

A propos de la ligne à grande vitesse Bordeaux Toulouse
(perspective 2020):

Ne pas attendre 2020 pour satisfaire les besoins de transports des lot et garonnais

Le débat sur une amélioration de la liaison Bordeaux Toulouse n'est pas nouveau.

Il a même conduit à une position nationale sur l'aménagement de la ligne actuelle pour permettre la circulation de trains à 220 km/h contre 160 Km/h aujourd'hui.

Malheureusement la SNCF a enterré ce dossier et 10 années ont été perdues.

Si on examine à nouveau les besoins du Lot et Garonne, dans le cadre de ce nouveau débat public, ses exigences n'ont pas beaucoup changé, sauf qu'elles ont pris beaucoup plus de forces avec la dégradation des équipements et des services rendus par la SNCF depuis que les logiques de rentabilisation à outrance et de privatisation ont pris le pas sur la satisfaction des besoins et la logique de service public.

Aussi dans le cadre de ce débat public, réaffirmons les urgences ferroviaires du Lot et Garonne sans bien sûr les isoler des besoins à réaliser à plus long terme sur des espaces plus vastes comme le Sud-Ouest, le Grand Sud, l'Europe du Sud.

Tout d'abord évacuons ce débat sur la localisation de la gare d'Agen, un débat politique et totalement stérile qui n'a eu qu'un résultat il y a 10 ans, l'enterrement de la modernisation de la ligne actuelle que le Lot et Garonne a payé par des morts sur les passages à niveau et dans les gares ?

Mettons donc plutôt en débat la modernisation immédiate de la ligne actuelle, la suppression des passages à niveau, la rectification de quelques virages pour permettre la circulation des trains à 200 km/h et mettre, même si la logique de temps peut se discuter, Agen à 45 mn de Bordeaux. Une telle modernisation a eu lieu avec un immense succès sur le tronçon Bordeaux Angoulême, et le calcul de sa réalisation et de son coût (quelques centaines de millions) a été fait sur le tronçon Bordeaux Toulouse. Mais il dort dans les dossiers de la SNCF.

Mais cela ne suffit pas. Il faut exiger de RFF et de la SNCF :

- la réouverture de la ligne Villeneuve Penne d'Agenais, de la ligne Auch Agen,
- la modernisation et le développement de l'axe Agen Périgueux Limoges Paris dont l'intérêt national et européen, pour les voyageurs comme pour le fret, doit être reconnu.
- la mise en sécurité et la modernisation des gares qui constituent, comme à Agen, un pôle essentiel d'échange multimodal,
- l'amélioration des capacités de transport de marchandises,
- le rétablissement, l'augmentation, et une meilleure coordination des dessertes entre Agen et Toulouse, Bordeaux, Périgueux etc.

Face aux enjeux humains et planétaires de ce début du 21ème siècle, illustrés par la flambée du prix des combustibles fossiles et les dérèglements climatiques liés à l'effet de serre, le pouvoir politique va-t-il enfin décider et financer un véritable tournant dans le développement du transport ferroviaire c'est-à-dire d'un transport assurant la qualité de la vie et l'avenir de la planète ?

Bien sur cela est à l'opposé des intérêts, défendus par les élus UMP et UDF, des lobbies routiers et pétroliers, des « déménageurs des territoires qui ne défendent que la concurrence des mégapoles, des « boursicotiers » qui ne rêvent que de casser et de privatiser les services publics (comme EDF et la SNCF)

Aussi cela suppose un changement radical de politique (incluant cette politique ferroviaire de notre temps) qu'il faut construire avec tous les lot et garonnais.

Jean Querbes

Raymond Girardi