



VIVEMENT LE TRAM!

Gradignan, le 18 Septembre 2005

Commission particulière du débat public

N. Réf. M200

Monsieur,

Veillez trouver ci-joint nos remarques et propositions sur le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux Toulouse.

Nous vous souhaitons bonne lecture et nous restons à votre disposition pour toute information supplémentaire.

Nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de nos meilleurs sentiments.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Rolland'.

Dominique ROLLAND, Président

PROPOSITIONS SUR LE PROJET DE LGV BORDEAUX TOULOUSE

1- Le principe

Le principe d'une ligne à grande vitesse Bordeaux Toulouse recueille toute notre adhésion. En effet :

- Il s'agit d'une infrastructure ferroviaire performante, sûre et très peu polluante
- Cette ligne va permettre une meilleure ouverture de Bordeaux et l'Aquitaine sur son flanc Est et de meilleures relations Toulouse Paris
- Cette ligne renforce le réseau ferré classique en offrant de nouvelles possibilités de circulation (fret et voyageurs) tant entre Bordeaux et Toulouse qu'entre Limoges et Toulouse.
- Ce projet doit aussi contribuer au développement régional en entraînant des trafics plus soutenus en TER et en fret, tant sur les lignes existantes que sur d'autres à rouvrir.

2- Nos remarques et propositions

Cependant nous ferons les remarques suivantes :

Le projet de cette ligne serait considérablement vavorisé et mieux accepté dans les régions s'il s'accompagnait d'opérations connexes. En effet, à l'exemple du projet TGV Est Européen, qui a permis en avance de phase la modernisation de 2 lignes vosgiennes, les régions concernées pourraient mettre en œuvre une modernisation de dessertes régionales (voyageurs + fret) telles que :

- Agen Auch
- Agen Villeneuve sur Lot
- Marmande Casteljaloux

Il ne faut pas oublier que comme dans beaucoup de régions françaises la trame des trains régionaux est notoirement insuffisante tant en termes de fréquences que de secteurs desservis.

Par ailleurs ce projet doit s'inscrire en parfaite cohérence d'autres projets de LGV essentiellement les lignes Sud Espagne et prolongement Toulouse Narbonne Perpignan

Dans ce projet ne sont prévues aucunes mesures pour le traitement des nœuds de Bordeaux et de Toulouse. (Vu de nous, le projet « bouchon ferroviaire de Bordeaux » apporte des améliorations au nord de Bordeaux mais aucune vers le sud (Espagne) ou l'Est (Toulouse) »

Le trafic supplémentaire attendu devra-t-il se contenter des voies existantes entre Hourcade et Bordeaux et Saint-Jory et Toulouse? Une voie supplémentaire dans ces secteurs nous paraît être le minimum ...

VIVEMENT LE TRAM !

PROPOSITIONS LGV BORDEAUX TOULOUSE

3- Le tracé

En ce qui concerne le tracé, il est clair que la variante «sud» a notre préférence, variante qui permettrait d'amorcer le TGV Sud Espagne et de desservir Mont-de-Marsan, la préfecture d'Aquitaine la plus délaissée sur le plan ferroviaire.

Différents scénarios sont présentés et RFF a réalisé là une étude globale et sérieuse. Pour nous, le scénario retenu doit être avant tout celui qui assure le plus de trafic et qui déchargera d'autant plus les routes. En termes de coûts et de calendrier, on ne constate pas d'écart significatif entre les différents scénarios. Nous considérons les scénarios 1 & 2 comme les plus réalistes et les plus intéressants.

4- Les gares

La question des gares nouvelles doit être abordée avec prudence car l'expérience montre que les gares « nouvelles » existantes (Picardie, Satolas ...) sont loin de tenir les prévisions ambitieuses de trafic qui avaient « justifié » leur réalisation et qu'il est finalement inacceptable qu'elles ne soient pas mieux intégrées dans le réseau ferré existant. Il est pour nous hors de question de reconduire la réalisation de gares uniquement accessibles par la route. Malheureusement ces erreurs perdurent puisque les 3 gares nouvelles du TGV Est ne seront accessibles qu'en voiture.

C'est pourquoi nous pensons que la desserte d'Agen doit se faire par la gare actuelle, remarquablement située en centre ville avec

- Les aménagements ferroviaires et annexes permettant l'absorption du trafic supplémentaire
- Un raccordement Ouest ligne TGV vers gare actuelle
- Un raccordement Est gare actuelle vers ligne TGV, utilisant la bifurcation de Bon Encontre et l'amorce de la ligne d'Auch (dont la modernisation serait ainsi amorcée)
- Des réserves sur la ligne nouvelle au droit de l'aéroport pour une gare éventuelle, au cas où l'aéroport verrait son trafic décupler, et l'activité de cette zone croître ...

En effet, l'option d'une seule gare nouvelle à l'aéroport est certes « moins coûteuse » : les coûts de réalisation des accès autoroutiers, des parkings et autres aménagements sont-ils vraiment tous pris en considération ? De plus, ce coût réduit ne prend aucunement en compte une liaison ferrée avec la gare centre actuelle.

Le cas de Montauban est plus complexe. En effet la gare actuelle (Villebourbon) est à 1 km du centre ville, de l'autre côté du Tarn. Il existait bien une gare « Montauban ville » desservie en antenne depuis la ligne de Paris, mais les infrastructures ont disparu. Deux hypothèses sont à étudier :

- Conservation de la gare actuelle avec raccordement Ouest ligne TGV vers gare actuelle; les trains s'arrêtant à Montauban continueraient vers Toulouse par la ligne classique
- Réalisation d'une gare nouvelle sur l'actuelle ligne Bordeaux Toulouse, soit avec un raccordement Est ligne TGV ligne actuelle, soit mieux avec un croisement ou une tangentielle de la ligne TGV avec la ligne actuelle, tout cela à 1 ou 2 km au sud de la gare Villebourbon au droit d'un arrêt TER existant ou à créer.

5- Conclusion

En conclusion, notre association est globalement favorable à ce projet. Sa réalisation doit intervenir juste après celle de la LGV vers l'Espagne et s'enrichir de dessertes régionales améliorées et d'un prolongement LGV vers Narbonne, Montpellier et Perpignan.