



**MAIRIE de SAINT MORILLON**  
33650 SAINT MORILLON

Département de la GIRONDE  
Arrondissement de BORDEAUX

Canton de LA BREDE

Tél. : 05.56.20.25.62

Fax 05.56.78.48.55

e-mail : [mairie.saint-morillon@wanadoo.fr](mailto:mairie.saint-morillon@wanadoo.fr)

Saint Morillon, le 10 novembre 2005

Madame le Maire

à

**Monsieur Henri DEMANGE**  
**Président de la Commission Particulière**  
**du Débat Public**  
**Projet de LGV Bordeaux Toulouse**  
**Espace Multiburo**  
**7, rue de Sébastopol**  
**31 000 TOULOUSE**

Courriel adressé à :

[contact@debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org](mailto:contact@debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org)

[secretairegeneral@debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org](mailto:secretairegeneral@debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org)

**Objet : Motion du conseil municipal sur le projet  
de création d'une ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse**

**Monsieur le Président,**

Veillez trouver ci-joint la motion du conseil municipal de Saint Morillon adoptée à l'unanimité au cours de son assemblée d'hier soir, 9 novembre 2005.

Je vous remercie de mettre en ligne cette contribution au débat public dans les meilleurs délais sur le site de la Commission Particulière du Débat Public.

En comptant sur l'intérêt que vous porterez à cette demande, je vous prie de recevoir,  
**Monsieur le Président**, mes sincères salutations.

Madame Danielle SECCO  
Maire de Saint Morillon



**MAIRIE de SAINT MORILLON**  
33650 SAINT MORILLON

Département de la GIRONDE  
Arrondissement de BORDEAUX  
Canton de LA BREDE

Tél : 05.56.20.25.62

Fax : 05.56.78.48.55

e-mail : [mairie.saint-morillon@wanadoo.fr](mailto:mairie.saint-morillon@wanadoo.fr)

## **Motion du conseil municipal contre la LGV BORDEAUX / TOULOUSE** (adoptée à l'unanimité le 09/11/2005)

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 25 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. **Suite à la forte opposition manifestée lors de la réunion publique organisée à Saint-Morillon (350 personnes) et des réunions officielles du débat public de Langon (500 et 800 personnes), Mme le Maire propose au Conseil Municipal de se prononcer sur ce dossier, aux conséquences fondamentales pour notre commune et tout le territoire girondin concerné.**

**Après avoir pris connaissance du dossier du maître d'ouvrage, le Conseil Municipal émet les observations et positions ci-après :**

### **Sur la forme :**

Le Conseil Municipal déplore :

✓ **1 – 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 08 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<sup>er</sup> Décembre 2004, **les élus municipaux n'ont été informés - au mieux - que fin juin 2005** par envoi postal d'une 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.

✓ **2 – 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.

✓ **3 – que RFF introduise dans le débat une solution superposée avec le futur débat public sur la 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 ou 6 scénarios qui seront 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.**

### **Sur le fond : un projet non prioritaire, aux options critiquables**

Le Conseil Municipal :

- ✓ **1 – est favorable au rail par principe :**
  - parce qu'il est moins consommateur d'énergie,
  - parce qu'il favorise la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
  - parce qu'il contribue à l'amélioration de la qualité de l'air,
  - parce qu'il représente un moyen de transport plus sûr.

**(Tous ces points sont néanmoins 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)**
- ✓ **2 – estime que plusieurs constats influent de façon décisive sur les choix à opérer concernant ce projet :**
  - les 4/5<sup>ème</sup> 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/jour 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 ferroutage 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) ;
- ✓ **3 – 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.
  - Accorde une priorité beaucoup plus importante au développement des dessertes locales (TER) ou nationales économiques (corail).
- ✓ **4 – constate des contradictions dans les choix argumentés, des oublis importants :**
  - Selon R.F.F., ce projet irait dans le sens d'un développement du fret ferroviaire car il **libérerait des « sillons » (créneaux) sur la voie actuelle. Or cette voie est notoirement sous-utilisée** (Bordeaux-Langon : 80 trains/jour, Langon-Agen : 70 tr/j, Agen-Montauban 61 tr/j. Le taux de saturation d'une voie de ce type, correctement aménagée, est de l'ordre de 220 tr/j). **Les volontés politiques passée et actuelle, 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.

- 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 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'il existe actuellement une demande suffisamment importante pour mettre en œuvre ce type de liaisons spécifiques** ».
- R.F.F. 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.
- R.F.F. qui veut se placer dans les perspectives à échéance de 12 à 16 ans, **oublie l'évolution faramineuse 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.**

✓ **5 - 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 R.F.F 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, R.F.F préfère envisager la création de LGV coûteuses, en site propre.**

✓ **6 – 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*) ; **cette LGV est en contradiction avec l'organisation environnementale déjà mise en place sur notre territoire** : Charte Paysagère de la Communauté de Communes de Montesquieu, Charte du Pays des Graves et des Landes de Cernés. Que resterait-il de ce pays coupé en deux ?
- sur le plan patrimonial : menaces sur les châteaux de LABREDE, CAZENEUVE, ROQUETAILLADE, 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, des voies de communication et de la sécurité : disparition de sentiers, pistes, chemins, morcellement des forêts, de propriétés viticoles, difficulté de desserte des parcelles, augmentation du risque d'incendies, gêne importante à la défense des forêts contre l'incendie (*tel que démontré par l'Association Régionale DFCl(\*) à la réunion du 28 Septembre 2005 à LANGON*) ;
- sur le plan humain : **création de nuisances sonores et visuelles considérables, dévaluation importante à très importante 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 en contradiction 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, apport de 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,
  - des conseillers généraux des cantons de CAPTIEUX, VILLANDRAUT, SAINT-SYMPHORIEN, LA BREDE...
  - du Conseil Général de la Gironde,
  - du Conseil Régional d'Aquitaine, qui exprime 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,
  - de la SEPANSO,
  - de la Fédération Départementale de Chasse,
  - de l'Union des Familles Laïques d'Aquitaine,
  - des associations Landes Environnement Attitude (L.E.A), Patrimoine A Préserver (P.A.P.), Landes Graves Palus Environnement (LGPE), Le Trait d'Union, Bioservice...
  
- ✓ **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 **de refuser le co-financement 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 à R.F.F de présenter une solution alternative : l'aménagement de la voie ferrée actuelle, très sous-utilisée, à partir d'un dossier beaucoup plus étoffé que les quelques lignes présentées dans le projet LGV.
- ✓ 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.

(\*) DFCI : Défense Forestière Contre l'Incendie

(\*\*) ZNIEFF : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique

(\*\*\*) ZICO : Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux