

# Sortir par l'ouest de l'agglomération : chance ou risque pour les communes traversées ?

**Dominique LESTINEK, Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac**

Au préalable, je vais vous indiquer qui nous sommes. Une fédération créée en 1936, une association née de la volonté des quartiers de Pessac d'unir leurs forces, de coopérer et d'être indépendant des élus. Le quartier est considéré comme le niveau pertinent de l'exercice de la participation des habitants dans leur vie quotidienne présente comme dans l'élaboration des projets futurs. Et les habitants sont considérés comme des citoyens concrets appréhendés dans leur globalité d'âge, de sexe, de niveau social et de profession. Notre expérience, c'est celle de l'habitant usager.

Hier, sortir par l'ouest – puisque c'est la question – un hasard de l'histoire. En juillet 1841, ouverture de la ligne, Bordeaux l'atteste, dont les objectifs étaient l'accès des Bordelais à la petite mer de Buch et aux bienfaits de ses bains, à la commercialisation du poisson, du bois et des résines. C'est dire que les objectifs étaient très localisés. La gare de départ initialement prévue au bout de la rue Lecoq, choix qui était approuvé à l'époque par les propriétaires des châteaux (*Inaudible*) car elle évitait de passer dans leurs vignobles. En définitive, cette gare a été installée sur le domaine de Ségur – pour ceux qui connaissent – au niveau du Conseil de guerre. Un ouvrage, un viaduc de 960 mètres de long, 91 arches, à 9 ou 11 mètres de hauteur, a été édifié pour traverser la dépression entre les hauteurs du Haut-Brion et celles proches de l'église de Pessac. Dès le début, l'exploitation de la ligne a été très difficile par des incidents techniques, des recettes très faibles en hiver, et on le comprendra facilement, par une rupture de charges depuis le centre-ville de Bordeaux, d'où la demande d'une gare centrale dans cette ville. D'où en octobre 1848, mise sous séquestre de la voie. Courant 1852, le sauvetage a été réalisé par les frères Pereire. Grâce à un raccordement de la ligne au projet de liaison vers l'Espagne au niveau de Lamothe, par un prolongement de la ligne jusqu'à Arcachon en 1857 et par la réalisation d'un urbanisme adapté avec la création de la ville d'hiver, un casino etc. Et enfin, par la création de la Compagnie du Midi qui optait pour un développement économique du sud de la France avec une vision globale des réseaux de transport. Donc en conclusion, la liaison actuelle de Bordeaux vers l'Espagne est un pur hasard de l'histoire. Le réseau unifié aujourd'hui permet une approche plus globale et rationnelle de développement, notamment en matière de ligne à grande vitesse.

Sortir par l'ouest aujourd'hui, comme vous pouvez le voir sur la carte qui vous est présentée, nous avons une zone concernée de très forte densité urbaine, d'où des impacts très importants et on se limitera aux nuisances sonores et à la structuration urbaine. En premier lieu, les nuisances sonores, les caractéristiques – il convient de faire ce rappel – du bruit ferroviaire, c'est qu'il est intermittent et surprenant. Ce qui veut dire que quand il n'y a pas de train, il n'y a pas de bruit – ce qui est une évidence, mais qu'il convient de rappeler. Le niveau de gêne est fonction de la proximité de la voie, et on vient de voir sur le plan que dans cette proximité il existe une population très importante ; de la sensibilité et des activités des riverains – le bruit sera ressenti de manière différente s'il s'agit d'une industrie ou d'un commerce ou d'une maison de retraite ou d'une école etc. Fonction de la temporalité – le bruit ne sera pas ressenti de la même façon le jour, en soirée ou la nuit. Et surtout, enfin, de la fréquence des occurrences bruit. Or ces occurrences seront sur la voie traditionnelle en augmentation très sensible, vu le nombre de trains résultant du fret, du TER, et on l'espère, de la remise en service de la ligne de ceinture avec le « Y des échoppes ». Sur la ligne à grande vitesse, il y aura une très forte augmentation du trafic de voyageurs. Enfin, on a noté de manière accessoire une notion de sécurité, une grande vulnérabilité en cas d'accident du fait de l'utilisation d'un même corridor pour la totalité des trafics.

Deuxième point : la structuration urbaine. Et je vais me servir de l'exemple de Pessac – puisque c'est la commune que je connais un peu mieux. Ce n'est pas pour faire du « Pessacocentrisme » mais l'exemple est transposable évidemment aux autres communes. La structuration de la ville s'est faite autour de cette ligne. Les conséquences sont : un développement de l'effet de barrière. A l'origine, la ligne n'était pas un obstacle, avec le viaduc de nombreux passages à niveau, le trafic et la vitesse des trains étaient très limités ; et on voit sur ces vues comment se présentait le passage à niveau de Pessac-centre. Mais l'explosion du trafic automobile a fait de cette ligne une barrière malgré la création de perméabilités. Le résultat de ces perméabilités, c'est une mutilation du tissu urbain et un cloisonnement des quartiers et des impacts en cascade.

En conclusion, le réaménagement de la ligne aggraverait ces modulations et ces cloisonnements, faisant obstacle à nos objectifs de mixité et de création du lien social. Alors, on pourrait se dire que l'aménagement de cette ligne, par ce secteur, pourrait être une opportunité de restructuration urbaine. Or, si on regarde la restructuration du centre-ville, celle-ci est très largement entamée grâce à une zone d'aménagement concerté, un pôle multimodal qui vient d'être inauguré, un cinéma, un marché qui est aérovivifié, et je ne cite pas évidemment toutes les autres créations qui ont eu lieu ces derniers temps. Mais c'est surtout l'arrivée du tramway au centre-ville qui permet de structurer de manière définitive ce centre. Et on voit à travers la trémie qui vous est présentée, que si on rajoutait deux voies supplémentaires, on serait obligé de recomposer complètement les pentes de ces trémies. Et on voit les effets en cascade qui se produisent par tout ce que l'on trouve à proximité.

Pour la restructuration des quartiers périphériques, également si on regarde les quartiers les plus concernés dans le secteur Arago-La Châtaigneraie, le côté La Châtaigneraie a été très largement amorcée et pratiquement en fin de réalisation. Quant au quartier Arago, il va être restructuré dans la perspective de son emprise par DOMOFrance XE "DOM-France». Donc on voit sur les deux plans, que ce soit sur le centre-ville comme dans les quartiers périphériques et notamment ceux d'habitat social, la restructuration est acquise.

En guise de conclusion, sortir par l'ouest demain, le réaménagement de la ligne ferroviaire présente un fort risque de déstructuration urbaine avec ses conséquences sociales importantes, d'atteinte à des patrimoines mondialement connus, comme le château La Mission Haut-Brion, la cité Frugès-Le Corbusier. Outre ces lourdes incidences locales, sortir par l'ouest, c'est aussi se priver notamment d'un tronc commun vers l'arc méditerranéen qui nous concerne – quoique certains disent – d'un aménagement du territoire régional équilibré et d'un couplage avec d'autres grandes infrastructures comme l'A62 ou la future A65. Je vous remercie !