

COMMUNAUTE URBAINE

DE

BORDEAUX

EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU
CONSEIL DE COMMUNAUTE

SEANCE PUBLIQUE DU 22 DECEMBRE 2006
(CONVOCATION DU 11 DECEMBRE 2006)

(Convocation du **Erreur ! Aucune variable de document fournie.**)

Aujourd'hui vendredi vingt deux décembre deux mille six à 09 heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de Bordeaux s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain Rousset, Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

ETAIENT PRESENTS :

M. ROUSSET Alain, M. JUPPE Alain, M. HOUDEBERT Henri, M. BOBET Patrick, M. BRANA Pierre, M. BRON Jean-Charles, M. BROQUA Michel, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Alain, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DAVID Alain, Mme DESSERTINE Laurence, M. DUCHENE Michel, Mme FAYET Véronique, Mme EYSSAUTIER Odette, M. FAVROUL Jean-Pierre, M. MARTIN Hugues, M. FELTESSE Vincent, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GUICHARD Max, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SEUROT Bernard, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. VALADE Jacques, M. BANDEL Jean-Didier, M. BAUDRY Claude, M. BELIN Bernard, M. BELLOC Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, Mme BOURRAGUE Chantal, Mme BRACQ Mireille, M. BREILLAT Jacques, Mme BRUNET Françoise, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, M. CARTI Michel, M. CASTEL Lucien, M. CHAZEAU Jean, Mme CONTE Marie-Josée, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANE Michel, Mme DARCHE Michelle, M. DAVID Jean-Louis, Mme DE FRANCOIS Béatrice, Mme DELAUNAY Michèle, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, M. DUCASSOU Dominique, Mme DUMONT Dominique, M. DUPRAT Christophe, M. DUTIL Silvère, Mme FAORO Michèle, M. FERILLOT Michel, M. FEUGAS Jean-Claude, M. GOURGUES Jean-Pierre, M. GRANET Michel, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. HERITIE Michel, M. HOURCQ Robert, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, M. JAULT Daniel, Mme JORDA-DEDIEU Carole, M. JOUVE Serge, Mme KEISER Anne-Marie, Mme LIMOUZIN Michèle, M. LOTHAIER Pierre, M. MAMERE Noël, M. MANGON Jacques, M. MANSENCAL Alain, M. MAURIN Vincent, M. MERCHERZ Jean, M. MILLET Thierry, M. MONCASSIN Alain, M. MOULINIER Maxime, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, M. PARACHOU Serge, Mme PARCELIER Muriel, M. PETIT Alain, M. POIGNONEC Michel, Mme PUJO Colette, M. QUANCARD Joël, M. QUERON Robert, M. REBIERE André, M. RESPAUD Jacques, M. SARRAT Didier, M. SEUREL Jean-Pierre, M. SIMON Patrick, Mme TOUTON Elisabeth, Mme VIGNE Elisabeth, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

Mme CARTRON Françoise à M. PIERRE Maurice (à cpter de 11 h 00)	Mme CAZALET Anne-Marie à Mme PUJO Colette
M. CAZABONNE Didier à M. CAZABONNE Alain (à cpter de 12 h 30)	M. CAZENAVE Charles à Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia
M. DAVID Alain à M. GRANET Michel (à cpter de 11 h 00)	M. CORDOBA Aimé à M. GUICHARD Max
Mme FAYET Véronique à M. CAZABONNE Didier (jusqu'à 10 h 25)	M. DELAUX Stéphan à M. DAVID Jean-Louis
M. GELLE Thierry à M. CAZABONNE Alain	M. FAYET Guy à M. POIGNONEC Michel
Mme LACUEY Conchita à M. COUTURIER Jean-Louis	M. JUNCA Bernard à M. BOBET Patrick
M. LAMAISON Serge à M. GUICHOUX Jacques	M. PONS Henri à Mme DARCHE Michelle
M. SOUBIRAN Claude à M. SIMON Patrick	M. REDON Michel à M. RESPAUD Jacques
M. ANZIANI Alain à M. SAINTE-MARIE Michel	M. TAVART Jean-Michel à M. HOURCQ Robert
M. BANAYAN Alexis à M. MANSENCAL Alain	Mme TOUTON Elisabeth à Mme WALRYCK Anne (à cpter de 11 h 15)
M. CANIVENC René à M. QUERON Robert	
M. CASTEX Régis à M. CASTEL Lucien	

LA SÉANCE EST OUVERTE

Projet de ligne à grande vitesse (LGV) Bordeaux - Espagne
 Contribution au débat public

Monsieur BRANA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

Afin de répondre à la demande future de transport tout en respectant les objectifs du développement durable, l'Etat, la Région Aquitaine et Réseau Ferré de France, avec l'aide de l'Union Européenne, ont mis à l'étude un projet ferroviaire de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne qui constitue le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique.

Celui-ci a pour **objectifs affichés** :

- de renforcer l'attractivité des territoires desservis, favorisant leur développement économique et touristique,
- d'accroître la capacité du réseau ferroviaire afin de permettre un transfert modal d'une partie du transport international de marchandises de la route vers le ferroviaire,
- d'améliorer l'**accessibilité** du sud de l'Aquitaine et les liaisons avec l'Espagne,
- de favoriser le **développement des transports ferroviaires régionaux**.

Sa mise en œuvre est envisageable selon **trois scénarios alternatifs** :

- la **mise à quatre voies de la ligne existante** entre Bordeaux et Irun (scénario 1),
- la réalisation d'une **ligne nouvelle** entre Bordeaux et la frontière espagnole en complément de la ligne existante, ceci avec deux itinéraires possibles :
 - **par l'Ouest** des Landes jusqu'au sud de Dax (scénario 2),
 - **par l'Est** des Landes via Mont-de-Marsan avec la possibilité d'un tronçon commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse (scénario 3).

La commission nationale du débat public, saisie par le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, a décidé le 4 janvier 2006 la tenue d'un débat public sur une période échelonnée du 30 août au 29 décembre 2006 (cf. synthèse du dossier de maîtrise d'ouvrage ci-jointe).

Dans ce cadre, **quatre questions** sont posées :

- Est-il nécessaire de développer le réseau ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne compte tenu des futurs trafics estimés ?
- Si oui, quel type de solution retenir entre la mise à quatre voies de la ligne existante et la réalisation d'une ligne nouvelle ?
- Si la solution ligne nouvelle est retenue, quel scénario faut-il privilégier et quelles dessertes et gares nouvelles faut-il envisager ?
- Dans tous les cas, de quels enjeux sociaux, environnementaux et économiques le projet devra-t-il tenir compte ?

La Communauté urbaine de Bordeaux est fortement intéressée par ce projet tant par son positionnement de capitale régionale que du fait de l'impact de certaines options de tracés sur son territoire. A ce titre, il est proposé d'apporter à cet important débat les éléments de contribution ci-après.

I – SUR L'OPPORTUNITE D'UN PROJET DE LGV BORDEAUX-ESPAGNE :

Sur cette question, notre Etablissement Public a fréquemment affirmé le caractère indispensable d'un rééquilibrage des capacités de transit et d'activités vers la façade Atlantique, en développant des politiques globales alternatives à la route.

Rappelons à cet égard qu'en 10 ans, les trafics routiers ont doublé le long de l'axe Atlantique, le flux journalier moyen Nord-Sud en transit dans l'agglomération s'établissant aujourd'hui à 5600 poids lourds et 8000 véhicules légers.

Selon les conclusions du rapport Becker actualisé, la progression du transit de marchandises devrait générer, dès 2025, tous modes confondus, 100 millions de tonnes supplémentaires sur le seul corridor Atlantique. De fait, l'agglomération devrait avoir à faire face, d'ici à 20 ans, à une aggravation de 50 % du trafic de transit, représentant plus de 9000 poids lourds et 12000 véhicules légers par jour.

Or, les infrastructures ferroviaires existantes sont dans l'incapacité d'assurer un éventuel transfert modal, les projections de trafic sur le tronçon ferré Bordeaux-Hendaye, concerné en premier lieu par les échanges Nord-Sud, concluant à une saturation totale dès 2013.

De fait, le projet de LGV Bordeaux/Espagne présente, pour l'agglomération bordelaise, un intérêt stratégique réaffirmé à plusieurs reprises.

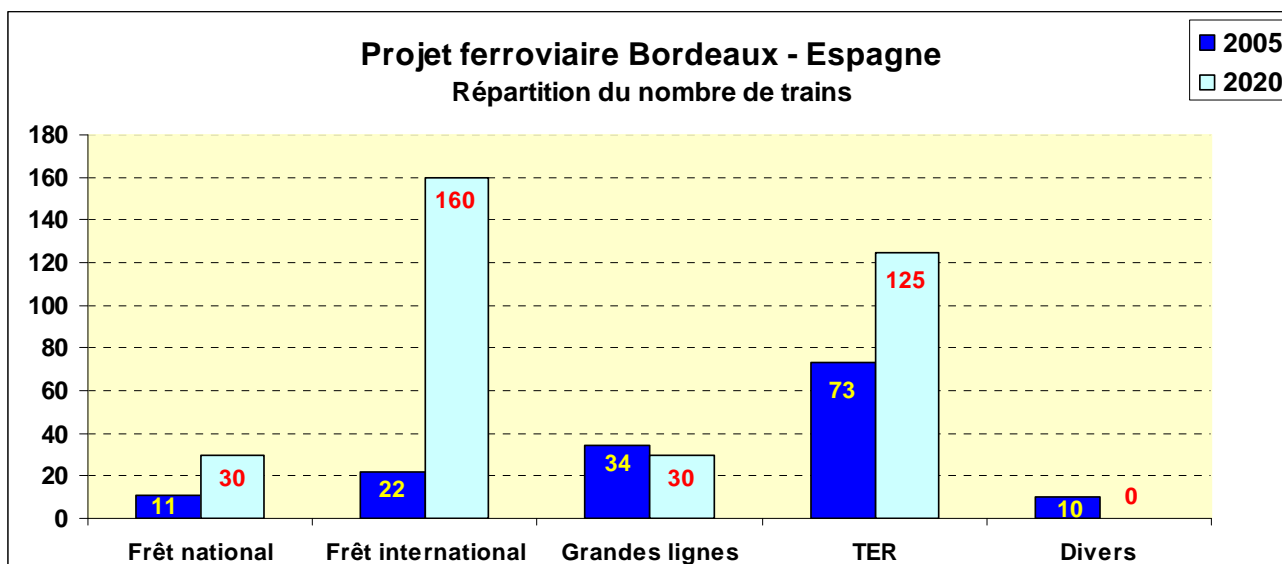
Par délibération du 14 Octobre 2005, le Conseil de Communauté s'exprimant sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse, a souhaité que celui-ci soit étudié en simultanéité avec le projet de LGV Bordeaux-Espagne et a clairement affirmé le caractère prioritaire de ce dernier dans l'hypothèse où, compte tenu de contraintes financières, il faudrait arrêter un ordre de réalisation entre ces deux grands dossiers.

Par délibération N° 2006/519 du 21 juillet 2006, le Conseil a également confirmé son avis favorable à la réalisation du contournement par l'ouest de l'agglomération sous forme d'une autoroute à péage tout en réitérant sa demande d'en prévoir le jumelage avec une voie ferrée dédiée au fret.

Selon RFF ce projet se justifie par le manque de capacités des lignes existantes pour assurer à l'échéance de 2020 l'augmentation du trafic ferroviaire de voyageurs due à la prolongation de la LGV de Tours jusqu'à Bordeaux (2016), le renforcement programmé de l'offre TER et l'accroissement du nombre de convois de marchandises dû à une politique volontariste de transfert modal de la route vers le rail.

Le dossier principal fait état :

- D'une prévision du nombre de trains en sortie de Bordeaux de 345 trains par jour à l'horizon 2020



La diminution du nombre de trains grandes lignes en 2020 s'explique par la suppression des trains de nuit et corail et le remplacement des 28 TGV simples par 30 TGV multiples.

- D'une capacité du réseau actuel de 310 sillons qui pourrait être portée à 365 sillons avec un programme de travaux d'aménagement des voies de 115 millions d'euros à l'horizon 2013 pour répondre à la mise en service du Y basque. Pour l'horizon 2020, un besoin de 400 à 450 sillons ne pourrait être comblé que par la création d'infrastructures complémentaires.

II – SUR LES DIFFERENTS SCENARIOS PROPOSES :

Une analyse des différents scénarios présentés appelle les commentaires suivants :

↳ Sur l'hypothèse d'une mise à 4 voies de la ligne existante (Scénario 1)

- ce scénario ne permettra d'atteindre qu'une vitesse de 220 km/h, ce qui se traduira, en terme de temps de parcours régionaux, par une performance moindre par rapport aux scénarios 2 et 3 (de 10 à 30mn de temps supplémentaires),
- le coût global estimé à 3, 5 milliards d'euros serait à affiner ; on notera par exemple que :
 - les coûts de Bordeaux/St Jean à Fature (42 km) sont estimés à 0,84 milliards d'euros,
 - le coût du projet de Dax à la frontière est de 1,66 milliards d'euros alors que la réalisation d'une ligne mixte à partir du sud de Dax ne coûte que 1,35 milliards d'euros. Il serait intéressant en matière de recherche d'économie d'analyser l'intérêt d'une recombinaison de ces solutions,
- ce scénario présente la rentabilité socio-économique la plus faible (très faibles gains de temps de parcours obtenus sur la ligne pour le trafic voyageurs),
- la sortie de l'agglomération bordelaise est très contrainte, notamment entre la gare Saint-Jean et Cestas, compte tenu de la densité de l'urbanisation et de la présence du vignoble.

Pour ces raisons, **la création d'une ligne nouvelle**, seule susceptible d'offrir des temps de parcours performants, **paraît préférable**.

↳ Sur les deux tracés possibles pour une nouvelle ligne (Scénarios 2 et 3)

- la création d'une ligne à grande vitesse sur une partie de la traversée du territoire régional permettra une vitesse de 320 km/h, le gain de temps étant un élément essentiel pour assurer le report modal des voyageurs utilisant la voiture ou l'avion sur le train. Cette LGV présente une rentabilité économique à peu près équivalente pour les deux scénarios,
- le coût du scénario 3 (estimé à 3,75 milliards d'euros en prenant en compte le tronç commun Bordeaux - Toulouse) est un peu plus élevé que celui du scénario 2 (3,5 milliards d'euros),

- pour autant, ce scénario 3 présente l'avantage d'être beaucoup moins contraint dans la sortie de l'agglomération bordelaise dans l'hypothèse d'une sortie à Hourcade (sur lequel sont recomposés une grande partie des trains de fret circulant sur l'axe atlantique) et d'un tronç commun avec la LGV Bordeaux/Toulouse; de plus, il offre la possibilité de développer des TER grande vitesse,
- en outre, le scénario 3 conduit à un gain de 2 200 000 voyageurs, supérieur à celui du scénario 2 (environ 1 800 000 voyageurs) et plus de 2 fois supérieur à celui du scénario 1 (900 000 voyageurs).

Notre Etablissement Public pourrait donc se prononcer en faveur du Scénario 3, ce positionnement permettant d'engager d'ores et déjà l'étude précise des conséquences environnementales et des mesures de protection (notamment phoniques) appropriées.

III – SUR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX :

Les documents techniques présentant les différents scénarios de façon plus détaillée pour la sortie de Bordeaux font apparaître les hypothèses de trafic suivantes :

- Pour le scénario de création de LGV par l'Est, 413 trains sur la ligne Bordeaux – Irun (209 TER, 2 trains de nuit, 202 trains de fret) et 190 trains sur la ligne Bordeaux – Toulouse (80 TER, 70 grandes lignes, 40 trains de fret)
- Pour le scénario d'aménagement des voies existantes vers l'Espagne, 443 trains (209 TER, 30 grandes lignes, 2 trains de nuit, 202 trains de fret).

Il convient ainsi de relever, que, dans tous les cas, le trafic de marchandises restera affecté sur les voies existantes et que seul le trafic voyageur national (TGV et grandes lignes) sera affecté sur l'infrastructure nouvelle à grande vitesse si elle est créée.

Pour ce qui est des habitations concernées dans une bande de 300m autour de l'axe ferroviaire, on relève 14 550 résidences principales pour le tronçon Saint-Jean / Toctoucau (environ 30 000 habitants) et 5 340 résidences principales pour le tronçon Saint-Jean / Cadaujac (environ 11 500 habitants).

Ceci implique dès lors un impact très fort sur l'environnement et nécessite que :

- des aménagements de **protections phoniques** des populations soient réalisés de manière systématique tant sur les lignes nouvelles que sur les lignes existantes,
- des mesures de **compensation de l'effet de coupure urbaine** soient impérativement intégrées au projet de LGV.

IV – PREPARATION DE L'AVIS DE LA COMMUNAUTE URBAINE :

L'avis de la Communauté urbaine pourrait s'articuler autour de :

REAFFIRMER :

- la nécessité du développement du trafic ferroviaire sur l'axe Sud Atlantique dans un objectif de transfert modal,
- le caractère prioritaire du projet de LGV Bordeaux/Espagne,

DONNER UN AVIS FAVORABLE au scénario 3 : sortie vers l'Est du territoire de l'agglomération par un aménagement de ligne depuis la gare Saint Jean et ce jusqu'à la limite du territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux

DEMANDER :

- en complément de la ligne nouvelle, la régénération et la modernisation de la ligne existante,
- la réalisation de l'ensemble des mesures de protections phoniques nécessaires au regard de l'augmentation de trafic ferroviaire, ceci sur les lignes existantes et nouvelles, cette réalisation devant être anticipée également dans les zones vouées à une urbanisation future (prévue au PLU des communes concernées)
- la recherche sur les deux voies Est comme Ouest de jumelages avec les infrastructures existantes ou à venir et d'atténuation chaque fois que cela est possible des effets de coupure urbaine par exemple par la réalisation d'ouvrage de franchissement,
- le développement, dès la mise en service de la ligne nouvelle, de la mixité avec des TER à grande vitesse,
- l'engagement au plus tôt de la concertation avec les acteurs locaux, les associations et les riverains.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à la majorité.

MM. DANE, GOURGUE, MAMERE, MERCIER, DUTIL, FAYET, FLORIAN, POIGNONEC, PUJOL, HURMIC, Mme NOEL, M. CHAUSSET et Mme CURVALE votent contre
M. JAULT s'abstient

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 22 décembre 2006,

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice -Président,

**REÇU EN
PRÉFECTURE LE
28 DÉCEMBRE 2006**

M. PIERRE BRANA