

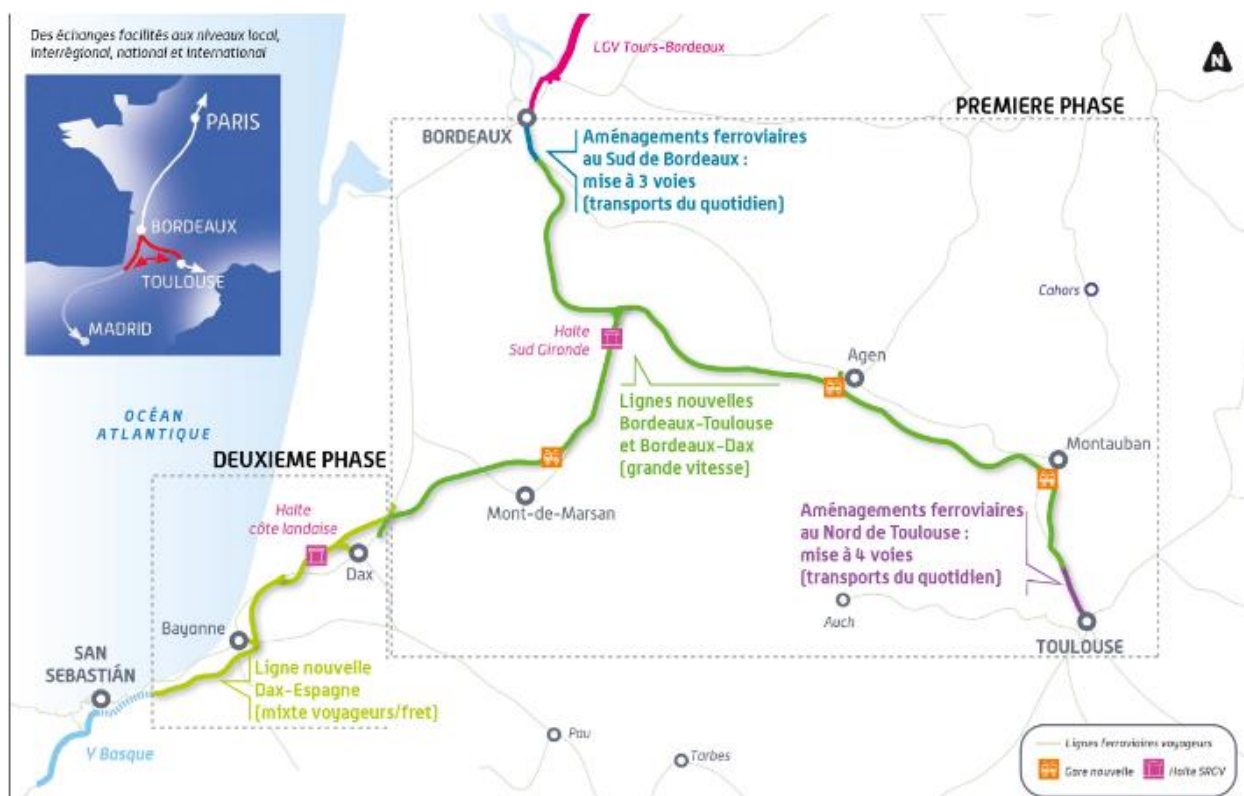
GPSO et Ligne à Haute Performance (LHP) à partir de Mont-de-Marsan pour desservir le Béarn et la Bigorre et gagner 1 heure depuis Bordeaux.

1/ Le projet GPSO relancé

En avril 2021, le Premier Ministre, Jean Castex a relancé le projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse. Ce faisant il a ranimé le Grand Projet pour le Sud-Ouest (GPSO) qui comporte un tronçon commun de Bordeaux à Captieux puis se sépare d'un côté vers Toulouse, de l'autre vers Dax, Bayonne et la frontière avec l'Espagne. La carte ci-dessous illustre le projet tel que résultant des décisions ministérielles du 30 mars 2012 et du 23 octobre 2013. La branche vers Dax et Bayonne prévoit la réalisation d'une gare nouvelle près de Mont-de-Marsan et d'une halte près de Dax (à Saint-Geours-de-Maremne). Au-delà, et dans une deuxième phase, après avoir contourné Bayonne, la ligne doit se raccorder à l'Y basque, réseau de LGV en cours de réalisation en Espagne. Ceci constitue une condition nécessaire pour que le projet bénéficie de subventions de la part de l'Union européenne.

Le projet tel que présenté laisse à l'écart un énorme pan de territoire au sud de la Nouvelle Aquitaine et au sud-ouest de l'Occitanie. **Si les Landes et l'Ouest du département des Pyrénées-Atlantiques sont bien desservis, l'Est des Pyrénées-Atlantiques (Orthez, Lacq, Pau, Oloron) et les Hautes-Pyrénées (Tarbes, Lourdes, Bagnères-de-Bigorre) sont oubliés.** Ce sont pourtant des secteurs industrialisés qui souffrent de leur enclavement sur une ligne ancienne datant du 19e siècle. Les vitesses sur cette voie sont limitées et c'est encore 2h10' à 2h30' qui sont nécessaires pour relier Pau à Bordeaux, alors qu'en voiture on met un peu moins de 2h00. C'est le même genre de voie qui relie Hendaye et Bayonne à Bordeaux.

Ce constat est d'autant plus grave de conséquences potentielles que l'on sait que les industriels et les services privilégient l'existence de moyens de communication développés dans leurs choix d'investissements futurs.



2/ Proposition d'une Ligne à Haute Performance (LHP) entre Mont-de-Marsan et le Béarn

En 2011, le rapport de M. Frédéric Perrière de Réseau Ferré de France (maintenant SNCF Réseau) et la synthèse présentée par M. Jacques Coutou :

- concluaient que la reprise de la ligne existante entre Dax et Orthez serait très coûteuse du fait de la topographie entre Dax et Puyô, ne permettrait pas une amélioration de la vitesse et ne ferait gagner que quelques minutes (8 exactement) entre Dax et Orthez,

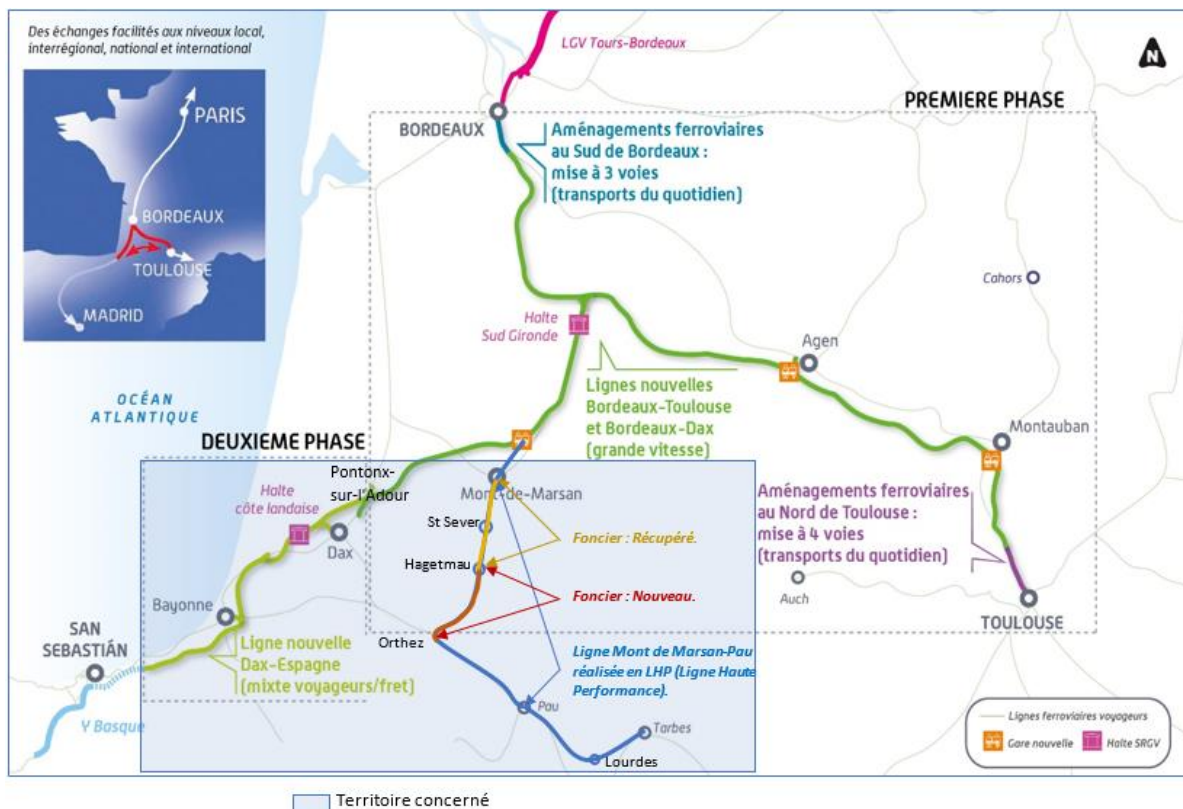
- préconisaient en conséquence la réalisation d'un barreau à Grande Vitesse entre Mont-de-Marsan et Orthez ou Pau, d'un coût comparable et permettant de gagner un petit peu plus d'une heure.

Plutôt qu'une LGV, qui permet d'atteindre 320km/h mais dont le coût est très élevé, la réalisation d'une Ligne à Haute Performance (LHP) sur laquelle la vitesse maximum est de 250 km/h paraît à la fois plus réaliste et préférable. Ceci pour 2 raisons : un coût qui pourrait être moindre et inférieur à celui d'une hypothétique amélioration de la voie existante entre Dax et Orthez, mais aussi une proximité des villes de Mont-de-Marsan, Orthez et Pau qui rend inutile, sinon impraticable, de rouler au-delà de 250 km/h.

Le tracé plus court et la vitesse permise par la LHP entre Mont-de-Marsan et Orthez mettrait Pau à environ 1h15' de Bordeaux, en concurrence directe avec la route entre Pau et Bordeaux et avec l'avion entre Pau et Paris.

Cette solution présente un 3^{ème} avantage. Il existe de vieilles lignes entre Mont-de-Marsan, Saint-Sever et Hagetmau. L'emprise de ces lignes constitue une réserve foncière très utile pour réduire, par échanges via la SAFER, l'impact environnemental, tout particulièrement sur les terres agricoles. Et il ne resterait qu'environ 35 km entre Hagetmau et Orthez pour se connecter à la voie actuelle.

C'est cette alternative que nous proposons d'intégrer à la deuxième phase envisagée par le GPSO. Elle réduit d'une heure le trajet entre Bordeaux et Orthez, Pau, Lourdes et Tarbes.



3/ Conclusion

Des études antérieures ont démontré l'impossibilité d'améliorer significativement et à un coût raisonnable la ligne actuelle entre Dax et Orthez. Pour l'équilibre du territoire, déjà bien compromis, il est essentiel et équitable de prévoir une liaison rapide, à partir de la nouvelle gare de Mont-de-Marsan, vers le Béarn et la Bigorre, ses bassins d'emploi (dont un Territoire d'Industrie) et de vie (400 000 habitants environ). La solution proposée est raisonnable tant du point de vue environnemental que du point de vue financier et permet de préserver l'avenir. Elle justifie également un engagement équitable du Département des Pyrénées-Atlantiques en sa faveur.