

□ 29 mai 2021 : notre lettre aux candidats , envoyée le 28 mai 2021 □

Ndir- TGV en Albret : Nous vous tenons au courant au fur et mesure des réponses reçues



Feugarolles, le 28 mai 2021

Madame, Monsieur,

Vous vous présentez aux élections régionales ou départementales 2021. À cette occasion, nous avons décidé d'informer nos adhérent(e)s de vos positions concernant le projet de LGV qui envisage de traverser notre territoire. Aussi nous vous sollicitons pour indiquer votre positionnement en cochant la case correspondante :

Si vous êtes favorable à cette nouvelle ligne :

Si vous êtes favorable à la modernisation des voies existantes :

Signature :

Vous pouvez préciser ci-dessous votre position.

Quelques points essentiels

Notre opposition sur ce projet est connue et nous vous proposons de souligner en quelques mots les points qui nous semblent importants :

v Quels sont les éléments essentiels de ce projet pharaonique ?

Tout d'abord son coût : 10 milliards pour 253 km, soit 39 millions du km

Une enveloppe de 4,1 Mds d'€ vient d'être confirmée par le gouvernement, les collectivités territoriales devront trouver également 4,1 Mds d'€ et l'Europe 20 % du coût total du projet GPSO.

Les collectivités territoriales devront créer une société dédiée au GPSO (Grand Projet du Sud Ouest) pour financer ce projet. Cette société aura pour but de prélever de nouvelles taxes sur les entreprises et commerces des régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie.

À ce jour :

- La position de la CCI Occitanie concernant une nouvelle taxe sur les entreprises est néanmoins sans appel : « nous sommes contre, tout ce qui est de nature à contrarier la croissance des entreprises n'aura pas notre accord. »
- L'Europe a octroyé uniquement pour le tronçon Bordeaux-Espagne (Y basque) 459 millions d'€ et en ont versé 185 millions (rapport Cour des Comptes Européenne de 2020).

□□□□□□□□ **Aucun autre budget n'est alloué au GPSO à ce jour par l'Europe**

Sur le tronçon Langon-Montauban circulent actuellement environs : 67 trains (dans les 2 sens) (30 TER, 14 Intercités, 12 TGV et 11 trains de fret) pour une capacité de 140 trains, qui pourrait être augmentée en changeant de système de gestion des trains, soit une utilisation de 48 %

Sur les tronçons Bordeaux-Langon et Montauban-Toulouse l'utilisation est de 42 % (entre 90 et 100 trains au total pour une capacité de 240 trains par jour).

Nous sommes donc très loin de la saturation.

- À terme, avec le projet GPSO, il y aurait 2 infrastructures :
- Une ligne classique avec 30 % d'utilisation et un peu plus de 41 trains (dans les 2 sens)
- Une LGV avec à peine plus de 10 % d'utilisation : 26 trains grandes lignes prévus (dans les 2 sens) pour une capacité de 240 trains par jour.

- La LGV et ses contraintes :

Il lui faut 24 km pour atteindre la vitesse de 320 km/h et 12 km pour s'arrêter, **soit 36 km.**

□ Bordeaux-Saint Médard d'Eyrans : 15 km de ligne actuelle modernisée

□ Saint Médard d'Eyrans-Agen : 120 km de LGV

□ Agen-Montauban : 70 km de LGV

□ Montauban-Saint Jory : 30 km de LGV

□ Saint Jory-Toulouse : 20 km de ligne modernisée avant Toulouse

Des distances courtes ne permettant pas d'optimiser la très grande vitesse.

Écart de temps pour uniquement 4 à 6 TGV (dans les 2 sens) sans arrêt par jour :

- Écart de temps LGV-Ligne modernisée Bordeaux-Agen : **13 minutes**
- Écart de temps LGV-Ligne modernisée Agen-Toulouse : **10 minutes**
- Écart de temps LGV-Ligne modernisée Bordeaux-Toulouse : **23 minutes**

Avec des arrêts, nécessaires pour la bonne desserte de nos territoires, les écarts sont réduits à quelques minutes.

Quelles dessertes entre Bordeaux et Toulouse avec une LGV ?

La ligne nouvelle contournerait Langon, Agen, Montauban et Moissac avec la possibilité de se raccorder par des bretelles à créer (par exemple entre la nouvelle gare de Sainte Colombe et la gare centre ville d'Agen) avec toutes ses conséquences (expropriation, environnement, nuisances et perte de temps de gare à gare).

Que deviendrait la gare centre-ville d'Agen récemment rénovée ? Elle perdrait tous ses trains grandes distances.

Quelles seraient les répercussions sur l'économie du centre-ville ?

Que deviendrait la gare de Marmande qui serait amputée également des trains Intercités et des TGV ?

Les habitants du Marmandais, où iraient-ils prendre les trains grandes distances ?

v **Dans ce contexte, une alternative existe : la modernisation de la ligne actuelle**

- La ligne actuelle est suffisamment capacitaire pour supporter la croissance du trafic prévue par RFF.
 - Le maintien des gares d'Agen et de Montauban en centre-ville.
 - L'électrification de la ligne actuelle permet des vitesses de 220 km/h.
 - La vitesse actuelle de 126 km/h pourrait passer à 170 km/h de moyenne avec des pointes en fonction de tronçon à 180, 200 et 220 km/h (aménagement de courbes et suppression de passages à niveaux)
 - **Cette alternative ferait gagner 30 minutes entre Bordeaux et Toulouse, soit un temps de parcours de 1 h 30.**
-
- Intérêt général : plus de 90 % des usagers de la SNCF.
 - Coût : environs 2 milliards.

Prenant en compte les 15 000 avis exprimés par les habitants du Sud-Ouest et soulignant le nombre, la diversité et le sérieux des questions soulevées et des arguments avancés, **la commission d'enquête publique, à la majorité de ses membres, a émis un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax.**

Ceci n'a pas empêché le gouvernement de passer outre et de signer une Déclaration d'Utilité Publique...

Voilà ce que nous voulions dire en quelques mots au sujet de ce projet.

Nous vous remercions de bien vouloir nous répondre pour le jeudi 10 juin minuit dernier délai.