

Débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne

Sorties de Bordeaux Sud-Est ou Sud-Ouest

Commission Particulière du Débat Public

Jean-Pierre CHAUSSADE, Président de la CPDP

Michèle BORDENAVE, Expert agricole et foncier et Commissaire enquêteur

José HARO, Ingénieur général honoraire du génie rural des eaux et forêts

Olivier KLEIN, Enseignant à l'ENTP et Chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports

Jean-Yves MADEC, Magistrat

Maîtrise d'ouvrage

Christian MAUDET, Chef de projet RFF

Alain PRAT, Directeur régional RFF

Reinhard DOUTE, RFF

Au pupitre

Michel DUCHENE, Adjoint au Maire de Bordeaux, Chargé de l'urbanisme et des transports

Alain ROUSSET, Président de la CUB, Président du Conseil régional d'Aquitaine

Jean-Claude DUHARD, COBARTEC

Dominique LESTYNEK, Fédération des Syndicats et Comités de quartiers de Pessac

Simon CHARBONNEAU, Comité de Vigilance LGV Aquitaine

Docteur Jean-Luc STANEK

Frédéric DANJON, Les Verts, Pessac

Maître Marc GIZARD, Syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest

Ouverture de la réunion

Michel DUCHENE

Adjoint au Maire de Bordeaux, Chargé de l'urbanisme et des transports

Bonsoir à toutes et à tous et bienvenue au théâtre Femina de Bordeaux. J'envie ceux qui ont quitté cette ville il y a quelques années et qui la retrouvent aujourd'hui métamorphosée. Bordeaux compte désormais 15 000 habitants de plus et notre ville a réussi à retrouver un réel dynamisme. La requalification des espaces publics et la mise en chantier de trois lignes de tramway ont permis d'accélérer la mutation de notre ville. Nous remercions tous les Bordelais, qui ont su se mobiliser, se concerter et débattre.

Jean-Pierre CHAUSSADE
Président de la Commission Particulière du Débat Public projet ferroviaire
Bordeaux – Espagne

La réunion de ce soir est la onzième réunion du débat public, celui-ci se situe donc au tiers du parcours. La ville de Bordeaux est un maillon-clé du projet ferroviaire Bordeaux – Espagne et le thème que nous abordons ce soir porte sur les possibilités de sorties de Bordeaux, soit au sud-est ou au sud-ouest. RFF devra présenter les données propres aux deux scénarios existants, en termes de trafic de marchandises, de voyageurs grandes lignes et de voyageurs TER.

Christian MAUDET
Chef de projet, RFF

Depuis une vingtaine d'années, les échanges avec la péninsule ibérique ont été multipliés par dix et ils doubleront encore à l'horizon 2025. L'essor du trafic ayant surtout profité à la route, il apparaît aujourd'hui nécessaire de réfléchir et de mettre en œuvre des solutions de report modal. Malgré les améliorations qui seront apportées, la ligne existante Bordeaux-Irun sera le maillon faible de l'axe européen de transports. Le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne vise donc à accroître les capacités actuelles en disposant d'au moins 4 voies ferrées entre Bordeaux et la frontière espagnole.

Deux types de solutions sont envisageables : d'une part, la voie ferrée existante entre Bordeaux et Irun pourrait être mise à 4 voies (scénario 1), ce qui permettrait aux trains de circuler à 220 km/h entre Bordeaux et Dax et à 160 km/h entre Dax et Bayonne. Ce scénario nécessiterait la réalisation d'importants aménagements en milieu urbain (notamment en équipements d'isolation phonique) et son coût s'élèverait à 3,5 Mds €. D'autre part, il s'agirait de réaliser une ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) soit à l'est des Landes, soit à l'ouest des Landes (respectivement scénarios 2 et 3). Les coûts des scénarios 2 et 3 seraient, respectivement, de 3,5 Mds € et de 3,75 Mds €. Les trois scénarios offrent des performances identiques en termes de transport de marchandises, avec la perspective de transporter 21 millions de tonnes de marchandises en 2020. Enfin, la réalisation du projet ferroviaire Bordeaux – Espagne permettrait d'augmenter le nombre de voyageurs de 1 million dans le cadre du scénario 1 et de 2 millions dans le cadre des scénarios 2 et 3.

Au sud de la gare Saint-Jean, deux sorties sont envisageables, par le sud-est ou par le sud-ouest. Actuellement, 150 trains par jour circulent au sud-ouest et 86 trains circulent quotidiennement au sud-est. Si nous souhaitons faire passer la part du rail dans les flux de transports à 20% (contre 4% aujourd'hui), ce sont 100 trains supplémentaires qu'il faudra faire passer sur les voies ferrées, soit environ 345 trains à la sortie de la gare Saint-Jean, ce qui nécessiterait 485 sillons (qui sont des autorisations de circulation).

Trois scénarios ont été retenus : les scénarios 1 et 2 sont celui du doublement des voies à la sortie au sud-ouest de Bordeaux-Saint-Jean, jusqu'au départ de la ligne nouvelle pour le scénario 2. La réalisation de tels travaux qui seront à effectuer en milieu urbain, nécessitera de nombreux équipements de protection contre le bruit. Le scénario 3, qui correspond au tronçon Hourcade-Langon (sud-est de Bordeaux), consisterait à la construction d'une voie supplémentaire de Bordeaux jusqu'au départ de la ligne nouvelle.

Table ronde 1 : Sortir par l'ouest ou par l'est de Bordeaux ?

I. Comparaison entre les options pour les voyageurs grandes lignes, pour les TER et pour le fret

Alain ROUSSET

Nous avons besoin d'une ligne en site propre et d'un train à grande vitesse jusqu'à la frontière. Nous ne pouvons plus laisser l'Aquitaine en marge du développement. En outre, la diminution éventuelle des flux de camions sur les routes et les autoroutes passe par le développement des transports ferroviaires. Le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne doit être considéré comme une chance pour l'économie de notre région, notamment pour notre industrie agroalimentaire.

La Région est autorité régulatrice des transports régionaux et l'Aquitaine a accru l'offre de TER, ce qui a permis d'augmenter significativement la fréquentation des trains régionaux, même si nous devons lutter contre la fermeture de lignes dont l'état s'est considérablement dégradé. Le futur CPER devra aller beaucoup plus loin pour restaurer des vitesses de croisière « normales » entre Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port et entre Bergerac et Sarlat. Il est essentiel d'offrir une alternative à la route.

La gare Saint-Jean deviendra, au sein de la métropole bordelaise, un pôle d'attractivité exceptionnel, car il tirera les fruits de la croissance de notre ville. Il nous appartient de réfléchir dès à présent sur l'organisation des transports, compte tenu des perspectives optimistes de développement.

En ce qui concerne le fret, le trafic de marchandises entre la France et l'Espagne a continué à augmenter depuis la publication du rapport Becker. Compte tenu des changements climatiques et du développement des phénomènes météorologiques extrêmes, le trafic maritime ne pourra pas autant se développer.

Je conclurai en insistant sur le fait qu'il est indispensable d'agir dès aujourd'hui, afin d'acquérir les réserves foncières nécessaires à la réalisation de ce projet et d'anticiper les équipements de protection phonique, notamment.

II. 4 voies de Bordeaux – Saint-Jean vers l'ouest, comment est-ce possible ?

Jean-Claude DUHARD

Contrairement à ce que pense Monsieur Rousset, la voie entre Bordeaux et Pessac n'est pas saturée, avec 150 trains, contre 250 trains à Bordeaux-Benauge. Le COBARTEC est une association qui milite pour la mise en place d'un réseau de transports en commun pour la desserte du Bassin d'Arcachon. Nous sommes opposés à la réalisation du scénario 3, car la voie nouvelle traverserait un massif forestier situé au cœur d'un parc naturel régional. Le scénario 1 serait préférable, d'autant plus que le Bassin d'Arcachon compte plus de 130 000 habitants. Nous ne devons donc pas rater cette opportunité. S'agissant de la traversée de Bordeaux, nous recensons une série de difficultés, notamment à Pessac qui est une zone fortement urbanisée, où la réalisation d'une quatrième voie

serait impossible. Pour nous, il est nécessaire de construire un tunnel ferroviaire sur la tranche des 2,4 premiers kilomètres à la sortie de gare de Bordeaux-Saint-Jean. En outre, nous proposons la mise en œuvre d'une solution de contournement de Facture.

Jean-Luc AJAS

RFF a confirmé par écrit qu'il n'y avait aucune saturation sur les voies existantes.

En outre, j'ai posé des questions lors d'une précédente réunion à Bordeaux, à laquelle je n'ai à ce jour reçu aucune réponse. Cette question, essentielle, est la suivante : comment rendre le fret ferroviaire plus concurrentiel ?

Jean-Pierre CHAUSSADE

A ce jour, le Maître d'Ouvrage est parvenu à répondre à 300 questions et devra répondre à 750 questions écrites. Quoiqu'il en soit, le débat public n'est pas achevé et les retards pris en ce domaine doivent être rattrapés d'ici une semaine pour les questions posées en septembre.

Christian MAUDET

Le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne améliorera de fait les dessertes, avec l'accroissement des trafics. Par ailleurs, nous n'avons jamais affirmé que les voies situées au sud-est de Bordeaux étaient saturées actuellement. A l'horizon 2020, l'occupation de la ligne Hourcade-Langon sera équivalente à 274 sillons, ce qui nécessitera une voie supplémentaire. J'ajoute qu'il convient de prendre en compte les périodes de pointe, où l'effet de saturation est réel.

Jean-Luc AJAS

Vous ne pouvez donc plus justifier la réalisation du projet ferroviaire Bordeaux – Espagne en vous fondant sur la saturation actuelle. En outre, il convient de prendre en compte la capacité des trains.

Alain ROUSSET

Lorsque nous demandons l'ajout d'un train supplémentaire entre Bordeaux et Arcachon, nous nous voyons opposer un refus de la part de l'exploitant ferroviaire. En l'état actuel des infrastructures, l'amélioration de la desserte d'Arcachon nécessiterait de supprimer des TGV... Des dessertes supplémentaires nous sont également demandées à Langon, or ces demandes ne peuvent pas être satisfaites. L'agglomération a pris un retard important : jusqu'en 1998, aucune étude n'avait été menée pour supprimer le bouchon ferroviaire au nord de Bordeaux.

Xavier OUIN, Directeur régional de la SNCF

En heures de pointe, il est impossible de faire circuler un train supplémentaire, ce à quoi il convient d'ajouter les problèmes de capacité de quais à la gare de Bordeaux-Saint-Jean.

François POMMES

Les Espagnols évoquent de plus en plus la traversée centrale des Pyrénées.

Alain ROUSSET

Tout est question de calendrier. Par exemple, 500 camions pourraient être sortis de la route dans les cinq prochaines années. Toutefois, les voies nouvelles n'existeront pas avant une quinzaine d'années et en 2030, les voies seront de nouveau saturées. La réalisation d'une traversée centrale permettrait d'évacuer plusieurs dizaines de millions de tonnes des axes routiers aux extrémités orientale et occidentale du massif pyrénéen. Nous devrions également réfléchir d'une part, à une solution de contournement ferroviaire de Bordeaux et d'autre part, à la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc.

Dominique GALANT

Les voies existantes ne sont pas suffisamment entretenues et je ne vois pas comment vous pourrez financer leur entretien en mettant en œuvre des projets qui nécessiteront des investissements importants. De plus, la réalisation d'une ligne à grande vitesse me paraît aller à contre-courant du développement durable. Si une traversée centrale des Pyrénées devait être réalisée, notre région n'en serait que davantage fragmentée. Pourquoi ne pas ajouter un étage aux trains existants ?

Christian MAUDET

Le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne ne se résume pas à la création d'une ligne à grande vitesse, car il est aussi une opportunité de libérer des sillons pour les trains de fret.

Alain PRAT

Aujourd'hui, nous constatons le vieillissement d'une partie du réseau ferré, ce qui ne signifie pas que nous n'entretiens pas ce réseau. Le Ministre des Transports a proposé un plan d'actions de 2007 à 2010 pour la rénovation des voies, grâce à l'injection de 600 M€ supplémentaires, étant entendu que RFF finance déjà ces opérations à hauteur d'1 Milliard d' €.

Jean-Claude DUHARD

Le problème de la compétitivité est très préoccupant pour Fret SNCF. L'Aquitaine détient, par ailleurs, un triste record en termes de non-développement d'infrastructures. Pourquoi est-il si difficile, pour un Aquitain, de se rendre à Bilbao en train, notamment ?

Noël MAMERE

Nous nous inscrivons dans une logique qui n'est pas celle de la lutte contre l'effet de serre. Il n'est pas tenu compte, notamment, de la crise énergétique actuelle. Les solutions proposées ne semblent pas appropriées, car notre première préoccupation devrait être de lutter contre l'étalement urbain,

afin de ne pas être prisonnier de son véhicule. En matière d'infrastructures, nous aurions dû financer davantage les réseaux ferrés, comme la ligne Pau-Canfranc.

On nous dit qu'il faut plus de trains, mais dans le même temps, on vote la solution de contournement routier de Bordeaux ! La France est l'un des seuls pays d'Europe dans lequel plus de 85% des marchandises sont transportées par la route. Il est vrai que la moyenne d'un train de fret est de 18 km/h, ce qui pénalise lourdement le rail par rapport à la route. De notre point de vue, le report modal ne pourra être efficace que moyennant des choix d'une fiscalité adaptée. J'ajoute que la réalisation du scénario 3 nuirait considérablement à l'environnement et la qualité de vie des habitants.

Nos voisins européens ont mis en œuvre des solutions très intéressantes, notamment en matière de « mer-routage ». Enfin, un projet de traversée centrale est-il bien utile, alors que les infrastructures existantes ne sont pas exploitées ?

Alain ROUSSET

Les lignes à grande vitesse sont nécessaires pour mieux concurrencer la route et les aéroports. Certes, ces infrastructures sont lourdes, et elles doivent être appréciées dans une perspective de long terme. Souhaitez-vous pour l'Aquitaine une économie totalement dépassée et repliée sur elle-même ?

La remise en service de la ligne Pau-Canfranc permettrait d'assurer le transport de 2 millions de tonnes de marchandises, contre un total de 300 millions sur l'ensemble des Pyrénées.

Noël MAMERE

La qualité d'un débat public tient au respect des interventions des uns et des autres. Je n'ai jamais affirmé que la ligne Pau-Canfranc était la réponse à tous les maux et que nous souhaitions revenir à l'âge de pierre !

III. Comparaison entre les différentes options

Michel DUCHENE

La réalisation du tronçon Bordeaux-Tours mettra Bordeaux à deux heures de Paris et ce projet pourra voir le jour dès que les Régions concernées auront donné leur accord. Nous souhaitons éviter la saturation des axes de circulation au cours des prochaines décennies. Il est indispensable, de plus, d'améliorer l'accessibilité de l'agglomération bordelaise, afin de renforcer son attractivité. Nous pensons également que l'amélioration des infrastructures ferroviaires permettra de favoriser le report modal, ce qui est conforme aux exigences du développement durable.

Nous notons que l'élargissement de la ligne existante ne permettra pas de résoudre les problèmes existants. Selon la Ville de Bordeaux, une ligne nouvelle serait plus adaptée pour les besoins futurs. A ce stade de la procédure, nous ne prenons pas parti en faveur des scénarios 2 et 3, qui ont des incidences sur l'aménagement du territoire au-delà de la métropole bordelaise.

Les travaux de résorption du bouchon ferroviaire seront engagés en 2010. Quel que soit le scénario retenu, les impacts environnementaux et humains seront inéluctables. Est-il nécessaire de doubler le nombre de voies à la gare Bordeaux – Saint-Jean ? Quelles mesures devons-nous prendre pour limiter les impacts sur la vie des habitants directement concernés par ces projets ? Il conviendra de répondre à l'ensemble de ces questions.

IV. Sortie ouest : le réaménagement de la ligne ferroviaire, une chance ou un risque pour les communes traversées (Talence, Pessac...) ?

Dominique LESTYNEK

Je représente une fédération d'associations d'habitants de la commune de Pessac.

La ligne Bordeaux – La Teste a été ouverte en 1841, pour des raisons purement locales. Dès le début, l'exploitation de cette ligne a été très difficile, du fait notamment de l'absence de recettes en hiver. Cette ligne a été sauvée par un raccordement au projet de ligne vers l'Espagne à Lamothe et par son prolongement jusqu'à Arcachon. La liaison de Bordeaux vers l'Espagne est donc un pur hasard de l'histoire. Aujourd'hui, les zones concernées par la sortie ouest présentent une très forte densité de la population. Demain, la réalisation du projet ferroviaire aggraverait les nuisances sonores que subissent les riverains et poserait des problèmes de sécurité. Les résidents de Pessac craignent, de plus, la création d'un effet de barrière, qui mutilerait le tissu urbain et cloisonnerait les quartiers.

La restructuration du centre-ville de Pessac a été lancée, avec la création d'une ZAC et d'un pôle intermodal, la construction d'un cinéma et surtout l'arrivée du tramway. De même, la restructuration des quartiers périphériques (la Chataigneraie, Arago) est soit en cours, soit imminente.

Le projet ferroviaire comporterait des conséquences sociales très négatives et il porterait des atteintes irréversibles au patrimoine de la ville de Pessac.

V. Sortie est : une ligne nouvelle, chance ou risque ?

Simon CHARBONNEAU

Le Comité de Vigilance a été créé dans le cadre du dossier sur la LGV Bordeaux-Toulouse et sa réflexion consiste à remettre en question l'opportunité de créer une ligne nouvelle vers Hendaye et vers Toulouse. Manifestement, le scénario 3 a été retenu, puisque le débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse a été ouvert avant celui du projet ferroviaire Bordeaux – Espagne, alors que ce dossier est prioritaire.

Nous sommes favorables au développement ferroviaire, mais pas à n'importe quel prix. La vitesse ne doit pas être un tabou : pourquoi ne pas limiter la vitesse des trains comme on limite celle des automobiles ?

En tant que représentants associatifs, nous constatons que les rapports de force sont inégaux, le Maître d'Ouvrage étant appuyé par l'Etat. A ce sujet, nous considérons que le présent débat est très déséquilibré.

La mise à 4 voies de la ligne existante nuira considérablement à l'environnement, et à la qualité de vie des riverains, d'autant plus que ce projet nécessitera d'exproprier un grand nombre de propriétaires fonciers. Le scénario 2 pose également des difficultés, compte tenu de l'étalement urbain et des impacts sur les paysages, notamment le vignoble des Graves. Le scénario 3 serait le plus consommateur d'espace et d'énergie.

Nous souhaitons que les solutions d'amélioration des réseaux existants soient privilégiées et que des investissements en équipements d'isolation phonique soient réalisés. Enfin, ne serait-il pas souhaitable de limiter le développement des échanges, qui se fait au détriment du bien commun ?

Monsieur DUPIN, Maire de Landeras

Ce soir, le public est très clairsemé. Monsieur le Président du débat public, je vous ai interpellé à Langon et à Arcachon, pour signaler la difficulté des maires à recevoir communication des documents du débat public. Or 35 d'entre eux n'ont toujours reçu aucun document. Madame le Maire de Préchac a demandé le report du débat public de six semaines et je souhaiterais que vous lui répondiez dès ce soir.

Je salue les élus de la Ville de Bordeaux qui viennent de remporter le dernier suffrage, mais je regrette que les débats publics soient organisés les mercredi et jeudi, alors que les parlementaires siègent à Paris. Je déplore, enfin, que seuls les maires s'expriment dans ce débat public.

Enfin, je n'admets pas les arguments du représentant de la ville de Pessac, qui comme les Pessacais, a choisi de vivre à proximité d'une voie ferrée...

Jean-Pierre CHAUSSADE

Je confirme avoir reçu une lettre du 11 octobre de la part de Madame le Maire de Préchac et j'y répondrai prochainement. La distribution des documents est assurée par une société extérieure et nous avons changé de société après les défauts de distribution signalés par le sud-Gironde lors du débat public sur la ligne LGV Bordeaux-Toulouse. Si l'intégralité de la distribution n'est pas assurée, c'est un problème général que l'on retrouve pour la distribution de toute publicité dans les boîtes aux lettres. Je ne dispose malheureusement pas de moyen de changer le mode de distribution. La volonté de la CPDP est d'informer et de faire participer le public : pour cela, comme pour tous les autres débats publics, nous disposons du site Internet qui reçoit actuellement 5 000 visites par mois ; nous faisons paraître des annonces dans toutes les éditions locales de la presse, nous distribuons des tracts et des affiches et nous organisons des expositions dans les gares SNCF.

Dominique LESTYNEK

Je signale que nous sommes les ambassadeurs des habitants des quartiers de Pessac et que nous sommes indépendants des élus ; et les observations que nous formulons concernent également les autres villes.

Olivier KLEIN donne lecture d'une question écrite d'un riverain de Pessac, portant sur les points noirs ferroviaires en matière de bruit.

Christian MAUDET

Un programme de résorption du bruit a été mis en œuvre, qu'Alain Prat va vous présenter.

Alain PRAT

Le traitement des points noirs « bruit » par RFF a pris du retard par rapport aux réseaux autoroutiers. Nous avons proposé à nos partenaires de lancer un plan pluriannuel de résorption des points noirs « bruit » de l'ensemble de l'agglomération bordelaise, sur une durée de dix ans. Nous souhaitons descendre sous les normes en vigueur en matière de bruit avant dix ans.

Monsieur MARIE-ANNE

Je rappelle que la circulaire Bianco a été publiée en 1992 et les habitants ne supportent plus la pollution sonore due aux flux de transports.

Pascal GUITARD, consultant externe

Un programme de résorption des bruits est en cours de réalisation au niveau national, notamment en Ile-de-France et dans la région bordelaise. Nous avons travaillé à Pessac, où une présentation a été faite aux élus en 2005. Pour le projet de suppression du bouchon ferroviaire au nord de Bordeaux, nous avons cherché à évaluer les projections sonores à partir de la situation existante. Les solutions qui seront préconisées viseront à traiter la problématique du bruit à la source.

Philippe DELPECH

La norme prévoit le seuil de 65 décibels de 6 heures à 23 heures. Or ce seuil ne peut être atteint à 25 mètres d'un train circulant à grande vitesse. Entendez-vous modifier la législation ?

Pascal GUITARD

Le seuil de 65 décibels doit effectivement être respecté sur les LGV. Toutefois, la problématique du bruit en milieu urbain sera différente, puisqu'elle sera plus fortement liée au passage des trains de fret, notamment pendant la nuit.

Un représentant de la SEPANSO

Si l'ensemble de la planète adoptait le même mode de consommation que la France, il faudrait l'équivalent de trois planètes pour satisfaire les besoins de la population mondiale...

Michel DUCHENE

Il est possible de militer en faveur de l'écologie tout en défendant le développement économique. Nous ne nions pas que la planète est en danger, mais il ne faut pas occulter notre civilisation, qui continue de subir les effets du chômage. La création d'une LGV est essentielle. L'Aquitaine et Bordeaux ont été trop longtemps oubliés par les décideurs nationaux. Bordeaux doit attirer les chefs d'entreprise et ainsi créer des emplois. Certes, le développement économique n'est pas toujours compatible avec la sauvegarde de l'environnement. Il nous faut trouver un juste équilibre.

Un résident de Pessac

La LGV est présentée comme un moyen de limiter le phénomène du mur de camions. Or actuellement, RFF ne dispose pas des ressources suffisantes pour entretenir son réseau – le sous-investissement serait de l'ordre de 30%. Le Président de Champagne – Ardennes vient de faire part de sa consternation, dans la mesure où le programme de modernisation du réseau ferré secondaire de sa région ne sera pas financé.

Olivier KLEIN

La question du financement sera abordée lors de la réunion qui se tiendra à Dax.

Christian MAUDET

L'entretien du réseau actuel est lié à l'apport financier de l'Etat à RFF, lorsque les recettes (qui proviennent des péages) sont insuffisantes. Le financement du projet ferroviaire Bordeaux – Espagne n'est, à ce jour, pas arrêté. Le montage financier ne deviendra effectif qu'après la déclaration d'utilité publique.

Denise CASSOU, co-Présidente de l'association LEA

Je suis surprise par la façon avec laquelle les organisateurs du débat public conçoivent le principe d'équivalence. Les élus semblent en effet bénéficier de trois fois plus de temps de parole que les citoyens.

Les nuisances sont une réalité. Si RFF respecte la législation, celle-ci ne répond pas efficacement aux problèmes qui se posent. La collectivité devra-t-elle financer les opérations de protection phonique ?

Pour nous, il faut mettre en place les moyens existants pour limiter les impacts négatifs d'un projet ferroviaire, à l'image des Hauts-de-Seine où la LGV est en partie couverte.

Marie-Christine MARTIN, élue d'une commune du Sud-Gironde

La construction d'une LGV nécessite des dizaines de milliers de tonnes de gravats, qui seront prélevés sur la forêt. La Gironde bénéficie d'un patrimoine naturel unique en Europe, qui risque

d'être défiguré pour des échanges qui ne nous concernent pas. Le développement des axes de transport se fera au détriment de l'environnement, de la qualité de vie, mais aussi des contribuables. Où trouverons-nous les financements nécessaires ?

Christian MAUDET

Les échanges avec la péninsule ibérique ont été multipliés par dix depuis 1985 et ils doubleront encore à l'horizon 2025. La surface totale d'une LGV entre Bordeaux et la frontière espagnole représente moins d'un an de disparition de surfaces naturelles du fait de l'étalement urbain et du mitage de l'espace. L'ensemble des impacts environnementaux (sur la faune, la flore, les ressources hydriques...) sera, quoi qu'il en soit, pris en considération.

Simon CHARBONNEAU

La prise en compte des milieux ne pourra pas se faire après l'approbation du projet ferroviaire Bordeaux – Espagne ? C'est l'opportunité de ce projet qui doit être appréciée au regard des impacts environnementaux.

Table ronde 2 : D'autres solutions ?

I. Contourner plutôt que sortir de Bordeaux ?

Docteur Jean-Luc STANEK

Le choix d'une nouvelle gare intermodale dans la CUB ne peut échapper au débat public. Je rappelle que tout citoyen peut participer à l'élaboration des décisions publiques concernant l'environnement. Nous souhaitons mettre en œuvre une réflexion citoyenne, pour une intermodalité réfléchie. Une interconnexion à l'ouest de l'aéroport permettrait d'assurer un transfert optimal entre les différents modes de transport, tout en limitant les nuisances pour les riverains. Un axe transeuropéen ne peut transiter par le centre de Bordeaux. Pourquoi gagner une demi-heure sur un trajet si l'on doit perdre trois quarts d'heure dans le bouchon ferroviaire ? La gare de Bordeaux-Saint-Jean est totalement inadaptée et n'est pas multimodale.

Nous constatons les carences de RFF sur la desserte multimodale de la Gironde. Une nouvelle gare à l'ouest de la CUB permettrait d'éviter des expropriations massives, de gagner 30 minutes sur le trajet Paris-Madrid, et d'emprunter les axes prévus au schéma directeur (contournement, voie ferrée desservant l'aéroport...). Un tel projet pourrait être réalisé dans la zone aéroportuaire, qui est inhabitée.

II. Y a-t-il d'autres voies pour sortir de Bordeaux ?

Frédéric DANJON

Les scénarios engendreront une gêne lors de la réalisation des travaux, et des nuisances sonores avec le passage des trains. Entre Bordeaux – Saint-Jean et Médoquine, ce sont 320 trains qui circuleront quotidiennement. Le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne permettra-t-il d'améliorer la desserte des banlieues de Bordeaux ?

Nous notons, par ailleurs, que des exemples de réalisation sont intéressants, notamment la LGV Anvers-Breda, qui a été jumelée à une autoroute (E19). Cela permet de réaliser des équipements communs, comme des passages de gibiers. Ce type de solution pourrait être conçu le long de la rocade, puis de l'A63. Ce scénario 4 présente l'avantage d'une empreinte de la voie ferrée dans la ville faible, d'une faible gêne des travaux et de nuisances sonores faibles.

Marc GIZARD

Il convient d'adopter un raisonnement *a contrario*. L'équipement futur est censé transiter par la gare de Bordeaux – Saint-Jean.

La solution de faire passer la LGV par le sud-est (rive droite) pourrait être envisagée, mais il serait impossible de construire une nouvelle ligne le long de la Garonne, en raison des conséquences environnementales irréversibles d'un tel projet et également du fait de l'existence d'un goulot d'étranglement à la Souys et à Floirac.

Les deux tracés proposés semblent inéluctables. A mon sens, la solution de la sortie sud-est est plus intéressante, parce qu'elle permettrait de quitter plus rapidement les voies existantes. J'ajoute que si une ligne nouvelle à grande vitesse devait être créée, une piste intéressante mérite d'être explorée. En effet, une bande large de 14 mètres vient d'être créée le long de la ligne THT 400 kV de la commune de Saucats à l'Adour et pourrait être utilisée pour la création d'une LGV. Cet axe représente, de surcroît, le plus court chemin pour atteindre le sud des Landes.

Michel DAVERAT, conseiller régional Les Verts

Comme Alain Rousset, je considère que la solution du report modal est essentielle. Cependant, je serai plus modéré s'agissant des perspectives de croissance du trafic. Nous nous opposerons au contournement autoroutier de Bordeaux, qui attirera toujours plus de poids lourds sur les autoroutes.

A nos yeux, le scénario 1 est le plus pertinent, mais il semble que le Maître d'Ouvrage ait déjà fait le choix du scénario 3. Nous souhaitons que des solutions alternatives soient présentées.

Olivier KLEIN

La CPDP est ouverte à toute proposition de solution alternative.

Christian MAUDET

RFF entend bien examiner l'intérêt des contre-propositions qui sont formulées.

Jean-Luc AJAS

La politique de la France génère la croissance des trafics routiers, par le refus de l'application de l'eurotaxe, notamment. L'essor des flux de transports routiers et autoroutiers n'est pas une fatalité. La situation actuelle est paradoxale : alors que les transports de marchandises, les transports de proximité doivent être conciliés avec la qualité de vie, il nous est proposé d'adhérer à la création d'une ligne à grande vitesse.

Philippe BARBEDIENNE

Comme l'ont indiqué de nombreux participants, les scénarios proposés engendreront une hausse considérable du fret ferroviaire au sud-ouest de Bordeaux. Il sera donc nécessaire de préserver les riverains des nuisances, par des investissements appropriés.

De la salle

La croissance des flux de poids lourds n'est pas inéluctable. La ligne Pau-Canfranc a été fermée en 1970, mais la SNCF a refusé de rouvrir cette ligne en raison de programmes de développement autoroutiers. Or ces programmes ont fortement nui à la compétitivité du fret ferroviaire.

Denise CASSOU

Actuellement, 8 500 poids lourds/jour franchissent la frontière à Biriadou. Or la construction d'une LGV n'ôterait que 2 000 poids lourds, au maximum.