

Contribution de :



L'Association de Défense du
Pays Brédois

Président : Lionel Bretonnet,
Les Fougères, Allée du régisseur
BP4, 33650 La Brède.
E-mail : [defensedupaysbre-
dois@hotmail.fr](mailto:defensedupaysbre-
dois@hotmail.fr)

[http://www.defensedupaysbre-
dois.com](http://www.defensedupaysbre-
dois.com)

Contribution au débat public sur le projet de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Espagne

L'Association de Défense Du Pays Brédois créée à l'ouverture du Débat Public sur le projet de la LGV Bordeaux-Toulouse en 2005, reste mobilisée sur ce nouveau projet de LGV, et constate l'indifférence de RFF à l'égard des citoyens, de l'environnement, et de la santé financière de nos différentes régions. Notre intention n'est pas de nous opposer au rail, mais plutôt d'interpeller les autorités compétentes sur le bien-fondé de ce projet.

Il convient d'abord de recentrer le débat qui porte sur Bordeaux-Espagne dans le cadre du Paris-Madrid, et non pas sur Bordeaux-Toulouse ni sur Bordeaux-Mont de Marsan qui sont de mauvais prétextes cachant des intérêts politico-financiers particuliers, au détriment de

l'intérêt général dans ses aspects humains et environnementaux.

Ne serait-il pas plus judicieux, aux plans socio-économique et écologique, de mener une réflexion commune avec toutes les parties concernées, sur les différents projets à l'étude dans notre région ?

En particulier, la décision de réaliser un Grand Contournement autoroutier de l'agglomération bordelaise par l'Ouest étant déjà prise, il convient d'optimiser ce projet en le couplant à un Grand Contournement ferroviaire (fret et voyageurs). Ainsi constitué, ce Grand Contournement mixte (rail-route) peut-être encore valorisé dans l'intérêt de toute l'Aquitaine, en installant une nouvelle Gare sur ce futur tracé, près de l'aéroport de Mérignac. ■

Intérêt d'un scénario n°4 et de sa prise en considération

Par la création de cette nouvelle gare, il est en effet possible de réaliser un pôle multimodal innovant associant dans une

véritable synergie l'avion, la route et le rail, constituant ainsi un formidable outil de développement pour toute l'Aquitaine.

Présentée sous la forme d'un scénario n° 4, cette solution s'inscrit dans un schéma de développement socio-économique de la CUB, de la Gironde et de l'Aquitaine, en privilégiant une logique structurelle des grandes infrastructures, et s'adapte ainsi aux réalités socio-démographiques des aires économiques et d'habitations présentes et futures.

La majorité des pôles démographiques, économiques et touristiques sont à l'ouest de Bordeaux. Il est donc logique d'envisager, conformément au schéma directeur (voir figure 1), une interconnexion des différents modes de transport à l'ouest de l'aéroport. Un jumelage avec le grand contournement optimiserait les emprises foncières dans la zone de bruit

existante sans nuisance supplémentaire. Ceci créerait des transferts optimaux entre les différents modes de transport à savoir TGV/Avion/ferroutage/tramway/voitures. Des parcs d'échanges rationalisant les transports personnels seraient créés pour doper les transports en commun attractifs indispensables pour éviter l'asphyxie urbaine.

Le ferroutage Nord/Sud transeuropéen doit éviter l'ubuesque traversée de Bordeaux et libérer ainsi la rocade. Nous parviendrons à avoir une circulation plus fluide et une amélioration de la qualité de l'air, mais cela implique d'éviter tout bouchon ferroviaire ou routier. Pourquoi gagner une demi heure sur un trajet si l'on doit reperdre trois quarts d'heure dans un

bouchon ferroviaire pour ceux qui sont déjà dans le train, et dans un bouchon routier pour ceux qui désirent l'emprunter ?

Malgré la construction d'un nouveau pont de 4 voies pour desservir la gare Saint Jean, il est fort probable que celui-ci soit très vite saturé par le trafic à venir (TGV, fret, TER). La Gare Saint Jean est située en plein centre ville où il est aujourd'hui impossible de se garer. Elle ne dessert pas la majorité de la CUB, ni le Bassin d'Arcachon (forte concentration de population), ni le Médoc.

Le choix de l'utilisateur se portera logiquement sur l'avion comme moyen de transport, alors que notre avenir écologique passe entre autre par une modération de la production des gaz à effets de serre. Il apparaît aujourd'hui primordial de penser à une desserte multimodale en Gironde à partir d'une nouvelle gare en un site plus adapté que celui fortement pénalisant de la gare Saint Jean dont on pointe les limites de capacité et de vitesse imposées par son emplacement, et que ne résoudra pas le nouveau pont !

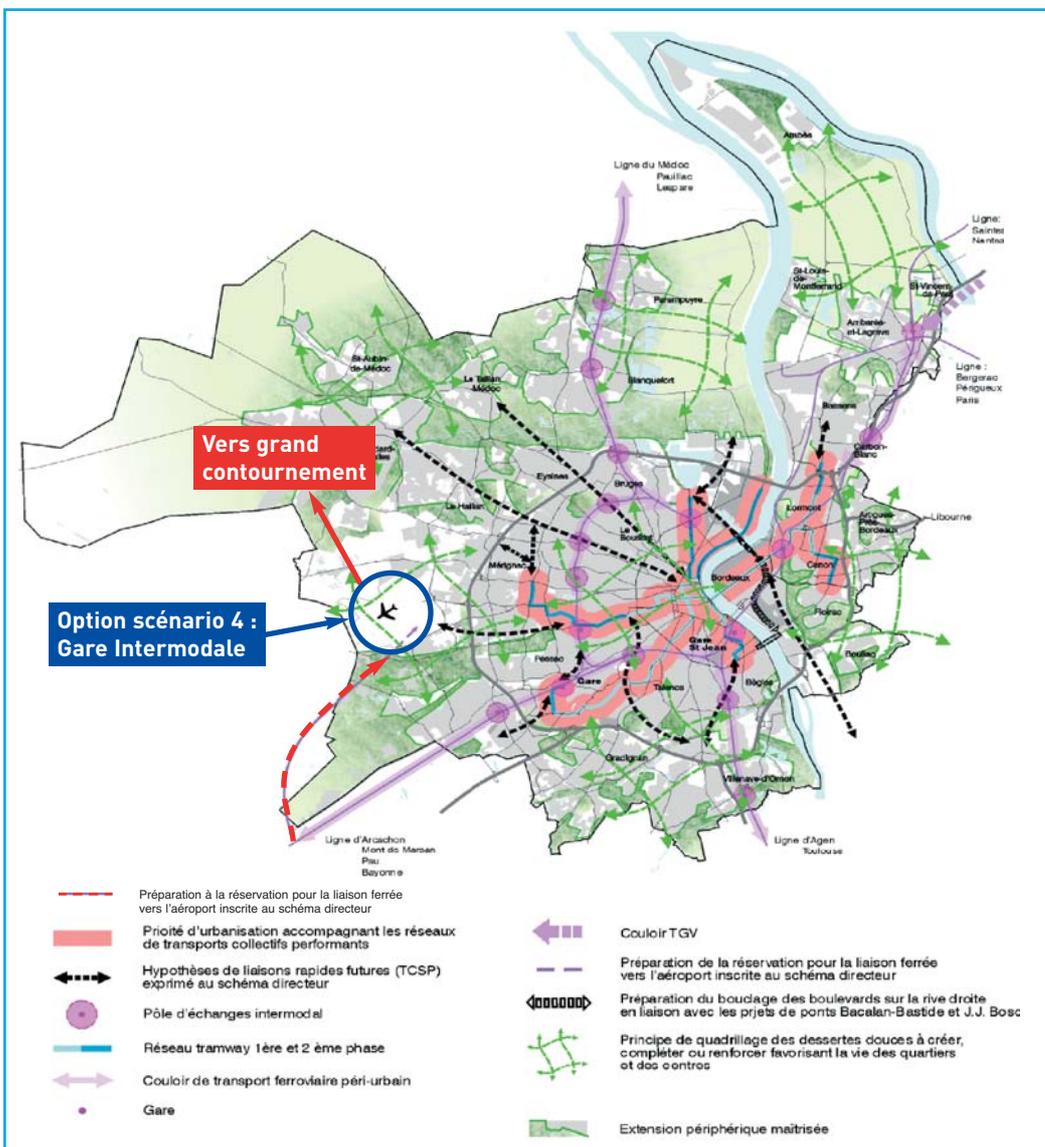


Figure 1 : Réservations inscrites au schéma directeur des liaisons ferrées et tram au niveau aéroportuaire (PLU CUB 21/07/2006, modifié).

Perspectives d'une nouvelle gare multimodale sur l'ouest de la cub

Ce projet de gare multimodale en secteur ouest serait au niveau foncier le moyen d'éviter des expropriations massives dans le but d'élargir les couloirs existants à l'entrée de la CUB en zone urbaine densifiée (Villenave d'Ornon /Bègles pour le scénario 3 ou Pessac/Talence pour le scénario 1 et 2).

Le fait de contourner la CUB plutôt que de la traverser permettrait de gagner 30 minutes sur un Paris Madrid et 15 minutes sur un Toulouse Bordeaux Paris si l'on évite les trains en transit sur les mêmes ponts. Un gain de temps de 10 à 15 minutes pour tous les trains en direction du Sud, du Médoc ou du Bassin d'Arcachon, et un gain de temps identique vers Paris, tout cela en évitant le goulot d'étranglement de la gare Saint Jean. Cela permettrait d'utiliser au mieux les principaux équipements inscrits au schéma directeur tels que le grand contournement, la pénétrante ouest entre l'aéroport et les boulevards, la troisième tranche du TCSP (Tramway), et la desserte voie ferrée de l'aéroport, en plus de libérer la voie de ceinture pour les transports en commun en site propre.

L'intérêt d'une gare multimodale située au cœur des centres économiques et des principaux flux humains de Gironde (voir figure 2) sur de grandes surfaces foncières libres et à faible valeur, grâce à une gare routière, une station de tramway avec parc d'échanges à l'écart de la rocade, fluidifierait la circulation et de cause à effet améliorerait nos qualités de vie et d'air.

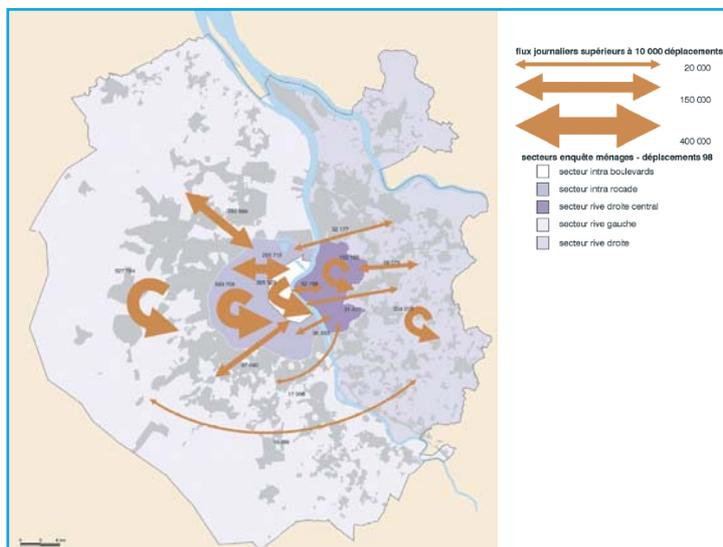


Figure 2 : Géographie des flux de déplacement en 1998, PLU CUB (21/07/2006)

L'économie financière n'est pas négligeable non plus, puisque les terrains utilisables et concernés par ce scénario sont dans la zone de bruit aéroportuaire excluant toute zone d'habitation présente et future. Sachant d'autant plus qu'une emprise ferroviaire est déjà prévue dans le grand contournement !

Et enfin dernier point, un accès plus aisé vers nos zones touristiques du Bassin d'Arcachon et du Médoc, qui aujourd'hui paraissent des points isolés par rapport à notre aéroport et notre gare. Oublier ces zones dans un tel projet serait une ineptie.

Techniquement le jumelage fer route est possible et financièrement plus économique

Une voie ferrée à 56m au dessus de la Garonne, est techniquement possible : à 3% de pente la rampe d'accès ferait seulement 1600 m de long.

L'AGV (automotrice à grande vitesse), successeur du TGV pouvant atteindre une vitesse de 350 km/h possède une traction répartie qui lui permet de gravir des pentes bien plus fortes, à l'instar des rames

automotrices du groupe Bombardier qui franchissent tous les jours en Europe des pentes allant jusqu'à 8%. Pour le fret, les pertes d'élan sur 1600 m de pente entraîneront une diminution de la vitesse sur une distance inférieure à 10 Kms (ralentissement, franchissement et descente du pont). Ce qui ne ferait perdre que 5 à 6 minutes au lieu de plusieurs heures en

traversant Bordeaux. De plus, le bilan énergétique de cette ascension est nul avec la transformation de l'énergie cinétique en énergie potentielle de pesanteur et vice versa.

Dans l'hypothèse d'un jumelage entre le fer et la route pour le franchissement de la Gironde, il est important de rappeler que la norme autoroutière est de 3% pour un viaduc (Millau). Cette pente est la même que pour un TGV ce qui rend possible un ouvrage commun.

En reprenant les chiffres de RFF (p 108, dossier RFF), la portion Bordeaux-Facture des scénarii 1 et 2, coûterait 840 millions d'Euros. Le futur scénario 4 (jumelage avec le grand contournement) se chiffrerait à environ 550 millions d'Euros pour les 55 Kms nécessaires. Cela donne au final une économie de 300 millions d'Euros en infrastructure pour ne citer que celle-ci.

Le choix de la gare sur la CUB est un acte décisionnel majeur qui ne peut pas échapper au débat public.

Dans le cas contraire nous serions en présence d'un manquement grave à l'esprit et donc à la pertinence dudit débat qui ne serait pas exhaustif. Tout diktat imposé en préambule par RFF, c'est-à-dire seulement les trois scénarios proposés, constituerait une atteinte constitutionnelle aux droits des citoyens et élus de Gironde. En effet, la France a inscrit dans sa constitution, un alinéa, issu de la charte de l'environnement, qui stipule :

Art.7: toute personne a le droit, dans les conditions et limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.

Il est important et primordial de rétablir un débat démocratique dans lequel s'insèrent tous les acteurs du projet, laissant ainsi place à une réflexion citoyenne pour une véritable concertation.

Conclusion

L'Association de Défense du Pays Brédois demande donc une expertise sur cette option de nouvelle gare multimodale près de l'aéroport de Mérignac qui permettra de valoriser le futur trajet de grand contournement Ouest routier et ferroviaire de l'agglomération Bordelaise.

Il n'est pas trop tard.

Tous les grands projets de l'agglomération Bordelaise étant encore en discussion (LGV Tours-Bordeaux, LGV Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, grand contournement Ouest de Bordeaux), sachons les combiner de façon constructive pour l'intérêt général de toute notre région.

Déjà, de nombreux acteurs locaux (Député de Bordeaux, Député-Maire de Cestas, Maires de Léognan, Pessac, Villenave d'Ornon, et le Président

de CUB et de Région) pressentent ou expriment le bien-fondé d'un grand contournement mixte route et rail.

Ne laissons pas ce scénario 4 à l'état embryonnaire. Donnons lui toute sa dimension en implantant une gare multimodale près de l'aéroport international de Bordeaux.

La Gironde a besoin d'infrastructures qu'il faut étudier sans à priori dans le cadre de l'intérêt public:

Etudions les réellement et globalement pour utiliser au mieux les deniers publics, sans fermer la porte à des solutions d'avenir sous prétexte d'erreurs passées...

Pour l'intérêt de toute l'Aquitaine, n'ayons pas une guerre de retard mais donnons-nous enfin une gare d'avance !!

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 8 700 exemplaires - ©Leo Corporate