

# Débat public Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Espagne

## Réunion de proximité de Pessac - 28 novembre 2006

### Présentation de la Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac

Merci. D'abord, qui sommes-nous ? Une fédération créée en 1936, une association née de la volonté des quartiers de Pessac d'unir leur force, de coopérer tout en étant indépendant des élus. Pour plus d'informations, je vous renverrais vers notre site qui est indiqué sur le diaporama que l'on présente, et allons droit au sujet.

Nous allons nous poser trois questions :

- Ce projet est-il opportun ?
- Faire une comparaison des différentes solutions,
- et enfin, indiquer les mesures qui paraissent en accompagnement nécessaires.

Ce projet est opportun du fait de l'intérêt du transport ferroviaire qui est le moyen de transport qui, comparé au transport routier, est le plus sûr, le plus rapide, le plus respectueux de l'environnement, le plus favorable dans le domaine social, et c'est un élément fort dans l'aménagement du territoire. Ce projet est opportun parce qu'une ligne à grande vitesse renforce la part du ferroviaire dans les trafics, directement en transportant en masse des voyageurs, indirectement en dégagant des sillons sur la ligne traditionnelle pour le TER comme pour le fret de grand transit, tout en notant cependant que l'offre conditionne la demande si elle est attractive. Ce projet est opportun aussi du fait du contexte. La ligne à grande vitesse Angoulême - Bordeaux à l'horizon 2016, la réalisation du Y basque à l'horizon 2013, le débat connexe sur la ligne à grande vitesse Bordeaux - Toulouse qui vient d'avoir lieu, le mur de camions que tout le monde peut constater et enfin, le protocole de Kyoto. En conclusion, ce projet nous apparaît opportun pour combler le chaînon manquant entre l'Espagne et Bordeaux et pour satisfaire aux exigences du développement durable dans les transports collectifs.

Maintenant, faisons une comparaison des diverses solutions proposées, et tout d'abord le rapport coûts / performances. Comme on le voit dans les 3 scénarios, les coûts sont sensiblement identiques en notant cependant que sur le scénario 3, il y a un partage concernant le tronçon commun avec Bordeaux - Toulouse. Pour le fret, il y a identité totale pour aboutir à l'horizon final à l'équivalent de 4 000 camions au jour sur le train. En vitesse, le scénario 1 est totalement hors-jeu, puisque c'est un faux TGV, puisqu'on est plutôt à petite vitesse. Enfin, pour les voyageurs, le scénario 3 l'emporte même si c'est sensiblement proche du scénario 2 avec 8 millions de passagers. Maintenant, la comparaison des performances territoriales à travers quelques temps de parcours. D'abord au niveau régional, entre Bordeaux et Mont-de-Marsan, 30 minutes contre une heure dans les scénarios 1 et 2. Au national, la liaison Paris - Mont-de-Marsan : 2 heures 35 contre 3 heures 10 dans les scénarios 1 et 2. A l'international, Toulouse - Bilbao : 2 heures 15 contre 3 heures 51 dans le scénario 1 et 2 heures 50 dans le scénario 2.

Comparaison des solidarités territoriales : le jumelage est possible avec les infrastructures à créer uniquement dans le scénario 3 avec l'A65. Une nouvelle gare est proposée, hors du Pays basque, à Mont-de-Marsan uniquement dans le scénario 3. Un aménagement du territoire par un accès facilité à Pau et à Tarbes, uniquement dans le scénario 3. La prise en compte de la ligne à grande vitesse Bordeaux - Toulouse, uniquement dans le scénario 3. L'accès à de nouveaux territoires pour le tourisme qui est très important pour notre région et les affaires par l'accès au Sud Est, uniquement dans le scénario 3.

Nous en venons maintenant aux impacts urbains d'agglomération. Pour sortir de l'agglomération de Bordeaux, il faut créer deux voies nouvelles dans les scénarios 1 et 2 contre une seule voie dans le scénario 3. Le tronçon commun qui limite les impacts par définition et par construction uniquement dans le scénario 3. L'impact linéaire urbain jusqu'à la rocade, scénarios 1 et 2, 7,3 kilomètres contre seulement 1,3 kilomètre dans le scénario 3. L'impact sur un cœur de ville, uniquement dans les scénarios 1 et 2 pour la ville de Pessac qui est traversée dans son cœur.

Maintenant, nous illustrons le linéaire urbain impacté, et comme vous le voyez, et comme on dit vulgairement, il n'y a pas photo. Maintenant, pour l'impact urbain théorique des scénarios 1 et 2 sur trois quartiers, nous apercevons Camponac-La Châtaigneraie, nous voyons la première ligne rouge qui consiste à figurer ce que serait l'assiette de la voie ferrée et la ligne bleue qui consiste à reconstituer le réseau ferroviaire à rétablir. Pour ce qui concerne le centre ville à l'identique. Et enfin, pour ce qui concerne Brivazac Candau dont la voie ferrée se retrouve sur un talus, on double les surfaces disponibles qui empiètent sur le bâti.

Au bilan des solutions comparées, le scénario 3 par l'est des Landes, avec un tronç commun en direction de l'Arc méditerranéen apparaît clairement comme le plus favorable dans cette analyse multicritère. Mais cependant, il exige des mesures d'accompagnement, tout d'abord, la prise en compte des enjeux humains et environnementaux par une assistance aux propriétaires concernés, par un retour d'expérience de la LGV Tours - Angoulême, par une planification des restructurations urbaines et rurales possibles et, le cas échéant, la création d'une structure *ad hoc*.

Deuxième mesure d'accompagnement, la protection des populations contre les nuisances sonores, et principalement, nous insistons sur les protections à la source, c'est-à-dire par l'utilisation d'un matériel adapté, aussi bien au niveau du rail que du mobile ; la limitation des écrans antibruit au strict nécessaire ; l'aide, le cas échéant, à la relocalisation des demandeurs, et enfin, l'étude à terme d'un contournement ferroviaire de l'agglomération.

Troisième mesure, l'accès à la grande vitesse à l'Arc méditerranéen, ce qui veut dire la poursuite de la LGV Bordeaux - Toulouse vers Narbonne. Et enfin, le développement de l'offre de TER, ligne de ceinture, tram-train, cadencement et amélioration des services rendus au public. En conclusion, sur la base du scénario 3 qui est le scénario des solidarités avec les mesures d'accompagnement indispensables, la prise en compte des enjeux humains et environnementaux, ce projet comblera le chaînon manquant entre Bordeaux et l'Espagne, rééquilibrera le territoire aquitain à l'Est, facilitera son ouverture stratégique sur l'Arc méditerranéen, contribuera au respect du protocole de Kyoto et enfin, fera rentrer le système ferroviaire dans le cercle vertueux des autres prestations.

Je vous remercie.

Dominique LESTINEK