

Contribution de :

L'ÉCOLOGIE
Les Verts 

Groupe de Pessac-Mérignac

Une analyse plus complète du projet peut être consultée à l'adresse suivante :

<http://pessac.merignac.lesverts.fr>

Les Verts Groupe de Pessac-Mérignac

Ce projet ferroviaire est principalement promu au nom de la croissance, de l'emploi, de la cohésion territoriale de notre région et par ailleurs au nom d'un moindre impact sur l'environnement. Nous pensons que cette réflexion n'est pas à la mesure des enjeux des 40 prochaines années.

Ce développement est maintenant au rendez-vous dans de nombreux ex-pays "sous-développés", au rang desquels figurent la Chine et l'Inde. La Chine et ses 1,3 milliard d'habitants a une croissance annuelle dépassant 10 %, ce qui entraîne une tension sur les ressources, le pétrole en particulier. Cette pénurie touche toutes les ressources de la planète et notamment l'atmosphère en tant que poubelle de nos émissions de gaz à effet de serre. Les Verts se réjouissent bien sûr que nous allions vers plus d'équité dans les conditions de vie des hommes, si la moyenne s'améliore. Mais il est matériellement impossible que tous les humains adoptent le mode de vie des occidentaux. Il nous faut aller vers une société de sobriété dans la consommation des ressources terrestres. Et en particulier dans le domaine des transports qui émettent 25 % des émissions brutes de gaz à effet de serre en France en ne comptant que la combustion des carburants sans l'international, ce qui correspond à peu près à 40 % des émissions nettes par secteur en comptant tout. Ces émissions ont

augmenté de 23 % entre 1990 et 2004 ! Un doublement du transport de marchandises par voie terrestre à travers les Pyrénées nous paraît donc incompatible avec la nécessaire diminution par 4 de nos émissions de gaz à effet de serre. Pour atteindre cet objectif, il faut aller vers une re-localisation des productions et un fort report modal de la route et de l'avion vers le rail et le maritime. Avec un arrêt de l'étalement urbain et un report massif de la voiture solo vers les alternatives. C'est pour cela que nous sommes très favorables au développement des capacités ferroviaires entre Bordeaux et l'Espagne. Mais il faut en revanche stopper tout élargissement ou nouvelle construction d'infrastructures routières qui concurrenceront frontalement le rail, alors que le fret est actuellement mal en point. Il faut renchérir le prix du transport. Le "zéro stock", l'éclatement de la production, le "juste à temps", le "trouvé moins cher ailleurs dans le monde" sont très vulnérables car liés très étroitement aux ressources en pétrole. Les pouvoirs publics peuvent freiner ces tendances de multiples façons, en ne construisant plus de routes, en instaurant une taxe régionale sur les poids lourds en transit...

C'est dans ce cadre que nous examinons les deux points qui touchent de plus près notre agglomération : le développement des dessertes ferrées péri-urbaines et l'impact du projet sur Cestas, Pessac et Talence. ■

Un RER sur les voies ferrées existantes de l'étoile bordelaise

L'agglomération bordelaise développe son tram et son réseau de bus. Compte tenu de sa vitesse commerciale (de l'ordre de 20 km/h), le tram est performant dans les zones denses de l'agglomération sur des trajets de l'ordre d'une dizaine de kilomètres, plutôt sur des trajets Première Couronne <-> Hypercentre ou dans Bordeaux. Sur la deuxième couronne ou de banlieue à banlieue, les trajets bus + tram sont longs (ex : de Gazinet à Carbon-Blanc). Par ailleurs, les TER actuels sont quand même surtout adaptés à des déplacements à l'échelle régionale en heures de pointe, avec des parcours de l'ordre de 50 km. L'offre est souvent moins adaptée aux déplacements dans l'agglomération¹. Il s'agirait de faire du train un véritable mode de transport du quotidien pour tout le monde, alors qu'il est actuellement plutôt emprunté par les captifs aux heures de pointe.

En 2013, la passerelle Saint Jean et les voies ferrées rive droite seront à 4 voies, avec des relèvements de vitesse. Aménagements qu'il faut nécessairement accompagner de protections phoniques de type couverture ou avec des performances équivalentes qui protègent efficacement tous les logements avoisinants. Ceci va accroître fortement la capacité d'entrée/sortie de Saint-Jean vers le nord-est. Il serait alors fort judicieux de compléter l'offre multimodale alternative à la voiture sur des trajets de l'ordre de 10 à 50 km par un service de type RER, avec une vitesse commerciale de l'ordre de 50 km/h et des temps de trajets de banlieue à banlieue de l'ordre de la demi-heure :

- trains de banlieue à banlieue par Bordeaux St Jean (évite les manoeuvres en gare), cadencés à forte fréquence (évite de retarder les trains pour assurer les correspondances). Cela fait de l'ordre de 35 à 50 trains par jour et par sens.
- moyen ("hub") d'échange à Bordeaux Saint-Jean : horaires synchronisés avec arrivée des rames en même temps, correspondance quai à quai sur quai dédié avec rames à plancher bas, sur une plage de quelques minutes, exploitation par demi-quais. La synchronisation est nécessaire quand la fréquence est supérieure à 20 mn. Liaison avec le tram partout où le RER le croise.

- matériel moderne à bonne accélération après les arrêts. Conduite à agent seul comme le RER parisien.
- création de nouveaux arrêts ou gares. Modernisation et adaptation de l'ensemble du système.
- on pourrait par exemple avoir une ligne Toctoucau <-> Ambarès et une ligne Pempuyre <-> Beautiran par la ceinture (Schéma 1). La ligne vers Latresne pourrait être réactivée.

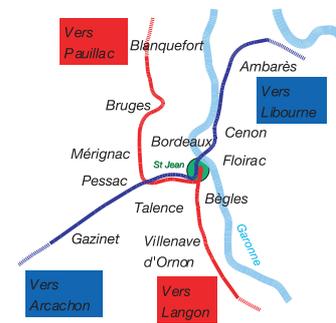


Schéma 1

- il faut favoriser au maximum l'accès à vélo aux arrêts, car l'aire de rabattement est 10 fois plus grande que pour un accès à pied et l'accès en voiture pollue et nécessite la construction de grands parkings relais, coûteux en espace et en investissement. La moitié des hollandais qui se rendent à la gare le font à vélo et il y en a encore 10 % qui font le trajet entre gare et destination finale à vélo, car les gares sont équipées de stationnements vélo de nuit et week-end.
- adaptation de l'urbanisme privilégiant un bâti plus dense à proximité des arrêts du RER et un réseau vert et d'infrastructures cyclables convergeant vers les arrêts.
- tarification multimodale simple et intégrée dans un Périmètre de Transport Urbain élargi.

C'est un système qui existe notamment en Hollande et en Allemagne à Karlsruhe², où toute la gamme des alternatives est proposée aux habitants.

Un RER permettrait d'accéder rapidement aux établissements situés en banlieue, mais dont l'aire d'influence s'étend à l'agglomération ou à la région. Ainsi, l'arrêt "Alouette-France" à Pessac dessert le CHR Haut-Levêque. La Cité des Métiers et la zone d'activité de Bersol (12 000 actifs) sont situés à 2 km. ■

¹cf. l'analyse détaillée dans "Quand le tramway sort de la ville", GART, 1997 p31-38 ²Le KVV exploite 700 km de voies ferrées et 61 km de voie de tram, 186 lignes de bus sur un territoire de 3550 km² avec 1,3 millions d'habitants et 120 voyages par habitant et par an http://www.kvv.de/kvv/der_kvv/daten.php?navid=50

La sortie sud de l'agglomération bordelaise

Dans les trois scénarios du PFBE, il est prévu que les trains de marchandise en transit passent par la ligne classique à travers Talence, Pessac et Gazinet. Au moins quinze mille habitants auront à supporter les nuisances sonores jour et nuit.

- avec les scénarios 1 et 2, des zones denses subiront de surcroît des expropriations, plusieurs années de chantiers et une empreinte accrue de la voie ferrée dans le tissu urbain, en particulier dans le centre ville de Pessac qui est déjà très contraint.
- avec le scénario 3, la ligne Bordeaux-Facture reste à deux voies avec une capacité de 300 trains par jour. Il y est prévu 200 trains de fret/jour en 2020. Actuellement il y circule déjà 75 TER (29 x 2 trains par Pessac + 7 x 2 sur la ceinture). Dans le dossier du maître d'ouvrage (p 105), il est envisagé "une augmentation de 56 % du nombre de passagers TER au sud de Bordeaux", sans

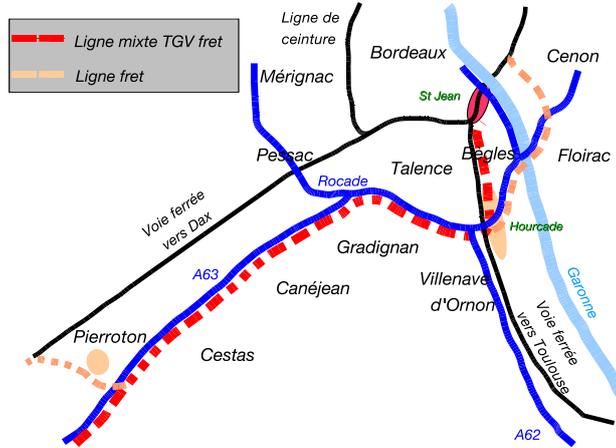


Schéma 2

- dans la traversée de Bègles entre Bordeaux Saint-Jean et Hourcade, il est relativement facile de passer la voie à quatre voies et de réaliser de bonnes protections phoniques.
- Le long de la rocade (Bègles, Villenave d'Ornon, Gradignan) et de l'autoroute (Gradignan, Canéjean, Cestas...), les emprises sont généreuses (cf. Schéma 3), le bâti est au moins à quelques dizaines de mètres des voies. Il s'agit souvent de réaliser la voie dans le talus (cf. LGV Anvers-Breda³), dans les emprises actuelles de la rocade. Les travaux seront faciles à réaliser et la voie peut aisément être couverte dans les endroits sensibles, notamment entre l'échangeur 16 et l'avenue de la Tuillerrane, car les tours de Eurofac et de Saige surplombent le secteur qui comprend aussi deux cités universitaires et une clinique. La rocade est déjà à 2 x 3 voies entre Bègles et l'A63.



Traversée de Pessac Centre : le pôle multimodal



La Rociade à Villenave d'Ornon

plus de précisions. Il paraît très difficile de mettre en service un RER et d'améliorer fortement la desserte d'Arcachon et le Médoc avec les 100 sillons restants. En particulier dans la tranchée de Talence, qui serait empruntée par les deux lignes, avec un cisaillement. Sur une ligne à saturation, le service est souvent dégradé.

Pour réduire les nuisances et pour permettre le développement d'un RER, nous proposons un scénario de sortie de Bordeaux par Bègles, puis par une voie nouvelle mixte LGV/fret à créer en jumelage étroit avec la rocade puis avec l'A63 côté sud (Schéma 2).

³cf. 13-Etude de parangonnage-jumelage fer-route-Rapport final

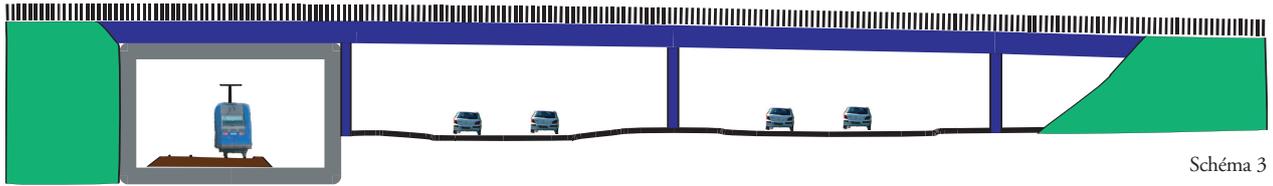


Schéma 3

• En revanche, le long de la voie ferrée Bordeaux-Facture, les échelles sont très petites, les bâtiments sont souvent à quelques mètres des poteaux caténaires. Les travaux de mise à quatre voies seront difficiles dans la traversée de la zone urbanisée. Le nombre de riverains est important et la mise en place de protections phoniques difficile par manque d'emprises. Il est inconcevable de placer la ligne dans une espèce de tunnel anti-bruit, sauf dans la tranchée de Talence.

Le passage de la partie sud des 4 échangeurs de la rocade peut être facilité en enterrant un peu la ligne. Comme dans les 3 scénarios du PFBE, la sortie de Bordeaux ne se fera pas à grande vitesse, mais le faible relief et les grands rayons de courbure permettront un jumelage étroit. Les trains de fret peuvent rejoindre la ligne classique par un barreau aux environs de Pierroton, desservant au passage la nouvelle zone logis-

tique. Ou après la bifurcation de Lamothe. Ils pourront circuler sur la voie classique et la voie nouvelle fonction des sillons disponibles, des matières transportées et de la plage horaire.

Cet aménagement peut être complété par une voie marchandise le long du pont de la rocade traversant le triage de Hourcade, franchissant la Garonne le long du pont François Mitterrand et rejoignant les 4 voies à la Floirac par la plate-forme de l'ancienne voie vers Latresne. Les problèmes induits par ce fret en transit pourraient aussi trouver une solution par la construction d'un contournement fret de l'agglomération. ■



Conclusions

La division par quatre de nos émissions de gaz à effet de serre suppose que l'on stoppe immédiatement tout investissement routier et que l'on modifie profondément nos modes de déplacement dans l'agglomération Bordelaise. Notre étoile ferroviaire doit contribuer à cet objectif en étant le support d'un RER. Un travail de prospective détaillée sur ce RER doit être réalisé avant que la décision sur le Projet Ferroviaire Bordeaux Espagne ne soit prise.

Isabelle Haye,
Présidente des Verts Pessac-Mérignac

Avec le soutien des élus Verts : Laure Curvale et Gérard Chausset vices présidents de la CUB, Marie-Christine Boutheau - Cenon, Monique de Marco - Talence et Frédéric Danjon - Pessac.

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