

Bègles, le 14/06/05

Monsieur Didier GACHADOUAT
69, rue Faugères
33130 BEGLES

à Monsieur le Président
Commission Particulière du Débat Public
Projet de Ligne à Grande Vitesse
Espace Multiburo
31689 TOULOUSE Cedex 6

Monsieur Le Président,

Je viens de prendre connaissance avec un vif intérêt de votre journal du débat n° 1 de juin 2005 relatif au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse.

Usager de la SNCF, en particulier sur les trajets Bordeaux-Agen ou parfois Bordeaux-Toulouse, je vous prie de bien vouloir accepter ma modeste contribution au débat public que vous organisez.

Tout d'abord, des quatre scénarios fonctionnels permettant de desservir les villes d'Agen et de Montauban, le scénario A aurait ma préférence, (sous réserve d'une petite modification sur le secteur de Montauban). En effet, l'idée principale serait de copier dans son principe ce qui a été réalisé à Tours/St Pierre des Corps : les TGV directs Bordeaux-Paris (ou Paris-Bordeaux) contournent l'ancienne gare de cette ville en utilisant des voies ferrées « grande vitesse ». Par contre, les autres TGV, prévus avec arrêt, font une halte dans l'ancienne gare de St Pierre des Corps, **lieu unique** pour les voyageurs qui ont recours à des correspondances TER ou Autocar, soit pour continuer leur parcours à la descente du TGV, soit au contraire pour poursuivre leur parcours en TGV.

En particulier pour les voyageurs en transit, l'existence d'une gare unique présente de nombreux avantages parmi lesquels : gain de temps et économie de fatigue (seul un changement de quai s'avère nécessaire), possibilités plus efficaces au Responsable du trafic gare de gérer au mieux les éventuels contretemps dus à quelques retards, et donc, meilleures informations permanentes à disposition des voyageurs. Bref, un but recherché consiste à éviter aux voyageurs des contraintes inutiles et toujours contre-productives à terme.

Changer de gares pour arriver à sa destination, de surcroît avec des bagages encombrants, réveille toujours quelque angoisse pénible, en particulier à cause du moyen de locomotion intermédiaire. Qui ne se souvient pas d'un changement de gares à Paris pour le moins pénible, voire stressant ? Maintenant, rejoindre Lille sans changer de train (et donc de gares) pour un voyageur du sud-ouest, au départ de Bordeaux, est un progrès très appréciable.

Ne pensez-vous pas opportun de s'inspirer de ces exemples précités pour les deux gares d'Agen et de Montauban ? En effet, selon le scénario A proposé, les TGV directs Bordeaux-Toulouse (ou Toulouse-Bordeaux) rouleraient sur une ligne grande vitesse sur tout le parcours entre ces deux capitales régionales. Par contre, les TGV prévus avec un arrêt à Agen et/ou Montauban, feraient leur halte dans les anciennes gares de ces deux villes grâce à *quatre raccordements sur les lignes existantes* (à l'ouest et à l'est d'Agen ; à l'ouest et au sud-est de Montauban). Cette option se trouve motivée par les mêmes avantages que j'ai exposés pour les cas précités. A noter que la gare SNCF d'Agen comporte de nombreuses correspondances, aussi bien TER qu'Autocar. De plus, les gares actuelles d'Agen et de Montauban ne sont pas excentrées par rapport à leur ville.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.

Bègles, le 15/06/05

Monsieur Didier GACHADOUAT
69, rue Faugères
33130 BEGLES

à Monsieur le Président
Commission Particulière du Débat Public
Projet de Ligne à Grande Vitesse
Espace Multiburo
31689 TOULOUSE Cedex 6

Monsieur Le Président,

Le 20 juin dernier, vous avez présidé une réunion publique à Talence (La Médoquine), relative au projet de Ligne Grande Vitesse – LGV – Bordeaux-Toulouse.

Les débats ont été axés sur trois thèmes :

- Pourquoi ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse ?
- Aspects économiques et faisabilité
- Conséquences socio-économiques et environnementales

Pourquoi ce projet ?

Parmi le nombreux arguments positifs évoqués, j'ai pu noter :

- Améliorer les liaisons Toulouse-Bordeaux-Paris et vice-versa, en réduisant nettement les temps de parcours. A titre d'exemple : Toulouse-Bordeaux-Paris en 3h (5h actuellement) ; Toulouse-Bordeaux en 1h (2h actuellement). Selon les récentes enquêtes marketing, ceci répond à une forte demande et induira donc une nette croissance du nombre de voyageurs compte tenu du fort développement économique et démographique prévisible de Toulouse et de sa banlieue.
- Libérer les voies actuelles au profit de TER et du Ferroutage à promouvoir.
- Les économies d'énergie par rapport aux autres moyens de locomotion, moindre pollution.

Aspects économiques, faisabilité, conséquences socio-économiques et environnementales

Ces aspects ont été traités en désordre, avec des questions pertinentes. Mais très vite, les options pour le passage de la LGV Bordeaux-Toulouse ont fait débat, en particulier pour les habitants des secteurs de Langon, Bazas et Captieux.

Sont proposées trois options pour rejoindre Agen :

- La première option prévoit la construction de cette LGV au nord de la Garonne,
- La deuxième au centre en suivant le couloir de l'A62,
- La troisième au sud de l'autoroute A62, passant par Bazas et Captieux.

Cette dernière option réserve en particulier la possibilité d'une section commune entre la LGV Bordeaux-Toulouse et une des hypothèses d'un futur prolongement de la LGV vers l'Espagne, passant probablement par Mont-de-Marsan et Dax, etc. *Je crois savoir que la Direction générale de RFF aurait une préférence pour cette dernière proposition qui présente, de prime abord, de nombreux avantages, notamment en matière d'investissements rationnels.*

Or, vous avez pu constater comme moi, au cours de ces débats, les fortes angoisses de certains intervenants des secteurs de Bazas et de Captieux qui, redoutant probablement de nombreuses et multiples nuisances, ont déclaré leur farouche hostilité à ce projet, annonçant la création d'associations de riverains pour le faire capoter.

Dans cette affaire complexe, voici mes propres observations :

. Il s'agit là de perspectives de grands travaux d'infrastructure dont l'utilité s'avère évidente pour le siècle qui vient, et même bien au-delà. Investir intelligemment au profit des générations futures est une impérieuse nécessité.

D'autant que tous les experts signalent maintenant la raréfaction probable des ressources naturelles de pétrole et d'hydrocarbures dans 7 ou 8 décennies environ, tandis que l'on saura produire de l'électricité grâce aux centrales électriques qui utiliseront différentes énergies, connues ou probables selon les résultats des recherches (ex : fusion nucléaire du projet ITER). Donc, par voie de conséquence, on pourra continuer à faire circuler des TGV et autres Trains électriques.

. A la fin de cette soirée, il m'est apparu presque évident que les deux projets de LGV Bordeaux-Toulouse et de LGV Bordeaux-Irun n'auraient pu être dissociés, précisément en raison des avantages évidents que pourrait constituer cette portion commune de LGV Bordeaux-Captieux.

Les problèmes d'écologie, environnementaux et de nuisances diverses, légitimement posés par les riverains de ce projet, peuvent être résolus. Des solutions techniques existent et elles doivent être valorisées par un financement adéquat. Or, la Direction générale de RFF a été plutôt maladroite en présentant ce tracé de LGV et ainsi a suscité

inutilement de nombreuses hostilités qui peuvent provoquer, à regret pour ma part, un enlèvement du dossier.

. Le projet de construction de LGV Bordeaux-Irun, en continuité de la LGV Tours-Bordeaux qui va être construite bientôt, permettrait de réorienter les modes de transports de marchandises sur l'axe Sud-Nord car la ligne actuelle Bordeaux-Irun deviendrait dès lors davantage disponible et permettrait la création de sillons au profit de convois pratiquant du ferroutage. Je pense que nombre de compatriotes aquitains ne peuvent être que très favorables à cette conception des transports de marchandises, en dépit de lourds investissements publics que cela implique. A noter qu'actuellement, les routes des Landes et les rocade de Bordeaux sont particulièrement encombrées par d'innombrables camions espagnols qui rendent toute circulation normale impossible, sans parler des multiples pollutions induites intolérables.

Espérant que vous voudrez bien prêter la meilleure attention à ma modeste contribution, je vous prie d'agréer, Monsieur Le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.