

Contribution de :

Patrick PUJOL
Maire de Villenave d'Ornon,
Vice-président de la CUB

Nicolas FLORIAN
Conseiller Général du canton
de Villenave d'Ornon

Privilégier le rail comme mode de transport

Déclarée d'intérêt Européen en 2004, inscrite parmi les 6 projets trans-européens prioritaires, la future ligne Sud Europe Atlantique s'inscrit comme une priorité pour répondre aux besoins de transport de marchandises et de voyageurs sur la façade Atlantique.

25 ans après le TGV Paris-Lyon, 5 ans après Paris-Marseille, le sud ouest est le dernier territoire métropolitain à ne pas être équipé correctement ce qui est un frein à son expansion.

Avec le projet de ligne Sud Europe Atlantique la région Aquitaine va enfin bénéficier d'une liaison sûre, rapide et propre, capable de limiter l'explosion du

trafic routier par camion, de promouvoir le développement économique et de participer au développement durable.

Le trafic terrestre marchandise devrait passer selon RFF de 47 Mt en 2003 (45 Mt par la route, 2 Mt par le rail) à 80 voire 100 Mt en 2025, les perspectives étant le doublement du trafic poids lourds.

Le rail est un mode de déplacement à privilégier par principe : moins consommateur d'énergie, moins polluant, participant à la réduction de gaz à effets de serre, il apporte au regard de la nécessaire diminution de la circulation routière une solution pérenne pour l'avenir. C'est le dossier d'une génération. ■

L'Aquitaine à l'heure Européenne

Le trafic marchandise entre la péninsule ibérique et le nord de l'Europe a considérablement augmenté en 20 ans.

Cette croissance s'est manifestée par un déséquilibre entre les différents modes de transports terrestres (96% pour la route, 4% pour le fer).

Confrontée à un véritable mur de camions notre région va vers l'engorgement si aucun report modal en faveur du rail n'est réalisé d'ici 2020.

Alors que l'Espagne développe un nouveau réseau ferroviaire avec son projet de "y basque" et entreprend de mettre aux

normes européennes l'écartement de ses voies, il est nécessaire d'assurer une continuité ferroviaire entre nos deux pays et faire de notre région le trait d'union entre le sud et le nord.

Malgré les aménagements prévus sur la ligne existante, le réseau sera saturé d'ici 2020. Il est urgent d'engager des investissements lourds pour moderniser le réseau et doubler sa capacité. Le marché potentiel d'une véritable autoroute ferroviaire va être porté de 2 Mt aujourd'hui à 20/25 Mt, c'est un rendez vous qu'il ne faut pas manquer. ■

De la modernisation de la ligne existante

Le projet de LGV ne doit pas être en concurrence avec l'amélioration du réseau existant.

Il est envisagé d'ici 2020 d'optimiser la capacité de la ligne actuelle Bordeaux-Irun pour permettre la circulation des trains supplémentaires qui sont attendus à la suite de la mise en œuvre du "y basque" Bilbao-Vitoria-Irun et du lancement du service d'autoroute ferroviaire. C'est le choix d'un report modal massif qu'il convient de réaliser.

De plus la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux prévu pour 2016 va accroître le nombre de TGV.

Dans cette perspective la capitale régionale se trouvera à 2 heures de Paris ce qui va favoriser son développe-

ment local et son rayonnement, notamment vers l'ouest et le bassin d'arcachon en particulier, véritable vecteur de l'attractivité touristique de notre département. Actuellement il circule environ 150 trains jour en sortie sud de Bordeaux, ceux-ci ont permis d'écouler environ 2 Mt à la frontière en 2004.

Les améliorations et aménagements envisagés sur la ligne permettront en 2020 de faire circuler 250 trains jour et permettront d'écouler 10 à 12 Mt de marchandises. Il faut engager ces travaux sans plus attendre.

Ce sera alors la capacité maximale que l'on peut obtenir et la ligne Bordeaux-Irun sera saturée.

Pour pouvoir absorber la croissance des échanges il faut réaliser 2 voies supplémentaires sous peine d'engorgement et d'étouffement. ■

Au passage à l'ouest de la future ligne

Pour assurer une continuité entre le nord et le sud, il faut 2 lignes supplémentaires.

■ 1 / L'ouest choix de la cohérence

Dés lors que des améliorations sont déjà prévues sur la ligne existante le passage par l'ouest s'impose. Le doublement de la voie est de fait cohérent.

L'enjeu aujourd'hui est de faire du département de la Gironde un trait d'union entre le nord et le sud et renforcer l'attractivité de son territoire et faire de Bordeaux la capitale d'une Euro-région.

Pour les voyageurs le gain de temps entre la France et l'Espagne sera substantiel avec la mise en service des projets espagnols et la réalisation du projet LGV. L'écart de temps maximum entre le doublement de la ligne existante et la création d'une voie nouvelle est négligeable, de l'ordre de 20 minutes.

■ 2 / L'ouest choix du développement

L'ouest du département est en fort développement, le bassin d'Arcachon est devenu la seconde agglomération de la Gironde et les perspectives de croissance sont importantes dans ce secteur.

Site touristique historique le bassin d'Arcachon accueille de plus en plus de résidents actifs soucieux de pouvoir se déplacer rapidement et en sécurité.

Le bassin va devenir une zone de développement économique majeure avec l'implantation du laser mégajoule qui va irriguer tout le sud ouest de l'agglomération grâce la future route des lasers qui est un pôle de compétitivité de référence dans notre région. ■

Pour une autoroute ferroviaire

L'enjeu du débat sur la création de la LGV Sud Ouest Atlantique est le report modal vers le rail des marchandises venant d'Espagne et allant vers le nord de l'Europe.

Avec le raccordement des réseaux français et espagnol, on peut relancer le fret ferroviaire pour qu'il soit plus attractif en réalisant une véritable autoroute ferroviaire dédiée au fret marchandises.

Si le souhait est de faire passer à 20% la part du rail dans le flux des transports terrestres ce sont 100 trains supplémentaires qu'il faut ajouter à ceux qui seront absorbés par les aménagements prévus sur la ligne existante Bordeaux-Irun.

Avec une autoroute ferroviaire le marché potentiel sera de 20 à 25 Mt de marchandises soit 25% du marché total entre la France et Espagne.

Pour une bonne partie Bordeaux n'est qu'un lieu passage, il n'y a pas de raison que ces trains transitent par Bordeaux.

■ 1 / Dissocier la desserte du transit

Avec l'amélioration du réseau existant prévu par RFF, la logique pousse à doubler la ligne pour la LGV en consacrant pour partie au ferroutage nord sud.

Pour pouvoir dissocier le transit de la desserte locale il faut libérer la ligne existante du trafic marchandise international, l'autoroute ferroviaire permettra de libérer des sillons sur la ligne existante ce qui ne pénalisera pas l'attractivité et le développement de l'agglomération bordelaise notamment s'agissant du trafic voyageur.

Pour réaliser ce projet 2 solutions devraient être livrées au débat public après études de faisabilité.

■ 2 / Adossement de la future ligne LGV au grand contournement routier

L'idée préconisée est de réaliser un décrochage de la future ligne pour éviter l'agglomération à l'endroit du raccordement du grand contournement autoroutier au sud de l'agglomération.

On pourrait alors jumeler le tracé avec la LGV, dans le fuseau prévu pour la réalisation du grand contournement une emprise de 50 mètres est réservée pour la route restera une bande de 300 mètres (150 de chaque côté) qui peut accueillir un réseau ferré.

Dans l'avis de la CUB de juillet 2006 sur le projet de grand contournement, il est écrit qu'il y a "nécessité de prévoir le jumelage de la route avec une voie ferrée dédiée au fret".

Cette possibilité est cohérente par rapport à la future liaison LGV Angoulèmes Bordeaux qui prévoit une voie ferrée nouvelle longeant la ligne existante pour desservir Bordeaux.

Le raccordement de la ligne ferrée adossée au grand contournement, pourrait alors se faire au nord dans le corridor C ou corridor B et assurer la liaison avec future ligne allant vers Paris.

■ 3 / Création d'une gare multimodale à l'ouest de l'agglomération

Dans la logique de ce contournement jumelé il pourrait y avoir une option pour une gare nouvelle à l'ouest qui permettrait à terme une liaison vers le port du Verdon ce qui va dans le sens du projet d'autoroute de la mer que La France et l'Espagne s'appêtent à lancer.

Le choix d'une gare multimodale serait un acte majeur, il éviterait des expropriations massives pour élargir les couloirs existants à l'entrée d'une zone urbaine très densifiée. ■

Conclusion

■ 1 / Un projet vital pour l'avenir

Le rééquilibrage modal de la liaison bordeaux Espagne en faveur du rail est nécessaire.

Le projet de LGV Sud Ouest Atlantique est donc une priorité pour notre région.

Eu égard aux chiffres prévisionnels en matière d'augmentation de trafic terrestre ce projet ne pourra seul absorber l'augmentation des échanges et le grand contournement autoroutier devient dès lors une nécessité.

Il s'agira aussi de favoriser l'attractivité de report modal, tant par la capacité que la SNCF aura à être compétitive que par la réalisation d'équipements appropriés aux besoins des professionnels du fret.

L'Aquitaine est la porte d'entrée géographique et économique de la péninsule ibérique, avec ce projet les enjeux environnementaux et économiques sont pris en compte.

■ 2 / Pour le doublement de la voie existante à l'ouest

Nonobstant des études qui pourraient être réalisées pour un adossement de la LGV au projet de grand contournement, la solution à retenir est la mise à 4 voies de la ligne existante. Ce qui implique l'abandon d'une voie nouvelle prévue aux scénarii 2 et 3.

Dans la perspective du développement durable une attention particulière doit être portée quant aux enjeux liés aux habitations, aux vignobles et aux zones écologiquement sensibles.

Le projet doit s'insérer dans le contexte urbain existant et doit prendre en compte les projets de développement des territoires.

■ 3 / Limitation de l'impact sur les populations

L'impact sonore doit être limité avec un traitement phonique approprié.

Donner une priorité à la réalisation de tunnel partout où cela est possible.

Assurer une juste indemnisation des riverains.

■ 4 / Limitation de l'impact sur l'environnement

Le projet ne peut occulter la qualité et la valeur écologique des espaces traversés. ■

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 13 000 exemplaires - ©Leo Corporate