

**EXTRAIT DE LA DELIBERATION DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU
PAYS DU BASSIN D'ARCACHON - VAL DE L'EYRE REUNI EN SEANCE
PLENIERE LE VENDREDI 10 NOVEMBRE 2006 A 18 HEURES A SALLES**

**CONTRIBUTION AU DEBAT SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE
VITESSE BORDEAUX - ESPAGNE**

Pierre DELFAUD : l'Espagne veut se mettre au ferroviaire et pour cela doit apporter des solutions aux trois problèmes majeurs qu'elle connaît :

- ✦ Son réseau est pratiquement dépourvu d'embranchements particuliers pour les entreprises ;
- ✦ Son réseau est obsolète ;
- ✦ L'écartement des voies n'est pas dans la norme des autres pays européens.

Le projet espagnol est d'une très grande ambition qui vise à construire un nouveau réseau pour les voyageurs et le fret sur les deux zones frontalières : celui-ci devrait être prêt en 2012 / 2015. Ultérieurement est projetée la pose d'un troisième rail sur tous les réseaux existants pour avoir le bon écartement.

Côté français, les projets consistent en la création d'une voie nouvelle entre Paris et Bordeaux qui à ce jour s'arrête à Tours, dans l'attente des financements pour poursuivre les travaux. La date d'achèvement est prévue pour 2015 / 2016. Cela aura pour conséquence une augmentation du trafic marchandises et voyageurs.

La question de la jonction entre ces deux projets est donc posée. 3 scénarios identiques en terme de capacité ont été élaborés pour y répondre, à savoir le passage de 2 à 4 voies, avec comme variable les tracés proposés.

La discussion s'engage alors dans la salle :

Jean-Claude DUHARD (COBARTEC) : est favorable au scénario n° 1 car il permet une ouverture au futur réseau en regardant vers le Sud. Il est favorable à la création de deux voies supplémentaires et à la modernisation des voies existantes. Il souhaite que soit créée une desserte TGV à Factice. Le détail de la contribution figure dans un document remis en séance.

Alain CAZAL (ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS) : est favorable à la création d'une infrastructure de bon niveau comme en Espagne avec des tunnels et des viaducs. Il prône également le report modal et soutient le scénario n° 3 qui permet une connexion avec Toulouse et avec l'Est. Il faudrait utiliser les lignes TGV pour mettre en service des TER - TGV comme en Espagne.

Claude BONNET (SEPANSO) : propose une solution n° 4, à savoir l'aménagement de la ligne actuelle uniquement car il souhaite une diminution des transports, notamment de marchandises. Il est opposé au passage par Mont de Marsan qui générerait d'importantes destructions d'espaces naturels. Une contribution de la SEPANSO a été envoyée à la Commission Particulière du Débat Public.

Jean MAZODIER (ADDU - FU) : propose un scénario 1 bis proche du scénario 4 proposé par la SEPANSO, en n'excluant pas des aménagements dans quelques secteurs. Il est opposé aux scénarios 2 et 3.

Bernard THE (CCIB) : la CCIB n'a pas encore validée sa position mais s'oriente vers le scénario 3.

Bruno LAFON (DFCI) : les forestiers sont favorables au scénario 1 et à défaut proposent de passer sous la ligne Très Haute Tension.

David DUPREY (ASSOCIATION DE PROTECTION ET D'AMENAGEMENT DU CAP FERRET) : le rôle du CODEV est de défendre le Pays du Bassin d'Arcachon - Val de l'Eyre et moins de se soucier des dimensions européennes et bordelaises de ce dossier.

Nadine GOUARD (GAPPE) : la LGV doit permettre une absorption du trafic marchandises effectué par camion.

Pierre DELFAUD : Dans le scénario chiffré présenté par RFF, on n'absorbe pas ce trafic. Le ferroviaire est une alternative à l'accroissement du trafic routier mais pas à celui existant.

Pierre DELFAUD : en conclusion une position du Conseil de Développement du Pays du Bassin d'Arcachon - Val de l'Eyre pourrait être :

1. Il ne faut pas que le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne soit une régression pour le Bassin, d'où l'impératif d'amélioration de la voie actuelle (pour le fret et les TER) et la construction d'une voie supplémentaire pour les TGV, sinon les TER cadencés Bordeaux ↔ Arcachon auraient de plus en plus de mal à trouver des sillons.
2. Pour que le Bassin puisse bénéficier d'un « plus » par rapport à l'existant, il faudrait qu'avec le scénario 1, l'accès à la LGV vers le Nord et le Sud puisse être assuré par Facture...sans devoir transiter par la gare Saint-Jean à Bordeaux.