

Michel LAUSSINOTTE
66 Chemin Bonnevie
33130 BEGLES

Commission particulière du débat public
Projet LGV Bordeaux – Toulouse

michel.laussinotte@wanadoo.fr

le 24 octobre 2005

Madame, Messieurs,

N'ayant pas eu la possibilité de participer à vos réunions je me permets d'apporter par courrier ma modeste contribution au débat que vous animez.

En tant que cheminot retraité (ingénieur en maintenance du matériel honoraire) je ne suis évidemment pas totalement impartial et j'approuve donc sans réserves ce projet.

Mes remarques porteront sur la desserte des villes intermédiaires (Agen et Montauban) et sur le tracé.

1) Desserte d'Agen et Montauban

De grâce ne cédon pas à la tentation facile de créer des gares nouvelles pour gagner quelques minutes.

Le TGV a été conçu à l'origine pour desservir les centres villes pour éviter les inconvénients des aéroports.

Ne renouvelons pas l'erreur des gares « betteraves » et privilégions les dessertes en crochet.

2) Tracé

Je n'ai pas de compétence particulière sur le sujet mais à la lecture du dossier de RFF il semble que l'option Sud soit la plus pertinente.

Je suis toutefois inquiet quant à la concentration de circulations que tous les projets vont induire dans ce que nous appelons la « tranchée de Bègles ».

Cette zone située entre le dépôt de Bordeaux et la gare de Bègles est déjà très chargée à certaines périodes et ce malgré un trafic fret en régression.

Si tous les projets voient le jour et si, comme on peut l'espérer, les trafics fret et TER progressent, la densité de circulation dans ce couloir fortement urbanisé entraînera inévitablement d'énormes problèmes avec les riverains de ce secteur qui a été retenu comme zone d'habitat à densifier dans le PLU de la Communauté urbaine de Bordeaux.

Enfin cette concentration fragilisera l'exploitation : le moindre incident (ou accident) aura de lourdes conséquences sur l'ensemble des destinations.

Il me paraît donc plus raisonnable de maintenir pour le projet TGV SEA une sortie de Bordeaux par la ligne actuelle (via La Médoquine – Pessac).

Une dernière remarque concernant le calendrier de réalisation : si ce projet devait voir le jour avant le TGV SEA il me semble indispensable d'engager au plus tôt les travaux permettant de porter la vitesse limite sur Bordeaux – Dax à 220 km/h ; ceci pour gagner quelques minutes sur cette ligne à bon profil mais aussi pour faire patienter les clients du Sud-Aquitaine.

Je vous remercie pour les informations que vous m'adressez régulièrement je vous souhaite bon courage pour la suite de vos travaux.

Bien cordialement.

Michel LAUSSINOTTE