

François BOYER - GIBAUD
16 Bd Scaliger - 47000 Agen

Agen, le 24 Juin 2005

à **COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC**
espace Multiburo - 31 689 Toulouse Cedex 6

Je me présente : Citoyen ordinaire d'Agen - Président d'Association « patrimoniale »
Accessoirement chroniqueur dans la presse locale -
Utilisateur régulier de la Ligne SNCF Agen - Paris -
Mais principalement « témoin visuel et critique de mon temps »

Objet **LIGNE GRANDE VITESSE**
BORDEAUX - TOULOUSE

Monsieur le Président,

Invité à participer au grand débat public, le 22 juin dernier à Agen, je n'ai pas manqué d'y être présent. Pour deux raisons - la première, ce sujet me tient à coeur, car j' ai déjà eu l'occasion d'en faire un article dans le presse sous le titre « une folle envie de rêver » en janvier 2005 (en annexe) - la seconde raison, j'avais besoin d'entendre, d'écouter, de comprendre les explications d de « techniciens » et de concepteurs, et aussi de connaître les réactions des intervenants de la salle, afin de conforter, ou d'amender ma propre position.

Vous comprendrez, au vu de ce dossier, que je ne pouvais intervenir publiquement au risque de monopoliser le temps de parole imparti aux invités. Ce que je n'ai pas exprimé de vive voix et en public, se trouve condensé dans les lignes qui suivent. Or, le projet L.G.V. étant un projet résolument voulu public, je donnerai à mes réflexions une audience aussi large que possible. Vous trouverez plus loin la liste des destinataires de cet article.

À mon avis, on ne peut pas aborder ce sujet « LA LIGNE GRANDE VITESSE » Bordeaux - Toulouse, si l'on a pas, au préalable, réfléchi à 3 aspects essentiels:

- au jour d' aujourd'hui, où en sommes-nous des moyens de transports dans le Sud-Ouest ? Etat des lieux - inventaire - bilan.
- quelle idée a-t-on du devenir du « GRAND SUD OUEST », soit dans la cadre de la France du Sud, soit dans le cadre de l'Europe du Sud ? Cela porte un nom : prospective.
- alors seulement se posera la mise en réflexion de la L.G.V. avec les impératifs et les spécificités particulières qu'il lui faudra prendre en compte tout au long de son parcours, entre Bordeaux et Toulouse.

Telles sont les réflexions que je propose à la Commission Particulière du Débat Public.

1 - Etat des lieux - inventaire - Bilan

Aujourd'hui, Agen - Paris = 4 heures et Toulouse - Paris = 5 heures. Seule, la section Tours - Paris est aménagée en L.G.V. . Cela veut dire que les deux sections Tours - Bordeaux et Bordeaux - Toulouse sont spécifiquement, en leur état actuel, aménagées en réseau « Corail ». Les rames T. G. V. ne sont alors que des rames « corail » plus confortables.

Il n'est un secret pour personne, que le tracé actuel de la voie Bordeaux - Agen - Toulouse, au plus près de la Garonne, étranglé dans la traversée de certains sites, tel que Aiguillon, Port Sainte Marie, et même Agen, entre la limite Nord de l'agglomération, le coteau de l'Ermitage et le Canal, (et je ne parle que du secteur agenais), que le tracé actuel, dis-je, ne peut pas recevoir les aménagements L.G.V., pour la simple raison que la largeur de l'emprise n'autorise pas le maintien de la voie actuelle indispensable aux trafics voyageurs et fret, concomitamment aux gigantesques travaux de construction d'une L.G.V.

Etat des lieux, inventaire, bilan : saturation de la ligne existante à l'intérieur d'une emprise particulièrement étroite dans de nombreux points du parcours.

2 - Prospective

Quelle idée se fait-on du « Grand Sud Ouest » dans le cadre de la France du Sud. Et c'est volontairement que j'englobe dans cette appellation, Midi-Pyrénées et Aquitaine. Veut-on seulement « aire une fleur » au Grand Sud Ouest en créant, par Agen et Bordeaux interposés, une liaison ferroviaire rapide pour compenser le manque de liaison ferroviaire directe entre Toulouse et Paris ? Notre grande région mérite mieux, car, ce qui sera réalisé dans le cadre de la France du Sud aura des conséquences inéluctables dans l'avenir, dans le cadre de l' EUROPE du SUD. J'ose parler " EUROPE ".

En soit, une liaison nouvelle entre Paris - Agen – Toulouse, n'a de raison d'être et de prospérer, que, si sont pris en compte dans les études à venir, des éléments d' intérêt général, non pas franco – français, mais Européen. Par exemple :

Bordeaux - est incontournable pour les liaisons entre l'Europe du Nord, l'Espagne de l'Ouest et le Portugal - et ne prendra sa dimension véritable que lorsque une plateforme L.G.V. sera opérationnelle, vers le Sud.

Agen - dans l'Europe du Sud - se doit d'être plate-forme pour libérer le Gers et la Dordogne de l'isolement (autrement peut -être que par LGV) .

Toulouse - au centre du Grand Sud Français - pour jouer son rôle de métropole ferroviaire - ne doit pas seulement devenir « terminus » d' un T.G.V. venant de Paris. C'est à partir de Toulouse que la L.G.V. doit devenir tentaculaire - vers Narbonne, Perpignan et Barcelone - vers Marseille, Nice et l'Italie - vers un raccordement avec la L.G.V. qui remonte la vallée du Rhône et mettra le Grand Sud Européen en liaison avec l'Alsace et au delà avec l' Europe Centrale.

Il est évident que l'analyse prospective des besoins nécessaires au développement du Grand Sud Franco - Français ne peut être vu que dans le cadre du développement du Grand Sud Européen.

A quoi servirait de doter l'Aquitaine et le Midi-Pyrénées d'une « LIGNE GRANDE VITESSE », pour ne satisfaire que des intérêts économiques ou politiques à l' échelle de deux régions seulement. S' il n'y avait pas plus d'envergure au projet initial, ce serait un mauvais projet, un mauvais calcul, un projet étriqué.

3 - Une LIGNE GRANDE VITESSE

Une fois définie la prospective de développement de la Région du Grand Sud Ouest dans la perspective de rapprocher l'Europe du Sud des autres parties de l'Europe (Centre, Est, Nord), une fois établie la saturation incontestable du réseau ferré existant, on peut alors envisager « UNE LIGNE GRANDE VITESSE », comme la seule solution envisageable pour se trouver, dans 15 ans, au rendez-vous des carrefours des circulations et des communications des divers points de l'Europe du Sud, dans les conditions de confort les meilleurs et dans les temps de voyage les plus courts.

C'est alors seulement que se posera le problème de la définition :

1 - du tracé intégrant le respect de l'environnement, du patrimoine, des territoires agricoles et industriels (les intervenants se sont beaucoup exprimés à ce sujet)

2 - du devenir du réseau primaire existant à savoir : assurer le transport voyageurs T.E.R. + le fret, et en raison du transfert des passagers « grande vitesse » sur un réseau particulièrement adapté, ouvrir étude pour adapter à ce réseau premier le transport des poids lourds (ferroulage) .

3 - du choix, gares existantes ou gares nouvelles, dont la principale mission sera d'être le noeud des tentacules « grande vitesse » vers les différentes régions de l' Europe du Sud. Or, nos gares existantes, notamment la gare d' Agen, ne sont ni prêtes, ni capables d'assumer leur nouvelle définition. Dans l'état actuel de réseau ferré « Corail », la gare d' Agen est à son apogée. Bien placée certes, d' accès facile pour les usagers, et disposant, dans l'instant, de liaisons routières par autobus vers des destinations voisines, la gare d' Agen, en raison de son étranglement entre la ville, le canal, le coteau de l'Ermitage et le ruisseau « la Masse », ne peut compter sur aucune réserve foncière d' importance lui permettant une promotion en « Gare T.G.V. ».

4 - d'où la création d'une gare spécifique L.G.V. à un emplacement judicieusement choisi pour assurer au mieux et au plus rapide les transferts de passagers, vers le centre ville et vers les autres destinations.

5 - La rive gauche de la Garonne en limite du Gers, et la proximité de l' aéroport d' Agen, de l'Agropôle mais également de la gare de péage autoroutière, représentent des atouts d'importance pour l'établissement d'une gare nouvelle « Grande Vitesse » compte tenu des impératifs inhérents à un tel projet.

Je ne pourrai pas me rendre disponible pour participer à la prochaine réunion publique du mercredi 6 juillet prochain. Il me semble, par avance, avoir déjà apporté des éléments au thème qui sera plus spécifiquement développé, à savoir les gares.

Veillez agréer, monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Pour information:

Le Président du Conseil Général
Le Président de la Communauté d' Agglomération d' Agen
Le Maire d' Agen
Le Secrétaire Général de la Préfecture
Le Président de la Chambre de Commerce et d' Industrie
Le Député d' Agen - Nérac
Le Conseiller Général du Canton Agen Nord - Ouest
Les quotidiens : Petit Bleu - Sud - Ouest - La Dépêche

