



Pessac le 11 décembre 2013

ASSOCIATION DE DEFENSE DES INTERÊTS
DES QUARTIERS ET COMITES DE
BIENFAISANCE ET FÊTES
Groupement déclaré sous le n°3240
Agréé protection de l'environnement

Siège social : Moulin de Noës
46 rue Laurenson 33600 PESSAC
✉ 17 avenue André Danglede
☎ 05 56 45 55 51

www.federation-quartiers-pessac.com

Courriel : federation@federation-quartiers-pessac.com

Monsieur le Commissaire enquêteur

~~~~

Objet : *Rétablissement du triangle des Echoppes*  
Référence : FscqP-2013-027

~~~~

Comparaison avec la Médoquine :

Il faut tout d'abord lever une ambiguïté portée par certains détracteurs du projet de rétablissement du « triangle des Echoppes ».

L'opposition de ce projet à celui de la réouverture de la gare de la Médoquine est sans fondement : ils sont indépendants et peuvent même être, à terme, complémentaires dans le cadre d'une vision globale des déplacements en transports en commun. D'un côté il s'agit simplement de rétablir une voie provenant de la ligne de ceinture, de l'autre de rouvrir une gare où pourraient s'arrêter les trains à destination et en provenance de Macau.

D'abord, le rétablissement du triangle des Echoppes constitue la réalisation du chaînon actuellement manquant qui permet le désenclavement du Médoc à destination du domaine universitaire via la gare intermodale de Pessac-Centre.

En effet, pour un étudiant médoquin, par exemple, une seule rupture de charge pour prendre la ligne B du tramway qui dessert la *totalité* du domaine universitaire.

Pour la gare de la Médoquine, dans l'hypothèse de sa réouverture, 2 ruptures de charges seraient nécessaires (train, puis bus vers le Campus car la desserte en tramway ne se ferait qu'en 2020, enfin tramway ligne B existant qui irrigue l'ensemble du domaine universitaire) rendant ce trajet peu attractif. Donc en temps comme en distance, le passage par la gare de Pessac-Centre est le plus favorable.

Autrefois le triangle des Echoppes et la gare de la Médoquine coexistaient. Mais cette gare a été fermée... faute de voyageurs !

L'évolution des modes de transports collectifs structurants sur l'agglomération, en particulier le retour du tramway, a modifié la donne en faveur de l'intermodalité avec la ligne de train Bordeaux-Arcachon ou Bordeaux-Irun. Ainsi la gare de Pessac-Centre voit plus de 75 TER s'arrêter à destination ou en provenance de l'ensemble du territoire aquitain. Ce qui permet à un étudiant de

rejoindre les universités implantées sur le domaine universitaire sans employer un véhicule automobile. Le report modal se fait ainsi dès l'origine : moins de trafic, moins de pollution, moins de fatigue...

Le rétablissement du triangle des Echoppes va compléter cette accessibilité du plus grand campus de France pour les étudiants en provenance du Médoc.

C'est dire qu'une vitalité nouvelle va être donnée à la voie de ceinture par cette reconstitution qui favorise les transports périphériques tant attendus.

Le bilan coûts / avantages est donc très favorable à ce projet qui doit intégrer la possibilité de réaliser une station sur le nouveau pont dans l'hypothèse d'un réseau de type RER sur la voie de ceinture et d'aménager cette « entrée de ville » que constitue le quartier des Echoppes.

Rétablissement du triangle des Echoppes :

Une réunion publique de présentation du rétablissement du triangle des Echoppes organisée par RFF avec la ville de Pessac et réunissant les représentants des quartiers directement concernés et les riverains immédiats du projet, s'est tenue le 4 juillet 2013 à la maison de quartier de Pessac-Bourg située dans le centre de Pessac à proximité de sa gare multimodale.

Ce projet, qui a plus de 20 ans, était porté par la Région Aquitaine pour établir notamment une liaison du Médoc avec le Campus universitaire qui, pour plus de 60%, est situé sur Pessac, desservi par la ligne B du tramway. A terme, il doit s'inscrire dans l'organisation sur la métropole d'un véritable réseau de type RER (réseau express régional) qui, sans passer obligatoirement par le centre de Bordeaux et avec la « billettique » adaptée [billet unique], doit permettre une circulation aisée des transports en commun pour les habitants sur l'ensemble de l'agglomération. De plus l'arrivée de cette ligne au pôle multimodal de Pessac-Centre offre des dessertes vers tout le sud-ouest aquitain et le Bassin d'Arcachon bien entendu (et retour) ainsi que des gares intermodales liées aux lignes de tramway de Pessac-Alouette (B) et d'Arlac (A).

La gare de Pessac-Centre est ainsi située au cœur d'un système de déplacements. Un schéma systémique d'organisation des transports par voie ferrée (train et tram) de l'ouest de la métropole qui doit s'intégrer au PLU 3.1 en cours de révision. C'est dire **l'intérêt général** que représente ce projet pour le développement de la métropole dans son ensemble et le bien être de ses habitants pour lesquels les liaisons avec les zones d'activités de l'agglomération sont déterminantes.

Cet intérêt général doit, pour les quartiers, se concilier avec la maîtrise des nuisances et des impacts négatifs (expropriations, destructions d'éléments naturels et de paysage, travaux gênants, coupure urbaine et sociale, bruit, vibrations, etc...) qu'il est susceptible de générer. Tout d'abord le projet se réalise sur les assiettes existantes (heureusement conservées et non bradées) c'est-à-dire sans expropriation pour cause d'utilité publique s'agissant d'un simple rétablissement.

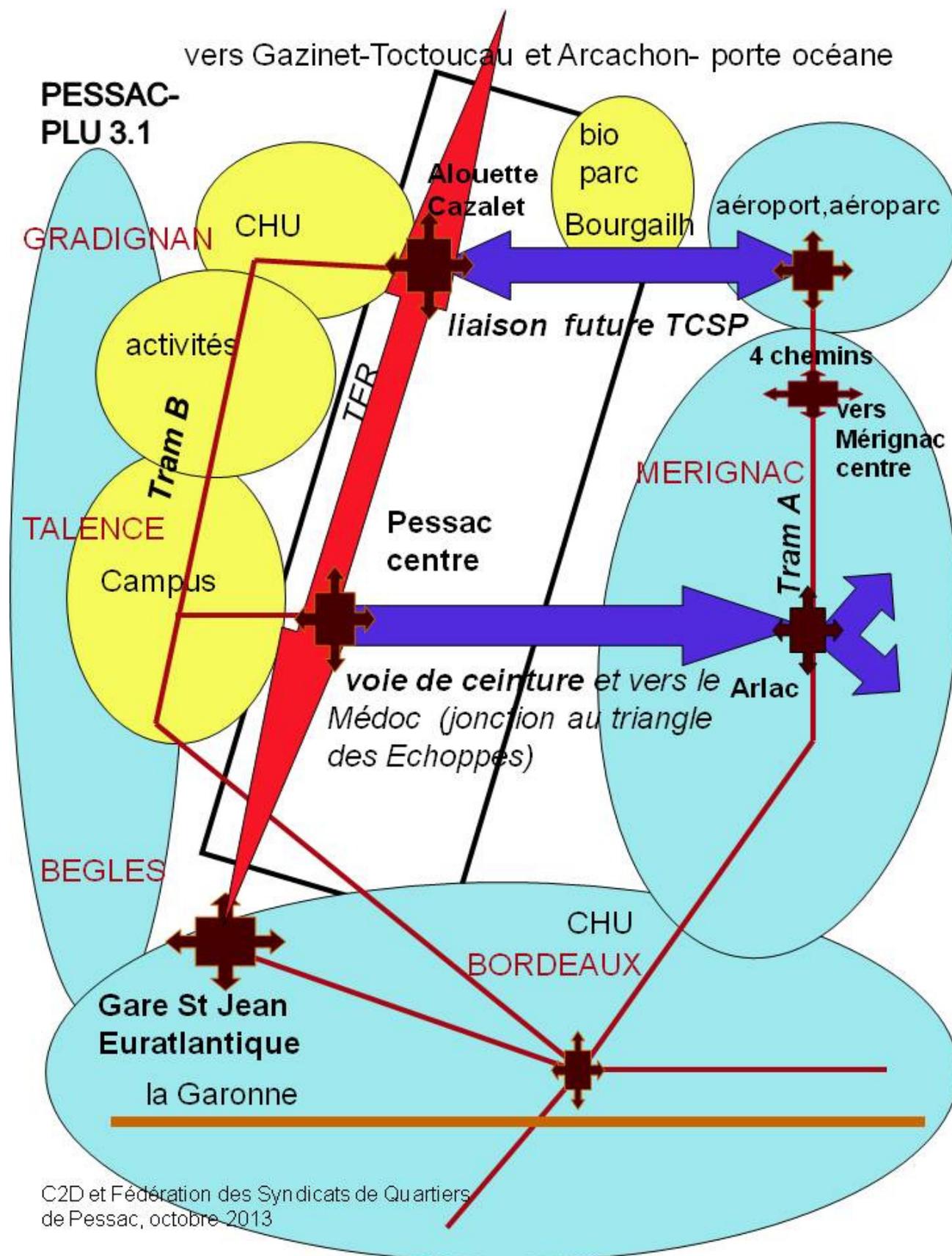
Ensuite il s'agit d'une voie unique, rétablie, avec un trafic relativement réduit (le bruit ferroviaire, contrairement au bruit routier, est intermittent, mais lié à l'intensité du trafic). Donc une voie neuve utilisée par du matériel moderne et entretenu: la source de bruit, issu du contact des roues avec le rail, est ainsi atténuée "par construction".

Enfin, RFF en matière de nuisances sonores est tenue à une **obligation de résultat** pour le respect des normes en vigueur. Cela se traduit par un état des lieux « avant » réalisé en 2012.

Une fois la ligne en activité de nouvelles mesures de bruit devront être effectuées pour apprécier **l'impact réel** de celle-ci et établir les protections phoniques éventuellement nécessaires au regard des normes précitées à respecter. Il convient d'y associer **l'entretien** permanent de la voie et des matériels mis en œuvre pour rester dans les bases des mesures initiales.

Les quartiers concernés et leur fédération seront très vigilants sur cette obligation, comme cela a été fait déjà en liaison avec les syndicats ou comités de la Châtaigneraie et du Monteil.

Intégration dans un projet global :



Comme le montre clairement le schéma présenté ci-dessus, le rétablissement du triangle des Echoppes s'intègre dans une vision globale des modes de déplacement structurants par rail (train et tramway) de tout l'ouest de la métropole bordelaise avec ses principales zones d'activités (Campus, CHU groupe sud, aéroport, parc du Bourgailh, zone aéroportuaire...et villes périphériques de Bordeaux (Talence Pessac, Gradignan, Mérignac...et au-delà avec le désenclavement du Médoc, avec la prise en compte du Bassin d'Arcachon et du sud de l'Aquitaine.

La jonction des lignes de tramway A et B sur la zone aéroportuaire est le deuxième volet majeur de ce schéma global développé ci-dessous.

Les études faites dans le cadre du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDOM) ne proposent qu'une *desserte Aéroport/Gare Saint-Jean* !

Notre proposition consiste dans la desserte de la **zone aéroportuaire par le réseau de tramway** placé en **intermodalité avec le réseau ferré** à l'Alouette et à Arlac avec :

- **Prolongation de la ligne A de tramway des 4 chemins** (Mérignac) vers la zone aéroportuaire ;
- **Prolongation de la ligne B de tramway de l'Alouette** (Cazalet) vers la zone aéroportuaire ;
- **Jonction de ces deux prolongations**, connectées au réseau ferré, sur la zone aéroportuaire.

Les avantages de cette proposition :

- Desserte de la zone aéroportuaire : aéroport et services sur et aux abords de la plateforme, entreprises liées à l'aérospatial, entreprises périphériques, hôtellerie...
- Concerne non seulement les utilisateurs du mode aérien mais aussi tous les travailleurs et usagers opérant sur cette zone ;
- Privilégie la desserte de zones d'activités qui participent au développement de l'emploi ;
- Retour de la fiscalité des entreprises et de leurs salariés à travers le Versement Transport ;
- De multiples directions combinables offertes ainsi à partir de la zone aéroportuaire :
 - **Par la ligne A avec notamment :**
 - *Hôtellerie,*
 - *Zones commerciales Mérignac (Soleil et autres),*
 - **Intermodalité gare TER d'Arlac vers le Médoc et Gare Saint-Jean (LGV et Euratlantique) par la ligne de ceinture,**
 - *CHU Pellegrin et faculté de médecine,*
 - *Mériadeck et ses administrations...*
 - **Par la ligne B avec notamment :**
 - *Clinique des sports,*
 - *Cimetière,*
 - *Eco Parc,*
 - *Parc du Bourgailh,*
 - *CHU groupe Sud Xavier Arnoz et Haut-Lévêque,*
 - **Intermodalité gare TER de l'Alouette vers Bassin d'Arcachon et gare Saint-Jean (LGV et Euratlantique) par la voie ferrée Bordeaux-Arcachon,**
 - *Campus Gradignan Pessac Talence...*
- *L'intermodalité est totalement réalisée avion / tramway / train / véhicule ;*
- *Sortie de la problématique des fins de ligne avec une fréquentation réduite ;*

- Liaison de *périphérie à périphérie* – quasi immédiatement parallèle à la rocade extérieure - amorcée et connectée au réseau de tramway existant en étoile qui est ainsi *maillé*;
 - Possibilité *d'injection de rames* sur cette zone décentralisée ;
 - Les deux lignes A et B se confortent et *sécurisent* le réseau en cas d'accident ou d'incident ;
 - Des *coûts limités* par la nature des emprises existantes (sous la ligne HT à enfouir par ex.)
- ...

Conclusion :

Le rétablissement du triangle des Echoppes

- est totalement indépendant d'une éventuelle réouverture, à terme, de la gare de la Médoquine ;
- devra se faire avec une maîtrise des nuisances dans le cadre des normes, sous la vigilance des syndicats et comités de quartiers et de leur fédération ;
- s'inscrit dans **UNE PROPOSITION GLOBALE** des transports structurants par voie ferrée en train et en tramway de l'ouest de l'agglomération bordelaise **AU PROFIT DE TOUS**, de l'économie et de l'EMPLOI non seulement dans la **MÉTROPOLE** même, mais aussi dans le **DÉPARTEMENT** de la Gironde et même au-delà en **AQUITAINE**.

Le Président,

D. LESTYNEK

Destinataire : cf. supra 1ex. (fdTriangle des Echoppes)

Copies : Pdt, archives et groupe de travail 1 ex.



W332000666