



L'AVENIR EST AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Collectif du Bassin d'Arcachon pour un réseau de transports en commun
Association affiliée à la FNAUT

☎ : 15, rue du Stade 33470 LE TEICH ☎ : 05.56.22.88.58.

Contribution du COBARTEC

Au débat public sur le projet de la ligne à Grande vitesse BORDEAUX-TOULOUSE

Nous jugeons utile de rappeler notre attachement aux transports publics et particulièrement à l'activité ferroviaire. Ce mode de transport étant respectueux de l'environnement en terme d'absence de pollution, de limitation du bruit et d'occupation restreinte de l'espace.

Comme d'autres intervenants le COBARTEC souligne avec force l'urgence de prendre en compte, à tous les niveaux, les problèmes étroitement imbriqués de dérèglement climatique et de raréfaction de l'énergie fossile.

Nous insistons sur la nécessité de corriger, voire de repenser, la politique des transports en France comme dans le reste du monde. Une politique intégrant les concepts de réduction des déplacements inutiles et de priorité faites aux productions locales.

Avons nous les moyens de nos rêveries ?

La réduction des temps de trajet est une aspiration légitime des toulousains, montalbanais, agenais, bordelais, bref de chacun.

La proposition de diviser par deux les temps de trajet entre les deux capitales régionales est certes attractive. Mais ce projet est-il prioritaire et possible financièrement dans une période où RFF et la SNCF sont si lourdement endettés qu'ils ne parviennent pas à entretenir correctement le réseau et où l'état connaît de graves difficultés budgétaires?

Le récent audit de l'école polytechnique de Lausanne est révélateur. Il décrit même "les prémices d'une dégénérescence". A sa lecture, il apparaît clairement que les gouvernements successifs et la SNCF ont été plus soucieux de créer des lignes nouvelles justifiées mais en sacrifiant le réseau classique du fait de manques financiers, ou de la détermination pour en trouver.

Le TGV, le culte du 300/350 km/h, demain 375 ne doivent pas masquer la réalité.

C'est ainsi que sur le Bassin d'Arcachon la portion de ligne LAMOTHE-ARCACHON (la plus fréquentée de la région Aquitaine) n'a pas été modernisée depuis ...1938. Les crédits étaient jusqu'à présent régulièrement annulés pour être réaffectés.

Qui peut croire à la faisabilité de cette ligne nouvelle à l'échéance 2015?. A l'exception des concepteurs, personne. Et cela tout autant pour des raisons administratives que financières ... alors que BORDEAUX-TOURS engagé depuis très longtemps ne sera hélas pas opérationnel dans sa totalité à cette date... et que les sociétés autoroutières prévues pour participer en partie auront été vendues ?.

De la logique à l'incohérence

Pour les esprits cartésiens relier Paris à Toulouse consistait à moderniser la ligne directe actuelle via Limoges. C'était le bon sens du projet POLT (pendulaire) qui aurait eu l'avantage d'aménager harmonieusement un immense territoire.

Plus par défaut de crédits que pour des raisons techniques le projet est abandonné. Devant le tollé des populations et de leurs élus, et probablement aussi pour des raisons purement politiciennes, voilà qu'un projet d'intérêt national devient prioritaire devant la LGV SEA à vocation internationale.

Le CIADT de décembre 2003 est désavoué. Il est vrai que ce CIADT n'a pas brillé par sa cohérence puisque le premier ministre de l'époque décide de la faisabilité du contournement autoroutier de Bordeaux alors que le débat public n'est pas achevé.

Par ailleurs ce renversement de priorité constitue une entrave à la transparence du débat qui doit avoir lieu l'an prochain pour le projet SEA. Choisir le tracé n°1 par CAPTIEUX serait déjà restreindre sérieusement le débat du tracé du SEA alors que d'autres possibilités existent.

Revenons au bon sens

Ces revirements pourraient au moins s'expliquer si la ligne actuelle était saturée. Or c'est loin d'être le cas comme sur plusieurs autres lignes dont HENDAYE- PARIS.

Il nous semble qu'une modernisation de l'infrastructure actuelle autorisant le cas échéant le pendulaire serait un compromis acceptable en attendant l'horizon 2025 pour demeurer optimiste.

Nous n'entrerons pas volontairement dans un examen approfondi de tous les aspects du projet. Mais nous tenons à nous élever avec force contre l'ineptie des gares nouvelles pour ne pas employer leur nom usuel et justifié de " betteravières". L'importance des agglomérations d'AGEN et de MONTAUBAN ne sont en rien comparables avec celles d'AVIGNON ou d'AIX en PROVENCE. Comme à VALENCE la complémentarité avec le trafic régional s'en trouverait très durement affectée.

En résumé

Ce projet est à différer. Et en attendant, que l'état, RFF et la SNCF garantissent la modernisation de cette ligne déjà insuffisamment entretenue. Des gains de temps, certes plus modestes, sont possibles et à ne pas négliger.

La priorité absolue demeure évidemment la réalisation de la LGV SEA de portée INTERNATIONALE.