



16ème législature

Question N° : 502	De Mme Sophie Mette (Démocrate (MoDem et Indépendants) - Gironde)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transition écologique et cohésion des territoires		Ministère attributaire > Transition écologique et cohésion des territoires
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Moratoire pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB)	Analyse > Moratoire pour les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB).
Question publiée au JO le : 23/01/2024 Réponse publiée au JO le : 31/01/2024 page : 560		

Texte de la question

Mme Sophie Mette interroge M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur un projet de transport : le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Faute d'avoir obtenu des réponses depuis 2017, elle l'interpelle plus précisément au sujet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB), dans le cadre du GPSO, un projet qui soulève des questions critiques quant à son utilité et son impact fiscal et environnemental. Récemment, à la demande de huit parlementaires girondins, SNCF Réseau a fourni le graphique de circulation, présentant le trafic prévu en 2032 sur ces voies. Ce graphique montre, sans contestation possible, que la capacité des voies existantes entre Bordeaux et Toulouse est suffisante pour absorber le trafic prévu avec les LGV, rendant ainsi inutile la construction d'une troisième voie sur 12 km. Pourquoi envisager de dépenser un milliard d'euros dans un projet dont l'utilité n'est plus démontrée ? D'autant plus que le coût environnemental reviendrait à une émission de 30 000 tonnes de CO2. Face à cette perte d'utilité publique des AFSB, SNCF Réseau n'oppose qu'une nouvelle desserte, à Beautiran, non prévue au dossier d'enquête publique et sans bilan coût-avantages ou une demande claire de l'autorité organisatrice des transports. Aussi, banalisation, suppression des passages à niveau, création d'un point de dépassement, comme sur l'ensemble du réseau, suffiraient probablement. Face à ces éléments et compte tenu de l'opposition manifeste de la population locale et des élus, M. le ministre ne considère-t-il pas qu'un moratoire sur les AFSB s'impose dès à présent ? Il permettrait de réaliser des études complémentaires pour réévaluer la nécessité et l'efficacité du projet. N'est-il pas temps de réexaminer l'adéquation de ce projet avec les besoins réels des usagers et les enjeux environnementaux actuels ? Enfin, quelle utilité réelle des AFSB ? Les citoyens et contribuables méritent des réponses claires et des actions cohérentes. Elle souhaite connaître sa position sur le sujet.

Texte de la réponse

AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU SUD DE BORDEAUX

M. le président. La parole est à Mme Sophie Mette, pour exposer sa question, n° 502, relative aux aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux.



Mme Sophie Mette. Faute d'avoir obtenu des réponses depuis 2017, je me permets de vous interpellier, madame la ministre déléguée, au sujet des aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB). Réalisés dans le cadre du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), ils soulèvent des questions critiques quant à leur utilité et leur impact fiscal.

À la demande de huit parlementaires girondins, SNCF Réseau a récemment fourni le graphique de circulation présentant le trafic prévu en 2032 sur les voies concernées. Ce graphique montre, sans contestation possible, que les capacités des voies existantes entre Bordeaux et Toulouse sont suffisantes pour absorber le trafic anticipé avec la ligne à grande vitesse (LGV), rendant ainsi inutile la construction d'une troisième voie sur 12 kilomètres.

Pourquoi, dès lors, envisager de consacrer 1 milliard d'euros à un projet dont l'utilité n'est plus démontrée et dont le coût environnemental équivaldrait à l'émission de 30 000 tonnes de CO₂ ? À la perte d'utilité publique des AFSB, SNCF Réseau n'oppose que la création d'une nouvelle desserte, à Beautiran. Celle-ci ne figurait pas dans le dossier d'enquête publique et n'a fait l'objet ni d'un bilan coûts-avantages ni d'une demande claire de l'autorité organisatrice des transports. Ainsi, comme sur l'ensemble du réseau, la banalisation des voies, la suppression des passages à niveau et la création d'un point de dépassement suffiraient probablement.

Face à ces éléments et compte tenu de l'opposition manifeste de la population locale et des élus, ne pensez-vous pas qu'un moratoire sur les AFSB s'impose dès à présent ? Il permettrait de réaliser des études complémentaires, afin de réévaluer la nécessité et la pertinence du projet. Dit autrement, n'est-il pas temps de réexaminer l'adéquation du projet avec les besoins réels des usagers et les enjeux environnementaux actuels ? Enfin, quelle est l'utilité réelle des AFSB ? Les citoyens et contribuables méritent des réponses claires et des actions cohérentes. Je me permets, à cet égard, de réitérer l'invitation faite au ministre chargé des transports de se déplacer en Gironde pour discuter avec les élus locaux.

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée du renouveau démocratique, porte-parole du Gouvernement.

Mme Prisca Thevenot, *ministre déléguée chargée du renouveau démocratique, porte-parole du Gouvernement.* Partout en France, nos concitoyens demandent davantage de trains, et surtout des trains de meilleure qualité ; la question précédente en témoigne également. Le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, qui vous prie de l'excuser de son absence et qui m'a chargée de vous répondre, partage pleinement leur impatience et se bat pour répondre à ce besoin essentiel pour nos territoires, notre économie, mais aussi, et surtout, notre environnement.

Les aménagements ferroviaires du sud de Bordeaux y participeront en ce qu'ils augmenteront la capacité de la ligne existante, rendront possible l'accroissement des trafics et amélioreront la régularité des trains. Ce projet, déclaré d'utilité publique en 2015, est un service express régional métropolitain (Serm) avant l'heure. On ne peut développer le ferroviaire, transport propre s'il en est, et répondre à la congestion de l'agglomération bordelaise sans traiter la question de la saturation, à terme, du réseau au sud de Bordeaux. Sans désaturation, il ne peut y avoir de service express régional métropolitain.

Par ailleurs, aucun élément fourni par SNCF Réseau ne vient démontrer l'absence d'intérêt public du projet : peut-être s'agit-il d'une mauvaise interprétation des éléments transmis ? Quoi qu'il en soit, je tiens à renouveler l'engagement du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Christophe Béchu, pour que les impacts environnementaux du projet soient aussi réduits que possible. Cet enjeu est déjà pleinement pris en compte et le sera également lors de la délivrance des autorisations environnementales, afin que les bénéfices écologiques du projet soient maximisés.

Se plaçant aux côtés des collectivités territoriales concernées, M. le ministre souhaite que le projet, dont dépendent



tant d'améliorations du transport ferroviaire, soit mené à bien. Quant à votre invitation, soyez assurée que je la lui transmettrai.