scénario 2. Il permet en effet de desservir Mont-de-Marsan, chef lieu du département des Landes, trop longtemps écarté des grands axes de circulation. Cette ville déjà très dynamique devrait profiter pleinement de son rattachement au réseau TGV.

Autre avantage encore plus important, le tronç commun avec le projet de LGV Bordeaux-Toulouse (scénario sud) permettra une liaison directe avec Agen et Toulouse par la construction d'un raccordement du coté de Captieux. Cette réalisation ouvre donc la voie à des TGV en provenance de la côte Basque ou de l'Espagne vers Toulouse, Marseille, Nice, Lyon, Genève ou la Savoie (pourquoi pas des TGV de neige l'hiver ?).

Ce scénario permet en plus de faciliter la réalisation de la sortie de Bordeaux, en tronç commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse, car la zone critique entouré d'habitation est moins longue que pour le scénario 2 et le tracé peut être jumelé avec celui de l'Autoroute A62 existante, dès les premiers kilomètres et sur environ 10 à 15 km (voire plus selon le tracé adopté).

L'inconvénient est un parcours plus long ayant un impact sur le coût et sur les temps de parcours. Le surcoût est toutefois bien minoré par la présence du tronç commun qui devra être supporté à parts égales par les deux projets. L'influence sur les temps de parcours est minime et parfaitement acceptable en regard des autres avantages. Enfin l'impact sur l'environnement et en particulier la forêt landaise, malgré la forte opposition des habitants du sud Gironde, que l'on peut comprendre, sera du même ordre que pour le scénario 2 et en tout cas bien inférieur aux autoroutes déjà construites ou à construire. (Langon - Pau). A noter qu'une partie du tracé pourrait être commun avec cette autoroute, ce qui diminuera peut-être l'impact sur l'environnement (bien qu'il ne soit pas prouvé qu'un jumelage conduisant à une emprise beaucoup plus large ne soit pas plus pénalisant pour la faune que deux infrastructures distinctes de moindre largeur).

L'association se prononce donc pour le scénario 3 avec, dans l'hypothèse de la concrétisation du projet de LGV Bordeaux-Toulouse, la réalisation d'un tronç commun et la construction d'un raccordement permettant de mettre en place un service TGV entre le sud Aquitaine et Toulouse (et au-delà).

A noter que l'association a déjà donné un avis favorable à la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse avec option de tracé sud permettant ce tronç commun, lors du débat public concernant ce projet. La définition précise du tracé devrait privilégier un tronç commun le plus long possible ce qui écarte la solution d'un tracé proche de Langon. Nous préconisons un tracé plus au sud avec un point de raccordement largement au nord de Captieux, où le tracé rejoindrait celui de la future A65. Dans ce cas le tronç commun serait de 54 km, contre environ 35 par un tracé longeant l'A62 jusqu'aux approches de Langon.

Branche «Pau» :

Le shunt de Dax envisagé dans le scénario 3 est intéressant car il permet de descendre en dessous de la barrière psychologique des 3h30 pour les relations de Pau avec la capitale, important pour la concurrence train-avion. Mais il est à craindre une forte opposition de la Chalosse où le mitage de l'habitat est très important. Il sera très difficile de leur faire admettre que cet investissement de 35

km est nécessaire pour faire gagner que 10mn aux palois. En effet le trajet Dax-Pau peut-être exécuté en 45-46 mn sans arrêt (48 mn au TER 67114 avec arrêt Orthez.) et probablement moins dans l'avenir. Bordeaux-Pau pourrait donc être exécuté en 1h30 avec arrêt à Dax, et Paris-Pau en 3h35 dans les mêmes conditions. Quel serait l'impact sur le trafic d'un trajet Pau-Paris en 3h35 plutôt que 3h25 ?

L'association est donc partagée sur la nécessité de ce shunt et ne prendra pas position. L'abandon de se shunt, outre une économie notable faciliterait la desserte de Dax qui pourrait bénéficier de l'arrêt quasi systématique des Paris-Pau. Ceci rassurerait les Dacquois qui craignent avec justes raisons que trop de TGV en direction de la côte Basque « passent au large » sans s'arrêter.

Pour Pau et pour l'avenir, nous préférons de beaucoup la construction ultérieure d'une antenne Mont de Marsan - Pau qui pourrait réutiliser une partie de la plate-forme de l'ancienne ligne Mont de Marsan - Hagetmau et sa prolongation vers Pau qui avait été commencée mais jamais terminée. A noter que dans l'hypothèse de la réouverture de la ligne de Canfranc cette nouvelle ligne, rattachée aussi au nord à la ligne Morcenx – Mont de Marsan au et au sud à la ligne Pau - Oloron permettrait un itinéraire bis pour le fret pour décharger l'itinéraire via Dax et Orthez. Pour un avenir encore plus lointain une traversée centrale des Pyrénées vers Saragosse par un tunnel de base justifierait encore plus cette nouvelle ligne, pour les deux types de trafic (voyageur et fret).

Les gares ; quelques idées à creuser.

Mont de Marsan : Compte tenu de la disposition des lieux et en particulier de la position de l'aéroport et de la zone protégée de la base aérienne de l'armée de l'air, il est probable que le tracé ne pourra passer qu'au nord de la base. Une gare TGV trouverait probablement sa place proche de la RN 134 au nord ouest du terrain d'aviation assez loin de l'agglomération. Nous préconisons plutôt l'utilisation de la gare actuelle.

Un embranchement au nord-est de Mont de Marsan peut en effet rejoindre le tracé de l'ancienne ligne de Rochefort, toujours disponible. A l'ouest la LGV croisera la ligne de Morcenx ce qui permettra un raccordement facile.

Dans l'hypothèse où la plus part des TGV marqueraient l'arrêt à Mont de Marsan (on peut noter par exemple qu'à l'heure actuelle 15 sur 18 TGV marquent l'arrêt à Dax) le tracé direct au nord de l'aéroport deviendrait même inutile ce qui économiserait 15 à 20 km de ligne nouvelle. Ce crochet par Mont de Marsan-Ville n'allongerait le temps de parcours des TGV que d'une minute pour les trains marquant l'arrêt et de moins de 4 minutes pour les rares TGV ne s'arrêtant pas (la vitesse de passage pourrait être de 120-130 km/h, compte tenu des courbes du tracé de l'ancienne ligne coté Rochefort).

Cette utilisation de la gare actuelle, outre l'avantage de maintenir la gare en centre ville, permettrait de réactiver pour les voyageurs la ligne de Tarbes en correspondance TER avec les TGV (la prolongation de TGV vers Tarbes pourrait être envisagée ultérieurement mais nécessiterait l'électrification de la ligne).

Nous ne sommes pas affirmatif sur le bien fondé de cette solution de réutilisation de la gare actuelle mais elle mérite d'être étudiée plus en détail afin d'en faire ressortir les avantages et inconvénients en tenant évidemment compte de la possibilité ou pas d'intégration de la ligne (à voie unique ou à double voies ?) dans la ville et de l'avis des élus locaux et des populations concernées.

Dax : La desserte par la gare actuelle semble la meilleure solution, toutefois, si la connexion nord avec la LGV est relativement bien placée, pas trop loin de la ville, la connexion sud est visiblement placée plus près de Bayonne que de Dax. En effet, d'après les schémas présentés,

cette connexion est confondue avec le début de la partie mixte fret-voyageur de la ligne nouvelle. Compte tenu des tracés possibles et des contraintes environnementales (contournement très certainement nécessaire du marais d'Orx) il est probable que cette connexion se situera vers Labenne, ce qui veut dire que les TGV desservant Dax devront emprunter la ligne actuelle sur environ 35 km après la gare, ce qui risque de poser à terme des problèmes de capacité. La perte de temps induite, du fait aussi de la caractéristique sinueuse de la ligne, risque d'inciter l'exploitant à desservir Dax par un minimum de trains. Pour éviter cet écueil nous préconisons de construire un raccordement à la LGV le plus près possible de l'agglomération. Un passage semble possible environ 3,5 km après la gare de Dax, et la longueur de ce raccordement ne devrait pas dépasser 6 km (pour un tracé de la LGV qui semble le plus logique, c'est à dire parallèle et au nord de la N124). Le surcoût risque toutefois d'être relativement important car deux sauts de moutons seront probablement nécessaires en plus des 6 km du raccordement.

Bayonne : L'hypothèse de la desserte de Bayonne et de l'agglomération du BAB (Bayonne, Anglet, Biarritz) par la seule gare actuelle, sans nouvelle gare TGV a été envisagée, toutefois cette solution ne permettrait pas pour l'agglomération, comme pour les autres villes de la côte, de tirer le meilleur parti de la nouvelle ligne pour les relations rapides avec l'Espagne, car seule la nouvelle ligne mixte sera rattachée à l'Y Basque espagnol. Cette nouvelle gare TGV, dite « Pays Basque » dans le projet, est donc bien nécessaire. Dans cette hypothèse, l'idée suivante a été développée et mérite peut-être une étude plus détaillée.

A l'approche de l'agglomération de Bayonne le tracé le plus logique devrait être proche de l'Autoroute et la gare TGV pourrait se situer près de l'échangeur de Bayonne – Centre (croisement de la D932). Un examen sur carte IGN et sur le site Géoportail permet de constater qu'un tracé jouxtant la ligne classique sur quelques kilomètres (3 à 4) est possible (voir annexe). Ceci permettrait d'adjoindre à la gare TGV, et tel que le montre le schéma en annexe, une station TER sur la ligne classique ce qui permettrait des correspondances intéressantes TGV-TER pour les trains internationaux. En effet les TGV internationaux emprunteront obligatoirement la ligne nouvelle mixte pour rejoindre l'Y Basque espagnol et ne desserviront la côte Basque que par cette gare. Des correspondances permettant de desservir les autres villes de la côte, voire Dax ou Pau ne seraient donc pas inutiles.

Le parallélisme des voies des deux infrastructures sur quelques kilomètres permettrait de prévoir en plus deux connexions à plan de voie (place insuffisante pour des sauts de moutons) qui ne devraient pas être utilisés fréquemment (difficulté d'exploitation) mais qui permettrait de tracer quelques trains impossibles sans cette connexion et bien utile en cas de situation perturbée sur une des lignes.

Ce tracé présente l'inconvénient d'un ralentissement à environ 130 km/h imposé par la courbe nécessaire, mais il sera sans conséquence puisque tout les trains internationaux empruntant la ligne (sauf peut-être quelques trains de nuit) marqueront forcément l'arrêt à cette nouvelle gare, seule à desservir tout le Pays Basque.

St Jean de Luz – Hendaye : Le trafic national et régional continuera à être assuré par la ligne classique et ses gares, toutefois rien n'est dit sur le trafic international qui empruntera la nouvelle ligne mixte pour rejoindre l'Y Basque. D'après le projet la seule possibilité pour tous les habitants de la côte sera de rejoindre la gare dite « Pays basque » à Bayonne. La proposition du paragraphe précédent donne une alternative à condition d'une bonne coordination entre les horaires TER et TGV. Une autre solution serait de prévoir une gare (modeste) plus au sud, soit au droit de St-Jean-de-Luz, soit au droit d'Irun. Il serait intéressant d'engager des négociations avec les autorités espagnoles afin de vérifier si une gare internationale près de la frontière n'aurait pas un intérêt pour la population d'Irun et des environs (il semble qu'il y ait plus de place de l'autre côté de Bidassoa pour placer cette gare). Elle permettrait aussi de desservir tout le sud du

département français. Cette proposition deviendrait nulle et non avenue s'il s'avérait possible de prévoir une interconnexion entre la ligne classique et la ligne nouvelle près de la frontière, soit coté français, soit coté espagnol, mais la configuration des lieux n'a pas l'air très favorable.

La trame des dessertes

Les diverses missions de la desserte « scénario 3 » indiquée § 2.4.2 (page 102) du dossier du débat public semble complet, mais les propositions ci-dessus permettrait les adaptations suivantes :

- On constate sur le graphe proposé que les missions desservant Dax et la côte Basque sont confondues ce qui veut dire que ces TGV emprunteront la ligne classique du nord de Dax à Hendaye. A notre avis la desserte de Dax pourrait être assurée majoritairement par les trains en direction de Pau, ce qui permettrait de prévoir une mission vers la ligne classique de la côte Basque en abandonnant la LGV au nord de Bayonne au lieu du nord de Dax. Outre l'avantage de dégager la ligne classique cette mission donnerait un gain de temps supplémentaire pour toutes les gares de la côte, Bayonne ville comprise. Notre estimation (voir nota en annexe) dans l'hypothèse du raccordement « nord Bayonne » situé près de Labenne est de 1h25 pour Bordeaux-Hendaye contre 1h38 au dossier avec arrêts à Bayonne ville (55mn contre 58) et St Jean de Luz (1h13).
- A contrario Dax et Pau sont écartés des relations rapides avec l'Espagne sauf à emprunter la ligne classique jusqu'à San Sébastian avec des pertes de temps qu'on peut estimer comme importantes. Il faudrait donc prévoir deux missions supplémentaires.
- Pour Dax une mission marquant l'arrêt puis rejoignant la ligne nouvelle, soit par la sortie sud-Dax que nous recommandons, soit par le raccordement nord-Bayonne prévu, permettrait des relations rapides vers l'Espagne.
- Pour Pau, le raccordement à plan de voie que nous préconisons prêt de la gare nouvelle « BAB » permettrait de rejoindre la ligne mixte puis l'Y Basque après avoir desservi Bayonne-ville. Ce genre de relation vers Bilbao par exemple pourrait être assuré par les rames légères à grande vitesse (250 km/h) dont nous parlons par ailleurs (l'Y Basque sera limitée à cette vitesse).
- Enfin on constate qu'aucune mission s'arrêtant à Mont-de-Marsan ne dessert Dax et la côte Basque. Ce pourrait être le créneau de TERGV Bordeaux-Hendaye (San Sébastian) via Mont de Marsan dont nous évoquions l'utilité dans le paragraphe A.

D – Dans tous les cas, de quels enjeux sociaux, environnementaux et économiques, le projet devra-t-il tenir compte ?

Ce projet contribuera à la politique de développement durable de la région Aquitaine, définie dans son Schéma Régional d'Aménagement et de développement durable du Territoire (SRADDT) « Aquitaine horizon 2020 » et est conforme au schéma européen des transports.

Sur le plan des enjeux territoriaux, la LGV Sud - Bordeaux permettra de favoriser le transfert modal du fret vers le rail et de faciliter les déplacements régionaux, inter-régionaux, nationaux et internationaux des personnes. L'option choisie permet en plus de donner une cohérence au réseau à grande vitesse Européen et de donner au sud de la région Aquitaine et au Pays Basque (français et espagnol), une ouverture à grande vitesse vers tout le quart Sud Est de la France.

De manière générale, promouvoir le transport collectif ferroviaire, c'est promouvoir globalement des économies d'énergie et d'espace, et c'est donc une bonne action pour l'environnement et le développement durable. Il en est de même pour le transport du fret. L'augmentation du trafic routier ne peut plus durer bien longtemps, non seulement pour des questions de saturation des infrastructures mais surtout pour stopper le gaspillage des énergies fossiles et l'augmentation des

émissions de gaz à effet de serres. Le transfert de tout ce qui est possible vers le rail ou la voie d'eau (mer ou canaux) et la seule voie raisonnable pour l'avenir de nos enfants

Malheureusement toute nouvelle infrastructure a un impact important sur les territoires et l'environnement et un impact quelquefois dramatique sur les riverains et leurs propriétés mais il ne faut pas oublier qu'a possibilité de trafic équivalente, la voie ferrée est bien moins « mangeuse » d'espace que l'autoroute. En ce qui concerne la forêt landaise, il faudra évidemment prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les incendies d'origine ferroviaire, prévoir à faciliter la détection et la rapidité d'intervention des pompiers, prévoir les passages d'animaux. Notre association n'est pas spécialisée dans les questions d'environnement mais nous faisons confiance aux divers intervenant du débat public pour signaler tous les domaines, écologique, historique ou simplement habités qui méritent une attention particulière et au maître d'ouvrage et aux services de l'état pour en tenir compte dans les études détaillées et la réalisation finale.

Sur le plan économique, nous voulons insister sur le fait que l'objectif n° 1 de ce projet et de favoriser le transfert modal du fret vers le rail pour, en particulier combattre le « mur de camion » qui hante la nationale 10 et l'A63. La construction de la LGV n'est que le moyen le plus efficace pour y parvenir. Mais comme nous le faisons remarquer dès le début de ce document la contrainte économique n'est pas possible dans notre économie et le transfert route/rail ne sera effectif que si les donneurs d'ordres du transport y trouvent un intérêt certain.

Ceci veut dire que le temps de transport et le temps de conduite (pour le ferroutage) gagnés sur la route seront les critères essentiels permettant de rendre le rail compétitif et il faudra donc que la conception dans tous ses détails (signalisation, perte de temps minimum pour les dépassements par les trains de voyageurs ou dans les triages) permettent ces gains de temps.

Ceci veut dire aussi que **les utilisateurs de ces nouvelles infrastructures ou des infrastructures modernisées pour le fret ferroviaire pur ou le ferroutage ne devons être contraint à aucun péage supplémentaire ou à des péages très modestes** ce qui implique un financement uniquement public. Celui ci devrait être aidé, dès maintenant par une écotaxe sur le trafic routier. Malheureusement nos dirigeants politiques sont encore loin d'être prêt à introduire cette taxe aux transporteurs routiers et il est à craindre qu'un financement public-privé soit finalement la formule adoptée. Il faudra donc veiller à ce que, au moins la partie de ligne mixte (nord Bayonne – frontière), soit essentiellement à financement public et Européen ce qui permettrait d'éviter tout péage au fret.

E – Conclusion

OUI, il est nécessaire de développer le réseau ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne, afin qu'il réponde en 2020 aux besoins d'augmentation de tous les trafics et en particulier qu'il dégage des capacités supplémentaires pour un transfert modal de la route vers le rail d'une partie croissante du trafic fret et du trafic voyageur régional et péri-urbain, tous deux fortement nécessaires dans une politique de développement durable.

La meilleure solution sera de décharger la ligne actuelle du trafic longue distance national et dans une certaine mesure du trafic régional rapide par la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse. Cette LGV permettra en outre un développement des échanges internationaux avec l'Espagne qui ont pris un retard considérable par rapport aux autres régions frontalières. Cette décision ne devra pas pour autant ralentir la modernisation nécessaire de la ligne classique.

L'association se prononce pour le scénario 3, permettant une sortie plus facile de l'agglomération Bordelaise, un tronç commun avec le projet de LGV Bordeaux-Toulouse tout aussi indispensable,

une relation supplémentaire du sud de la région Aquitaine vers Toulouse et le quart sud-est de la France et la desserte de Mont de Marsan.

L'association présente en outre quelques suggestions qui mériteront d'être étudiées lors de la phase suivante d'avancement du projet, en cas d'avis favorable de la CNDP.

ANNEXE

Proposition pour la position de la Gare « Pays Basque » ou « B.A.B. TGV »

(Document établi à partir du site « Géoportail » de l'IGN)

