

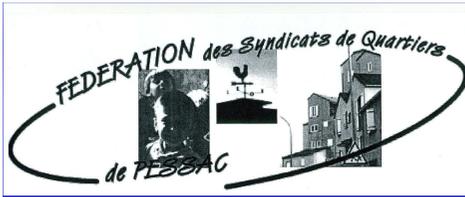


Réunion publique de proximité Pessac, le mardi 28 novembre 2006

Présenté par

auprès de





Qui sommes-nous ?

- Une fédération, créée en 1936
- Association née de la volonté des quartiers de Pessac
 - d'unir leurs forces
 - de coopérer
 - d'être indépendants des élus
- **Le quartier** est considéré comme le niveau pertinent de l'exercice de la participation des habitants
 - dans la vie quotidienne présente
 - dans l'élaboration des projets
- **Les habitants** sont considérés comme des citoyens
 - concrets
 - appréhendés dans leur globalité (âge, sexe, niveau social, ...)
- **Notre expérience** : celle de l'habitant usager
- Site : <http://www.federation-quartiers-pessac.com>



Pourquoi le projet est opportun

- **L'intérêt du transport ferroviaire : moyen de transport comparé au transport routier**
 - Le plus sûr (matières dangereuses et voyageurs)
 - Le plus rapide
 - Le plus respectueux de l'environnement (gaz à effet de serre, consommation énergie, bruit)
 - Le plus favorable dans le domaine social : respect de la durée et de la sécurité du travail
 - Élément fort dans l'aménagement du territoire
- **Une LGV renforce la part du ferroviaire dans les trafics :**
 - Directement : transport des voyageurs
 - Indirectement : dégagement de sillons sur la ligne traditionnelle :
 - Pour le TER
 - Pour le fret de grand transit
 - L'offre conditionne la demande si elle est attractive
- **Le contexte**
 - LGV Angoulême-Bordeaux (2016)
 - Réalisation du Y basque (réseau espagnol : 2013)
 - Débat connexe sur la LGV Bordeaux-Toulouse
 - Mur de camions
 - Protocole de Kyoto (- 5,2 % de gaz à effet de serre en 2012)
- **Conclusion : ce projet est opportun pour combler le chaînon manquant entre l'Espagne et Bordeaux et pour satisfaire aux exigences du développement durable des transports collectifs**



Examen comparé des solutions Coûts - performances

Scénarios Facteurs	Situation actuelle	Scénario 1 Parallèle au tracé existant	Scénario 2 Tracé par l'ouest des Landes	Scénario 3 Tracé par l'est des Landes	Scénarios les plus favorables
Coûts estimés Md €	-	3,56	3,52	3,75 (partage Bordeaux- Toulouse)	~
Fret M tonnes	2,4	15-21	15-21	15-21	= (4000 camions /jour)
Vitesse (km/h)	160	160-220	320	320	1 2 3
Voyageurs (millions) hors TER	3,0	6,70	7,70	8,0	1 2 3



Examen comparé des solutions

Performances territoriales

Scénarios Temps de parcours	Situation actuelle	Scénario 1 Parallèle au tracé existant	Scénario 2 Tracé par l'ouest des Landes	Scénario 3 Tracé par l'est des Landes	Scénarios les plus favorables
Bordeaux- Mont de Marsan	1h08 (TER)	1h00 (TER)	1h08 (TER)	0h30	1 2 3
Paris-Mont de Marsan	4h13	3h10	3h18	2h35	1 2 3
Toulouse- Bilbao	10h06	3h51	2h50	2h15	1 2 3



Examen comparé des solutions Solidarité territoriale

Scénarios Facteurs	Situation actuelle	Scénario 1 Parallèle au tracé existant	Scénario 2 Tracé par l'ouest des Landes	Scénario 3 Tracé par l'est des Landes	Scénarios les plus favorables
Jumelage (avec les infrastructures à créer)	-	non	non	A65	1 2 3
Nouvelles gares Hors Pays Basque	-	non	non	Mont de Marsan	1 2 3
Aménagement du territoire	-	non	non	Pau et Tarbes	1 2 3
Prise en compte LGV Bx-Toulouse	-	non	non	oui	1 2 3
Nouveaux territoires (tourisme, affaires)	-	non	non	Sud-est	1 2 3

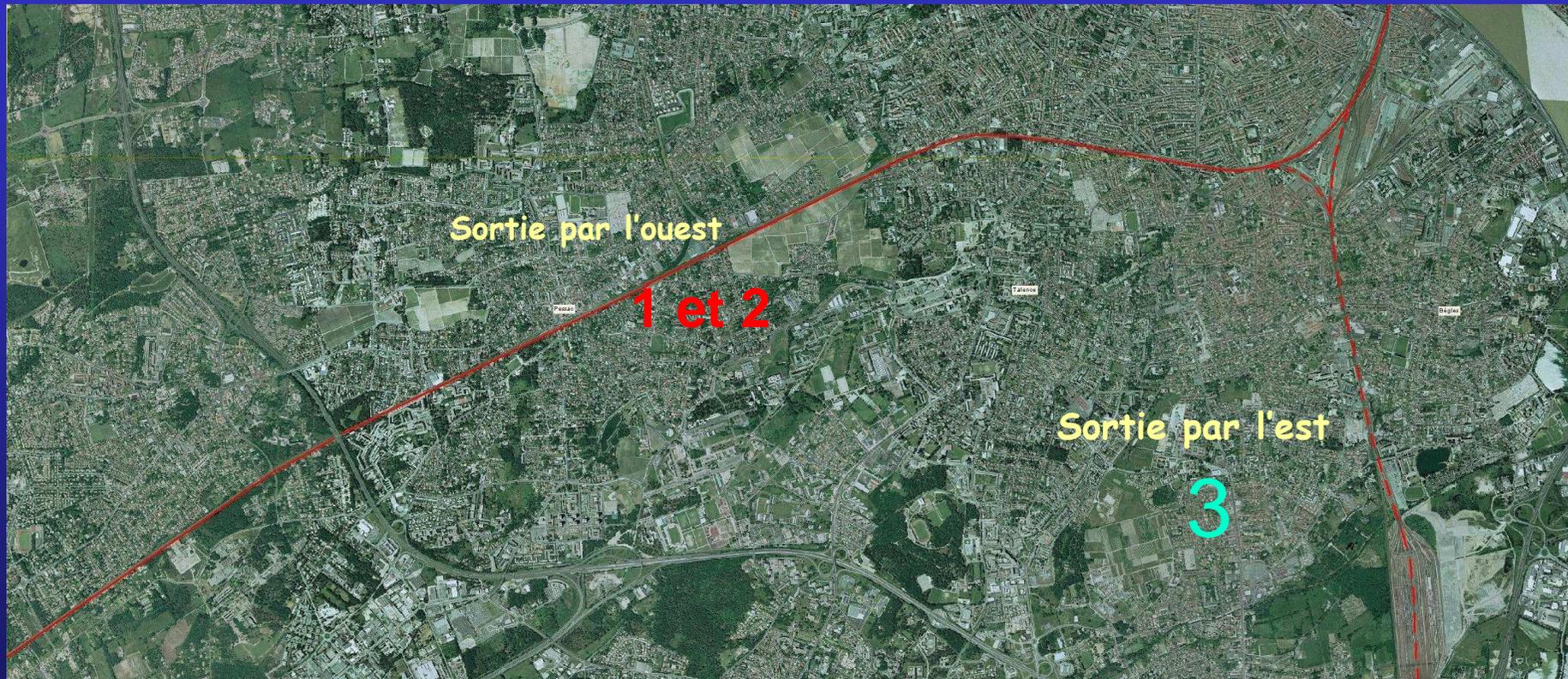


Examen comparé des solutions

Impacts urbains d'agglomération

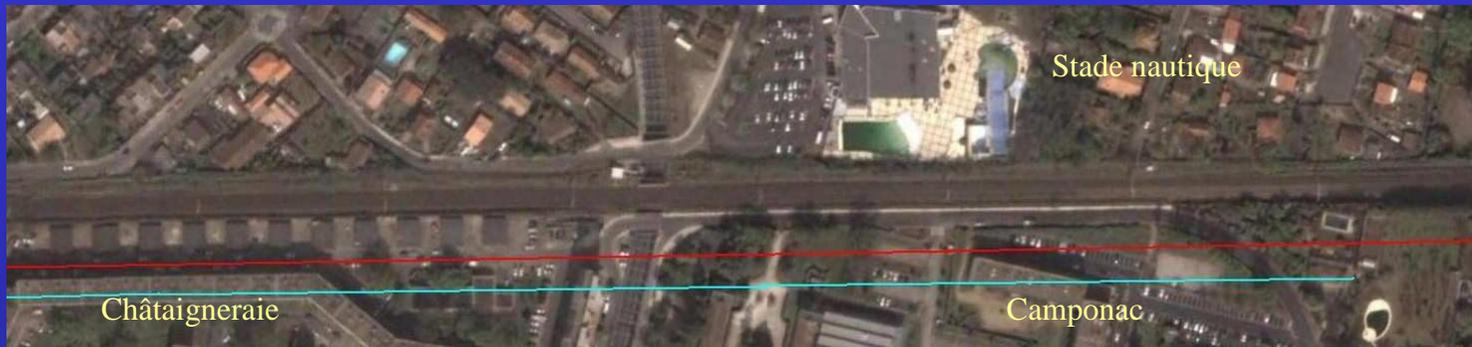
Scénarios Facteurs	Situation actuelle	Scénario 1 Parallèle au tracé existant	Scénario 2 Tracé par l'ouest des Landes	Scénario 3 Tracé par l'est des Landes	Scénarios les plus favorables
Voies créées à la sortie de Bordeaux	-	2	2	1	1 2 3
Tronc commun limitant les impacts	-	non	non	LGV Bordeaux- Toulouse	1 2 3
Impact linéaire urbain jusqu'à la rocade	-	7,3 km	7,3 km	1,3 km	1 2 3
Impact sur le cœur de ville	-	Pessac	Pessac	aucun	1 2 3

Linéaire urbain impacté dans l'agglomération bordelaise





Impacts théoriques dans les scénarios 1 et 2 dans Pessac



Camponac -
Châtaigneraie



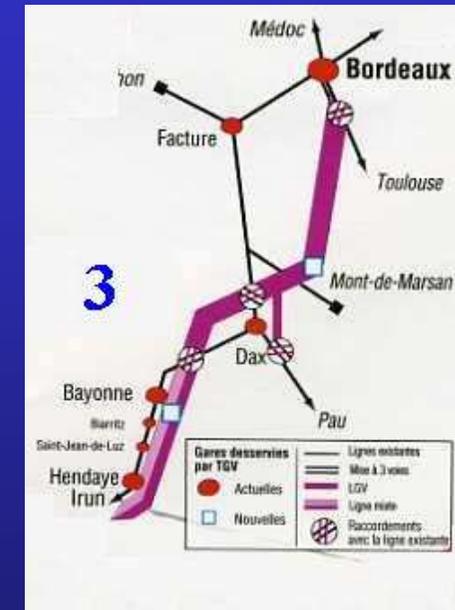
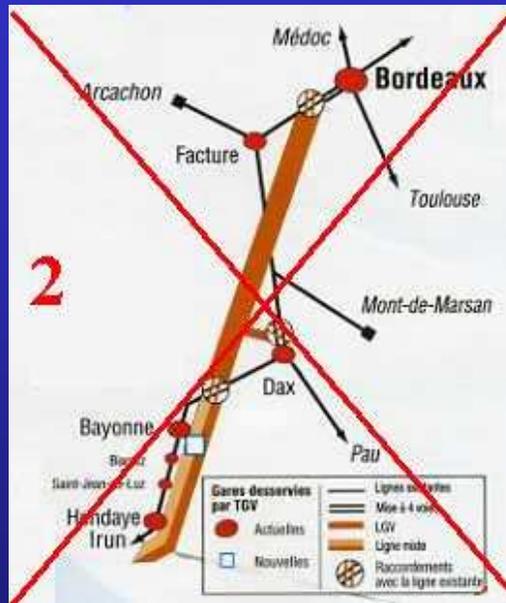
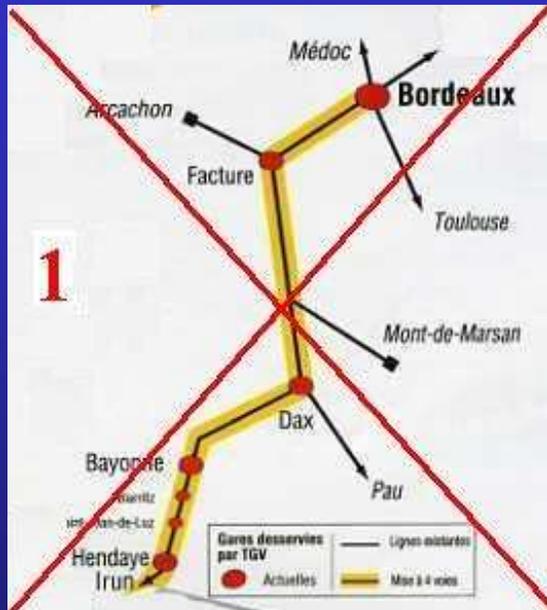
Centre ville



Brivazac - Candau

— Voie ferrée — Talus — Voirie

Bilan des solutions comparées



Le scénario 3 passant par l'est des Landes avec un tronc commun en direction de l'Arc méditerranéen apparaît clairement comme le plus favorable dans cette analyse globale



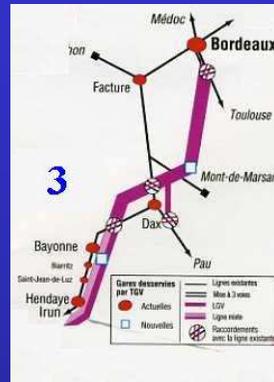
Les mesures d'accompagnement

- **Prise en compte des enjeux humains et environnementaux**
 - Assistance aux propriétaires concernés
 - Retour d'expérience de la LGV Angoulême-Bordeaux
 - Planification des restructurations urbaines et rurales
 - Création de la structure ad hoc
- **Protection des populations contre les nuisances sonores**
 - Protections à la source : utilisation de matériel adapté
 - Limitation des écrans anti-bruit au strict nécessaire
 - Aide à la relocalisation pour les demandeurs
 - Etude à terme d'un contournement ferroviaire de l'agglomération
- **Accès à grande vitesse à l'Arc méditerranéen**
 - Poursuite de la LGV Bordeaux-Toulouse vers Narbonne
- **Le développement de l'offre en TER**
 - Ligne de ceinture, tram-train
 - Cadencement
 - Amélioration des services rendus au public (ouverture de gares, parcs-relais)



Conclusion

Sur la base du scénario 3, scénario des solidarités



avec les mesures d'accompagnement indispensables, et notamment la prise en compte des enjeux humains et environnementaux, ce projet :

- comblera le chaînon manquant entre Bordeaux et l'Espagne,
- rééquilibrera le territoire aquitain vers l'est
- facilitera son ouverture stratégique sur l'Arc méditerranéen
- contribuera au respect du protocole de Kyoto
- fera entrer le système ferroviaire dans le cercle vertueux des hautes prestations

