

Pau, le 18 octobre 2021

**LGV BORDEAUX- MONT-DE-MARSAN- DAX  
ET BARREAU MONT-DE-MARSAN- ORTHEZ ou PAU vers Lourdes et Tarbes**

-----

**1) Le contexte récent et actuel du G.P.S.O.**

En janvier 2018, BAP a publié une lettre ouverte sur la situation du ferroviaire en Nouvelle Aquitaine. Dans cette lettre BAP demandait la réactivation du G.P.S.O. et la programmation de la LGV Bordeaux - Captieux - Mont-de-Marsan - Dax ainsi que la réalisation d'une liaison plus courte et plus rapide vers le Béarn et la Bigorre à partir de Mont-de-Marsan (document joint).

Depuis, les avis du Conseil d'Orientation des Investissements (C.O.I.) publiés le 1er février 2018 ont semblé donner un coup d'arrêt quasi définitif au projet de LGV entre Bordeaux et Dax par Mont-de-Marsan en le repoussant après 2037.

Cependant la décision du Conseil d'Etat (11/04/18) déboutant les recours contre la Déclaration d'Utilité Publique du tracé envisagé à la sortie sud de Bordeaux, a fait rebondir le débat sur la réactivation du G.P.S.O. Des élus des Landes et un élu des Pyrénées-Atlantiques n'ont d'ailleurs pas manqué de saisir cette occasion pour réaffirmer la nécessité de cette LGV et demander son inscription prioritaire dans la Loi d'Orientation des Mobilités.

**Si cette LGV est essentielle pour les Landes, elle ne l'est pas moins pour le Béarn et la Bigorre.**

Récemment, le 28 avril 2021, le Premier Ministre, M. Jean Castex, a annoncé qu'une enveloppe de 4,1MM€ était débloquée pour réaliser la LGV entre Bordeaux et Toulouse. Il a précisé que les travaux commenceraient en 2024, au lieu de 2028.

Cette décision relance, indirectement, le projet de LGV entre Bordeaux et Dax et, au delà, vers Hendaye car cette ligne et celle de Bordeaux à Toulouse ont un tronçon commun de 75 km qui va de Bordeaux à Captieux.

**2) La situation après la mise en service de la LGV entre Tours et Bordeaux.**

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2017, Bordeaux est à 2h08' de Paris : soit, pour une distance de 580 km, une vitesse moyenne de 272 km/h.

Dans le même temps, Pau est à 2h11' de Bordeaux au mieux: soit pour une distance (par la voie actuelle) de 229 km (au lieu de 200 km pour un trajet direct), une vitesse moyenne de 105 km/h.

**Et l'on parle d'égalité des Territoires !**

Pour une distance quasi égale à Pau-Paris, les trajets Marseille ou Aix - Paris s'effectuent en 3h.

**Notre territoire ne mérite-t-il pas un traitement comparable ?**

Les métropoles de Bordeaux et de Toulouse absorbent une part disproportionnée des ressources de leurs régions respectives au détriment d'agglomérations plus modestes telles que Mont-de-Marsan, Pau, Tarbes ou Lourdes.

Ceci est d'autant plus injuste que des Collectivités locales des Pyrénées-Atlantiques ont contribué au financement de la LGV entre Tours et Bordeaux. Rappelons qu'il était demandé des contributions de 81M€ au Département, de 25M€ à l'agglomération de Bayonne et de 21,75M€ à l'agglomération de Pau, soit au total près de 10% de l'effort demandé aux Collectivités locales (1,5MM€) pour cette réalisation. Certes les sommes effectivement versées ont été un peu plus faibles mais n'ont malheureusement pas été rendues publiques.

**Si la LGV n'était pas prolongée jusqu'à Dax ce serait un marché de dupes.**

**De plus, pourquoi la ville de Paris et la Région Ile de France ne participeraient-elles pas au financement de telles infrastructures alors que leurs résidents en sont les utilisateurs les plus nombreux ?**

**C'est un changement d'optique radical qu'il faut opérer si l'on veut rétablir une meilleure équité entre les territoires, sinon Paris et l'Ile de France continueront à bénéficier du développement d'infrastructures performantes sans y participer financièrement.**

**3) La voie actuelle Dax - Pau - Lourdes – Tarbes et le rapport Perrière présenté par M. Coutou (2011)**

La situation actuelle de la ligne Bordeaux-Dax-Pau-Lourdes et Tarbes, construite dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, n'est pas brillante (le 1er train est arrivé à Billère en 1862 et seulement en 1867 à Pau).

Au nord de Dax, des records de vitesse ont certes été battus dans les Landes en mars 1955 (331 km/h). Mais l'emprise étroite de certaines portions ne permet pas de faire circuler des trains à très grande vitesse. En effet, des traversées de secteurs habités et des routes avec passages à niveau font que les conditions de sécurité exigées par les normes pour des vitesses supérieures à 160 km/h ne sont pas satisfaites.

Au sud de Dax, entre Dax et Puyoô tout particulièrement, le tracé actuel, réalisé sur des terrains peu stables et très sinueux est difficile, voire impossible, à modifier à un coût raisonnable pour permettre la circulation à très grande vitesse.

Ceci ressort de l'étude spécifique réalisée par M. Frédéric Perrière et présentée par M. Jacques Coutou en 2011.

C'est pourquoi, plutôt que de financer aux trois-quarts une nouvelle étude à 1M € comme s'y sont engagées récemment nos Collectivités, nous pensons qu'il importe d'imaginer un autre tracé, mieux adapté, en cohérence avec la LGV Bordeaux-Mont-de-Marsan-Dax, comme l'a déjà fait en 2011 le rapport cité ci-dessus.

**4) Les options étudiées et les conclusions du rapport Perrière présenté par M. Coutou (2011).**

Dans son rapport, M. Perrière, après avoir écarté l'intérêt d'une modernisation de la ligne actuelle entre Dax et Pau, car trop coûteuse pour un gain de temps trop faible, 8 minutes seulement, envisage 4 possibilités de tracé nommées scénarios A, B, C et D en allant du plus à l'Ouest au plus à l'Est.

La 1<sup>ère</sup> possibilité, dite scénario A dans le rapport de M. Perrière, consiste à se brancher sur le parcours du GPSO entre Mont-de-Marsan et Dax et à relier directement Orthez par une voie nouvelle, constituant un shunt de l'actuelle voie passant par Puyoô.

La 2<sup>ème</sup> option, ou scénario B, consiste à se connecter au tracé du GPSO au nord-est de Mont-de-Marsan et à relier directement Pau par une voie nouvelle en suivant l'autoroute 65 sur la partie nord du tracé.

La 3<sup>ème</sup> possibilité, scénario C, consiste à suivre au plus près le tracé de l'A65 jusqu'à Pau ce qui allonge le parcours.

Enfin la 4<sup>ème</sup> option, utiliserait le tracé d'une ligne entre Morcenx et Tarbes passant par Mont-de-Marsan.

**5) La préconisation de BAP**

Nous préconisons une 5<sup>ème</sup> option, proche du scénario B de M. Perrière, le plus intéressant, mais dont la réalisation devrait être moins coûteuse.

Cette solution, ou **scénario B'** (ou BAP) consiste, pour limiter les problèmes fonciers et les oppositions auxquelles ils donnent lieu, par souci écologique également, à utiliser au mieux l'emprise de l'ancienne voie - très peu utilisée actuellement - entre Mont-de-Marsan et Hagetmau, passant par Saint-Sever (soit 36 km au total) puis à prolonger cette ligne soit vers Orthez (30 km environ) soit vers Pau (environ 50 km) par une voie nouvelle.

Le tracé vers Pau, outre qu'il s'inscrit dans le faisceau du scénario B du rapport Perrière, évite d'emprunter un tronçon facilement saturé et lent entre Orthez et Pau. Il devrait donc lui être préférable.

Le schéma joint à cette contribution est issu des conclusions du rapport présenté par M. Coutou. Il y a été ajouté, par des traits orange, l'option préconisée par BAP utilisant l'ancienne voie entre Mont-de-Marsan et Hagetmau puis reliant soit Orthez, soit Pau par une voie nouvelle. Les temps de parcours entre Bordeaux et Pau seraient d'environ 1h00 (+ ou - 7'), entre Bordeaux et Tarbes d'environ 1h25' (+ ou - 7').

La création d'une telle ligne directe à grande vitesse permettrait de faire circuler plus de transport de fret sur la ligne actuelle, tout en maintenant le trafic des TER, Intercités et même de trains de nuit.

## 6) En résumé, BAP appelle à :

- Activer et programmer la réalisation du GPSO sur le tracé Bordeaux-Mont-de-Marsan-Dax d'ici 2028,
- Etudier, dans ce cadre, la faisabilité d'une liaison plus courte et plus rapide vers le Béarn et la Bigorre, en utilisant les emprises détenues par la SNCF entre Mont-de-Marsan et Hagetmau, puis en prolongeant par une voie nouvelle vers Orthez ou vers Pau pour se raccorder au réseau actuel,
- Mettre en place un TER reliant Nay et Orthez.

Ci-dessous, résumé du rapport de M. Perrière établi par M. Coutou (2011) et complété par le scénario préconisé par BAP, en traits orange foncé et clair.

### Scénario préconisé par BAP (tracé en orange foncé et clair)

