

125/09.06

Bègles, le 10/09/2006

Monsieur Didier GACHADOUAT  
69, rue Faugères  
33130 BEGLES



à Monsieur le Président  
Commission Particulière du Débat Public  
Projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux Irun Espagne  
Espace Buro Club  
9, rue de Condé  
33000 BORDEAUX

Monsieur Le Président,

L'an dernier, à propos du projet ferroviaire LGV (lignes à grande vitesse) Bordeaux Toulouse, j'avais proposé une contribution à La Commission Particulière du Débat Public. Elle figure sur leur site internet.

Dans le même esprit, je vous prie de bien vouloir prendre connaissance de ma nouvelle contribution concernant le projet ferroviaire LGV Bordeaux Irun Espagne.

#### Opportunité de la construction de la L.G.V. Bordeaux Irun

Les dynamiques économiques et démographiques de la société contemporaine s'accompagnent d'une croissance accrue des déplacements de voyageurs et des échanges de marchandises. En outre, au regard des enquêtes, **les voyageurs attendent des dessertes attractives, rapides et fréquentes**. Cette forte évolution, observée à l'échelle européenne comme aux niveaux national et régional, constitue l'un des grands défis de l'aménagement du territoire et du développement économique. Le Sud-ouest de la France suit cette même tendance. Pour les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, compte tenu des enjeux précités, les deux projets de L.G.V. en direction d'Irun et de l'Espagne d'une part, mais aussi en direction de Toulouse et de la Méditerranée d'autre part, trouvent ainsi leur justification, par l'interconnexion avec le réseau national et européen à grande vitesse. Venant en prolongement de la LGV Paris Bordeaux dont la mise en service commerciale sur tout le parcours est prévue vers 2015 ou 2016, le projet de la LGV Bordeaux Espagne s'inscrit dans le schéma des réseaux ferrés européens avec le soutien financier qui l'accompagne. Il serait incohérent d'opposer les projets Bordeaux Irun et Bordeaux Toulouse. Par ailleurs, la crise de l'énergie désormais perceptible, la raréfaction relative du pétrole et l'augmentation constante des prix des carburants, l'internalisation progressive des coûts d'usage des infrastructures et de leurs impacts environnementaux seront déterminants, dans l'avenir, en renchérissant très fortement tous les transports routiers et aériens. Le report vers les transports par voies ferrées sera un choix dicté par la compétitivité des coûts et la qualité des services, par les nécessaires économies d'énergies fossiles et la protection contre l'effet de serre. Dès lors, l'offre de transports voyageurs par TGV (trains à grande vitesse), parfois peu ou pas suffisamment compétitive comparée aux autres moyens de locomotion, le deviendra incontestablement. De plus, de nouveaux sillons deviendront disponibles sur les voies ferrées traditionnelles et il sera possible de réorienter les modes de transports de marchandises sur l'axe nord sud en favorisant et en stimulant des investissements pour une pratique dynamique du ferroutage. Ainsi, le réseau routier aquitain sera soulagé de ces nombreux « murs de camions », sans négliger, de fait, la décroissance des pollutions.

#### Faisabilité et tracés :

Au préalable, je voudrais faire remarquer que le projet de mise à quatre voies de Bordeaux Irun (scénario 1 présenté par RFF), comme pour Bordeaux Toulouse, présente nettement plus

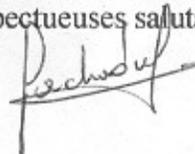
d'inconvénients que d'avantages. Par exemple : compte tenu du tracé des lignes existantes comportant, par endroit, des virages dont les courbes sont de faible rayon ou des pentes trop prononcées, etc., les portions de parcours ne seraient pas suffisamment longues pour pratiquer une vitesse commerciale supérieure à 220 Km/h (les TGV roulent à des vitesses de l'ordre de 300 à 320 Km/h sur les lignes nouvelles). Le gain de temps serait moindre pour les voyageurs c'est-à-dire irait à l'encontre de leurs attentes exprimées lors d'enquêtes. De plus, l'élargissement à 4 voies aurait lieu à l'évidence dans des zones fortement urbanisées ce qui générerait, souvent, d'énormes contraintes dont les solutions idoines ne s'avéreraient guère évidentes.

Dès lors, le choix du tracé portera selon deux scénarios possibles proposés par RFF (se reporter au dossier de synthèse du maître d'ouvrage – débat public 2006).

**Le scénario 3** qui part de Bordeaux St Jean, via Hourcade, pour aller d'abord au sud, vers la lande girondine (secteur de Captieux) et pour rejoindre ensuite Mont de Marsan, avec construction d'une gare nouvelle désenclavant cette ville, **apparaît le plus cohérent et le plus rationnel**. En particulier, cette option ne demande la création que d'un seul corridor ferroviaire sur une soixantaine de kilomètres, dans la mesure où cette portion de LGV servirait de tronc commun avec la future LGV Bordeaux Agen Toulouse (se reporter sur ce point au compte rendu du 18 janvier 2006, établi par la Commission Particulière suite au débat public qui suggérait à RFF de ne point dissocier ces deux projets en raison précisément de ce tronc commun possible).

Par ailleurs, il est à noter que tout doit être mis en œuvre pour rassurer les habitants, les agriculteurs et les riverains à ce projet dans les secteurs de Cadaujac, La Brède, Villandraut et Captieux car les intéressés expriment légitimement leurs fortes angoisses, parfois leur hostilité, redoutant probablement de nombreuses et multiples nuisances qui pourraient polluer leur existence. Les problèmes d'écologie, environnementaux et de nuisances diverses qui émergent peuvent être résolus : **les solutions techniques existent**, nombre d'ingénieurs les maîtrisent, et **elles doivent être valorisées par un financement adéquat**.

Espérant que vous voudrez bien prêter la meilleure attention à ma modeste suggestion, je vous prie d'agréer, Monsieur Le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Recherches', written over a horizontal line.