

COMMUNE DE CABANAC-ET-VILLAGRAINS (GIRONDE)

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU 8 NOVEMBRE 2005

Nombre de membres :

- afférents au C.M. : 15
- en exercice : 13
- qui ont pris part à la délibération : 9

Date de la convocation : 03/11/2005

Date d'affichage : 10/11/2005

Publication du : 10/11/2005

DELIBERATION CONTRE LA LGV BORDEAUX/TOULOUSE

L'an deux mille cinq, et le huit novembre à vingt heures trente,
Le Conseil Municipal de CABANAC-VILLAGRAINS (Gironde), régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de :
Monsieur Jean-Pierre LARRUE, Maire.

Présents : MM. LARRUE, CAULE, POUSSEAU, BILLAT, BELLIARD-SENS, LÉON,
Mmes LIÉBAUT-JANY, LEMAIRE.

Absents excusés : MM. DAZY, DERRIEN, PEYS, Mme ANDREU.

Secrétaire de séance : M. Michel CAULE.

*

Monsieur le Maire rappelle au Conseil Municipal qu'un débat public a été ouvert le 8 Juin dernier pour le projet de création d'une ligne à grande vitesse (LGV) entre BORDEAUX et TOULOUSE. Ce débat sera clos le 15 Novembre prochain.

Trois questions sont posées à cette occasion

- Le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse BORDEAUX / TOULOUSE est-il opportun ?
- Si oui, quelles sont les solutions fonctionnelles à privilégier ?
- Quels sont les enjeux territoriaux et environnementaux de ces solutions ?

Trois tracés sont proposés dans le cadre du dossier de concertation élaboré par Réseau Ferré de France (RFF). L'un d'entre eux concerne le territoire communal. Monsieur le Maire propose donc au Conseil Municipal de se prononcer sur ce dossier, aux conséquences fondamentales pour le secteur.

Après avoir pris connaissance du dossier du maître d'ouvrage, le Conseil Municipal, exception faite de Monsieur LÉON qui est pour ce projet, émet les observations et positions ci-après :

1 - Sur la forme

Le Conseil Municipal déplore :

A — d'avoir été informé très tardivement de ce projet:

Alors que :

- l'inscription de la LGV Bordeaux/Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme et le lancement du débat public ont été décidés par le CIADT du 18 Décembre 2003,
- la Commission Nationale du Débat Public a été saisie le 21 Juillet 2004 pour mettre en place cette concertation,
- cette commission a décidé le 8 Septembre 2004 l'organisation du débat public,
- les études préparatoires au débat élaborées par Réseau Ferré de France ont été validées le 24 Novembre 2004,
- la Commission Particulière du Débat Public, propre à ce projet, a été désignée le 1^{er} décembre 2004,

les élus municipaux n'ont été informés - au mieux - que début Juin 2005 par envoi postal de la brochure, adressée aux seules mairies intéressées, et d'un dépliant adressé au même moment à tous les citoyens. Mais une partie seulement de la population l'a reçu, et très en retard -jusqu'à un mois.

B — que la concertation ait été organisée en période inadaptée:

- sur les 5 mois de débat, 2 se sont déroulés en période estivale, empêchant pendant cette période une information et une mobilisation correcte de la population.

C — que RFF introduise dans le débat une solution superposée avec le futur débat public sur la LGV Bordeaux/Irun (page 84 du dossier débat nubile):

- l'option Sud présente l'éventualité d'une partie commune avec certaines hypothèses étudiées par RFF pour la LGV Sud Europe Atlantique (SEA) Bordeaux / Irun (ce qui est confirmé dans 3 des 5 scénarios qui seront proposés à la concertation de la LGV S.E.A courant 2006 — document sur les scénarios d'aménagement élaboré par PFF en Juillet 2005) ;
- RFF estime d'ores et déjà que cette solution est moins pénalisante sur les plans environnemental et économique en outre. elle sert de base, en qualité d'hypothèse la moins coûteuse, au chiffrage du projet LGV Bordeaux / Toulouse.
Même si RFF s'en défend (débat public du 28 Septembre 2005 à LANGON), **ces choix révèlent un constat de préférence à l'égard du tracé sud ;**
- dans ces conditions. en scindant les deux débats alors que les choix de RFF peuvent être fortement liés au cumul des projets. **le débat public actuel interdit aux élus et à la population d'exprimer leur avis en prenant en compte la totalité des enjeux.**

2 - Sur le fond : un projet non prioritaire, aux options critiquables

Le Conseil Municipal

A — est favorable au rail par principe

- parce qu'il est moins consommateur d'énergie (4,4 fois moins que l'automobile et 9,5 fois moins que l'avion),
- parce qu'il favorise la réduction des émissions de gaz à effet de serre (20 fois

- moins que la voiture et 45 fois moins que l'avion),
 - parce qu'il contribue à l'amélioration de la qualité de l'air (13 fois moins polluant que l'avion et 30 fois moins que la voiture),
 - parce qu'il représente un moyen de transport plus sûr (35 fois plus que la route).
- (Tous ces points sont à pondérer par le fait qu'un TGV à 320 km/h consomme environ 10 fois plus qu'à 100 km/h et 4 fois plus qu'à 160 km/h)**

B — estime que plusieurs constats influent de façon décisive sur les choix à opérer concernant ce projet :

- les 4/5^{ème} de la péninsule ibérique sont à l'Ouest du méridien Londres/Bordeaux/Valence. Cette donnée géographique explique l'évolution considérable des flux de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe près de 19.000 poids lourds en 2002. 28.500 prévus en 2010
- la route capte aujourd'hui 95 % du fret terrestre transpyrénéen, contre seulement 5 % pour le rail.
- des efforts d'infrastructures ferroviaires sont en cours de réalisation en Espagne, avec des solutions mixtes fret — passagers la France ne propose pour l'instant aucune solution de continuité sur la façade atlantique ;
- parmi les 30 grands projets prioritaires de réseaux transeuropéens de transports arrêtés en avril 2004 par l'Union Européenne, figurent :
 - ❖ une ligne grande vitesse permettant de libérer un corridor atlantique de fret ferroviaire,
 - ❖ un tunnel de feroutage grande capacité sous les Pyrénées (2020) avec l'engagement d'un concours financier de la France à hauteur de 50 % (au lieu des 20 % actuels) ;
- des difficultés actuelles avérées de réalisation de l'axe TOURS / BORDEAUX particulier à hauteur de la Vienne.

C — considère que ce projet ne constitue pas une priorité

- La LGV Bordeaux/Toulouse ne figure pas sur la carte des axes transeuropéens prioritaires, contrairement à la LGV Sud Europe Atlantique
- Elle ne constitue pas une priorité pour la Région Aquitaine, qui affiche avant tout une volonté de développement vers l'Espagne. ni pour le Département de la Gironde;
- L'absence de TGV n'a pas empêché à ce jour TOULOUSE de se hisser au rang de pôle aéronautique et spatial mondial

D — constate des contradictions dans les choix argumentés, des oublis importants :

- selon RFF ce projet irait dans le sens d'un développement du fret ferroviaire car il libérerait des **créneaux sur la voie actuelle. Or, cette voie est notoirement sous-utilisée** (Bordeaux-Langon 80 trains/jour, Langon-Agen 70 trains/j, Agen/Montauban 61 trains/j. Le taux de saturation d'une voie de ce type, correctement aménagée, est de l'ordre de 220 trains/j). **Les volontés politiques passées et actuelles, les moyens (humains, matériels) mis à disposition par RFF et la SNCF pour le fret ne progressent pas, bien au contraire la réalité est que le fret ferroviaire diminue constamment.**
- De toutes façons, ce projet n'aura pratiquement aucun impact sur le fret car il n'est pas situé sur un axe majeur de transport des marchandises lesquelles, depuis l'Espagne, continueront d'emprunter le couloir Rhodanien ou la ligne POLT vers le Nord, tel qu'indiqué dans le dossier du maître d'ouvrage. Seule une traversée centrale par les

- Pyrénées, très hypothétique et à très long terme, aurait des effets réels.
- RFF justifie également le choix d'une ligne en site propre au regard du développement des TER. Cependant, personne, à commencer le maître d'ouvrage lui-même (page 56 du dossier) n'est en mesure « *de prévoir quelles seront les missions TEP à l'horizon du projet* ».
- Une autre hypothèse avancée par RFF est celle du développement des liaisons inter cités à grande vitesse. Là encore, le maître d'ouvrage (page 55 du dossier) concède lui-même que « *les études menées dans le cadre du projet d'amélioration de l'axe Bordeaux/Toulouse ne conduisent pas à penser qu'existe actuellement une demande suffisamment importante pour mettre en oeuvre ce type de liaisons spécifiques* ».
- RFF évoque la nécessité de concurrencer l'avion, plus cher, mais oublie le cours actuel du pétrole et une prochaine pénurie fortement prévisible. **Cette concurrence sur les trajets nationaux va vite disparaître au profit du train, quelle que soit sa vitesse. Aussi un investissement d'une telle importance dans ce contexte n'a plus de sens.**
- RFF qui veut se placer dans les perspectives à échéance de 12 à 16 ans, t oublie **l'évolution farouche d'Internet et des autoroutes de l'information.** Il est prévisible qu'à cette même échéance ces techniques remplaceront massivement les déplacements lorsqu'il s'agira de transférer uniquement de l'information. **La vitesse extrême ne sera plus alors un élément déterminant.**

E – prend acte de constats financiers qui réfutent l'opportunité du projet

- **la certitude de l'impossibilité pour l'Etat de financer tous les projets ferroviaires prévus** sur l'ensemble du territoire national. Les projets) transeuropéens prioritaires, et notamment la LGV Sud Europe Atlantique, doivent donc être privilégiés pour garantir leur financement
- le souhait exprimé par l'Europe de porter jusqu'à 50% de l'investissement son concours financier aux lignes transfrontalières (au lieu de 20 % actuellement), qui pourrait concerner directement la LGV Sud Europe Atlantique
- **le décalage entre le coût et l'opportunité du projet près de 3 milliards d'€** sont prévus pour ce projet non prioritaire, et dont les retombées en matière de fret ferroviaire ou de TER seront faibles, voire inexistantes ;
- **le réseau ferroviaire est en mauvais état**, tel que l'atteste l'audit réalisé par un expert neutre à la demande de RFF et de la SNCF et, récemment remis au Ministre des Transports. Manquent 500 millions d'€ / an pour le maintenir à niveau et, 600 millions pour le « régénérer ». **Au lieu de répondre à ces exigences avérées, RFF préfère envisager la création de LGV coûteuses en site propre.**

F — est convaincu des graves impacts de la LGV pour les territoires traversés par l'option Sud :

- sur le plan économique et de l'aménagement du territoire en dehors des villes terminus, et des arrêts éventuels à AGEN et MONTAUBAN, toutes les zones rurales traversées seront victimes de « l'effet tunnel » (*tel qu'indiqué page 44 du dossier du maître d'ouvrage*). A ce titre, **le projet ne présente aucune perspective de développement sur toute sa traversée girondine ;**
- sur le plan environnemental : traversées de zones NATURA 2000, ZNIEFF et ZICO le long du bassin versant du Ciron, césure du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne et, de manière générale, d'un espace dont la plus grande qualité est sa préservation (*tel que précisé aux pages 76, 77 et 84 du dossier du maître d'ouvrage*) ;

- sur le plan patrimonial : menaces sur les châteaux de LA BREDE, CAZENEUVE, ROQUÉTAILLADE, VILLANDRAUT, collégiale d'UZESTE, etc...
- sur le plan touristique : traversée de la vallée du Ciron, des lagunes du Gat Mort, de pistes cyclables, du domaine Départemental d'Hostens, proximité prévisible d'hébergements touristiques ;
- sur le plan forestier et de la sécurité : morcellement des forêts, difficulté de desserte des parcelles, augmentation du risque d'incendies et des difficultés pour assurer la défense des forêts contre l'incendie (*tel que démontré par l'Association Régionale DFCI au cours de la réunion du 28 Septembre 2005 à LANGON*) ;
- sur le plan humain : **création de nuisances sonores et visuelles considérables, perte de propriétés foncières et immobilières, renversement de la tendance de repeuplement du secteur, mise en péril d'agences immobilières locales** ;
- sur le plan foncier. avec des répercussions conséquentes, voire contradictoires, sur les documents d'urbanisme élaborés par les communes et les intercommunalités ;
- enfin, les arguments justifiant le projet **font prévaloir la notion de « développement durable »**, qui constitue aujourd'hui un préalable à toute politique publique raisonnée. Or ce projet est au contraire en inadéquation flagrante avec les 3 domaines fondamentaux d'intervention autour de ce thème **l'économie** (pas de retombées attendues en Gironde); le social (des conséquences déplorables pour les habitants des territoires girondins traversés), **l'environnement** (massacre assuré de territoires dont la qualité première est leur préservation, nuisances insupportables).

Au vu de ces éléments, le Conseil Municipal :

- ✓ **prend acte des positions homogènes contre ce projet, depuis l'échelon local jusqu'à l'échelon européen, de collectivités publiques, d'élus, d'institutions, d'associations et de citoyens d'Aquitaine, et notamment :**
 - **de nombreuses** communes et Communautés de Communes concernées par le tracé Sud,
 - des conseillers généraux des cantons de CAPTIEUX, VILLANDRAUT, SAINT-SYMPHORIEN, LA BREDE,
 - de M. Philippe MADRELLE, Président du Conseil Général de la Gironde et Sénateur,
 - d'élus du Conseil Régional d'Aquitaine qui expriment la nécessaire priorité de la LGV Sud Europe Atlantique,
 - de députés et sénateurs,
 - du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne,
 - du Pays des Landes de Gascogne,
 - du Conseil Economique et Social d'Aquitaine,
 - de la Chambre d'Agriculture de la Gironde,
 - de l'Association des Maires de Gironde,
 - de l'Association Régionale de Défense des Forêts Contre l'incendie d'Aquitaine,
 - du Syndicat des sylviculteurs,
 - des viticulteurs des Graves et du Sauternais. du CIVE
 - de la SEPANSO,
 - de la Fédération Départementale de Chasse,
 - de l'Union des Familles Laiques d'Aquitaine,
 - des associations Landes Environnement Attitude (LEA), Patrimoine A Préserver (PAP), Landes Graves Palus Environnement (LGPE), Le Trait d'Union, Bioservice...

- ✓ constate la multiplicité des opposants, et s'interroge sur l'existence de défenseurs du projet en Région Aquitaine,
- ✓ constate que la Commission Particulière du Débat Public,
 - qui a notamment pour rôle de communiquer à Réseau Ferré de France le compte-rendu et le bilan du débat,
 - dont l'objectivité et la neutralité ont été affirmées par M. Henri DEMANGE, Président de la Commission,
 ne peut que restituer une opinion très majoritairement opposée à ce projet
- ✓ constate que Réseau Ferré de France,
 - à qui le débat public sert d'outil d'aide à la décision,
 - qui ne peut mépriser l'expression des citoyens et de leurs représentants élus,
 - **qui ne peut ignorer les arguments de fond, multiples et solides, présentés par les opposants au projet, et auxquels les réponses qu'il a apportées ont été souvent jugées peu convaincantes.**
 doit, comme la loi 2002-276 du 27 Février 2002 relative à la démocratie de proximité le prévoit, tirer les enseignements du débat public et retirer définitivement ce projet.

Partageant les positions défendues par la plupart des adversaires au projet précédemment cités, le Conseil Municipal :

- ✓ répond à la première question du débat public en jugeant inopportune la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux / Toulouse,
- ✓ s'oppose en conséquence à sa réalisation, pour les raisons invoquées ci-dessus,
- ✓ demande à la Commission Particulière du Débat Public de restituer objectivement l'opposition massive manifestée en Région Aquitaine à l'égard de ce projet,
- ✓ demande à Réseau Ferré de France de renoncer à ce projet, pour les multiples arguments développés au fil du débat et qui le condamnent,
- ✓ demande aux collectivités publiques qui seraient associées au financement de la LGV Bordeaux/Toulouse et qui se sont placées en opposition de refuser le co-financement sollicité par RFF, dans le cas où le projet serait maintenu, au mépris de l'expression démocratique des élus et des citoyens,
- ✓ refuse de se prononcer sur les deux autres questions du débat, puisqu'il juge le projet inopportun,
- ✓ demande que soit organisé dans les meilleurs délais le débat sur la LGV Sud Europe Atlantique Bordeaux/Irun, seul projet ferroviaire pertinent sur la Région Aquitaine,

✓ tient à exprimer ses positions à l'égard de tout projet ferroviaire à venir sur la Région Aquitaine, à savoir:

- veiller à alléger l'important trafic routier en développant le fret ferroviaire, particulièrement sur la façade atlantique,
- privilégier l'utilisation des couloirs ferroviaires existants afin de réduire les conséquences fortement négatives de ces projets.

Le Maire,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte qui sera affiché ce jour, au siège de la collectivité,
- informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux, dans un délai de deux mois, à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

Fait à Cabanac-Villagrains, le 10 novembre 2005.

Le Maire,
Jean-Pierre LARRUE

