

Mr Olivier de CADORET BORDEAUX, le 8 JUILLET 2005.
5, rue du Tondu, 5,
33000 BORDEAUX.

Commission Particulière du Débat public
(C.P.D.P.)
7 ,rue de sébastopol,7,
31000 TOULOUSE

Monsieur le président,

Puisque vous invitez les usagers de la S.N.C.F. également contribuables, électeurs, citoyens et membres du peuple souverain, à donner leurs avis et à fournir les suggestions, conseils et requêtes diverses, je m'empresse de vous indiquer les miennes en toute sérénité.

Au sujet de la liaison ferroviaire rapide entre BORDEAUX et TOULOUSE, il existe une solution qui n'a pas été retenue, ayant le mérite d'exister, celle d'une voie installée entre MONT-DE-MARSAN et MARMANDE à réaffecter, doubler et électrifier pour y faire passer le T.G.V. ce qui a le mérite de désenclaver et de revaloriser le chef-lieu des Landes, tout comme DAX a été réévalué par le T.G.V. HENDAYE/BORDEAUX/PARIS actuellement.

Il serait plus rationnel, plus logique, plus réaliste et plus sensé, avant de créer de nouvelles lignes rapides, que la S.N.C.F. et le R.F.F. se concertent pour moderniser les lignes existantes, en les électrifiant par ci et en les doublant par là, car les usagers des grandes lignes sont aussi honorables et ont droit aux mêmes égards que ceux des T.G.V. payant leurs impôts comme eux, votant comme eux.

Il est impensable qu'en début de XXI^e siècle, des lignes enclavées comme NANTES-LE CROISIC, si elles sont électrifiées, ne soient pas doublées, que les lignes NANTES/LA ROCHELLE et BORDEAUX/LA ROCHELLE, si elles sont doublées, ne soient pas électrifiées, alors que le tronçon LA ROCHELLE/POITIERS est électrifié pour le T.G. V. s'il n'est pas doublé, idem pour le tronçon PARIS-LES SABLES-D'OLONNE, ni doublé, ni électrifié, car on attelle à des rames T.G.V. des rames Diésel, à bout de souffle depuis cinquante ans, obsolètes, désuètes, périmées et polluantes.

Idem pour les lignes CHOLET/NANTES - ANGERS/NANTES -BORDEAUX, LYON - BORDEAUX/CLERMONT-FERRAND - BORDEAUX/AURILLAC; sous prétexte fallacieux de sacro-sainte productivité et de non moins rentabilité intouchable, alors que les trains sont au service du public 365 Jours sur 365, 12 mois sur douze, 4 trimestres sur 4, 2 semestres sur 2 et 52 semaines sur 52, du 1^{er} JanVler au 31 Décembre inclus et non pas exclus.

Il s'ensuit des pertes de temps précieux avec le changement de locomotives électrifiées en Diésel et inversement et en changement de sens de traction pour les têtes-à-queues.

Osant espérer que vous examinerez avec bienveillance ce qui précède, je vous prie de croire, Monsieur le président, à mes vifs remerciements et à ma sincère considération.

O de Cadoret