

Mr ANDRE-BACHAUD Edmond
14 allée des acacias

33650 ST MEDARD D'EYRANS

Objet : **Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne**

**Commission Particulière du débat public
Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne
9 rue de Condé « Espace Buro club »**

33000 – BORDEAUX

St Médard d'Eyrans,
Le 20.11.06

Madame, Monsieur,

J'ai l'honneur de vous adresser ma contribution au débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

Le projet de la LGV Bordeaux-Espagne est présenté comme indispensable dans le cadre d'un réseau européen à grande vitesse pour permettre un meilleur équilibre entre le rail et la route.

L'argumentation du dossier du maître d'ouvrage s'appuie principalement sur les avantages que procurerait cette ligne nouvelle pour permettre le transfert sur le rail du trafic des marchandises.

La priorité absolue pour lutter contre la dégradation de l'environnement et l'effet de serre est effectivement d'agir efficacement pour le **développement des énergies écologiques**.

La vérité est, qu'aujourd'hui, les actions et les financements en direction du développement durable sont très éloignés de cet objectif.

Le lobby routier et l'influence mondiale de l'industrie pétrolière sont toujours prépondérants malgré les multiples alarmes scientifiques.

Les perspectives du trafic de poids lourds nord-sud et sud-nord sont effrayantes avec le développement de la péninsule Ibérique et la construction de l'Europe.

S'il n'y a pas d'engagement pour favoriser efficacement le frêt ferroviaire, ce sera du tout camion sur la façade Atlantique avec élargissement et création de rocade et d'autoroutes, suivis d'un nouvel axe routier à travers les Pyrénées.

Il faut adopter une politique incitative pour amener les chargeurs à transporter les marchandises par le rail.

Pour aboutir au développement du transport ferroviaire il est urgent de réaliser une coordination des projets des financements tant nationaux qu'européens. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Je citerai à cet effet quelques exemples :

- Il n'y a pas assez d'argent pour financer seulement l'entretien des lignes TER telles que celles d'Agen-Périgueux ou Bayonne-St Jean Pied de Port.
- Le projet du grand contournement de Bordeaux pour un budget estimé à 1100 millions d'euros (prévisions 2003). Cet axe sera un nouveau couloir à camions et sera dépassé dans 15 ans. Ce n'est pas avec ce type de projet que l'on va enrayer le trafic poids lourds et améliorer l'environnement.
- Pour la LGV Tours-Bordeaux, l'Europe n'envisage pas de financement pour la période 2007-2013 en donnant pour motif qu'il s'agit d'une liaison nationale alors que c'est un axe majeur pour les échanges entre le nord de l'Europe et la Péninsule Ibérique.
- Alors qu'il est primordial de se mobiliser pour lutter contre les gaz à effet de serre, les Ministres des transports de l'UE pour la mise à jour du livre blanc sur la politique des transports à l'horizon 2010 ont jugé que la très routière révision de ce document était souhaitable.

Il faut quand même remarquer que le rapport global des budgets entre le rail et la route est de l'ordre de 1/8^{ème} en France.

Ces quelques remarques démontrent bien que le chemin sera encore long pour promouvoir le développement du transport ferroviaire beaucoup plus écologique. Le concept de développement durable demeure dans les discours mais pas encore dans les esprits.

Conclusion :

La priorité serait d'améliorer les capacités de débit des lignes existantes pour permettre la réalisation du ferroutage à grande échelle et l'accroissement du trafic T.E.R.

La construction de la LGV Bordeaux-Espagne ne se justifie que s'il y a véritablement un transfert très important du trafic fret de la route sur le rail entre le nord de l'Europe et la péninsule Ibérique.

De plus, cette LGV ne devrait être réalisée **qu'après la mise en service effective de l'axe Tours-Bordeaux** qui est la colonne vertébrale des trafics nord-sud atlantique.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de ma parfaite considération.

