



les cahiers d'acteurs

Novembre 2005

Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse

LOT-ET-GARONNE
CONSEIL GÉNÉRAL
www.lot-et-garonne.fr



CONTRIBUTION DU CONSEIL GÉNÉRAL DE LOT-ET-GARONNE

AU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LA LIGNE
À GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE

Conseil général de Lot-et-Garonne. Hôtel du département 47922 Agen cedex 9
Tél. : 05 53 69 40 00 – Fax : 05 53 69 44 94 – lot-et-garonne@cg47.fr

“ Département rural de 300 000 habitants, à mi-chemin entre les deux métropoles régionales Toulouse et Bordeaux, le Lot-et-Garonne adosse une industrie agroalimentaire de haute technologie sur une agriculture dynamique. Le tourisme, activité complémentaire de l'agriculture, bénéficie de l'image positive du Sud-ouest et de la position privilégiée du département au carrefour de grands axes de circulation (A 62, RN 21 et 113). L'aménagement du territoire a toujours été au cœur des préoccupations du Conseil général. Aussi, est-il très favorable à la réalisation d'une ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, facteur de développement économique pour le Lot-et-Garonne.

Éditorial de Michel Diefenbacher



Dans le cadre du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, j'ai tenu à ce que le Conseil général de Lot-et-Garonne prenne position. Il n'était pas obligé de le faire. Mais j'ai souhaité qu'il se prononce pour deux raisons : la première, c'est que la qualité de la desserte d'un territoire est vitale pour son développement ; la deuxième raison, c'est que sans une volonté politique forte, cet équipement ne se fera pas. Dans un monde où le développement des richesses dépend de l'intensité des échanges, il est essentiel que le Lot-et-Garonne soit relié aux grandes métropoles européennes. Jamais l'agglomération agenaise n'aurait accueilli l'Ecole nationale d'administration pénitentiaire s'il n'y avait pas eu une ligne aérienne directe entre Agen et Paris. Mais qui peut prévoir aujourd'hui le devenir des lignes aériennes régionales, à échéance de 20 ou 25 ans ? Devant la raréfaction de la ressource pétrolière et l'augmentation des prix du carburant, il est indispensable de rechercher des solutions alternatives. L'avion ne fonctionne qu'avec du carburant, alors que le TGV, lui, roule à l'énergie nucléaire, c'est-à-dire une énergie abondante, peu chère et respectueuse de l'environnement. La seconde raison pour laquelle j'ai souhaité que le Conseil général prenne position c'est que la décision de créer une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse est loin d'être acquise. Le Lot-et-Garonne n'est pas le seul en France, ni même en Aquitaine, à être intéressé par le TGV. La liaison Bordeaux-Toulouse va nécessairement être en concurrence avec la ligne Bordeaux-Espagne. Or, il est clair que la Région Aquitaine donne la priorité à la liaison avec l'Espagne. De son côté, Midi-Pyrénées soutient vivement la liaison Toulouse-Paris *via* Bordeaux. Si nous souhaitons que les intérêts du Lot-et-Garonne soient pris en compte, le Conseil général doit peser dans le débat, et peser de tout son poids.

Michel Diefenbacher

Député de Lot-et-Garonne
Président du Conseil général

LIGNE À GRANDE VITESSE QUEL INTERÊT ?

Situé d'une part entre l'arc atlantique et le bassin méditerranéen et, d'autre part, entre le nord de l'Europe et la péninsule ibérique, le Sud-ouest doit améliorer sa desserte ferroviaire. Face au dynamisme démographique (six millions d'habitants) et économique qui génère une demande croissante de transports à la fois de voyageurs et de marchandises, la ligne actuelle Bordeaux-Toulouse est menacée de saturation.

Après avoir abandonné l'option « train pendulaire » sur le parcours Paris-Limoges-Toulouse, le Comité interministériel d'aménagement du territoire (Ciadt) du 18 décembre 2003 a donc inscrit la LGV Bordeaux-Toulouse sur la carte des infrastructures ferroviaires à réaliser, et a décidé l'ouverture d'un débat public sur ce projet.

Le choix d'un TGV pendulaire qui roulerait sur la ligne existante n'a pas été retenu. En effet l'augmentation du nombre de voyageurs (500 000) et les gains de temps obtenus (12 minutes) au regard de l'investissement engagé sur la seule infrastructure (780 millions d'euros hors matériel roulant) ne sont pas jugés assez performants.

Les premiers bénéficiaires d'une ligne à grande vitesse, ce sont les gains de temps et l'augmentation du trafic ferroviaire. La création d'une nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse avec des trains circulant à 320 Km/h permettra ainsi aux Lot-et-Garonnais de se rendre à Paris en 2 h 50 au lieu de 4 h actuellement. N'étant plus qu'à une demi-heure des deux métropoles régionales, l'Agropole sera idéalement située pour accueillir de nouvelles entreprises aux technologies innovantes. Agen, seconde gare d'Aquitaine qui bénéficiera quotidiennement de 20 à 30 arrêts TGV, verra chaque année 1,1 million de passagers (originaires notamment du Villeneuvois ou du Gers) fréquenter ses quais.

La circulation des trains grande ligne sur une voie spécifique rendra également possible l'essor des TER (trains express régionaux) et du fret sur la ligne existante, participant par là même au développement économique du département.

GRANDE VITESSE : RÔLE POUR LE LOT-ET-GARONNE ?

LE CONSEIL GÉNÉRAL DE LOT-ET-GARONNE PREND POSITION

Lors de sa session extraordinaire du 17 octobre 2005 consacrée au débat sur la LGV, le Conseil général de Lot-et-Garonne a décidé d'adopter le texte de la motion suivante portant contribution au débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse :

Les débats publics ont pour vocation de recueillir l'avis des acteurs, publics et privés, sur l'opportunité ou non de grandes infrastructures, bien avant la décision de les réaliser.

Le débat public sur la ligne à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse se déroule entre le 8 juin et le 18 novembre 2005. Le Conseil général de Lot-et-Garonne a décidé, dans ce cadre, d'apporter officiellement sa contribution au débat comme l'a fait le Conseil général de Tarn-et-Garonne le 27 juin dernier et comme envisage de le faire le Conseil général du Gers.

Si le projet de LGV Bordeaux-Toulouse est mis au débat public, à ce jour, sa réalisation est loin d'être acquise, surtout si elle devait entrer en concurrence avec la prolongation de la LGV Tours-Bordeaux vers la frontière espagnole.

Par ailleurs, si le principe de la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse était décidé en 2006, elle n'entrerait pas en service avant 2020 ou 2022.

Après en avoir délibéré : Pour : 40



Le Conseil général de Lot-et-Garonne :

1) Sur le principe d'une liaison rapide entre Agen, Paris et les grandes métropoles européennes :

- Rappelle son attachement constant à une liaison rapide entre Agen, Paris et les grandes métropoles européennes, condition indispensable du développement économique du Lot-et-Garonne ;
- Rappelle que cette liaison est actuellement assurée, dans de bonnes conditions, par voie aérienne mais que l'évolution du prix des produits pétroliers risque, d'ici 2020, de bouleverser les conditions de gestion des liaisons aériennes régionales ;

- Considère que dans ces conditions la ligne ferroviaire à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse apporte la meilleure réponse, divisant par deux l'actuel temps de transport entre Bordeaux et Toulouse, plaçant Agen à 30 minutes des deux capitales régionales et constituant le meilleur mode de transport possible entre les deux régions du pôle de compétitivité « Aérospace Vallée » ;
 - Considère que cette LGV est de nature à renforcer les liaisons entre la vallée de la Garonne et l'Espagne, à l'ouest *via* Irun, à l'est, *via* Narbonne et la Catalogne ;
- Après en avoir délibéré : Pour : 36**
Abstentions : 4 (MM. Da Ros, Girardi, Jalet, Saint-Martin)

2) Sur le tracé de la future ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse :

– Rappelle que Réseau Ferré de France a présenté trois options possibles, au nord de la Garonne, le long de la Garonne (option centrale) et l'option sud ;
– Observe que dans chacune de ces options, la ligne traversera le département d'ouest en est, sur plus de 80 Km, entraînant la réservation d'un fuseau de 1 Km de large, soit plus de 8 000 hectares ; que peuvent être concernés par ces fuseaux des espaces naturels remarquables (forêt landaise), des vignobles (Cocumont, Buzet, Brulhois) et des terres agricoles, ou encore des zones fortement urbanisées ou à potentiel de développement économique (rive gauche de la Garonne à hauteur d'Agen) ;
– Considère que doit être choisi le tracé le moins pénalisant pour ses territoires du point de vue de l'agriculture, du développement économique de l'environnement, et de l'habitat ;

Après en avoir délibéré : Pour : 36

Abstentions : 4 (MM. Da Ros, Girardi, Jalet, Saint-Martin)

3) Sur la desserte du Lot-et-Garonne par une gare :

– Rappelle que depuis l'élaboration du Schéma Directeur de la Région Agenaise au début des années 90, il a constamment affirmé que le passage d'une ligne à grande vitesse sur le territoire départemental est conditionné par un arrêt de TGV en Lot-et-Garonne ;
– Considère que le choix de la localisation de la future gare TGV d'Agen ne doit pas résulter d'approches intuitives mais reposer sur des études précises de raccordement avec la LGV, d'accessibilité routière du site par les passagers, d'interconnexion avec les autres réseaux de transports publics existants ;

– Observe que les études présentées par RFF et la SNCF démontrent sans ambiguïté qu'une gare nouvelle loin de l'agglomération agenaise serait insuffisamment attractive pour la clientèle lot-et-garonnaise comme gersoise ;

– Considère, au vu des études actuellement disponibles, des réservations foncières et des incertitudes sur la capacité d'accueil des infrastructures en centre-ville, qu'une gare nouvelle dans l'agglomération agenaise, située en rive gauche de la Garonne, à proximité immédiate de l'échangeur RN 21/A62, paraît être le choix le plus favorable au développement économique du département.

Après en avoir délibéré : Pour : 20 (majorité avec voix prépondérante du président)
Contre : 20 (gauche plurielle)

– Dès lors, en l'état actuel de ses connaissances, le Conseil général de Lot-et-Garonne émet un avis très favorable à l'étude d'une ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, assurant la desserte TGV de l'agglomération agenaise, assorti des réserves suivantes : Le maître d'ouvrage devra fournir tous les éléments et études permettant de mesurer précisément l'impact de cette infrastructure et de son exploitation dans les domaines de l'agriculture, de l'économie, de l'environnement et de l'habitat. En particulier, il devra produire toutes les études complémentaires permettant de valider le tracé de la ligne et le lieu d'implantation de la gare.

Les décisions définitives devront être prises le plus rapidement possible pour éviter de geler plus longtemps de précieuses ressources foncières.

Après en avoir délibéré : Pour : 40



Ce cahier d'acteurs est disponible sur le site www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org