

Demande d'expertise et Contribution personnelle: Jean-Luc STANEK

G I A : Gare Intermodale Aquitaine

pour une véritable inter-modalité de proximité en Gironde:
intérêt d'une gare TGV entre l'aéroport et la super rocade dans la zone de bruit
aéroportuaire.

L'indispensable maîtrise de l'avenir des espaces naturels et ruraux périurbains
passe par une logique structurelle des grandes infrastructures, et doit s'adapter
aux réalités sociodémographiques des aires économiques et d'habitation...

Une ligne TGV étant un axe structurant majeur, il doit s'intégrer dans le schéma
général des flux de population au sein du territoire tels que suggéré par les
excellentes études prospectives de l'agence A'URBA qui ne peuvent être ignorées
par RFF dans les divers scénarios proposés, ce qui semble pourtant être le cas
aujourd'hui puisque aucune solution n'intègre cette évidence logique et
économique d'une nouvelle gare au niveau de l'aéroport, beaucoup plus
accessible à l'ensemble de la population girondine et directement reliée à
l'ancienne gare par la prochaine branche du tramway qu'il suffirait de
rallonger de quelques centaines de mètres, créant ainsi une synergie et une
inter modalité optimales:



Des déséquilibres de peuplement

infrastructures routières programmées
ou en projet

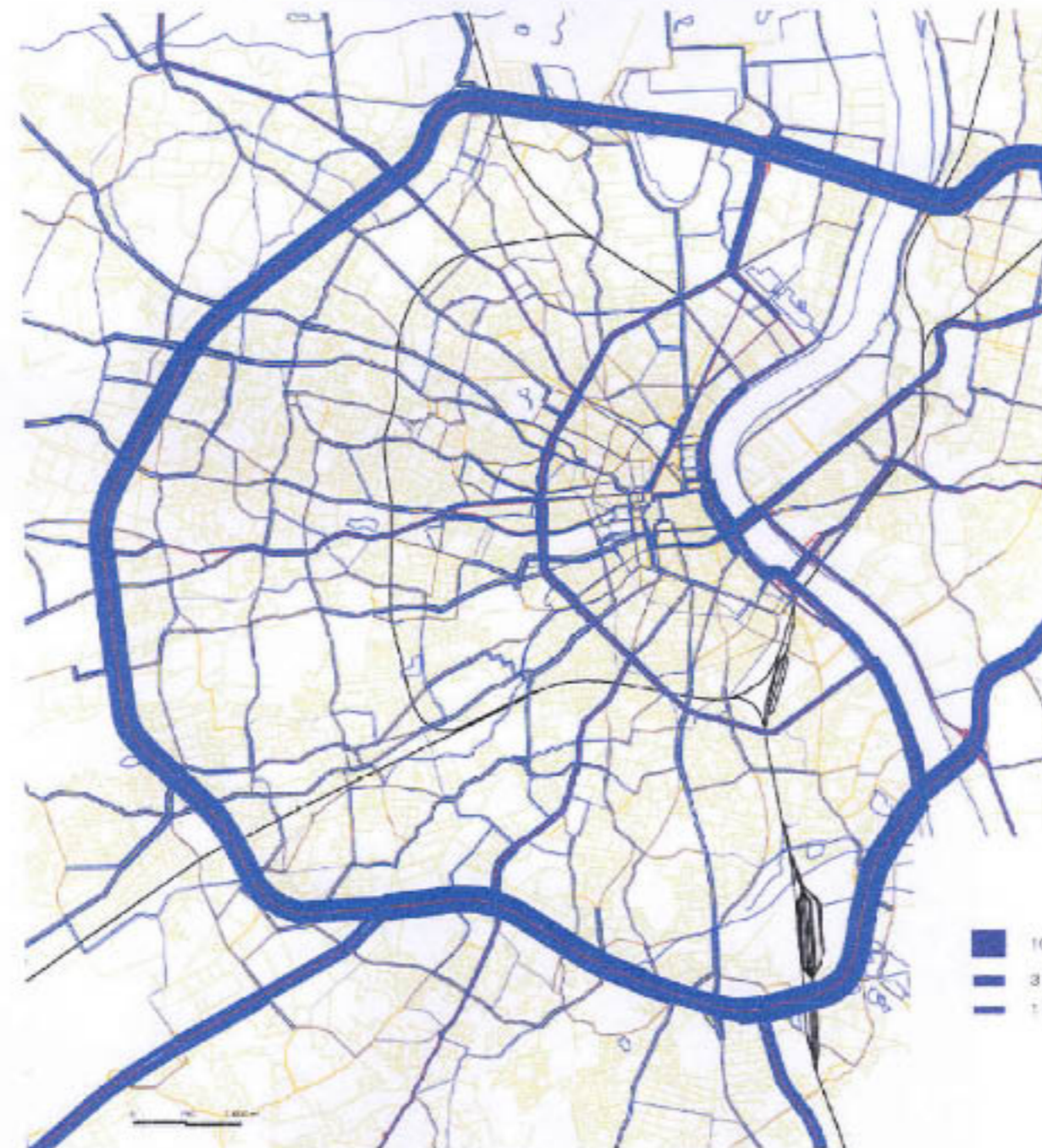


Les contours du territoire peuplé : de vastes espaces naturels et agricoles et des agglomérations qui s'étendent de plus en plus

d'échanges, le tout dans une zone de bruit déjà existante afin de ne pas créer de nuisances supplémentaires.

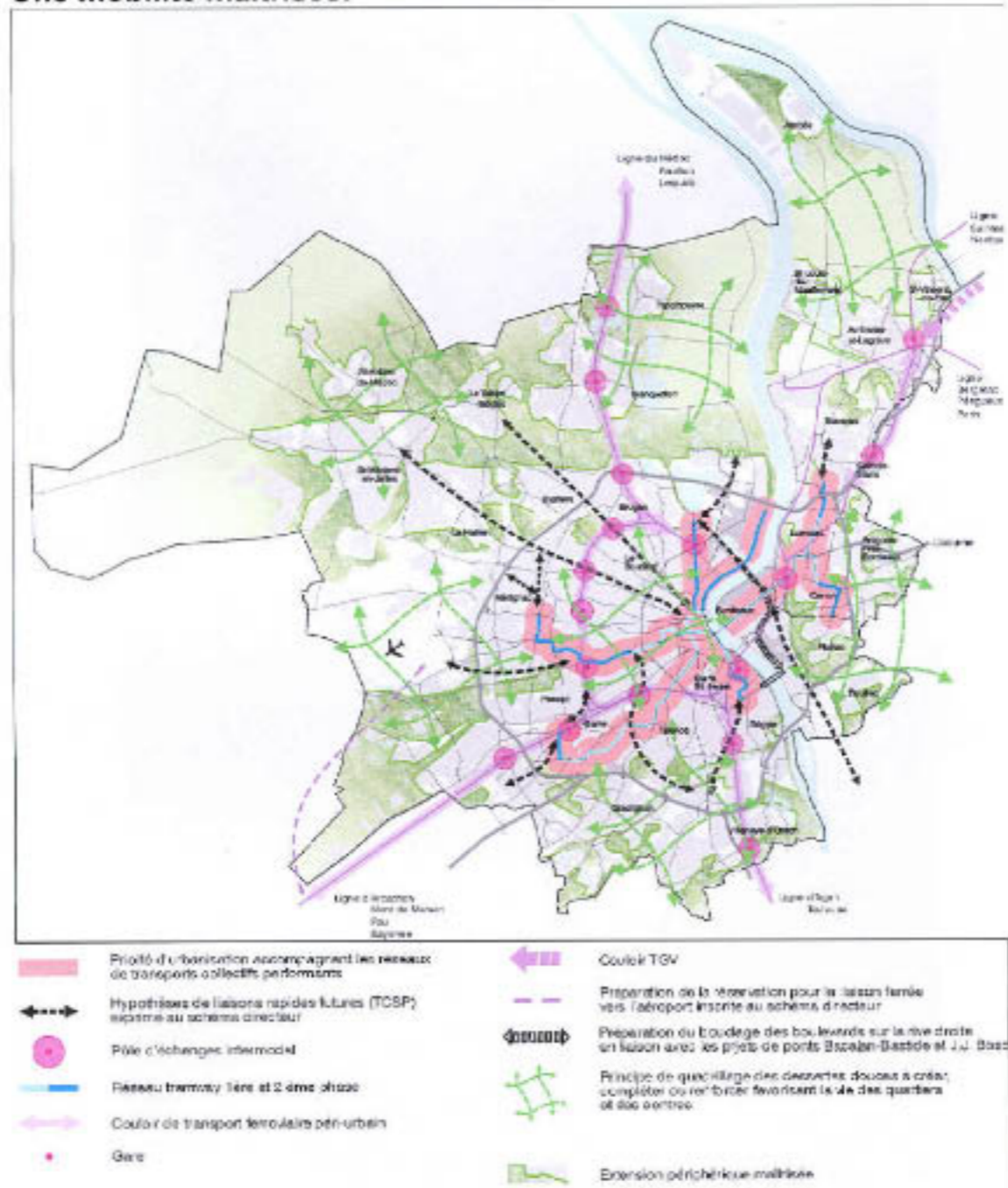
Les trafics ferroviaires et routiers n'ont pas pour vocation à utiliser la rocade ou la voie de ceinture pour des transits nord-sud : la fluidité des transports et la qualité de l'air au niveau de l'agglomération bordelaise impliquent d'écarter tous les transports en transit afin d'éviter les bouchons ferroviaires et routiers: à quoi cela servirait il de gagner plus d'une demi heure sur un trajet si l'on doit reperdre trois quarts d'heure dans un bouchon ferroviaire pour ceux qui sont déjà dans le train, et dans un bouchon routier pour ceux qui désireraient l'emprunter?

Saturation du trafic, à l'heure de pointe du matin:



décidés permettrait de rénover les lignes de desserte locale vers le bassin d'Arcachon, le Médoc et le Blayais.

Une mobilité maîtrisée:



Cette suppression des transits au sein de l'agglomération permettrait d'améliorer l'efficacité des ponts existants ou à venir, tant au niveau routier que ferroviaire; « La circulation des trains est également contrainte au niveau du "bouchon ferroviaire", symbolisé par la passerelle ferroviaire franchissant la Garonne à l'entrée nord de la gare de Bordeaux Saint-Jean. » : dossier RFF.

Cette solution favoriserait ainsi en priorité les trafics Toulouse Paris via Bordeaux qui ne subiraient plus de ralentissement ferroviaire grâce à ce contournement ferroviaire ouest qui soulagerait le trafic en gare Saint Jean. De

plus, cette solution est cohérente avec la volonté exprimée par RFF d'une « autoroute ferroviaire » dont les accès doivent nécessairement être situés en dehors de la CUB et surtout de l'actuelle rocade déjà saturée aux heures de pointes...



- Limite de capacité en sortie gare Bordeaux-Saint-Jean.
- Possibilités de dépassement limitées : peu de voies de garage □.
- Vitesse limitée : 160 km/h pour les voyageurs et 100-120 km/h pour le transport de marchandises.

Cette solution est intéressante sur le plan budgétaire car elle permettrait d'éviter une nouvelle ligne en se raccordant directement à la trouée existante vers l'Espagne afin d'éviter une nouvelle saignée coûteuse et inutile.

Cette utilisation maximale de l'existant favoriserait en outre la protection de la ressource en eau de notre département en évitant les fragiles zones de captage du sud Gironde... « Pour les eaux souterraines, les Landes offrent à l'Aquitaine un «château d'eau» unique en France, qui est largement exploité. ainsi, les zones les plus sensibles sont les zones de captage, en particulier au sud-est de Bordeaux » : dossier RFF.

Constatant , l'insuffisance manifeste du dossier de RFF sur ces points essentiels, **Je demande donc une expertise complémentaire indépendante sur:**

- l'intérêt d'une nouvelle Gare intermodale à l'ouest de la CUB.
- les conséquences sur la circulation sur la rocade et en centre ville pour tous les scénarios en comparaison avec celui d'une nouvelle Gare intermodale à l'ouest.
- les gains de temps potentiels pour la ligne paris/Madrid si l'on évitait de rentrer dans Bordeaux.
- l'importance socio-économique d'une telle gare pour médoc et Arcachonnais.
- le chiffrage de cette solution.
- les interactions positives de cette inter modalité Train/avion: arrêtons de diaboliser l'un des piliers économiques du grand sud ouest...

Dr Jean-luc STANEK: vice président de l'association de défense du pays Brédois

159/09.06

Jean-Luc STANEK
17, chemin de Mons, 33650 La Brède
Émail: jean-luc.stanek@wanadoo.fr

La Brède, le 25 septembre 2006
RAR

À l'attention de Monsieur le président
Commission Particulière du Débat Public, projet ferroviaire Bordeaux Espagne
Espace buro club, 9, rue de Condé
33 000 Bordeaux

Objet: contribution personnelle et demande d'expertise complémentaire.

Pièces jointes: -document de 7 pages : contribution personnelle.

Monsieur le président,

Veillez recevoir ma contribution personnelle au débat public , ci jointe, par courrier en recommandé avec accusé réception.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous remercie d'avance de la reproduction de ces documents en tant que contribution personnelle, et vous prie d'accepter, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations respectueuses.

Dr Jean-Luc STANEK
(vice président de l'association de défense du pays Brédois)

