

**Contribution
conjointe de :**

Jean-Luc GLEYZE
Conseiller général
du canton de Captieux

Isabelle DEXPERT
Conseiller général
du canton de Villandraut

Philippe CARREYRE
Conseiller général
du canton de Saint-Symphorien

**Soutenue par deux
associations :**
La SEPANSO et LEA
(Landes Environnement Attitude)

Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne



Le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne répond à un enjeu majeur : l'amélioration des réseaux de transport

sur l'Arc Atlantique. Sa réussite est conditionnée par la réalisation du tronçon Bordeaux-Tours, par la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux. L'ensemble répond à une cohérence territoriale.

La Gironde est directement intéressée. Le trafic de marchandises y connaît une croissance continue. Le trafic est annoncé à 14 000 camions par jour, d'ici 2020 si rien n'est fait en faveur du report modal.

L'État a pris la décision de lancer le débat public fin août mais, par sa forme, il n'a pas pris en considération nos attentes. Peu de documents ont été diffusés sur des secteurs pourtant concernés comme La Brède ou Captieux. La Commission Nationale du Débat Public a failli par manque de transparence. Le Conseil Général de la Gironde le déplore.

Ce projet destiné à relier Paris à Irun via Bordeaux doit être considéré dans sa globalité. Il n'est pas qu'un moyen de

raccourcir les distances. Il doit répondre à une vision large du transport ferroviaire, aux exigences du report modal du fret et à la nécessaire desserte de nos territoires.

Un jumelage doit être envisagé avec les infrastructures existantes et l'État, dans l'exercice de ses responsabilités, doit en assurer la réalisation en tant que projet d'infrastructure de niveau européen et national sans négliger ses enjeux territoriaux.

Voilà des éléments qui sont impératifs pour le Conseil Général et appellent à la mobilisation déterminée de notre Assemblée Départementale afin de peser sur ses modalités de réalisation. Il doit voir le jour en respectant l'intérêt de tous, éclairé par les lignes directrices de notre politique de développement durable.

Pour mener ce combat, je fais toute confiance à Jean-Luc GLEYZE à qui j'ai donné délégation et qui saura défendre nos intérêts communs ! ■

Philippe MADRELLE

Président du Conseil Général de la Gironde
Sénateur de la Gironde
Conseiller Général du canton de Carbon-Blanc



Le projet ferroviaire Bordeaux - Espagne, présenté dans le cadre du débat public en cours, peut au premier abord apparaître séduisant.

Tout d'abord parce qu'il valorise le transport par train, plus conforme aux logiques du développement durable que le transport routier. Ensuite parce qu'il prétend poursuivre plusieurs objectifs qui, cumulés, lui donnent une cohérence globale : transport longue distance et à grande vitesse de voyageurs, report modal des marchandises de la route vers le fer, transports de proximité.

L'examen approfondi du dossier laisse en fait apparaître que :

• **le fret n'est pris en compte que de façon marginale.**

2000 camions seulement, sur les 14 000 qui circuleront demain sur la façade atlantique, seront reportés de la route vers le fer. L'objectif est louable, mais peu ambitieux comparé aux 4 milliards d'€ consacrés à cette infrastructure. En outre, le développement du fret ferroviaire est entièrement dépendant d'une volonté politique forte, mettant en place les conditions de son attractivité économique.

• **ce projet n'apporte aucune réponse probante concernant le transport de proximité** de type T.E.R. Quel que soit le scénario, rien n'est prévu pour favoriser une desserte fine des territoires traversés. Globalement, les points d'arrêt favorisent les villes principales au détriment de la zone rurale qui représente la majeure partie du trajet.

Les seules garanties du projet ne concernent donc que le transport longue distance et à grande vitesse des voyageurs, dont les gains de temps majeurs vers l'Espagne sont surtout liés aux aménagements en cours sur le réseau ferroviaire de ce pays.

L'État, à travers RFF, soumet donc au débat public la création d'une Ligne à Grande Vitesse Bordeaux / Espagne, et non un véritable projet ferroviaire présentant une vision globale et cohérente des transports.

Pourtant, l'amélioration de la ligne existante, prévue pour 115 millions d'€, permettrait d'améliorer considérablement sa capacité. De même, la démonstration de sa saturation n'est absolument pas probante dans le dossier, tout comme les hypothèses de trafic qui recueillent des avis réservés. L'opportunité même du projet est ainsi mise en cause. Malgré cela, Réseau Ferré de France maintient l'utilité de réalisation d'un nouveau projet ferroviaire.

Parmi les trois scénarii proposés, **le troisième (passage par l'est des Landes) recueille de toute évidence la préférence de R.F.F.**, principalement parce qu'il offre l'avantage d'un éventuel tronçon commun avec la LGV Bordeaux / Toulouse, dont le choix du tracé entre Bordeaux et Agen reste comme par hasard à définir.

Pour le canton de CAPTIEUX, cette solution est inacceptable car il aurait alors à supporter la création d'un embranchement cumulé de voies, un véritable "triangle ferroviaire" recevant à la fois les trafics :

- entre Bordeaux et Toulouse,
- entre Bordeaux et l'Espagne,
- entre l'Espagne et Toulouse.

Après l'Itinéraire à Très Grand Gabarit Airbus, et alors que se profile la mise en service de l'autoroute A65 à l'horizon 2010, notre canton deviendrait l'un des plus touchés en Gironde par les grandes infrastructures.

Les conséquences locales seraient dramatiques :

- notre canton rural perdrait alors toute attractivité, alors que les premiers signes d'un intérêt nouveau se font sentir, basés sur la qualité de vie, la tranquillité et un espace naturel préservé ;
- il en serait fini également de l'exercice correct de la sylviculture, de la défense incendie, des chasses traditionnelles ;
- à l'inverse, les dégâts environnementaux et humains seraient considérables, dans une zone pourtant sensible intégrée dans le Parc Naturel des Landes de Gascogne.

Il faut savoir enfin que **le jumelage serré d'une voie ferroviaire avec la future A65 n'est absolument pas garanti** : bien que j'en ai fait la demande officielle,

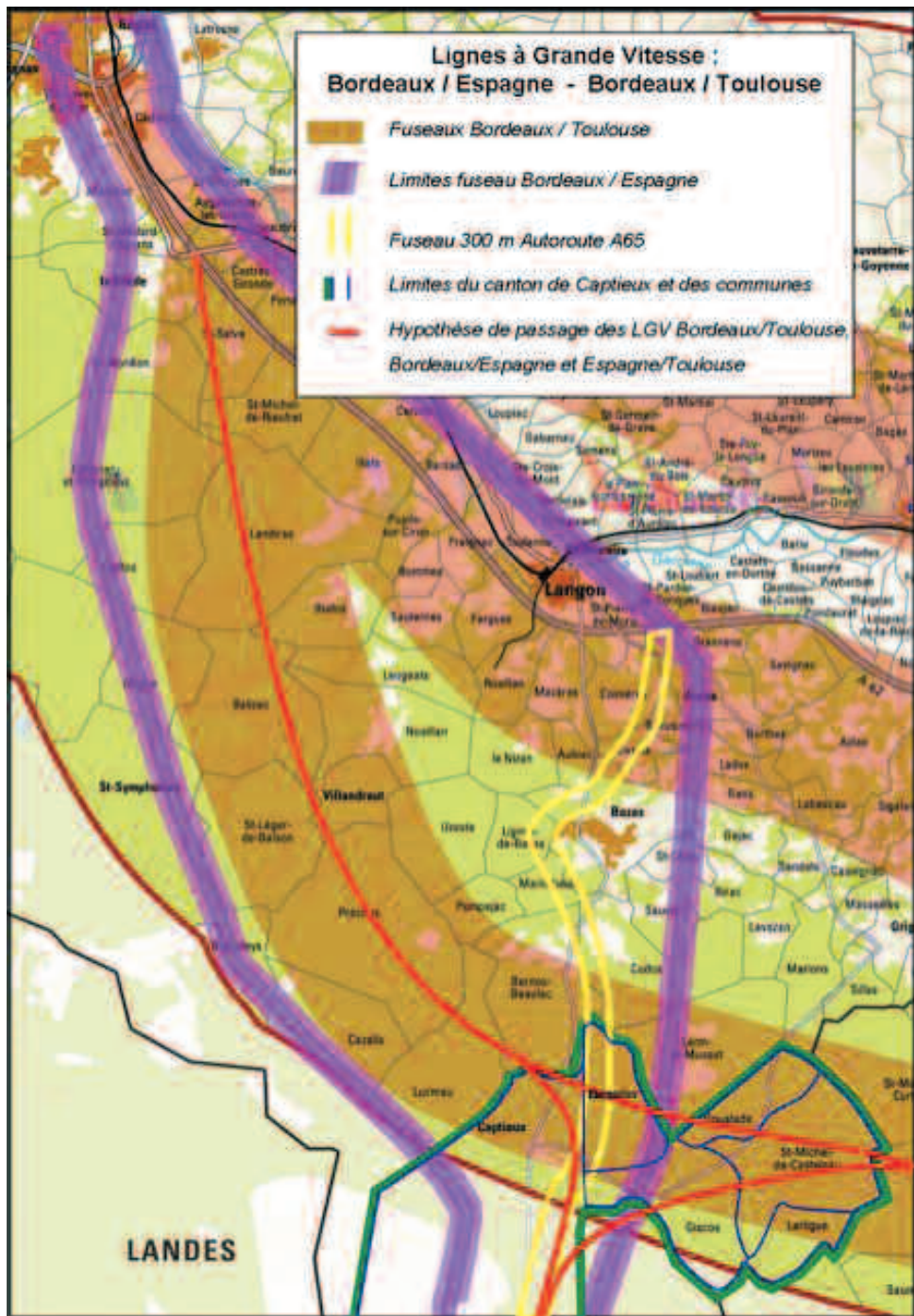
l'État s'obstine à considérer impossible toute anticipation sur ce sujet. Gouverner, pourtant, c'est prévoir...

Ce débat ne pourra pas, comme le précédent, éluder l'opposition massive qui se manifeste sur tout l'est du département, de LABREDE à CAPTIEUX, en repoussant les décisions à prendre. Puisqu'il nous est répété qu'il s'agit d'une véritable consultation démocratique et non de pure forme, R.F.F. devra en tirer très logiquement les enseignements.

Pour ce qui concerne le canton de CAPTIEUX, il faudra prendre acte d'une opposition ferme et farouche : population et élus n'accepteront pas, ici, de triangle ferroviaire ! ■

Jean-Luc GLEYZE

Conseiller Général du canton de Captieux





Le canton de Villandraut et ses communes se sont dotés d'un Agenda 21 pour mettre en place une politique d'aménagement durable.

Or, le projet de la LGV jette à bas tous nos efforts. En l'état, il ne fait pas référence aux populations concernées, traite l'environnement comme un alibi et n'apporte rien au chapitre économique. Les trois axes du développement durable sont donc ignorés.

Couper notre canton en deux remet en question l'avenir des entreprises et de la sylviculture. Que dire de nos actions en matière de tourisme ?

Pour l'avenir de notre canton, je m'oppose à un tel tracé. Je souhaite que soit étudié l'aménagement de ce qui existe déjà. Il est nécessaire de développer des modes de transport respectueux de l'environnement et des hommes. ■

Isabelle DEXPERT

Conseillère Générale du canton de Villandraut



Pour les Aquitains, la qualité de la vie et le respect de l'environnement sont les atouts essentiels de leur région. En matière de transports, ils placent l'amélioration des TER bien loin devant la réalisation d'une LGV (enquête 2003 du Conseil Régional).

Le projet ferroviaire doit donc s'occuper en priorité des TER et du fret, pour lesquels les investissements de RFF sont très insuffisants.

C'est pourquoi l'association LEA s'oppose aux scénarios 2 et 3 qui créeraient un nouveau couloir sans apporter de réponse satisfaisante.

Nous demandons l'amélioration immédiate de la voie existante, seule solution qui permettra de concilier rapidement le développement des TER et du fret, l'amélioration des liaisons rapides et le renforcement des protections des riverains. ■

Denise CASSOU

Co-Présidente de l'association LEA



Ce projet est faussé dès le départ puisqu'il s'inscrit dans la continuité du projet précédent (BX-TOULOUSE).

Il ne tient pas compte de l'impact économique et touristique. Le scénario 3 développerait peut être Mont de Marsan (30 000 Habitants) au détriment du Bassin d'Arcachon (130 000 habitants) ; cette composante n'est pas suffisamment étudiée dans le dossier.

Sur mon canton, la SNCF s'est retirée dans les années 60, en supprimant la dernière ligne ferroviaire et en fermant les ateliers qui employaient à l'époque, une centaine d'ouvriers. Un grand pan de l'économie de mon territoire a été détruit.

À l'heure où en zone rurale, on nous supprime, de restructuration en restructuration, le service public, on nous demande de faire preuve de solidarité en acceptant cette ligne. On peut donc parler de "péréquation inversée". Le Canton a suffisamment donné et subi, et s'oppose donc avec fermeté à ce projet. ■

Philippe CARREYRE

Conseiller Général du canton de Saint-Symphorien



Si le développement durable et la lutte contre le réchauffement climatique dictent de préférer le rail à la route, ces principes imposent aussi de faire le choix du scénario le plus économe, en finances publiques, en énergie, en territoires...

Les populations girondines l'ont bien compris puisque les habitants du pourtour du Bassin d'Arcachon, comme ceux du Sud Gironde, ont majoritairement manifesté le souhait de voir aménager la ligne existante Bordeaux-Dax plutôt que de créer à grands frais une LGV passant par l'est, y saccageant la nature et plus longue de plusieurs dizaines de kilomètres.

Ce souhait correspond tout à fait à la demande de la SEPANSO : "Recycler l'existant pour préserver nos derniers grands espaces naturels."

Puissions-nous être entendus ! ■

Philippe BARBEDIENNE

Directeur de la SEPANSO

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 8 700 exemplaires - ©Leo Corporate