

Contribution de :



**la Fédération des syndicats
et comités de quartiers de
Pessac**

Présentation de la Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac

Cette association, créée en 1936 de la volonté des quartiers de Pessac d'unir leurs forces et de coopérer tout en étant indépendants des instances élues, considère le quartier comme le niveau pertinent de l'exercice de la participation des habitants. Son expérience est celle de l'habitant usager sensible à son environnement reconnue dans un agrément de protection. Ainsi elle participe notamment et activement à des commissions consultatives :

- De l'environnement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac ;

- Des services publics locaux de la Communauté urbaine et de la Ville de Pessac.

Son horizon de réflexion a été étendu par la désignation de deux de ses dirigeants comme membres du Conseil de Développement Durable de la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) au titre du collège "habitants".

Le site internet www.federation-quartiers-pessac.com est le reflet de ses actions multiples dont le projet de LGV Bordeaux-Espagne figure en bonne place dans ses "grands dossiers". ■

Objet du projet soumis au débat public

Le projet de LGV Bordeaux-Espagne propose trois scénarios ayant comme point de départ commun la gare de Bordeaux-Saint-Jean et sortant de l'agglomération :

- Par l'Ouest pour les scénarios 1 et 2 c'est-à-dire sur le tracé de la voie existante puis le 1 continue toujours parallèlement à la voie existante tandis que le 2 est pratiquement dans le même fuseau ;
- Par l'Est via la gare de triage d'Hourcade pour le scénario 3 qui continue vers Captieux en formant un

tronc commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse puis rejoint Dax via Mont de Marsan qui est doté d'une gare nouvelle.

Au Sud de Dax un fuseau unique est proposé pour la traversée du Pays Basque.

Avant de comparer ces différents scénarios il convient de répondre à la question préalable de l'opportunité du projet. ■

L'opportunité du projet

De l'intérêt même du transport ferroviaire ce projet est opportun : c'est en effet le moyen de transport collectif qui, comparé au transport routier, est le plus sûr (*matières dangereuses et voyageurs*), le plus rapide, le plus respectueux de l'environnement (*émission de gaz à effet de serre, consommation d'énergie, nuisances sonores*), le plus favorable dans le domaine social (*durée et sécurité du travail*). Il constitue enfin un élément fort de l'aménagement du territoire avec un effet de levier dans le développement.

Une LGV en renforçant la part du ferroviaire dans les trafics rend ce projet opportun : *directement* en transportant une grande masse de voyageurs et *indirectement* en dégageant des sillons sur la ligne traditionnelle pour le Ter et le fret (de grand transit en particulier). Cette offre conditionne la demande de report modal si elle est attractive.

Le contexte impose enfin l'opportunité de ce projet :

- La LGV sur le tronçon Bordeaux-Angoulême et la réalisation du Y basque (2013) ;

- Le débat connexe sur la LGV Bordeaux-Toulouse ;
- Le protocole de Kyoto sur la diminution des gaz à effet de serre ;
- Le mur de camions visible par tous ;
- Les priorités et financements de la Communauté Européenne pour le transport ferroviaire.

Ce projet est donc opportun pour combler le chaînon manquant entre l'Espagne et Bordeaux comme pour satisfaire aux exigences du développement durable des transports collectifs. ■

Examen comparé des trois scénarios

Cet examen des trois scénarios est effectué sous forme de tableaux comparant des informations tirées du dossier du maître d'ouvrage pour fonder notre choix final en fonction des attentes exprimées dans les justifications de l'opportunité du projet.

■ 1 / Rapport coûts – performances (fret, vitesse, voyageurs)

Scénarios	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
Facteurs					
Jumelage (avec des 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 de la LGV Bordeaux- Toulouse	-	non	non	oui	1 2 3
Nouveaux territoires (tourisme, affaires)	-	non	non	Sud-est	1 2 3
Coûts estimés Md	-	3,56	3,52	3,75 (partage Bordeaux- Toulouse)	~
Fret M tonnes	2,4	15-21	15-21	15-21	=
Vitesse (km/h)	160	160-220	320	320	1 2 3
Voyageurs (millions) hors TER	3,00	6,70	7,70	8,00	1 2 3

Commentaires : Les **coûts** sont proches sachant que le scénario 3 peut partager le tronçon commun avec Bordeaux-Toulouse et, seul, offre une nouvelle gare (hors Pays Basque). Le tonnage de **fret** potentiel est parfaitement identique puisqu'il *utilise la ligne existante* dans les trois scénarios. En revanche en matière de **vitesse** et de **voyageurs** transportés le scénario 1 apparaît comme une "fausse" ligne à grande vitesse avec des performances limitées.

■ 2 / Sélection de performances territoriales nouvelles

Scénarios	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
Temps de parcours					
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

Commentaires : On note que le scénario 3 réalise un remarquable **rapprochement des territoires** grâce à des gains de **temps de parcours** significatifs aux niveaux régional, national et international (le "Y basque" étant réalisé).

■ 3 / Les solidarités territoriales

Scénarios	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
Facteurs					
Jumelage (avec des 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 de la LGV Bordeaux- Toulouse	-	non	non	oui	1 2 3
Nouveaux territoires (tourisme, affaires)	-	non	non	Sud-est	1 2 3

Commentaires : Seul le scénario 3 offre des possibilités de **jumelage** avec une infrastructure à créer (*donc beaucoup plus facile à mettre en œuvre qu'avec une infrastructure existante qui n'a pas été conçue, dès le départ, avec cet objectif*) ; une **gare nouvelle** hors Pays Basque à Mont de Marsan ; un **accès facilité** à Pau et Tarbes et l'**accès à grande vitesse à Toulouse** en prenant en compte la LGV Bordeaux-Toulouse donnant en même temps des perspectives **d'ouverture vers le Sud-Est**. Tous ces éléments sont favorables à des rapprochements, à des coopérations et, par voie de conséquence, à des solidarités nouvelles entre les territoires concernés.

4 / Impacts urbains dans la métropole bordelaise

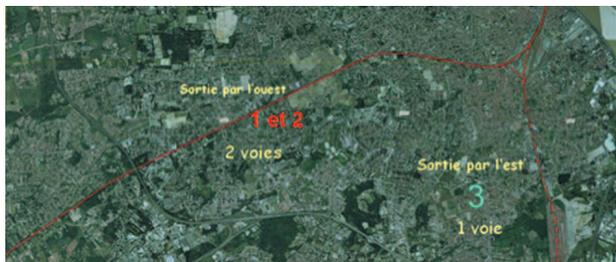
Scénarios	Situation actuelle	Scénario 1 Parallèle au tracé existant	Scénario 2 Tracé par l'ouest des Landes	Scénario 3 Tracé par l'est des Landes	Scénarios les plus favorables
Voies créées à la sortie de Bordeaux	-	2	2	1	1 2 3
Tronc commun limitant les impacts	-	non	non	LGV Bordeaux-Toulouse	1 2 3
Impact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

Commentaires : En prenant uniquement en compte des éléments chiffrables :

- les **deux voies** supplémentaires nécessaires à la sortie par l'Ouest de l'agglomération des scénarios 1 et 2 contre seulement une à la sortie par l'Est dans le scénario 3,
- et le **linéaire jusqu'à la rocade** à savoir **7,3 km** contre **1,3 km** (jusqu'à la gare de triage d'Hourcade qui ne pose pas de problèmes d'emprise).

Les **impacts urbains** ressortent ainsi dans le rapport de **10 contre 1** en faveur du scénario 3.

5 / Illustration du linéaire impacté



Commentaires : Cette vue aérienne montre bien le linéaire impacté à l'intérieur de la rocade bordelaise sachant qu'un élargissement est plus facile quand la voie existante est en **encaissement** que quand elle se trouve à niveau ou encore **en talus** (la base du talus représente au moins le double de l'assiette de la voie), surtout si une seule voie supplémentaire est nécessaire. Ainsi :

- **La sortie par l'Est** est en **encaissement** (jusqu'à la gare de triage d'Hourcade qui est à niveau mais sans problèmes d'emprise) et le scénario 3 correspondant nécessite **qu'une voie** supplémentaire ;
- **La sortie par l'Ouest** est en **encaissement** à Bordeaux et Talence jusqu'aux vignobles du Haut-Brion, puis **en talus** sur environ 1 km et **à niveau** à Pessac mais les scénarios 1 et 2 nécessitent **deux voies** supplémentaires.

6 / Zoom sur les impacts théoriques à Pessac

— Emprise voie ferrée — Voirie à rétablir — Base du talus



Quartiers Arago-Châtaigneraie d'habitat social et Camponac-Médiathèque



Quartier du Centre-Ville



Quartiers de Chiquet et Brivazac-Candau où la voie sur talus correspond au viaduc d'origine.

Commentaires : Les bases de cette présentation sont :

- L'emprise de la voie nouvelle est figurée par un doublement de l'emprise de la voie existante
- La base du talus double aussi cette emprise
- De même pour le rétablissement du réseau viaire.

Il n'est pas tenu compte des protections phoniques, des équipements annexes et des espaces nécessaires aux travaux. Ces vues des impacts théoriques des scénarios 1 et 2 ne visent qu'à donner une idée sur les destructions d'habitations, des équipements souvent neufs (tramway, franchissements...) et du patrimoine, avec la déstructuration urbaine correspondante.

7 / Bilan de cet examen comparé

Les trois scénarios proposent le passage du fret (et des Ter) sur la ligne existante : c'est la contribution fondamentale des territoires traversés (notamment urbains) à ce projet.

Les scénarios 1 et 2 sont repoussés car, pour des coûts proches du 3 souvent avec des performances moindres (donc une moindre contribution au report modal), entraînent en plus :

- Des destructions d'habitations et d'équipements induisant une déstructuration urbaine forte en sortant par l'ouest de l'agglomération bordelaise, point de départ du projet ;
- Un déni du projet connexe de LGV Bordeaux-Toulouse, donc de l'ouverture essentielle sur l'Arc méditerranéen ;
- Le renforcement des déséquilibres territoriaux actuels de l'Aquitaine au détriment de l'intérieur.

Dans ces conditions, le scénario 3 passant par l'Est des Landes avec un tronc commun en direction de l'Arc méditerranéen apparaît comme le plus favorable au terme de cette analyse. ■

Les mesures d'accompagnement du scénario 3

Le choix du scénario 3 doit cependant être assorti de mesures d'accompagnement pour parfaire le projet.

1) La prise en compte des enjeux humains et environnementaux comme :

- L'assistance aux propriétaires concernés ;
- L'utilisation de l'expérience acquise de la LGV SEA (tronçons Tours-Bordeaux) ;
- La planification et la concertation des restructurations urbaines et rurales possibles ;
- La création, si nécessaire, d'une structure souple à ces fins.

2) La protection des populations contre les nuisances sonores en :

- Privilégiant les protections à la source en utilisant les équipements adaptés (rail et train) ;
- Veillant à l'intégration paysagère des écrans anti-bruit notamment en milieu urbain ;

- Aidant à la relocalisation des demandeurs situés dans un périmètre de gêne ;
- Etudiant un contournement ferroviaire d'agglomération pour le grand transit car au-delà du niveau sonore régi par des normes, c'est la multiplication des occurrences bruit qui peut devenir gênante si le trafic fret se développe.

3) L'accès à grande vitesse à l'Arc méditerranéen :

- Par la continuation de la LGV Bordeaux-Toulouse vers Narbonne.

4) Le développement de l'offre en Ter par :

- La réactivation de la ligne de ceinture et l'usage du tram-train dans l'agglomération bordelaise pour assurer une continuité logique de l'effet TGV en milieu urbain dense ;
- Le cadencement adapté et pour certaines liaisons l'usage de trains à grande vitesse ;
- L'amélioration des services rendus au public (ouverture des gares, parc-relais, intermodalité, confort d'usage...). ■

Conclusion

Sur la base du scénario 3, qui est le scénario des solidarités, avec les mesures d'accompagnement nécessaires, ce projet :

- Comblera le chaînon manquant entre Bordeaux et l'Espagne ;
- Rééquilibrera le territoire aquitain vers l'Est ;

- Facilitera l'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 favorable au report modal tant pour les marchandises que pour les voyageurs. ■

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