

LGV BORDEAUX-TOULOUSE - LE DEBAT PUBLIC

**INTERVENTION DE Jean ANTONINI – CADRE RETRAITE SNCF EQUIPEMENT
LORS DU DEBAT PUBLIC DU 3 NOVEMBRE 2005 à AGEN**

Ce débat sur le projet de LGV BORDEAUX-TOULOUSE doit il diviser les élus des régions traversées ? NON

Sa pertinence est évidente et les conclusions, au moins provisoires, sur la nécessité de prévoir une ligne GV , en site propre, entre Bordeaux et Toulouse seront énoncées à la lumière du débat qui s'est déroulé depuis plusieurs mois.

Le projet sera bâti en son temps sur les principes qui prévalent pour des liaisons de ce type. Les points d'arrêt seront définis et les relations avec les lignes existantes établies pour un rabattement optimal de la clientèle potentielle. Il ne faut pas oublier que les trains à GV qui desservent les gares actuelles vont évoluer d'ici là dans la desserte du réseau en fonction des relations nouvelles directes possibles. (ex . Toulouse – Lille Europe vers Amsterdam) dans toutes les directions.

Toute amélioration par construction d'un maillon du réseau, profite à l'amont et à l'aval à l'ensemble du réseau, principalement pour les relations voyageurs mais aussi au fret qui peut retrouver, sur les lignes ainsi libérées, des sillons pour l'acheminement des marchandises, diminuant du même coup les encombrements sur la route avec tous les inconvénients qui en découlent.

Pour répondre à la préoccupation des élus qui s'inquiètent de savoir dans quel ordre s'effectueront les réalisations, il faut que le débat public s'engage très rapidement, comme prévu, pour analyser les raisons qui motivent l'ordre de ces réalisations, les tronçons concernés et sur quoi ils aboutissent pour être efficace ;

Les relations de Bordeaux avec l'Espagne et le Portugal passent pour l'essentiel par l'Est et l'Ouest des Pyrénées.

Il est donc logique que le prochain débat public soit rapidement organisé sur Bordeaux – Hendaye. Compte tenu de l'évolution des trafics voyageurs et marchandises pour les années à venir, dans un contexte d'économie d'énergie et de maîtrise des pollutions environnementales, les choix devront se faire sur le Territoire Français mais aussi en relation avec les projets de nos voisins ibériques.

Les frontières ne sont que des traits sur du papier et d'autres critères sont à prendre en compte comme la mise d'écartement international (1m37) pour les lignes de la péninsule ibérique (calendrier). Il faut pour cela définir une politique à long terme pour la réalisation du réseau européen de LGV en fonction des zones les plus saturées sur route pour un retour sur le fer.

Si les aménagements de LGV sont ainsi réalisés au Sud de BORDEAUX, le partage du trafic Fret pourra se faire vers l'Espagne (Hourcade) vers les 2 franchissements les plus importants des Pyrénées. Les 2 tronçons BX TSE et BX Hendaye s'avèreront donc nécessaires simultanément.

Le principe des LGV est d'avoir des points d'arrêt (gare TGV le plus souvent) assez espacés pour ne pas nuire à la vitesse. Ceci inclut la nécessité, en fonction des zones de

chalandises, d'avoir des rabattements TER dans des rayons de 80 à 100 km, les zones très proches de la gare TGV étant reliées par l'automobile (parking).

Mais pour les zones au-delà de la périphérie immédiate il faut des liaisons facile entre TGV et TER.

Virgule, crochet si possible, sans trop de problème et de coût. Les expériences récentes sur LYON MARSEILLE avec AVIGNON VALENCE et AIX serviront sans doute pour le futur.

Mais pour la définition des solutions propres à chaque aggro, la logique, l'efficacité, la projection dans l'avenir doit prévaloir. Un pont mixte à Camelat, liaison avec autoroute et LGV serait à envisager à AGEN si la solution retenue est le crochet par AGEN Ville.

Alors quid de la gare d'arrêt TGV à AGEN ? Si dans un premier temps il a été envisagé, le crochet ne semble pas très logique ni économique (sauf avec un pont mixte).

Une liaison très proche, rapide, fréquente, adaptée à la zone de chalandise pour des clients qui feront une approche par train, s'imposera au fil de la réflexion. (liaisons latérales sans appareil sur la LGV. Cette liaison a été évoquée par des élus et elle est certainement la solution à creuser pour définir en dehors de toute querelle de clocher le point d'implantation de l'Arrêt AGEN. Cette liaison pourrait être la conséquence logique de la desserte vers le GERS d'une zone de chalandise (LECTOURE FLEURANCE) desservie en fonction des destinations ou des provenances des voyageurs de la zone.

Sur le plan pratique à vérifier, la possibilité de réutiliser en la modernisant la ligne d'AUCH par BON ENCONTRE (à électrifier pour TER de Bordeaux – Sète)

LES FINANCEMENTS

Quels seront-ils dans les années à venir ?

Quels seront les opérateurs dans le Futur ?

LES RETOMBEES DES TAXES

Répartitions nouvelles pour éviter la course aux implantations de la Gare ou de l'arrêt LGV d'AGEN sur telle ou telle commune.

Avec mes excuses pour la transmission tardive de ce texte, avec mes remerciements et mes salutations.

JEAN ANTONINI