

LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE (LGV) BORDEAUX-ESPAGNE

Ce projet nous concerne directement. Il fait l'objet de trois scénarii (voir ci-dessous les schémas):

Scénario n°1 : Mise à quatre voies de la ligne existante entre Bordeaux et l'Espagne, ligne qui traverse Pessac

Scénario n°2: Création d'une ligne par l'ouest des landes (vers Salles, Labouheyre, Dax , Irun)

Scénario n°3: création d'une ligne à l'est de Landes (vers Bazas, Roquefort, Mont de Marsan, Dax, Irun)

Chacun peut aisément imaginer « les dégâts » que causerait le doublement des voies dans la traversée de Pessac ...:

expropriations, reprise des infrastructures du tram, etc Un débat public aura lieu à Bellegrave le 28 novembre à 20h30

Un dossier complet est présenté sur le site www.federation-quartiers-pessac.com

Dominique LESTYNEK nous présente ci-après un résumé de son argumentaire:

« Le projet actuellement soumis au débat public de liaison ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne doit répondre aux questions suivantes:

1) Quel intérêt présentent le transport ferroviaire en général et les lignes à grande vitesse en particulier et quelle est l'opportunité de la création d'une LGV ? 2) Quels sont les avantages et les inconvénients des différentes solutions proposées? 3) Quelles mesures d'accompagnement doivent être engagées ?

L'intérêt du transport ferroviaire :

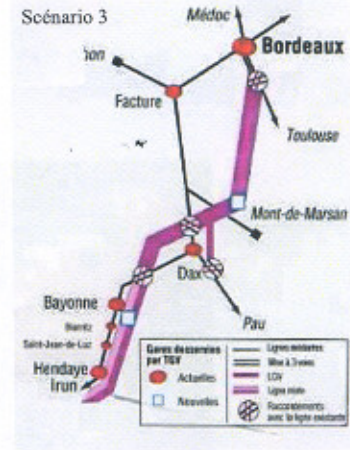
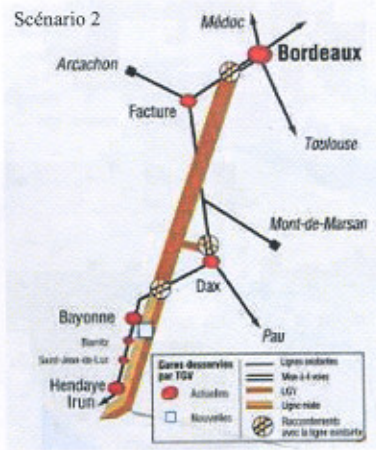
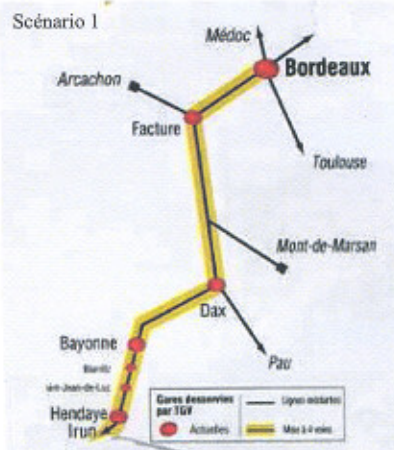
Le train est un moyen de transport collectif des voyageurs et des marchandises qui, comparé notamment au transport routier, est le plus sûr (matières dangereuses et voyageurs), le plus rapide, le plus respectueux de l'environnement (gaz à effet de serre, consommation énergie, nuisances sonores...) et le plus favorable dans le domaine social (durée et sécurité du travail...). C'est un élément important de l'aménagement du territoire dans lequel les pouvoirs publics sont fortement impliqués.

Une LGV contribue globalement à renforcer la part du ferroviaire dans les trafics *directement* en transportant une masse de voyageurs très sensiblement accrue et *indirectement*, en dégagant des sillons sur la voie traditionnelle pour les TER et le fret de grand transit. Sachant aussi que l'offre ne crée pas mécaniquement la demande mais l'offre conditionne la demande en particulier pour réduire le « mur de camions ».

Le contexte du projet :

Avec l'engagement de la ligne Angoulême Bordeaux, l'Aquitaine est le chaînon manquant entre le réseau lusitanien et espagnol et Bordeaux; pas de continuité donc en capacités et performances en particulier en 2013 avec la réalisation du Y basque espagnol.

Le débat sur la LGV Bordeaux Toulouse a mis en valeur l'interdépendance des projets ayant Bordeaux pour origine et notre intérêt pour une liaison à grande vitesse avec l'arc méditerranéen via Narbonne.



L'examen comparé des solutions :

Facteurs / Critères	Scénarios	1 tracé // existant	2 l'ouest des Landes	3 l'est des Landes	Solutions les plus défavorables
Vitesse (km/h)		160-220	320	320	1
Voyageurs (Millions) hors TER		6,70	7,70	8,00	1 et 2 (petit écart)
Fret (équivalent 4000 camions/jour)		x10	x10	x10	=
Coûts estimés (Md € 2004)		3,56	3,52	3,75	≈
Temps de parcours (Bx-Mont de Marsan)		1h00 (ter)	1h08 (ter)	0h30	1 et 2
Voies créées sortie agglomération Bx		2	2	1	1 et 2
Tronc commun limitant les impacts		non	non	Bx Toulouse	1 et 2
Traversée cœur de ville ≥ 50000ha		Pessac	Pessac	non	1 et 2
Impact urbain jusqu'à la rocade Bx		7,3 km	7,3 km	1,3 km	1 et 2
Jumelage avec infrastructures à créer		non	non	A65	1 et 2
Nouvelles gares (Hors Pays Basque)		non	non	Mont de Marsan	1 et 2
Aménagement du territoire aquitain		non	non	Pau Tarbes	1 et 2
Liaisons interrégionales nouvelles		non	non	Toulouse	1 et 2
Prise en compte LGV Bx-Toulouse		non	non	oui	1 et 2
Potentiel d'attractivité (tourisme, affaires)		non	non	Sud-est	1 et 2

Les mesures d'accompagnement

La prise en compte des enjeux humains et environnementaux par la création d'une structure mettant en relations tous les acteurs (en se fondant par exemple sur les initiatives de la Région Aquitaine sur Angoulême Bordeaux) ; notre accès à grande vitesse à l'arc méditerranéen ; protection des populations contre les nuisances sonores adaptée ; le développement de l'offre de proximité en TER (ligne de ceinture de Bordeaux, cadencement...) et des services rendus au public (ouverture des gares, parcs relais, intermodalité...) sont des mesures d'accompagnement indispensables.

Conclusion :

L'ensemble du système ferroviaire peut rentrer dans le cercle vertueux des hautes performances en réalisant, avec les mesures d'accompagnement indispensables, ce projet qui comblera le chaînon manquant entre Bordeaux et l'Espagne, rééquilibrera le territoire aquitain vers l'est et facilitera son ouverture stratégique sur l'arc méditerranéen sur la base du scénario 3, largement le plus favorable après analyse.