



La FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) a été créée en 1978.

Elle rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises. L'AUTRA (Association des Usagers des Transports de la Région Aquitaine) représente la FNAUT à la concertation organisée par RFF sur les GPSO.

AUTRA B.P. n°16 33034  
BORDEAUX Cedex

Courriel :  
autrafnautaquitaine@free.fr  
Contact Presse :  
0 680 150 748

### Contexte et remerciements :

Cette contribution est un résumé des réflexions plus argumentées techniquement, transmises au groupe de travail GT3 « Fonctionnalités et services de transport », grâce aux bénévoles passionnés de l'association.

Remerciements particuliers à J. OTTAVIANI, H. DEFOUG et X. LAVAUD.

Cette contribution finale est dédiée à Alain CAZAL (décédé récemment), fondateur de l'AUTRA et fervent défenseur du chemin de fer.

L'AUTRA représente le point de vue de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports à la concertation organisée par RFF sur les GPSO.

### Dispositif de concertation et d'études 2009

Le calendrier annoncé, c'est-à-dire septembre 2009 pour définir l'état des lieux et les critères de choix, novembre 2009 pour définir les services et fonctionnalités ainsi que les fuseaux de 1000m, semble contraint pour avoir une réflexion approfondie des associations d'usagers.

### Notre perception des buts des GPSO

Les apports des GPSO aux régions traversées n'ont pas été suffisamment lisibles pour le grand public. Les débats ont souvent été relatés comme des rencontres d'experts convaincus à juste titre du bénéfice du projet pour la collectivité. L'impression donnée que tout était ficelé d'avance, laissant les populations impactées dans l'expectative de l'utilité du projet, a laissé l'espace à une contradiction diffuse et non constructive.

Pour l'AUTRA-FNAUT Aquitaine, le but essentiel des GPSO est le transfert modal vers le rail des voyageurs et des marchandises. Ce transfert est indispensable à une politique de développement durable visant à diminuer autant que possible les émissions de gaz à effet de serre des transports routiers et aériens. Les recommandations du Plan Régional Santé Environnement (PRSE) conforteront le bien-fondé des options retenues quant à l'amélioration de la qualité de vie des territoires actuellement traversés par les flux routiers.

**Pour les voyageurs**, le train évitera le recours à l'avion par des temps de parcours concurrentiels sur les destinations intérieures et européennes. Grâce au raccordement à l'Y Basque et au-delà au réseau à grande vitesse espagnol, c'est la péninsule ibérique et bientôt le Maghreb qui s'ouvrent vers l'Europe ferroviaire.

Les relations rapides (SR-GV) régionales ou interrégionales proches amélioreront la cohérence socio-économique de tout un large Sud Ouest, permettant un meilleur aménagement du territoire et le développement d'un écotourisme de qualité. Les transports régionaux classiques (TER) profiteront des sillons libérés par les TGV et pourront donc être encore développés. Au Pays Basque, c'est la condition sine qua non pour permettre la réalisation du projet Eurocités Express de desserte fine de l'inter land Bayonne-San Sebastian-Bilbao.

# AUTRA-FNAUT

**Pour les marchandises**, les travaux de modernisation et d'augmentation de capacité sur Bordeaux – Bayonne – Irun permettront dans un premier temps un report modal du trafic routier vers le fret. Mais le changement d'écartement à la frontière ainsi que le passage de la ligne dans des zones urbanisées limiteront rapidement le nombre de convois. Dans un deuxième temps, la ligne nouvelle mixte nord de Dax - frontière et le raccordement à l'Y Basque à l'écartement UIC rendront compétitif le mode ferroviaire. La part modale du rail devrait alors être proche de celle constatée sur la frontière italienne (20% au lieu de 2%), soit une multiplication par 10 du trafic.

Il faudra cependant une volonté forte de l'Europe politique pour que les trafics venant des ports espagnols et portugais et bientôt du Maghreb soient taxés à leur juste empreinte environnementale pour que le report soit efficient.

## Mixité Fret

**Section Frontière-nord de Dax :** suite aux conclusions du débat public, RFF, a entériné la décision de prévoir cette mixité entre la frontière et le raccordement avec la ligne classique au nord de Dax en limitant en outre la vitesse « voyageur » à 220 km/h. Cette mixité est justifiée, elle permettra d'écarter des agglomérations et de la côte Basque une grande partie du trafic fret qui va considérablement augmenter, du fait du raccordement à l'Y Basque (également prévu mixte et à écartement UIC).

Par contre compte tenu de la faible longueur de cette section, il nous semble qu'un rehaussement de la vitesse « voyageur » à 300 km/h entre Dax nord et Bayonne nord, et 250 km/h jusqu'à la frontière est possible avec un surcoût modeste. Cette mesure améliorerait la compétitivité de la ligne pour les relations internationales voyageurs.

**Section Bordeaux-nord de Dax :** le souci de permettre l'utilisation maximale des nouvelles infrastructures ne peut qu'inciter à se poser la question de la mixité fret (notre propos ne concerne évidemment pas le TGV Fret qui

ne diffère pas des autres TGV du point de vue des contraintes qu'il impose aux infrastructures).

Il nous semble donc raisonnable de limiter cette possibilité au fret à 200 km/h (d'ailleurs déjà présent sur la ligne du TGV Atlantique). Nous pensons que le fret à 200 km/h a un avenir commercial supérieur au TGV Fret (à 300 km/h et plus) et qu'il devrait être l'évolution normale du fret 160 km/h.

Pour l'AUTRA-FNAUT Aquitaine, la mixité partielle initiée par le débat public seulement sur la partie Bordeaux Espagne devrait être étendue pour la branche Bordeaux -Toulouse au fret rapide (200 km/h) à forte valeur ajoutée ouvrant des possibilités de transit intra européen handicapé aujourd'hui par la rampe de Capvern sur la peu performante ligne Bayonne – Tarbes – Toulouse.

## Tracés:

Les emprises ferroviaires existantes doivent être privilégiées. Les tracés doivent favoriser les interconnexions avec le réseau existant et la desserte des villes principales, si possible par les gares centres tout en respectant les zones urbanisées et les zones naturelles remarquables. A noter que les exploitations forestières (parcelles de pin de culture) ne peuvent être considérées comme des zones naturelles remarquables mais comme un process industriel d'un cycle de 40 ans. Les concepteurs ne doivent pas s'imposer un tracé permettant le 350 km/h sur le tracé complet. Des vitesses maximales en service de 320 ou 330 km/h seraient suffisantes pour réaliser des services très attractifs, même avec des ralentissements à 300 ou 270 km/h imposés par la géographie.

## Tronc commun :

La sortie de Bordeaux jusqu'à St Médard d'Eyrans couplée à la ligne actuelle Bordeaux -Langon devra être particulièrement soignée car traversant des zones urbanisées. Nous sommes favorables au tracé par Cap-tieux qui permet à la fois le tronc commun

# AUTRA-FNAUT

le plus long et les tracés les plus courts pour Bordeaux Espagne et Toulouse Pays Basque, sans vraiment pénaliser Bordeaux Toulouse. Nous sommes favorables à la voie directe pour l'itinéraire Bordeaux Toulouse et à des raccordements capables du 230 km/h pour les deux autres itinéraires. **Le raccordement sud sud doit être construit simultanément au reste de la ligne.**

## Desserte de Pau et Tarbes :

Même s'il n'est pas dans le projet GPSO, nous sommes favorables au tracé le plus direct depuis la ville Préfecture des Landes, entraînant ainsi le positionnement de la gare de Mont de Marsan dans notre contribution. Ce tracé devra être complété d'un raccordement par la ligne de Canfranc pour permettre le passage le plus direct vers Saragosse.

## Tracé de la section du Pays Basque :

Nous comprenons les craintes des habitants et des élus locaux, toutefois il est exagéré de dire que la ligne « balafre le Pays Basque ». Bien que la ligne actuelle soit loin de la saturation, nous estimons cette section nécessaire pour l'avenir proche.

En effet comme nous l'évoquons plus haut, grâce à l'Y Basque, la suppression de la frontière technique due aux écartements différents entre France et Espagne va provoquer une augmentation du trafic international fret et voyageurs. La ligne actuelle deviendra rapidement insuffisante pour aussi recevoir le projet Eurocités Express de desserte fine de la côte Basque Franco-Espagnole et l'augmentation prévue par la région Aquitaine des dessertes TER.

Un élément oublié par les opposants à la ligne nouvelle est l'insoutenable augmentation des nuisances que devrait supporter les riverains de la ligne actuelle dans le cas où elle devrait supporter tout ce trafic. Que diront-ils s'il passe un train toutes les 3 min, particulièrement la nuit !

Au contraire, la construction de la ligne nouvelle peut se faire dans des zones d'habitat moins denses. Des moyens existent pour diminuer l'impact sur l'environnement physique et humain de cette ligne nouvelle, la construction récente d'une LGV en Belgique dans un paysage relativement similaire (vallonné et avec un habitat très diffus) en est un bon exemple.

Il faut insister aussi auprès des riverains sur la limitation de vitesse à 220 km/h ou 250 km/h sur ce secteur, limitant l'impact sonore et autorisant des courbes plus prononcées permettant une intégration plus facile à l'environnement. Le projet de tracés devra donc être très élaboré en prévoyant chaque fois que nécessaire des tunnels ou tranchées couvertes.

La double ligne (Ligne classique et Ligne LGV) permettra une répartition judicieuse du trafic et une meilleure souplesse d'exploitation. En ce qui concerne le choix du fuseau de cette section, il faut privilégier aux abords de Bayonne le tracé qui minimise le temps perdu par un arrêt en gare centre. Pour le reste, une concertation est indispensable avec les acteurs locaux.

**En conclusion pour le tracé en Pays Basque, nous réaffirmons notre position :**

- **Les études doivent être menées à leurs termes.**
- **Les emprises foncières doivent être réservées.**
- **Les travaux doivent être entrepris dès qu'un consensus se dessine.**

En ce qui concerne l'ensemble des tracés, il nous semble important que tout ce nouveau réseau soit étroitement relié au réseau existant afin de pallier aux problèmes d'exploitation et de maintenance. Il serait aberrant d'avoir deux réseaux parallèles qui ne se rejoignent qu'aux extrémités. Il faut absolument prévoir, malgré les surcoûts associés, des interconnexions vers Agen, Montauban (ou Castelsarrasin), Mont-de-Marsan, Dax, Labenne, Bayonne (et Hendaye si techniquement possible) et la possibilité de pénétration des trains classiques sur les LGV en situation de crise sur la ligne actuelle.

# AUTRA-FNAUT

## Position des gares

**Halte ferroviaire de Captieux:** Au plus proche de la ville et du nouvel échangeur autoroutier (A65 / D 124 / D10) avec des réserves foncières pour une extension de la halte vers une gare éventuelle.

**Agen:** Afin de diminuer l'utilisation de l'automobile, conforter les correspondances TER et réactiver les lignes Agen - Auch et Agen - Villeneuve, la gare centre est le choix qui a notre préférence. Tout autre positionnement va à l'encontre d'une densification du centre-ville plus économe en terme de déplacements et serait suicidaire en terme d'urbanisme, avec sa cohorte de zones commerciales criardes, tristes parkings démesurés, carrefours circulaires engorgés et interdits aux déplacements doux.

**Moissac - Castelsarrasin:** Nous demandons l'étude d'un tracé passant entre ces deux villes, ce qui permettrait de rendre très pertinente future gare ou halte pour SR-GV (et pourquoi pas 1 TGV/jour à destination de Paris).

**Montauban:** Le choix de la position de la gare (et donc du tracé) est issu du débat public ; dont acte. Si nous apprécions l'idée d'une gare mixte TGV/TER au croisement de la ligne classique, nous aurions préféré une réutilisation de la gare existante. Nous craignons en effet la création d'une énorme zone périurbaine entre Montauban et Toulouse (voir arguments Agen).

**Mont de Marsan:** Nous regrettons que la desserte par la gare centre ait été écartée. La pénétration par le tracé de l'ancienne ligne de Roquefort, en tranchée couverte dans le centre, nous paraissait possible. L'option 1 est la seule qui offre la possibilité d'intégration rapide de la branche vers Pau. Quelle que soit la solution adoptée, un raccordement avec la gare centre est indispensable car elle rend intéressante la réouverture au trafic voyageur TER de la ligne d'Aire sur Adour (et peut-être au delà), par correspondance avec des SR-GV Mont de Marsan [ville] - Bordeaux.

**Dax:** La solution retenue de desserte par la gare actuelle a notre aval. Comme pour Agen, nous préconisons un tracé de la LGV le

plus proche possible de l'agglomération afin de minimiser au mieux la perte de temps induite par les arrêts.

**Bayonne:** Nous adhérons à la position commune pour l'utilisation de la gare centre ou la construction d'une nouvelle gare près de l'actuelle sur la ligne classique. Il sera souhaitable que RFF étudie un tracé de la LGV et des raccordements permettant de limiter le long parcours sur ligne classique, à vitesse relativement lente, vu la sinuosité de la ligne.

Nous regrettons qu'aucune étude n'ait été présentée sur la capacité de la gare actuelle à recevoir l'augmentation de trafic annoncée. A notre sens, devraient être compris dans le projet : des réserves foncières intégrant les raccordements (ligne nouvelle/ligne de Puyôo/ligne St Jean de Luz) et une gare nouvelle. Nous sommes également favorables au raccordement direct de la ligne nouvelle vers le CEF de Mouguerre.

En ce qui concerne les **gares spécifiques**, nous approuvons les souhaits de la région Aquitaine pour réserver les gares SR-GV Pays Tarusate, Val d'Albret et Côte Landaise.

Pour cette dernière, nous n'approuvons pas l'idée de grouper le projet de cette gare avec le projet de réservation d'une future gare de DAX sur la LGV. A notre avis, les deux projets doivent être séparés et la gare « Côte Landaise » doit se situer le plus proche possible de CAPBRETON et HOSSEGOR. Une gare commune aux 2 lignes (ligne conventionnelle et ligne nouvelle) est envisageable à proximité de la gare de BENESE-MARENNE.

Une gare SRGV devrait également être prévu vers Moissac-Castelsarrasin, même si la région Midi-Pyrénées ne semble pas intéressée pour l'instant par ce concept de desserte régionale à grande vitesse.

Enfin, nous espérons que la région Aquitaine recherchera et trouvera des accords avec les régions limitrophes, et en particulier l'EUS-KADI, pour proposer des relations interrégionales à grande vitesse complémentaires à celle des TGV ou AVE.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Mission des Grands Projets  
du Sud-Ouest

Les Points de vue d'acteur sont  
des contributions écrites libres  
et volontaires à la concertation  
des GPSO.

Leurs contenus sont de la  
responsabilité de leurs auteurs.

Ils sont consultables sur le site  
[www.gpso.fr](http://www.gpso.fr), rubrique  
"Votre avis nous intéresse".