

**8 décembre 2014**

07/12/2014 ENQUETE PUBLIQUE GPSO

Contribution de M. Jean-Louis Costes, député de Lot-et-Garonne

Le contexte dans lequel le projet a été initié a largement évolué, en particulier du fait de la crise économique de 2008 et des années suivantes. Le coût global des deux nouvelles lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax est aujourd'hui évalué à 8,3 milliards d'euros. Dans une situation budgétaire particulièrement tendue, pour l'État, les collectivités locales et RFF, on peut légitimement s'interroger sur la capacité des différents financeurs à assumer une charge aussi lourde. Diverses collectivités, dont par exemple le Conseil général de Lot-et-Garonne, ont d'ailleurs déjà manifesté leur incapacité à participer au financement du projet au niveau attendu.

Dans ce cadre, il semblerait judicieux d'envisager sérieusement les autres options existantes qui permettraient d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers sans pour autant peser de façon insoutenable sur les contribuables. Ainsi, concernant la ligne Bordeaux-Toulouse, des études alternatives ont montré que des aménagements de la ligne existante pourraient apporter un gain de temps approchant celui obtenu par la LGV pour un coût très largement inférieur. Cette modernisation constituerait une réponse suffisante et adaptée aux besoins des usagers, dans la mesure où elle intégrerait des travaux visant à fluidifier les accès à Bordeaux et à Toulouse.

Il convient, dans tous les cas, de ne pas délaisser les réseaux existants dans l'attente d'un projet de LGV dont il n'est pas possible de savoir quand il se concrétisera, ni même s'il sera possible un jour.

Par ailleurs, si, malgré tous les points qui interrogent aujourd'hui sur sa pertinence, ce projet devait se réaliser, il est indispensable de défendre l'objectif de désenclavement et de développement économique qui en est officiellement à l'origine.

Il serait ainsi inimaginable que des territoires comme le Lot-et-Garonne soient traversés de part en part par une ligne qui ne s'arrêterait pas à Agen. Les Lot-et-

Garonnais subiraient les désagréments liés au nouveau tracé (et ils sont nombreux) et les hausses d'impôts induites par la participation des collectivités au financement du projet, mais ne bénéficieraient d'aucun des avantages supposés. Pire encore,, l'accès au TGV s'éloignant, notre territoire deviendrait plus enclavé encore. La LGV Bordeaux-Toulouse ne saurait en aucun cas se faire sans arrêt en gare d'Agen.

De plus, cette gare devant être délocalisée du fait du nouveau tracé, une attention particulière devrait être portée au raccordement entre la nouvelle gare LGV et le réseau existant.

En effet, le nord-est de notre département est uniquement desservi par la ligne TER Périgueux-Agen, avec deux arrêts principaux à Monsempron-Libos et Penne d'Agenais. Pour les Fumélois

et les Villeneuvois, il serait impensable que la liaison soit interrompue et que les passagers des TER arrivant en gare d'Agen centre soient contraints d'emprunter une navette vers la gare LGV.

Il conviendrait donc de prévoir un raccordement rail sans rupture de transport entre la ligne TER et la gare LGV d'Agen.

En tout état de cause, il est nécessaire de tenir compte des territoires qui, s'ils ne sont pas traversés par la ligne LGV telle qu'envisagée, pourraient bénéficier

positivement ou négativement du projet en fonction de la manière dont celui-ci serait mené.

Jean Louis Coste - Député Lot et Garonne