

Bonjour,

Je tiens à apporter ma contribution au débat public relatif la LGV Bordeaux - Toulouse.

Pour cela, je développerai d'abord pourquoi je crois opportun de réaliser cette ligne et quels sont à mes yeux, les enjeux. Ensuite, j'indiquerai ma position sur le tracé avant de conclure.

La LGV Bordeaux - Toulouse et à terme la LGV Bordeaux - Narbonne reliera ainsi l'Atlantique à la Méditerranée.

Au vu des coûts d'une telle opération, il me semble inconcevable de réaliser une telle ligne pour les besoins propres des voyageurs. En effet, relier Bordeaux à Narbonne c'est relier Bordeaux à Marseille et au delà à l'Italie et les pays plus à l'est. C'est relier aussi Bordeaux à Barcelone et l'Espagne. Ces villes sont portuaires. J'irai même plus loin en demandant que la LGV soit compatible avec des transports routiers. Pour cela, il ne faut pas se contenter du gabarit SNCF mais retenir notamment le gabarit du tunnel sur la manche. Celui-ci permet de faire véhiculer des trains transportant des poids lourds routiers avec chargement et déchargement aisés. Il est évident que tous les trains voyageurs et tous les trains de fret empruntant la LGV doivent circuler à des vitesses semblables. Je suis conscient des enjeux techniques et aussi financiers. je vous fait grâce du développement lié à l'environnement. Toutefois, à mes yeux, c'est là que se situe la vraie opportunité.

Dans une moindre mesure, retenir la LGV pour des convois mixtes me semble un minimum. Dans ce cas, les nouveaux systèmes (Translorh par exemple) permettent de transporter les camions sur les voies anciennes mais à des vitesses commerciales beaucoup plus faibles. Les autres convois de fret pouvant emprunter la LGV à l'aide de TGV fret à développer. Pourvu que la voie nouvelle, objet de ce débat, soit conçue pour recevoir les deux types de convois. Ce qui n'est pas prévu.

Enfin, concernant le tracé, je me positionne pour un tracé au plus près de l'autoroute. Ce choix est justifié pour des raisons de secours. En effet, il n'est jamais réalisé de desserte le long des LGV (ni les autres voies ferrées d'ailleurs). Ceci est préjudiciable au secours lorsqu'un événement survient en pleine campagne (voir le déraillement sur la LGV Nord). Je comprends qu'une telle desserte à un coût non négligeable. C'est pourquoi, je propose de retenir le tracé qui jouxte le plus possible l'autoroute. Celle-ci devant être dédiée au secours en cas de problème. Par ailleurs, le regroupement fer route permet aussi de concentrer les nuisances. Je ne développerai pas non plus l'aspect écologique que d'autres feront mieux que moi.

En conclusion à ma modeste participation, je dirais qu'il faut retenir une LGV permettant l'exploitation des trains de voyageurs mais aussi de fret et que le tracé à retenir devrait être le plus proche de l'autoroute existante.

Je vous remercie de l'attention que vous avez bien voulu accorder à ma contribution et vous prie de recevoir mes salutations les plus respectueuses.

Dominique LECOCQ