

Débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne Réunion de proximité – Pessac

Commission Particulière du Débat Public

Jean-Pierre CHAUSSADE, Président de la CPDP

Michèle BORDENAVE, Expert agricole et foncier, Commissaire enquêteur

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

Maîtrise d'ouvrage

Christian MAUDET, Chef de projet RFF

Alain PRAT, Directeur régional RFF

Au pupitre

Pierre AUGER, Maire de Pessac

Dominique LESTYNEK, Président des syndicats et comités de quartier de Pessac

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

Edith MONCOUCUT, Conseillère générale du canton de Pessac I

Jean-Jacques BENOÎT, Conseil général du canton de Pessac II

Ouverture de la réunion

Pierre AUGER

Maire de Pessac

Mesdames et Messieurs, je vous souhaite la bienvenue à Pessac. Les grandes infrastructures de transport d'intérêt national font désormais l'objet de débats publics. Le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne est aujourd'hui mis au débat, et nous en connaissons les principaux enjeux : nous devons nous doter d'une liaison ferroviaire vers l'Espagne afin de mettre un terme au « mur de camions » sur l'axe routier Bordeaux – Espagne, dans une perspective de développement durable. Les opinions que vous pourrez exprimer ce soir seront versées au dossier du débat public. A Pessac, les riverains, représentants d'associations et des quartiers sont systématiquement consultés sur les projets d'aménagement et d'équipement, fondés sur les expériences positives précédentes, afin de mieux répondre aux attentes des citoyens. En tant que premier représentant de la commune de Pessac, j'interviendrai ultérieurement pour exprimer mon point de vue sur ce projet.

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

Il convient de souligner, en préalable, que la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) ne porte pas le projet, mais qu'elle a pour rôle d'animer le débat public autour de ce projet. Nous vous remercions d'être venus très nombreux ce soir et nous sommes heureux de cette mobilisation : il est en effet très important d'entendre vos questions et vos différents points de vue. Le temps du débat est celui de la confrontation des points de vue, et non celui de la décision. Le Maître d'Ouvrage du projet ferroviaire Bordeaux – Espagne, Réseau Ferré de France, ne prendra sa décision finale que trois mois après le terme du débat public, lequel fera l'objet d'un compte-rendu final.

A ce stade, nous avons effectué les trois quarts du parcours et de nombreux thèmes ont déjà été abordés, parmi lesquels le développement des transports régionaux de voyageurs et l'environnement. Le site Internet de la CPDP a recueilli plus de 21 300 visites, soit 450 500 dossiers consultés depuis le lancement du débat public. Au total, plus de 1 100 questions ont été posées, auxquelles RFF s'efforce de répondre de la façon la plus précise possible. De plus, neuf cahiers d'acteurs ont été rédigés et douze autres sont en préparation, ce qui illustre également la très forte implication des acteurs locaux dans ce débat public. Les élus se sont aussi fortement mobilisés pour prendre part au débat. Il est vrai que les transports sont une question très structurante pour la région Aquitaine.

Enfin, il est important de noter que les conclusions d'un bureau d'expertise suisse, qui réalise une étude sur les capacités de la ligne existante, seront rendues publiques à Dax le 5 décembre 2006.

A présent, je cède la parole à Christian Maudet, qui va présenter le projet et ses enjeux locaux.

Christian MAUDET
Chef de projet, RFF

Depuis l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la CEE, les échanges avec la péninsule ibérique ont été multipliés par dix et ils pourraient doubler d'ici à 2025, pour atteindre 100 millions de tonnes par an. Aujourd'hui, seuls 4% du transport de fret entre l'Europe et la péninsule ibérique sur le corridor atlantique sont acheminés par le rail, contre 96% pour la route. L'objectif est d'accroître les parts de marché des transports ferroviaires de marchandises à 20% en 2020.

Ainsi, deux fois plus de trains devraient circuler à la sortie sud de Bordeaux et trois fois plus de trains devraient circuler au sud de Bayonne. Dans les conditions actuelles, la ligne Bordeaux – Irun deviendrait le maillon faible de l'ensemble des infrastructures. En définitive, le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne ne vise qu'à assurer une continuité de capacités, en aménageant deux voies supplémentaires entre l'agglomération bordelaise et la frontière espagnole.

Trois scénarios ont été élaborés dans ce cadre : le scénario 1 consiste à mettre à 4 voies la ligne existante : il permettrait de transporter 7 millions de voyageurs (à 220 km/h entre Bordeaux et Dax et à 160 km/h entre Dax et Bayonne) et son coût s'élèverait peu ou prou à 3,5 Mds €. Les

deux scénarios suivants portent sur la création d'une ligne à grande vitesse nouvelle, soit à l'ouest soit à l'est du département des Landes. Le scénario 2 est celui de la création d'une ligne nouvelle à deux voies passant par l'ouest des Landes, qui serait raccordée au « Y » basque : il permettrait d'obtenir des gains de temps très significatifs, en mettant Madrid à 3 heures 30 de Bordeaux. Le scénario 3 propose de créer une ligne nouvelle à deux voies passant par l'est des Landes. Ces voies seraient raccordées à Dax et à Pau ; dans ce cadre, deux gares nouvelles seraient créées à Dax et au Pays Basque. Ce projet permettrait de réduire le trajet Bordeaux – Mont-de-Marsan à 30 minutes seulement. Le coût des scénarios 2 et 3 s'élèverait, respectivement, à 3,5 Mds € et à 3,75 Mds €. En revanche, les performances en termes de transport de fret des trois scénarios sont équivalentes, puisque chaque scénario permettrait de transporter 21 millions de tonnes à l'horizon 2020, soit dix fois plus qu'actuellement.

Les enjeux humains et environnementaux des trois scénarios sont contrastés, ce qui est essentiellement lié à la typologie des zones traversées (zones urbaines, zones industrielles et commerciales, parc naturel régional, ZPPAUP...).

Première table ronde

Pierre AUGER
Maire de Pessac

Le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne a débuté en septembre et la Mairie de Pessac s'est concertée avec les habitants de la commune, notamment les partenaires associatifs. Pour ma part, je suis favorable à ce projet, qui ne pourra que remédier à une situation devenue insupportable, du point de vue de la pollution provoquée par les transports routiers de marchandises. La ville de Pessac est directement concernée par l'un des trois scénarios et la création d'une ligne nouvelle à Pessac représente certes des avantages, mais aussi des inconvénients.

Actuellement, de nombreux habitants subissent les nuisances sonores liées à la circulation routière (sur la rocade de Bordeaux) et ferroviaire, les voies ferrées traversant la ville de part en part. Pour autant, la ville de Pessac a connu l'arrivée du tramway et il est vrai que les résidents pourraient ne pas comprendre la nécessité d'entreprendre de nouveaux travaux, qui sont coûteux pour l'ensemble de la collectivité. Nous sommes conscients de l'augmentation très importante du trafic qui a été annoncée et de la nécessité de prendre des dispositions.

Quid, par ailleurs, du traitement de la problématique du bruit ? *A priori*, entre 7 000 et 14 000 riverains pourraient subir des nuisances sonores du fait du passage des trains. Qu'en sera-t-il des dispositifs antibruit qui seront mis en place ? Nous demandons la multiplication des équipements de protection phonique nécessaires.

Compte tenu des circonstances et des perspectives de croissance du trafic, les trains de marchandises doivent-ils continuer à circuler en pleine ville ?

Dominique LESTYNEK
Président de la Fédération des Syndicats et Comités de quartiers de Pessac

Le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne est-il opportun ? Dans l’affirmative, quelles sont les mesures d’accompagnement nécessaires ? Le rail est le mode de transport le plus sûr et le plus respectueux de l’environnement. Il est également compétitif sur le plan économique, pour autant que l’offre soit attractive. Il nous semble que la création d’une LGV permettra de renforcer les parts de marché du rail par rapport à la route, ce qui est conforme aux exigences du développement durable et du protocole de Kyoto.

La réalisation du projet ferroviaire, très structurant sur le plan de l’aménagement du territoire et du développement économique, permettra de transporter l’équivalent de 4 000 camions par jour, quel que soit le scénario. Toutefois, les scénarios 2 et 3 (création d’une LGV) paraissent poser de meilleurs fondements pour une croissance plus solide et plus durable du transport de voyageurs.

S’agissant des impacts sur l’agglomération bordelaise, il apparaît que le scénario 3 est celui qui comporterait le moins de nuisances pour les habitants et leur environnement. Il conviendrait alors de prévoir des mesures d’accompagnement, notamment l’assistance aux propriétaires concernés, la protection des populations contre les nuisances sonores par l’utilisation d’un matériel adapté. De plus, si le scénario 3 est réalisé, nous considérons qu’il serait alors nécessaire de relier la LGV Bordeaux – Espagne avec l’Arc méditerranéen.

Des opposants au scénario 3 manifestent leur désaccord.

Jean-Pierre CHAUSSADE

Avant de céder la parole à la salle, je me permets de vous rappeler que l’objet du débat public est de permettre à chacun d’exprimer son point de vue.

Alain DAVID

Pour ma part, je m’interroge sur l’arrivée des trains à Bordeaux. Ne serait-il pas souhaitable de dévier une partie du trafic ? Les gares à Tours et à Orléans sont contournées et sont reliées aux stations périurbaines par un système de navettes.

Bernadette LELANNE, résidente de Cestas

La réalisation d’une ligne nouvelle par l’ouest de Landes nécessiterait une importante emprise au sol. Comment les propriétaires expropriés seront-ils indemnisés ? Par ailleurs, je considère l’opposition des scénarios 2 et 3 n’est pas souhaitable. Qu’en est-il, en outre, de la volonté politique d’imposer le ferroutage, qui souffre toujours d’un manque de rentabilité ? Enfin, j’ajoute que la circulation de 250 trains par jour nécessiterait la création d’une troisième voie supplémentaire, appelée « voie à contresens ».

Jean-Pierre CHAUSSADE

Nous prenons note de vos questions. Notamment, des réponses ont été apportées aux questions relatives à la situation des propriétaires fonciers dans le cadre des réunions de Morcenx et de La Brède.

Christian MAUDET

Actuellement, un pont ferroviaire est en cours de réalisation sur la Garonne, ce qui permettra de supprimer le bouchon ferroviaire de Bordeaux, la décision de réaliser cette opération ayant été prise au début des années 90. Il est important de noter que les élus ont considéré alors qu'il était nécessaire d'engager des investissements publics pour faire de la gare de Bordeaux-Saint-Jean un véritable pôle attractif. Compte tenu de l'accroissement potentiel de trafic de voyageurs et de fret, des aménagements seront nécessaires à la sortie de Bordeaux-Saint-Jean.

Par ailleurs, une ligne existante représente une emprise au sol comprise entre 8 mètres et 9,5 mètres. La réalisation de deux voies supplémentaires de chaque côté des voies existantes représenterait une emprise ferroviaire de 21 à 23 mètres, alors qu'un élargissement de deux voies du même côté représenterait une emprise ferroviaire de 19 à 20 mètres. En général, les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation d'un projet ferroviaire se font à l'amiable. RFF s'efforce en effet d'anticiper et de résoudre les dossiers au cas par cas.

Jean-Pierre CHAUSSADE donne lecture d'une série de questions écrites, portant sur le traitement des nuisances sonores et le coût des dispositifs à mettre en place.

Christian MAUDET

Le coût moyen de la réalisation de deux voies ferrées est de l'ordre de 12 M€ par km, mais il augmente à 35 M€ par km s'il est réalisé au cœur d'une agglomération, en tenant compte des coûts d'expropriation et de la réalisation des équipements de protection phonique. Le coût d'une ligne nouvelle peut atteindre 70 M€ par km, si le projet exige l'aménagement d'ouvrages d'art, comme des viaducs.

Une voix s'élève de la salle pour exiger la mise en œuvre d'une solution de contournement ferroviaire de Bordeaux.

La solution de contournement ferroviaire de Bordeaux devra être examinée et mise au débat, notamment pour le transport de fret.

Un court film présentant les mesures antibruit est projeté à la salle.

Des études ont d'ores et déjà été effectuées en vue de la réalisation d'équipements de protection phonique à Pessac, notamment dans le quartier de la Châtaigneraie. Le plus souvent, les opérations d'amélioration des lignes ferroviaires engendrent le plus de difficultés. En général, il est nécessaire de prévoir *a minima* des murs antibruit, mais aussi des mesures de protection sur les immeubles qui jouxtent les voies ferrées. Le coût des équipements phoniques s'élève à 400 M€ dans le cadre du scénario 1, contre 180 M€ dans le cadre du scénario 2 ou du scénario 3.

Catherine RUBIO, Présidente du Comité de quartier Arago – La Châtaigneraie

Au sein de notre quartier, nous constatons régulièrement l'augmentation du nombre de poids lourds sur les axes routiers. Nous soutenons donc tout projet qui consisterait à reporter le trafic routier de marchandises vers le rail. Toutefois, si le scénario 1 et le scénario 2 devaient être retenus, notre agglomération serait véritablement « mutilée ». A Pessac, le nombre de trains de marchandises pourrait augmenter de façon très significative et il est indispensable des mesures qui permettront de protéger la qualité de vie de nos concitoyens.

Jean-Pierre CHAUSSADE

Une question écrite a été posée sur les conditions d'exploitation dans le cadre de l'amélioration de la ligne existante. Nous avons demandé au Maître d'Ouvrage de produire une note de synthèse à ce sujet.

Christian MAUDET

Il est nécessaire d'améliorer les capacités de la ligne existante avant 2020. La mise en service du Y basque permettra d'assurer une continuité des trafics entre la France et l'Espagne en 2013 et la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Tours devrait entrer en service en 2016, offrant ainsi des perspectives de croissance pour le trafic ferroviaire de voyageurs et de fret. Le réaménagement de la ligne existante permettrait d'améliorer la capacité de la bifurcation de la Médoquine, notamment. En outre, la mise à gabarit des tunnels permettra de mettre en œuvre le projet d'autoroute ferroviaire.

Alain PRAT

A priori, l'instauration d'un péage autoroutier entre Bordeaux et l'Espagne favorisera le développement du transport ferroviaire, notamment du ferroulage. Ce mode de transport permet aux chauffeurs routiers de transférer leurs véhicules sur des wagons surbaissés. Des trains circulant en mode « accompagné » permettraient de transporter l'équivalent de 2 000 camions par jour. L'Etat, les régions Aquitaine et Poitou-Charentes souhaitent expérimenter ce type de navettes à partir de 2008.

Claire LELANNE, Secrétaire des Verts, Gironde

La ligne qui traverserait la ville de Pessac conduirait à une explosion du trafic de trains de marchandises. En outre, ne pensez-vous pas que le service du TER risque d'être perturbé et donc dévalorisé ? A terme, le report du transport de la route vers le rail risquerait d'en pâtir.

Christian MAUDET

Dans les trois scénarii, les trains de marchandises traverseront la commune de Pessac. L'enjeu d'une ligne nouvelle réside dans la possibilité de créer des voies dédiées aux différents types de trafic.

Deuxième table ronde

Edith MONCOUCUT
Conseillère générale de Gironde

L'émergence d'un couloir ferroviaire sur le corridor atlantique permettra le développement du transport de voyageurs et de marchandises. Le projet ferroviaire Bordeaux – Espagne est très important pour la région Aquitaine. L'équilibre entre les territoires de la région passe par un report de la route vers le rail. De plus, il est essentiel de répondre aux objectifs imposés par le développement durable.

Le nombre de trains doublera en 2020, passant de 170 à 350 trains par jour. Quelles garanties quant aux conséquences environnementales ? Quelles garanties quant au respect des conditions de vie des riverains concernés par ce projet ? *A minima*, 7 000 résidents de Pessac seront concernés directement par ce projet. Comment les procédures d'expropriation seront-elles gérées ? Quels seront les dispositifs prévus pour la sauvegarde du patrimoine urbain et paysager ?

Comment ne pas s'opposer à la mise à quatre voies de la ligne existante, projet qui conduirait à déchirer le tissu urbain ? Nous sommes favorables à la réalisation de voies nouvelles dans des zones peu habitées.

Jean-Jacques BENOIT
Conseiller général de Gironde

Je suis très satisfait par le nombre de participants à la réunion de ce soir, ce qui prouve l'implication des citoyens et des associations dans ce débat public. Les statistiques sur les évolutions du trafic qui ont été présentées ont de nombreux détracteurs, mais force est de constater que ces chiffres sont réalistes. Nous avons besoin de nouvelles infrastructures, pour pouvoir se déplacer en Gironde et dans notre région dans des conditions satisfaisantes.

Pour autant, la ville de Pessac ne souhaite pas être « défigurée ». Nous ne souhaitons pas qu'une nouvelle tranchée provoque la destruction de plusieurs dizaines de maisons et la création d'une coupure entre les quartiers qui composent notre ville. En revanche, je suis très satisfait d'avoir entendu que RFF prendrait des mesures afin de réaliser des équipements de protection phonique, notamment au bénéfice des résidents du quartier Arago – La Châtaigneraie.

Quid ensuite du fret international ? Pourquoi un transporteur néerlandais devrait-il être contraint à faire transiter ses marchandises par le centre de Bordeaux ? Le contournement de Bordeaux résoudrait un certain nombre de problèmes économiques et environnementaux.

Alain ROUSSET
Président du Conseil régional d'Aquitaine

Un scénario ne pariant pas sur le développement des infrastructures laisserait la région Aquitaine à l'écart de tout avenir. Avec 8 500 camions par jour à Biriadou et la perspective de 130 millions de tonnes supplémentaires de marchandises, comment être opposé à la réalisation d'une ligne à grande vitesse, qui offre à la fois sécurité et protection de l'environnement ?

Je suis surpris que certains opposants à la route utilisent aujourd'hui les mêmes arguments pour s'opposer à la mise en œuvre d'un projet de ligne à grande vitesse. Or il nous faut défendre ce projet, qui assurera un avenir à l'agglomération bordelaise et à l'ensemble de la région Aquitaine.

La réalisation de la LGV Bordeaux – Tours ne sera pas réalisée avant 2015, alors que l'Espagne verra son projet de LGV achevé en 2013. En Espagne, nul ne s'opposerait à la réalisation d'une infrastructure qui assure l'avenir de ses enfants. L'Aquitaine a pris trop de retard en matière d'infrastructures de transport et le tgv est un élément structurant de l'aménagement du territoire. Nos enfants doivent avoir les moyens de se déplacer pour trouver un emploi. Jusqu'à présent, l'arrivée d'un TGV dans un territoire s'est toujours accompagnée d'une diminution du nombre de voitures.

En Aquitaine, les voies utilisées par les TER sont saturées, ce qui provoque une dégradation du service malgré le renouvellement des matériels roulants. Si nous ne dégageons pas une voie nouvelle pour le TGV, il deviendra impossible d'améliorer l'offre de TER. Quant au trafic de fret, nous inscrirons plus de 100 M€ au titre de la réalisation d'une autoroute ferroviaire et s'il le faut, je proposerai au Gouvernement d'adopter une vignette, afin d'inciter les transporteurs routiers à recourir davantage au rail.

Enfin, je vous demanderai de bien vouloir ne pas affirmer que les chiffres qui vous sont énumérés sont faux. Les difficultés du fret ferroviaire sont réelles, mais nous devons engager les moyens nécessaires à la restauration de sa compétitivité.

Quelles que soient nos décisions, il sera nécessaire d'engager un programme d'isolation phonique, étant entendu que la couverture des voies ferrées en zone urbaine et la réalisation d'un tunnel sont des solutions inimaginables.

Jean-Luc STANEK, Défense du pays brédois

Nous sommes en faveur du TGV, pour autant que celui-ci respecte tous les habitants. Grâce à la libération des sillons, 10 fois plus de trains circuleront au cœur de l'agglomération. Par ailleurs, je note que des espaces sont disponibles entre l'aéroport de Mérignac et Cestas, ce qui permettrait de contourner Bordeaux sans nuire à la qualité de vie de nombre de citoyens ?

Alain ROUSSET

Les élus et les associations pourront étudier la solution de contournement de Bordeaux dans le cadre d'une table ronde qui sera organisée prochainement.

Alain DEHOUS

Pourquoi notre choix devrait-il se réduire à seulement trois scénarios ? Quoi qu'il en soit, je ne conçois pas que ce type de projets soit réellement profitable à la société, qui est réduite à consommer toujours davantage sans vraiment réfléchir à ce qu'elle fait...

Christian MAUDET

Les décisions prises par les responsables politiques dans les années 90 n'ont pas pris en compte le formidable développement économique de l'Espagne et l'amélioration progressive des infrastructures espagnoles.

José HARO

De nombreuses questions portent sur les conditions du développement du fret maritime.

Gérard CRIQUI, Adjoint au directeur régional de l'équipement

62% des échanges entre l'ouest de la péninsule ibérique et le reste de l'Europe sont réalisés par la mer. Or cette part devrait encore augmenter, sous l'effet de l'élargissement de l'Union Européenne et la montée en puissance des pays de la CEI. La croissance des échanges sera donc très importante en valeur absolue.

Nous avons l'intention de créer une offre de services alternative à la route, qui repose d'une part sur les autoroutes ferroviaires et les autoroutes de la mer. En ce qui concerne l'Atlantique, le Gouvernement français mène des négociations avec l'Espagne sur la réalisation d'un projet d'autoroute de la mer, qui ne concerne pas directement les ports aquitains. Un appel à projets devrait être lancé avant la fin de 2006 ou au début de 2007.

Christian MENEZ, résident de Pessac

Des techniciens pourraient-ils expliquer pourquoi les trains ne circuleraient qu'à 220 km/heure dans le cadre du scénario 1, alors que dans le même temps, nous apprenons par la presse que la SNCF réalise des essais à grande vitesse sur des voies traditionnelles ? *Quid* ensuite du goulot d'étranglement de Talence ? Enfin, s'agissant des nuisances sonores, il semble que les résidents des maisons situés de 50 à 200 mètres d'une voie de TGV soient indemnisés. Quelle est la vérité en la matière ?

Christian MAUDET

Des records de vitesse ont effectivement été atteints sur la ligne existante dans les Landes. Je précise que ces essais sont réalisés sur des courtes distances et qu'ils engendrent des dommages aux voies. En fait, la limitation à 220 km/heure est surtout liée à des problèmes de signalisation.

Concernant la mise à quatre voies, il est techniquement plus difficile de réaliser des voies ferrées en talus qu'en tranchée.

Les résidents ne sont pas réellement dédommagés pour des nuisances sonores, dans la mesure où il est procédé à des acquisitions foncières. Toutefois, si le coût d'un équipement de protection est supérieur au coût des biens protégés, des mesures individuelles peuvent être négociées.

Monsieur DARMAILLAN, Retraité

En termes de développement d'infrastructures, il est plus intéressant de privilégier la création de voies nouvelles, plus structurantes sur le plan de l'aménagement du territoire. A Morcenx, il existe des lignes qui ne sont pas électrifiées.

Philippe BARBEDIENNE, Association de protection de l'environnement

Les habitants de Pessac, qui sont relativement inquiets, souhaitent que le train passe plutôt chez leurs voisins. Quoi qu'il en soit, je partage ces inquiétudes, compte tenu du développement potentiel du trafic de marchandises.

Nos enfants méritent que leurs parents fassent l'effort de conserver les milieux naturels intacts. Pour cette raison, l'amélioration des lignes existantes est préférable.

Alain ROUSSET

Trois lignes ferroviaires risquent d'être interrompues, dont la ligne Bordeaux – Sarlat, faute d'entretien. Il nous faut engager les dépenses nécessaires au développement des infrastructures, compte tenu des nuisances actuelles et de la croissance prévisible du trafic en provenance de l'Afrique du Nord.

Philippe BARBEDIENNE

Il conviendrait d'opter pour une solution qui comporte un minimum d'impacts sur l'environnement et qui présente un moindre coût pour les contribuables.

Denise CASSOU, Association Léa

Si le scénario 3 devait être réalisé, 190 trains de marchandises circuleraient sur les voies existantes en 2020, contre 44 actuellement. A cela, il faudrait ajouter un flux de 125 TER supplémentaires... Qu'en sera-t-il du financement des équipements de protection phonique ? Monsieur Rousset a indiqué ensuite que les lignes actuelles étaient en mauvais état : il est vrai que la construction de lignes à grande vitesse obère les finances du propriétaire des infrastructures, qui n'est plus en mesure d'entretenir les lignes existantes. Enfin, il est intéressant de noter que le TGV fait son entrée dans la capitale par un tunnel...

José SAINT-MARTIN

Le rail est une alternative intéressante à la croissance du trafic routier. Les opposants au rail qui se sont hier opposés à la route font preuve de démagogie. Pour notre part, nous sommes opposés à la réalisation des scénarios 1 et 2, notamment parce que le scénario 3 transite par des zones présentant les densités de population les moins fortes.

Jean-Claude BOUILLON

Nous avons suggéré d'inscrire une étude pour la mise en œuvre d'une solution de contournement ferroviaire et la DDE avait indiqué que cette demande pourrait être considérée lorsque de tels projets seraient à l'ordre du jour. Les élus des collectivités territoriales s'étant félicités d'une telle étude, nous réitérons notre demande auprès de RFF.

Gérard CRIQUI

En fait, c'est la Direction Régionale de l'Équipement d'Aquitaine qui a en charge l'étude d'une solution de contournement ferroviaire de Bordeaux. D'après une étude menée par RFF, un tel contournement ne serait pas nécessaire avant 2035, sur le plan des capacités.

Monique de MARCO

Compte tenu de l'ensemble des contraintes existantes, pourquoi ne pas réaliser une voie supplémentaire, pour réduire les contraintes de trafic pesant sur les voies situées entre Fature et Bègles ?

Christian MAUDET

Le projet de contournement sud de Bordeaux a été abandonné pour plusieurs raisons. Parmi les principaux freins, ce projet aurait conduit à réaliser des travaux au cœur du Parc naturel régional des Landes de Gascogne, mais également dans des zones viticoles.

Alain BLANC

Le mythe des Trente Glorieuses a vécu. Je vous demande de réaliser une étude sérieuse sur ce que seront les échanges demain, en tenant compte de la raréfaction de l'énergie et de l'accroissement de son coût. En outre, quelle est la différence de consommations de trains circulant à 150 km/heure et à 300 km/heure ? De mon point de vue, les retards pris aujourd'hui en Gironde constituent une richesse : nous devons sauvegarder notre bien-être et notre qualité de vie.

Eric HALGAND, résident de Pessac

Le projet dont nous débattons ce soir est fondé sur l'existence du « mur de camions ». La référence à la LGV me laisse perplexe : cette solution permettra-t-elle de réaliser le report modal ? Il serait préférable d'agir en priorité par la contrainte, en renforçant la réglementation comme en Suisse ou

en Allemagne. De telles options permettraient de réduire le « mur de camions » sans infrastructure supplémentaire. J'ai le sentiment que l'on se sert de ce mur comme un alibi, pour justifier la réalisation d'une ligne à grande vitesse.

Alain MANDON

Il conviendrait de tenir compte de la délocalisation probable d'activités à l'horizon 2025. Je souscris aux propos qui viennent d'être tenus : il semble que la création d'une LGV dans le cadre du scénario 3 permettra de jumeler le projet d'autoroute Bordeaux – Pau.

Alain ROUSSET

J'ai pris note de votre demande de réalisation d'une voie nouvelle jusqu'à Fature et d'une solution de contournement de Bordeaux pour le trafic de marchandises. Les services du Conseil régional réaliseront les études nécessaires.

Par ailleurs, je rappelle que le secteur du tourisme représente 50 000 emplois en Aquitaine. Ce secteur est aujourd'hui en perte de vitesse et la réalisation d'une LGV ne remettrait pas en cause la qualité des paysages aquitains.

De plus, les échanges sont l'essence même du monde et ils ne diminueront pas malgré la hausse générale du prix des matières premières et la raréfaction des énergies fossiles. Aujourd'hui, deux fois plus de camions franchissent les Pyrénées et les Alpes. Ne pas souhaiter le développement des échanges et la réalisation de nouvelles infrastructures serait irresponsable. Pour ma part, je suis favorable à la mise en œuvre d'une solution de contournement ferroviaire de l'agglomération bordelaise. La réalisation d'une LGV représente des enjeux très importants, pour le développement de notre région.

L'Aquitaine sera-t-elle la seule région française et européenne à ne pas développer ses infrastructures ?