

# 06 – Débat public du TGV Atlantique en direct du Forum.

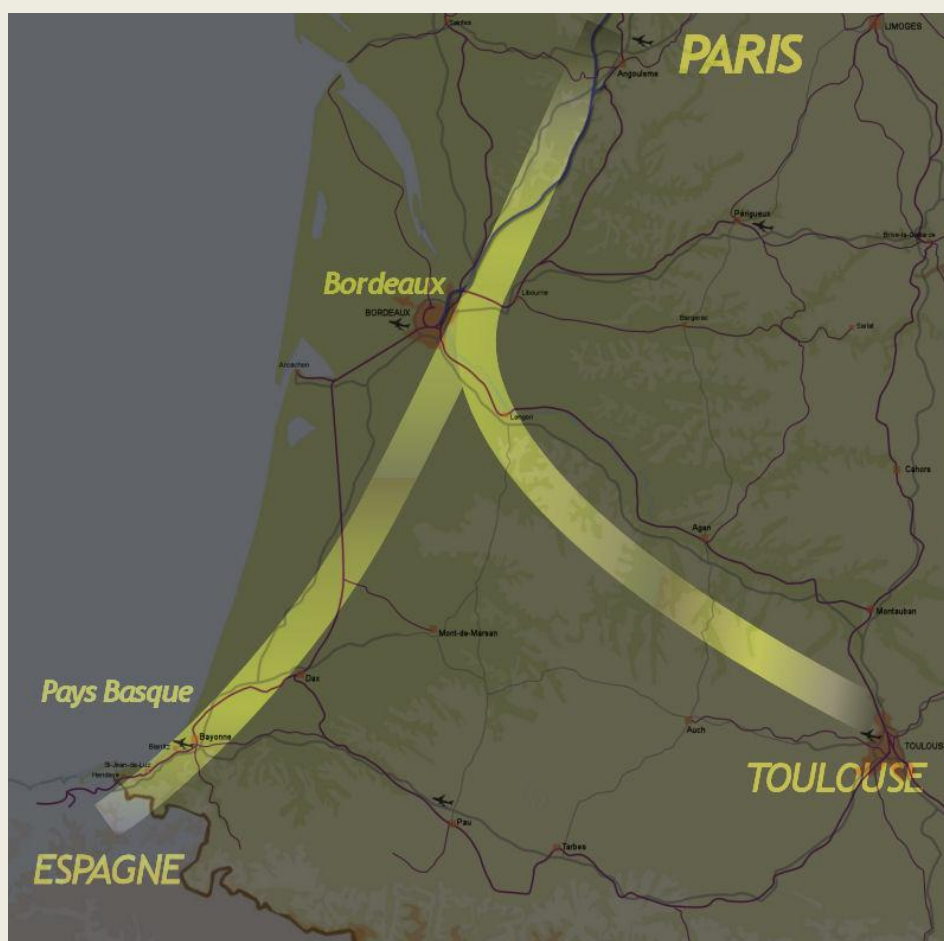
Posté le : 11/12/2006

Par: R &amp; G. Claraco

Catégorie :

## Contribution constructive d'un acteur du Forum

Bonsoir,  
Alors que l'on approche de la fin du débat public concernant ce projet, en voici ma contribution : Du maillage du réseau à grande vitesse La continuité au sud de Bordeaux de la LGV SEA Tours - Bordeaux doit être assurée par une infrastructure du même genre, vers l'Espagne d'un côté, et vers Toulouse de l'autre (carte n° 1). La création d'une ligne nouvelle "en site propre", loin de l'urbanisation saturée de la ligne actuelle (de Bordeaux à Arcachon par exemple), doit être privilégiée afin d'inscrire le projet dans les mêmes performances que le reste du réseau européen (vitesses commerciales d'un côté, capacité de fret et dessertes régionales de l'autre).



## 1. Principe de base des liaisons centralisées

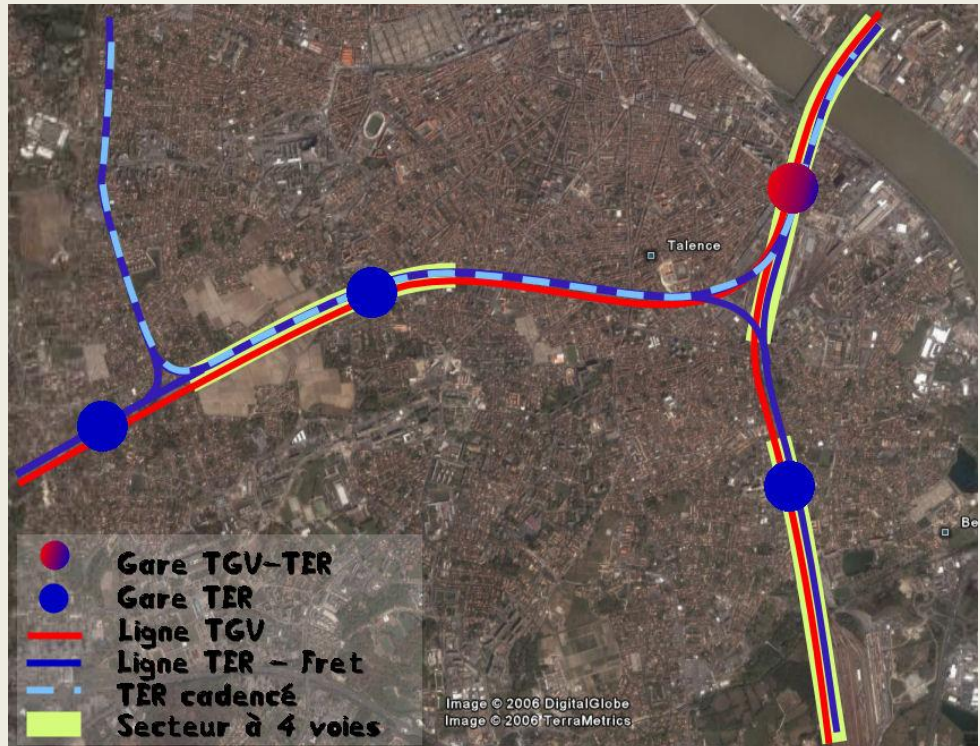
L'idée de base du projet, si elle en reste là, propose donc deux fuseaux ferroviaires se séparant au sud de la gare de Bordeaux St Jean, l'un filant vers l'Espagne en se jumelant avec la future autoroute A63, l'autre venant saturer un peu plus la vallée de la Garonne pour rejoindre Toulouse (carte N° 2).



## 2. Variante 1

Un schéma, qui s'il en reste là lui aussi, si pauvre soit-il, ne fera que renforcer un certain et très prégnant centralisme parisien dans le réseau ferroviaire à grande vitesse français. Il convient à ce niveau de commencer à agir dans la transversalité, et créer ou faciliter de nouvelles liaisons, sans s'ôter bien évidemment les liaisons radiales. Le projet SEA, maladroitement divisé entre Espagne ou Toulouse, est à ce titre une occasion intéressante, dès lors qu'on le considère comme un seul projet, ayant deux branches depuis Bordeaux.

Un second problème à cette première variante apparaît en sortant de la gare de Bordeaux St Jean vers le sud : l'on vient d'y reporter le bouchon ferroviaire que l'on venait de supprimer au nord ! En effet, ici se croisent et se décroisent dans un triangle ferroviaire à niveau (ce qui certes n'est pas irrémédiable) cinq types de trafics : les missions TGV, les liaisons TER, les services Fret, les manœuvres inhérentes à l'activité de la gare, et enfin l'éventualité de la mise en place d'un système de train cadencé sur la ceinture ferroviaire bordelaise. Tout cela donc en se séparant ou se rejoignant en fonction de la destination / provenance des trains (carte n°3).



3. Mélange des trafics au sud de Bordeaux - (C) Google

Certes il faudra des sauts-de-moutons, mais pour minimiser leur nombre et donc l'impact du chantier sur la circulation des trains dans la zone, ainsi que pour éviter de traverser la zone urbaine plutôt dense jusqu'à Arcachon, il apparaît judicieux de séparer les flux TGV d'Hendaye et de Toulouse en dehors de l'agglomération bordelaise, bien après le triage d'Hourcade. Un tronç commun entre les deux branches commence alors à se dessiner (carte n°4), puis très vite la branche ouest cherche à rejoindre le couloir de la future A63 (jumelage des infrastructures), tandis que la branche est se dirige vers la vallée de la Garonne.



#### 4. Variante 2

Déjà, des liaisons directes Toulouse - Pays Basque à grande vitesse peuvent être créées sans changement à Bordeaux. Mais peut-on optimiser le système ? Une dernière variante consiste à prolonger le tronc commun des deux branches jusqu'aux environs de Captieux, où se réalise la bifurcation à grande vitesse (carte n° 5). Le linéaire global de lignes à grande vitesse nouvelles s'en trouve diminué, et les temps de parcours, s'ils sont rallongés, ne le sont que de quelques minutes, ce qui n'est pas significatif. L'impact de la nouvelle tranchée dans les Landes est minimisé par l'utilisation là aussi du principe de jumelage des infrastructures, le fuseau TGV venant se mêler à celui de la future A65 Pau - Langon. Autre avantage de cette variante, et non des moindres : desservir directement Mont-de-Marsan par la grande vitesse. Enfin, cette variante cohérente trouve sa continuité naturelle dans l'éventuelle et souhaitable création du contournement ferroviaire Est de Bordeaux, via Libourne (gains de temps significatifs vers et de Paris).



5. Variante 3

L'opportunité offerte par ce projet de créer directement des liaisons transversales Toulouse / Méditerranée <> Pays Basque / Espagne doit à présent être étudiée par Réseau Ferré de France, qui trouverait là l'occasion de réaliser trois projets d'un coup (carte n° 6), voyant ainsi la fréquentation et donc la rentabilité (péages..) de ce réseau maillé nettement accrues.



6. Principe avancé des liaisons maillées