



Monsieur Henri DEMANGE
Président de la CPDP
7 rue Sébastopol
31000 TOULOUSE

Bordeaux le 25 octobre 2005

OBJET : Projet de LGV Bordeaux – Toulouse

Monsieur le Président,

En qualité de Président du SYSDAU, Syndicat Mixte du SCOT de l'Aire Métropolitaine Bordelaise, et dans le cadre du débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse, je tenais à vous faire part du sentiment unanime des 31 membres du Comité Syndical du SYSDAU représentant les 93 communes de l'aire urbaine bordelaise sur ce dossier.

Il ressort de nos discussions que ce débat nous paraît à ce jour totalement inopportun en l'état, dans la mesure où il serait pour le moins incohérent d'aborder ce dossier sans avoir une vision d'ensemble le liant au dossier LGV Sud Europe Atlantique, également inscrit au CIADT du 18 décembre 2003 et retenu prioritairement par l'Union Européenne en avril 2004.

Vous trouverez ci-joint l'avis du SYSDAU que je vous remercie de bien vouloir faire figurer au nombre des avis officiels que vous transmettez au Gouvernement sur ce projet.

Je vous prie d'agréer, **Monsieur le Président**, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président du SYSDAU,
Vice-Président de la CUB,
Maire de Saint Médard en Jalles



Serge LAMAISON

DÉLIBÉRATION N°24/10/05/02

PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE BORDEAUX – TOULOUSE

CONTRIBUTION DU SYSDAU AU DEBAT PUBLIC

Mesdames, Messieurs,

Par décision en date du 8 septembre 2004, la Commission Nationale du Débat Public a décidé de soumettre à consultation le projet ferroviaire de Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse, suite à la décision du CIADT du 18 décembre 2003.

Une Commission Particulière du Débat Public sur le projet de LGV Bordeaux – Toulouse a été constituée, laquelle a posé les bases du débat public et présenté le dossier du maître d'ouvrage RFF (sous l'égide du Préfet de Région Midi-Pyrénées) à partir des 3 questions suivantes :

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

En préambule, rappelons que, paradoxalement, ce projet n'a à ce jour jamais été présenté au SYSDAU, la Commission Particulière du Débat Public n'ayant à aucun moment rencontré ses instances (Président du Sysdau et députés concernés), contrairement à la procédure adoptée en son temps pour le débat public sur le projet de Contournement Autoroutier de Bordeaux et contrairement à ce qui est prévu dans le cadre du débat public à venir sur le projet de LGV Sud Europe Atlantique.

Ainsi, dans le cadre de ce dossier, un certain nombre d'élus et de responsables techniques seront auditionnés par le maître d'ouvrage RFF lors de la préparation du dossier qui sera soumis au débat.

A l'évidence, le Sysdau représente le niveau d'intercommunalité pertinent sur ce type de projet puisqu'il fédère à la fois les communes de la Communauté Urbaine de Bordeaux et les communes hors CUB de l'aire métropolitaine bordelaise, en vue de rechercher la meilleure cohérence possible en matière d'aménagement du territoire.

Rappelons que le périmètre du Sysdau regroupe 93 communes de l'aire urbaine de Bordeaux, représentant les deux tiers de la population du Département de la Gironde.

Le territoire du Sysdau est donc largement concerné par les fuseaux présentés dans le dossier du maître d'ouvrage du projet de LGV Bordeaux – Toulouse (puisque quelques 25 communes sont concernées), entraînant pour les territoires traversés d'inévitables nuisances consécutives à la création d'une saignée supplémentaire dans des secteurs reconnus et recherchés pour leur qualité environnementale, leur cadre de vie et les caractéristiques pédologiques exceptionnelles de leurs terroirs viticoles.

Dans ces conditions, ne devrait-on pas considérer que l'étude du contexte territorial préparatoire à l'organisation du débat public sur le projet de LGV Bordeaux – Toulouse n'a pu être valablement réalisée?

Au delà de ces remarques préliminaires sur la procédure, il convient de rappeler que le Schéma Directeur valant SCOT de l'Aire Métropolitaine Bordelaise ne dénie pas l'intérêt d'étudier l'amélioration des performances de l'infrastructure ferroviaire entre les deux capitales régionales d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, permettant à terme une connexion avec le réseau méditerranéen.

Mais il s'agit de constater unanimement que la priorité doit être accordée à la liaison ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique, également inscrite au CIADT du 18 décembre 2003 et retenue prioritairement par l'Union Européenne en avril 2004.

C'est pourquoi, le projet de LGV Bordeaux – Toulouse actuellement soumis au débat public paraît à ce jour inopportun aux élus du Sysdau dans la mesure où il serait pour le moins incohérent d'aborder ce dossier sans avoir une vision d'ensemble le liant au dossier LGV Sud Europe Atlantique, en accord avec les positions prises par le CESR d'Aquitaine et la Communauté Urbaine de Bordeaux, dans leurs avis respectifs des 7 septembre et 14 octobre 2005 .

Répetons que ces deux dossiers ne sauraient être traités séparément et les deux débats doivent a minima être menés conjointement, d'autant que certaines hypothèses de fuseaux semblent communes aux deux projets.

On voit mal comment le Gouvernement pourrait prendre une décision sur la LGV Bordeaux – Toulouse à l’issue du présent débat public, sans attendre les conclusions du débat public à venir sur la LGV Bordeaux – Dax – Vittoria.

Dans toute hypothèse, les élus du Sysdau tiennent à rappeler leur attachement aux principes de précaution et de compensation inscrits dans le SCOT de l’Aire Métropolitaine Bordelaise, s’agissant des grands projets d’infrastructures positionnés sur leur territoire.

C’est pourquoi, afin de ne pas multiplier les atteintes aux territoires traversés par l’une ou l’autre des infrastructures ferroviaires (territoires qui sont déjà largement contraints par les ouvrages existants tels que les lignes SNCF actuelles mais également les ouvrages routiers type autoroutes et routes nationales à grande circulation) et dans le but de ne pas remettre en cause les équilibres trouvés dans le cadre de l’élaboration du Schéma Directeur valant SCOT, il est proposé de :

- étudier le principe de s’appuyer autant que faire ce peut, sur les lignes SNCF existantes dans les secteurs fortement urbanisés,
- refuser toute solution qui ne prendrait pas correctement en compte les principes inscrit dans le Schéma Directeur / SCOT de l’Aire Métropolitaine Bordelaise
- Demander à l’Etat de surseoir à toute décision dans le cadre du projet de LGV Bordeaux – Toulouse tant que le débat public sur le projet de LGV Sud Europe Atlantique n’a pas eu lieu, ce dernier projet étant clairement prioritaire pour l’aménagement du territoire aquitain, les logiques de report de frêt sur le ferroviare et la sécurité des populations sur l’axe routier saturé vers l’Espagne.

Après en avoir délibéré, les propositions du rapporteur, mises aux voix, sont adoptées par le Comité Syndical.

Le Président
Serge LAMAISON

