

LGV BORDEAUX - TOULOUSE

Contribution de l'Union Régionale CLCV Aquitaine

A l'attention de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP)

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les membres de la CPDP,

Position de la CLCV Aquitaine

Dans un souci de cohérence et en regard des perspectives négatives sur les énergies non renouvelables, de leurs incidences notoires et coûteuses sur l'environnement et l'homme, de respect du développement durable pour nous mêmes et les générations futures, de la prise en compte de ces points essentiels et de leur intégration dans l'aménagement du territoire nous,

CLCV Aquitaine, sommes favorables à une ligne ferroviaire nouvelle entre Bordeaux et Toulouse sous l'appellation Ligne à Grande Vitesse (LGV) sous réserve des conditions ci-après énoncées dans cette contribution.

Ce projet s'inscrit dans le contexte présent et futur du développement durable tant dans le domaine du respect des énergies que des déplacements collectifs ultra rapides et sécurisés.

Sa conception, sous cette forme, dont la localisation ne peut être sous aucun cas considérée comme définitive dans les trois fuseaux soumis à la concertation publique, doit expressément intégrer les aménagements nécessaires sur la ligne existante et la réactivation de celles en « sommeil » (à définir), ceci sur la région Aquitaine mais aussi sur Midi Pyrénées pour parachever un mode de transport de qualité, complémentaire de par le maillage à lui attribuer, donc attractif tant pour les voyageurs LGV - TER, que pour le FRET.

La LGV Bordeaux - Toulouse suppose un lancement rapide afin de réaliser enfin une liaison ferroviaire performante et moderne de l'Atlantique à la Méditerranée.

Ce maillon doit absolument figurer dans les priorités d'un aménagement du territoire cohérent et unitaire au niveau de l'hexagone.

Les protections environnementales, le cadre environnemental, les nuisances, les franchissements, sont des éléments incontournables qui devront être déterminés avec le public avant toute expropriation et lancement de travaux.

Quelques arguments

Sur l'opportunité :

De par la puissance industrielle et la technologie de pointe appliquée et enseignée à Toulouse qui est aussi le berceau de l'aviation, il est primordial que cette ville ait une liaison directe avec Paris et ce, dans les plus brefs délais.

Néanmoins, le passage par Bordeaux et ses perspectives financières et futuristes qui résultent de cette éventualité, peuvent ainsi pallier à ces besoins et à ces attentes.

La région Midi Pyrénées doit absolument bénéficier d'une desserte de ce type avec la capitale.

Ce constat met en évidence divers points essentiels sur la LGV Sud Europe Atlantique à savoir, l'urgence de réaliser la ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux, la construction de la Passerelle ferroviaire de Paludate à Bordeaux.

Situer à terme Paris à 3h00 de Toulouse et à 2h00 de Bordeaux devient une véritable opportunité économique, sociale et touristique pour ces deux régions qui plus est, s'engagent à travailler en commun dans des pôles de compétitivités que le gouvernement actuel a validé.

Ce projet qui mettrait Bordeaux et Toulouse à 1H 00 seulement devient un atout très persuasif pour mener à terme bien des projets quand ces deux villes sont dotées de transports collectifs performants et évolutifs.

Ces temps de parcours réalisables sont incomparables avec la route. Ce projet dégage des sillons sur la ligne actuelle pour les TER en permettant un cadencement plus soutenu et des modalités d'exploitation plus attractives. Ce mode de transport renforce la sécurité. Il facilite ainsi des échanges journaliers par n'importe quel type ferroviaire pour toute activité aussi bien pour le monde ouvrier que pour les jeunes.

Dans cet ordre d'idées, il influe très positivement sur la réduction de la masse énorme des coûts externes qui sont à la charge de l'ensemble des citoyens (temps perdu dans les embouteillages, émissions de gaz à effet de serre, espace perdu, maladies générées ou amplifiées, accidents, économies des énergies, stress, etc...). Mais dans ce domaine l'absence de transparence ne permet pas au public d'en prendre conscience pour être suffisamment sensibilisé à ces conséquences gravissimes et à très long terme.

Sur les fuseaux :

Le dossier du maître d'ouvrage mis en débat nous amène à formuler plusieurs remarques.

Tout d'abord nous le considérons comme une base de réflexion et non de travail donc ce serait une erreur de penser que de ces trois fuseaux doit se dégager le tracé final.

Dans un environnement étalé de part et d'autre de la Garonne sur la partie Aquitaine, quelques caractéristiques fortes émergent et doivent être prises en considération : une densification de l'habitat en expansion dans le milieu rural ayant amené des programmations de réseaux divers, des cultures agricoles et viticoles, des traditions bien spécifiques faisant parties du patrimoine, un cadre de vie unique lié à cette région aquitaine.

Sur les franchissements, inférieurs ou supérieurs, leur espacement prévisible serait absolument préjudiciable et contraire à un aménagement cohérent des territoires concernés ce qui, fragiliserait une économie déjà très précaire.

L'urbain, l'humain, les activités économiques dans l'environnement défini par les trois fuseaux sont inconciliables avec le passage d'une LGV.

Une infrastructure lourde, de ce type, dont la nécessité n'est pas remise en cause, n'est pas recevable sur aucun des trois fuseaux.

Conclusion :

Ces éléments, auxquels les associations qui se sont créées pour la circonstance viendront probablement en ajouter d'autres, nous font demander l'annulation de tout passage d'une ligne LGV sur une trentaine de kilomètres sur chaque rive de la Garonne, dès le départ de Bordeaux Saint Jean, hormis à l'approche pour l'accès à une gare nouvelle à Agen ou dans ses environs.

Nous sollicitons les politiques, les responsables des collectivités et le maître d'ouvrage pour que de nouvelles études soient menées.

Nous suggérons, pour éviter toute nouvelle infrastructure, inopportune dans l'environnement Sud Est de Bordeaux, en sortie, de réutiliser une partie de la voie principale Bordeaux - Dax, déjà aménagée, pour ensuite « plonger » sur Toulouse via Agen / Montauban, par un passage entre Captieux Sud et Mont de Marsan Nord. Les problèmes générés seraient moins nombreux. Ils devraient être mieux traités, financièrement et techniquement.

Une gare TGV pourrait être envisagée dans ce secteur ou à proximité du laser Mégajoule du Barp (33).

Dans cette hypothèse, la desserte de l'aéroport de Bordeaux Mérignac doit être effective par un contournement Ouest qui permettrait de dissocier le fret et les voyageurs en gare Saint Jean à Bordeaux.

Il n'est pas question, au travers de ce débat public, de prioriser ce projet LGV Bordeaux - Toulouse sur tout autre, mais de le rendre complémentaire à celui de la LGV Paris-Bordeaux-Irun-l'Espagne.

C'est une opportunité d'unir l'effort financier de 2 régions afin de mener en commun ces 2 projets qui nécessitent que les politiques donnent la priorité au rail et non à la route comme c'est encore souvent le cas.

Cela passe par la volonté de nos responsables à qui nous demandons qu'ils procèdent à un redéploiement et un report des crédits publics sur ces 2 projets ferroviaires au lieu de les accorder à la route comme par exemple à des autoroutes à péage déficitaires.

En vous remerciant de l'attention que vous accorderez à cette contribution,

Le Président de l'URA de la CLCV


Alain DUFFOURG