

► **PHILIPPE CARREYRE**
Conseiller Général du canton de Saint-Symphorien
Maire de Louchats
Tél. Bureau : 05 56 88 51 42

Louchats, le 14 novembre 2005

Commission Nationale du Débat Public
A l'attention de Mr le Président

7 Rue de Sébastopol
31000 TOULOUSE

OBJET : Délibération opposition LGV

Monsieur le Président,

Veillez trouver ci-joint une délibération prise lors du dernier Conseil Municipal en date du 14 novembre 2005, s'opposant au projet de la Ligne Grande Vitesse sur notre territoire.

Pour être précis et complet, je tiens à vous préciser que cette délibération a été prise à l'unanimité des membres présents.

Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



Philippe CARREYRE
Maire de Louchats

**MAIRIE
DE
LOUCHATS
33125**

Tél. : 05.56.88.51.42

Fax : 05.56.88.56.92

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**



Nombre de conseillers

En exercice : 13

Présents : 09

Votant : 10

L'an deux mille cinq, le dix novembre à dix neuf heures, le Conseil Municipal de la Commune de Louchats, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie sous la présidence de Monsieur Philippe CARREYRE, Maire.

Suffrages Exprimés :

Pour : 10

Contre : 00

Nuls : 00

Date de la convocation du conseil municipal :

Le 3 novembre 2005

Présents : Mr CARREYRE, Mme VILLETORTE, Mr CAZENAVE, Mme MARTIN, Mr FRAYSSINOX, Mme DALIGAULT, Mr LEGROS, Mr HERNANDEZ, Mr LAMOUR.

Absents : Mr DE LA ROSA, Mr DAUMAS, Mr RIVAULT, Mr NAGLIN.

Mr NAGLIN a donné pouvoir à Mr FRAYSSINOX.

OBJET : Délibération d'opposition à la Ligne Grande Vitesse

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 grande vitesse (LGV) entre BORDEAUX et TOULOUSE. Ce débat sera clos le 17 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 (R.F.F.). 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 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 de 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 1er décembre 2004.
- Les élus municipaux n'ont été informés que début juin 2005, le jour du lancement du débat, par envoi postal de la brochure adressée au même moment à tous les citoyens.

✓ 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 le LGV Bordeaux/Irun (page 84 du dossier débat public) :

- ◆ l'option Sud présente l'éventualité d'une partie commune avec certaines hypothèses étudiées par R.F.F. pour la LGV Sud Europe Atlantique (S.E.A.) Bordeaux/Irun (ce qui est confirmé dans 3 des 5 scénarii qui sont proposés à la concertation de la LGV S.E.A courant 2006 - document sur les scénarios d'aménagement élaboré par RFF en juillet 2005) ;
- ◆ R.F.F. 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 R.F.F. 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 R.F.F. 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 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 (34 fois plus que la route).

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

- ◆ les 4/5ème 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, en particulier à hauteur de la Vienne
- ✓ C - considère que ce projet ne constitue pas un priorité :
- ◆ la LGV Bordeaux/Toulouse ne figure pas sur la carte des axes transeuropéens prioritaires, contrairement à la LVB 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 :
- ◆ selon R.F.F., ce projet irait dans le sens d'un développement du fret ferroviaire. En réalité, il n'aura pratiquement aucun impact car il n'est pas situé sur un axe majeur de transport des marchandises : le fret venant de Catalogne suivra la voie méditerranéenne pour rejoindre le corridor rhodanien. Les flux originaires du Midi toulousain continueront d'emprunter vers le Nord la ligne POLT, 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.
 - ◆ R.F.F. 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 TER à l'horizon du projet".
 - ◆ une autre hypothèse avancée par R.F.F. est celle du développement des liaisons intercités 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'il existe actuellement une demande suffisamment importante pour mettre en oeuvre ce type de liaisons spécifiques".
- ✓ E - prend acte de constats financiers qui réfutent l'opportunité du projet :
- ◆ la certitude de l'impossibilité pour l'État 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 au 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 matières 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 R.F.F. et de la SNCF ; et récemment remis au Ministre des Transports. Manquent 50 millions d'€/an pour le maintenir à niveau, et 600 millions pour le "régénérer". Au lieu de répondre à ces exigences avérées, R.F.F. 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 éventuel 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 : traversée de la zone 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 CASTELNAU à SAINT LÉGER DE BALSON, LA BREDE, CAZENEUVE, ROQUETAILLADE, VILLANDRAUT, collégiale d'UZESTE, etc...
 - ◆ sur le plan touristique : traversée de la vallée du Ciron, des lagunes du Gât 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, perte de propriétés foncières et immobilières, renversement de la tendance de repeuplement du secteur, mis 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 ont valeur d'alibis au regard du développement durable, qui constitue aujourd'hui un préalable à toute politique publique raisonnée. Il 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 (le massacre assuré de territoires dont la qualité première est leur préservation).

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 VILLANDRAUT, SAINT-SYMPHORIEN, LA BREDE, HOUEILLES et CAPTIEUX,
 - ◆ de MM Dominique COUTIERE et François DELUGA, respectivement Président et Vice-Président du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne,
 - ◆ du Pays des Landes de Gascogne,
 - ◆ de Mr 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 Mr Bernard DUSSAULT, Sénateur,
 - ◆ de Mme Marie Hélène DES ESGAULX, député de la 8ème circonscription,
 - ◆ de Mr Gilles SAVARY, Député Européen,
 - ◆ du Conseil Économique 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,
 - ◆ de la SEPANSO,
 - ◆ de la Fédération Départementale de Chasse,
 - ◆ des associations Landes Environnement Attitude (L.E.A.), Patrimoine A Préserver (P.A.P.), Landes Graves Palus Environnement, ...
- ✓ 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 Mr Henri DEMANGE, Président de la Commission,
- ne peut que restituer une opinion très majoritairement opposée à ce projet, et particulièrement à l'égard du tracé Sud.
- ✓ 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,

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 cofinancement sollicité par R.F.F., 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 de débat sur la LGV Sud Europe Atlantique Bordeaux / Irun, seul projet ferroviaire pertinent sur la Régional Aquitaine,
- ✓ tiens 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 négatives de ces projet.

Fait et délibéré en séance, les jour, mois et an que dessus
Pour extrait conforme,
Le Maire.
Philippe CARREYRE

Certifié exécutoire compte tenu de la réception
En Préfecture le :
De la publication le :

