

## TRIBUNE LIBRE

# LGV : « La mobilité durable du XXI<sup>e</sup> siècle »

ALAIN ROUSSET  
PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL  
D'AQUITAINE

J'entends l'inquiétude exprimée à Langon et Bayonne. Pourtant, la LGV présente un intérêt exceptionnel sur le plan écologique, social et économique pour les Aquitains.

Dans la lutte contre le changement climatique, le train rejette 20 fois moins de CO<sub>2</sub> que la voiture et 45 fois moins que l'avion. Face au mur de camions qui transitent par l'Aquitaine, nous devons nous donner les moyens du report modal en rendant fiable et rapide le transport ferré de marchandises, ce qui suppose de libérer des sillons pour un service fret régulier. Il s'agit en outre de faire préférer le train à la voiture grâce à des gains de temps spectaculaires : 1 heure sur le trajet Bordeaux-Paris, 8 heures sur Bordeaux-Madrid, on divise par deux le temps de trajet entre Bordeaux et Bilbao par rapport à la voiture, on met Mont-de-Marsan ou Agen à moins de 40 minutes de Bordeaux. On passera de 3 à 8 millions de voyageurs sur la ligne Bordeaux-Espagne et on multipliera par 10 le fret ferroviaire.

**« On peut préserver l'Aquitaine sans la mettre sous cloche »**

quence, la capacité et la rapidité des trains en libérant la ligne actuelle saturée en heure de pointe, d'assurer la connexion aux TGV depuis toutes les gares et de proposer un service type RER dans les zones urbanisées, notamment à Bordeaux et sur l'Eurocité basque. D'ici à 2020, toutes les villes d'Aquitaine pourront être régulièrement reliées à Bordeaux en 1 heure environ grâce à un service régional grande vitesse (SR-GV) qui circulera sur la LGV.

Dans ce schéma, la LGV ne se fait pas au détriment du TER : elle est au contraire la condition de son amélioration. Elle permettra de compléter le réseau aquitain avec de nouvelles gares comme à Captieux, de développer la fré-

En revanche, utiliser au maximum les lignes actuelles jusqu'à saturation revient à aligner tous les trains sur le convoi le plus lent (60 km/h), et à faire passer un train toutes les 3 minutes de jour comme de nuit : c'est contre-productif pour l'attractivité du train et inacceptable pour les riverains. La LGV est un choix écologique mais aussi un choix de société. Je ne crois pas qu'il soit bon de mettre un frein à la mobilité, mais celle-ci doit devenir durable et accessible au plus grand nombre grâce au ferroviaire. On peut préserver l'Aquitaine sans la mettre sous cloche.

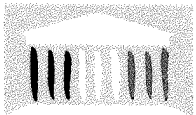
La LGV va changer et faciliter la vie des Aquitains. En connectant directement des villes comme Pau, Dax, Agen ou Mont-de-Marsan aux centres de décisions européens, elle désenclavera le territoire aquitain et lui offrira de nouvelles perspectives de développement en attirant des activités créatrices d'emplois.

Il s'agit donc d'anticiper les évolutions du trafic et des besoins des usagers pour les 50 ans à venir en réservant dès à présent les emprises foncières pour le passage de la ligne. Les travaux seront lancés progressivement mais nous serions coupables de laisser se recréer de nouveaux bouchons ferroviaires après avoir mis dix ans à faire sauter celui de Bordeaux.

Je regrette bien entendu que l'État ne soit pas en mesure d'assumer financièrement et politiquement la réalisation d'une telle infrastructure. Faut de pouvoir affirmer ses priorités stratégiques, il a conditionné les LGV aux cofinancements, hors compétences, des collectivités, sans se priver par ailleurs de dénoncer leurs dépenses. Nous avons accepté ce chantage parce qu'il y a urgence.

Pour autant, urgence ne veut pas dire précipitation. Face aux inquiétudes soulevées, la concertation est indispensable. La Région y veillera et participera au fonds de solidarité territoriale destiné à compenser les nuisances environnementales, sonores, paysagères au-delà des obligations de RFF en la matière.

Il s'agit de prendre nos responsabilités, en ayant à l'esprit que nous décidons aujourd'hui la mobilité aquitaine et européenne du XXI<sup>e</sup> siècle.



Pessac, le 25 NOV. 2009

**Alain ROUSSET**

Député de la Gironde

Président du Conseil Régional d'Aquitaine

Réf : ANSSP09148

Monsieur Christian MAUDET

Chef de projet LGV sud Bordeaux

Direction régionale Aquitaine Poitou-Charentes

7 A Terrasse Front du Médoc

33075 BORDEAUX Cedex

Monsieur,

La présentation des fuseaux de 1000 mètres permet aujourd'hui de lever de nombreuses interrogations formulées par les élus et leurs administrés en précisant le périmètre d'étude. Aujourd'hui il me paraît indispensable de consolider cette dynamique en apportant des informations complémentaires aux populations qui s'interrogent légitimement sur l'impact concret de la LGV.

S'il n'est ici nullement question d'interroger le bien fondé d'un projet dont l'intérêt est primordial pour notre région, je vous demande néanmoins la plus grande pédagogie et la plus grande transparence dans la concertation à venir. L'intérêt général ne peut en effet se bâtir que sur un argumentaire et des démonstrations partagés.

Je vous sollicite donc par la présente afin de vous faire part de certaines interrogations dont j'ai pu avoir écho. Elles nécessitent une réponse claire et rapide à l'instar des questions que j'ai souhaité vous soumettre :

- Le premier point est relatif à la vitesse de passage dans les communes en amont du débranchement sud girondin. Pouvez-vous me confirmer que la vitesse n'excédera pas 160 km/h sur cette partie du tronçon ?
- Le second point est relatif aux nombres de voies nécessaires pour le projet et sur l'aménagement des gares. Pouvez-vous me confirmer que seule une troisième voie est nécessaire avant le démarrage de la LGV et que les gares devront accueillir les TER sur des quais dédiés ? Pouvez-vous également me confirmer que les aménagements des haltes se feront en concertation étroite avec les communes selon les projets locaux de développement urbain ?
- Le troisième point est celui de la protection acoustique sur la voie existante. Pouvez-vous me confirmer que celle-ci sera présente partout où elle sera nécessaire et que les conditions d'insertion de ces protections seront réalisées en étroite collaboration avec les Maires concernés ? Qu'il s'agisse d'une isolation phonique le long des voies, ou là où l'urbanisation existe de part et d'autre de la voie.

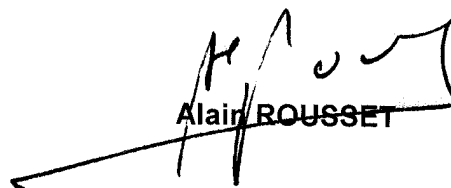
.../...

- Le quatrième point est relatif aux routes existantes. Pouvez-vous me confirmer que les franchissements seront opérés dans la plus étroite collaboration avec les élus locaux en prenant en considération aussi bien la nécessaire et évidente sécurisation des sites que leur insertion sur site ? Je vous demande de faire également votre maximum pour ce qui est de la suppression des passages à niveau sur les communes concernées, en prenant pleinement en compte les problématiques locales.
- Le cinquième point est relatif à la desserte en TER des populations locales. Pouvez-vous me confirmer que la LGV permettra d'optimiser la desserte des gares existantes, en rendant possible une desserte au ¼ d'heure en heures de pointe ?
- Le sixième point est relatif à la prise en compte de l'impact paysager. Pouvez-vous me confirmer que ce dernier sera pleinement pris en considération, et expliquer comment et dans quelle mesure un fond spécifique permettra d'aller au-delà des obligations réglementaires ?
- Le septième point est relatif aux mesures compensatoires destinées aux collectivités locales traversées par la future LGV. Je demande la mise en place d'un fonds de solidarité territoriale, fonds qui serait imputé sur le coût du projet.
- Le huitième point est celui de la mixité-fret. Pourriez-vous en des termes appropriés expliciter les décisions du dernier Comité de Pilotage au sujet du type de fret dont il est véritablement question (fret à haute valeur ajoutée), et dans quel calendrier celui-ci pourrait être mis en œuvre ?

La conception de la LGV nécessite une attitude exemplaire de l'Etat. La hauteur de l'enjeu ne peut en aucun cas justifier de ne pas pleinement prendre en considération les vives inquiétudes des communes traversées, tout comme il est impossible de laisser se développer des argumentaires erronés nourrissant craintes et inquiétudes au dépend de la vérité.

C'est pourquoi il me paraît indispensable que des réponses claires et précises puissent être apportées à ces interrogations à un moment où le projet franchit une nouvelle étape décisive.

Vous remerciant par avance, je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations les plus sincères.



Alain ROUSSET





