

DEPARTEMENT DE LA GIRONDE

~ ♦ ~ ♦ ~ ♦ ~

Commune

D'ESCAUDES

~ ♦ ~ ♦ ~ ♦ ~



à mettre en l'hor

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
SEANCE DU 27 NOVEMBRE 2006

OBJET : LGV BORDEAUX - ESPAGNE

L'an deux mille six, le ving sept novembre, à dix huit heures trente, le Conseil Municipal d'ESCAUDES, s'est réuni, en session ordinaire, salle de la Mairie, sous la présidence Monsieur Christian MANSENCAL, Maire.

Membres du Conseil Municipal : 10	Etaient présents :	MM. Christian MANSENCAL, Francis BENTEJAC, Christian BENESSE, Jean François LEGLISE, Raoul JAHAN, Yves RIOLLOT, Mmes Yvette DAUDET, Jeannine ROUCHALEOU.
Membres présents : 8		
Nombres de votants : 9		
Pour : 9		
Contre : 0	Excusé :	M. REMAUT Jean (pouvoir donné à M. RIOLLOT)
Abstention : 0	Absent :	M. Jean Louis DANFLOUS

Date de convocation : 16/11/2006

Le 30 Août dernier, l'Etat a procédé au lancement d'un débat public concernant la création d'un projet ferroviaire entre BORDEAUX et l'Espagne. Ce débat public s'achèvera le 31 Décembre prochain, et le Conseil Municipal juge opportun, à ce stade de la consultation, de donner son avis sur ce projet qui pourrait traverser le canton de CAPTIEUX.

Au vu du déroulement du débat, des éléments fournis dans le cadre du dossier du maître d'ouvrage, et des prises de position successives lors des diverses réunions, **le Conseil Municipal** :

- **Constate les défaillances du présent débat public** : en effet, la grande majorité de la population de la Commune d'ESCAUDES n'a pas été destinataire du document de synthèse chargé de l'informer sur le contenu du dossier et sur l'organisation du débat. D'autres communes, non concernées par le projet, ont en revanche été destinataires du document. La Commission Particulière du Débat Public prétend qu'il s'agit d'erreurs de son prestataire de distribution. L'ampleur du manque de diffusion du document ne peut pourtant laisser penser à une marge normale d'erreur, mais bien plutôt à des choix de diffusion géographique à minima incohérents au regard des populations les plus concernées.
- Rappelle que lors du débat concernant la LGV BORDEAUX/TOULOUSE en 2005, **il s'était opposé**, comme de nombreuses Communes entre les cantons de LA BREDE et CAPTIEUX, **à la réalisation d'une Ligne à Grande Vitesse entre BORDEAUX et TOULOUSE**. Malgré une opposition massive manifestée en Sud-Gironde, l'Etat a néanmoins décidé de procéder à la réalisation de cette infrastructure.

- Prend acte, dans le cadre du débat concernant la LGV BORDEAUX/TOULOUSE, que la partie BORDEAUX/AGEN n'a pas été définie dans l'attente du présent débat sur le projet ferroviaire BORDEAUX ESPAGNE. Cette décision laisse présager la volonté de coupler les deux infrastructures entre BORDEAUX et CAPTIEUX, **afin de réaliser un tronc commun** moins coûteux pour Réseau Ferré de France. Ce tronc commun est d'ailleurs évoqué à plusieurs reprises dans le dossier de l'actuel débat public, comme une perspective intéressante notamment sur le plan économique.
- S'interroge en conséquence sur l'honnêteté d'un tel débat public : au lieu d'effectuer une véritable concertation permettant, à l'écoute des expressions multiples, d'orienter la décision finale, le présent débat public menace, comme le précédent, de n'être que **de pure forme** afin de respecter les obligations légales.
- Constate que le présent débat public porte non pas comme le précédent sur la création d'une Ligne à Grande Vitesse, mais sur celle **d'un projet ferroviaire** entre BORDEAUX et l'ESPAGNE incluant 3 dimensions :
 - Le report modal des marchandises de la route vers le fer
 - L'amélioration des transports de proximité
 - Le transport longue distance et à grande vitesse des voyageurs

Au vu du dossier fourni, le Conseil Municipal constate :

❖ Concernant le report modal des marchandises de la route vers le fer :

- Que le report modal estimé par RFF au vu de ses hypothèses ne représenterait le transfert que de 2000 camions de la route vers le fer, alors que le nombre de camions circulant sur la façade Atlantique passerait de 8000 aujourd'hui à 16.000 en 2020.
- Que les prévisions de transit de marchandises par voie ferroviaire établies par RFF viennent d'être désavouées par des cabinets d'experts indépendants, qui les considèrent surestimées.
- Qu'en conséquence, les enjeux liés au report modal ne sont que très minoritairement traités, alors que le montant du projet s'élève aux alentours de 4 milliards d'euros. Ce montant est exagéré pour les effets produits transformant le report modal en argument alibi.

❖ Concernant l'amélioration des transports de proximité :

- Que dans ce domaine, c'est le Conseil Régional qui est compétent pour réaliser le développement des Transports Express Régionaux,
- Qu'à ce titre, les éléments fournis par RFF dans le dossier du débat public ne constituent en aucune sorte un engagement de résultat,
- Que globalement les dessertes prévues restent les mêmes que celles qui existent actuellement,
- Que le scénario 3 passant par l'Est, et donc à CAPTIEUX, est un scénario de LGV qui n'offre aucune perspective, si ce n'est purement hypothétique, sur du transport de proximité. Cela signifie que le secteur traversé entre LANGON et MONT de MARSAN, soit 130 kms, ne bénéficiera d'aucune desserte,
- Qu'en conséquence, l'argumentaire relatif à la desserte fine du territoire par des transports de proximité est un argument alibi.

❖ Concernant le transport longue distance et à grande vitesse des voyageurs :

- Que l'argumentaire sur cet aspect du projet ferroviaire est le plus développé,
- que les gains de temps sont variables en fonction des scénarios,
- que l'estimation des gains de temps vers l'Espagne cumule les bénéfices liés à la fois aux travaux réalisés en FRANCE et en ESPAGNE.

A l'issue de cette analyse, le Conseil Municipal fait le constat :

- ⇒ Que **ce projet ferroviaire est en réalité un projet de Ligne à Grande Vitesse** entre BORDEAUX et l'ESPAGNE, qui ne prend en compte que de façon marginale les problématiques de transports de marchandises et de proximité.
- ⇒ Que le montant de 3,5 à 4 milliards d'euros est donc consacré essentiellement aux transports longue distance et à grande vitesse des voyageurs, sans résoudre ni le problème impératif croissant de l'absence de report modal, ni le nécessaire maillage fin du territoire en matière de transport ferroviaire.

Le dossier du débat public présente 3 scénarios possibles d'aménagement. L'analyse du Conseil Municipal concernant ces scénarios est la suivante :

❖ Scénarios 1 :

- Il suit le tracé le plus rectiligne entre BORDEAUX et l'ESPAGNE, c'est à dire celui emprunté par l'actuelle voie ferrée construite au 19^{ème} siècle.
- Son coût est de 3,56 milliards d'euros.
- Il est celui qui présente le moins de nuisances environnementales sur sa partie girondine et landaise, à l'exception de la sortie urbaine de BORDEAUX. Mais celle-ci, toujours problématique, doit être traitée quelque soit le scénario. En revanche, l'actuelle voie ferrée étant très rectiligne, il est possible d'accoler étroitement la réalisation de 2 voies nouvelles à la ligne existante.

❖ Scénario 2 :

- Il implique la création d'un nouveau tracé en site propre, créant ainsi une césure au travers notamment du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne. Il présente, à ce titre, des conséquences environnementales fortes ;
- Son coût est 3,52 milliards d'euros.
- Son tracé peut être très rectiligne et géométriquement assez logique pour raccorder BORDEAUX à l'ESPAGNE.

❖ Scénario 3 :

- Passant par CAPTIEUX, il est le plus long et celui réalisant la plus grande courbe sans logique pertinente à l'égard du strict projet BORDEAUX / ESPAGNE.
- Il traverse le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne dans sa partie Est, avec des conséquences environnements fortes.
- Il présente un coût plus élevé que les autres scénarios, soit 4,05 milliards d'euros.
- Sa seule justification apparaît être la réalisation d'un tronc commun avec la LGV BORDEAUX / TOULOUSE, de manière à diminuer les coûts, à hauteur de 3,75 milliards d'euros. Même dans cette hypothèse, ce scénario reste cependant le plus onéreux.

Au vu des arguments comparatifs développés dans le document, il apparaît **que ce scénario a la préférence de Réseau Ferré de France**. Les éléments recueillis corroborent l'idée que les conclusions du débat public concernant la LGV BORDEAUX / TOULOUSE laissent le champ libre à l'élaboration d'un tronc commun entre BORDEAUX et le canton de CAPTIEUX. La

citation, à de nombreuses reprises, du canton de CAPTIEUX comme point de séparation des lignes BORDEAUX / TOULOUSE et BORDEAUX / ESPAGNE laisse donc penser qu'un « Y » ferroviaire pourrait venir défigurer le canton.

Par ailleurs, l'intérêt d'un raccordement ultérieur permettant un transit direct de l'ESPAGNE vers le couloir rhodanien en passant par TOULOUSE est évoqué. Le « Y » ferroviaire recevrait donc ainsi à terme une troisième voie, formant désormais un triangle recevant les transits de trois lignes de TGV.

Le canton de CAPTIEUX pourrait vraisemblablement être l'endroit retenu pour ce nœud ferroviaire.

Enfin, l'hypothèse de réalisation d'une voie nouvelle est envisagée dans le respect des couloirs existants ou à créer. Concernant le canton de CAPTIEUX, cela signifie qu'une voie nouvelle serait vraisemblablement accolée à la future autoroute A65. Cet élément peut laisser penser qu'un jumelage serré serait alors réaliser entre les deux infrastructures. En réalité, des informations communiquées au cours du débat public laissent présager que ce jumelage, qui pourrait être serré à certains endroits (entre 0 et 30 mètres) serait beaucoup plus écarté à d'autres, pouvant atteindre plusieurs centaines de mètres. **L'argument du jumelage n'offre donc a priori aucune garantie.**

Seule une étude technique réalisée en parallèle entre le concessionnaire autoroutier et RFF aurait permis d'avoir une vision plus claire sur ce sujet. Ce travail a été demandé par Jean Luc GLEYZE, Conseiller Général, à M. MASSENET, Directeur Régional de l'Equipement, chargé de la coordination des infrastructures. Aucune réponse favorable n'a été accordée à cette demande de travail technique ni par le Directeur Régional de l'Equipement, ni par RFF. Cela signifie **que l'Etat refuse d'anticiper un jumelage éventuel dès à présent**, alors que le concessionnaire autoroutier vient d'être officiellement nommé et que le tracé sera bientôt définitivement arrêté. Il sera alors trop tard pour prévoir un quelconque jumelage.

Enfin, le Conseil Municipal constate, au vu du dossier du débat public, qu'un aménagement de la voie existante est prévu d'ici 2020, pour un montant de 115 millions d'euros. Cet aménagement permettrait une amélioration conséquente des caractéristiques de la ligne qui pourrait **apporter une réponse satisfaisante au besoin d'évolution du trafic**. Cette assertion est d'autant plus valable que les résultats récents d'une contre-expertise indépendante réalisée par 2 cabinets Suisses, attestent que la ligne existante peut tout à fait supporter, avec ces aménagements, le trafic prévu en 2020.

Fort de l'ensemble de cette analyse, le Conseil Municipal :

- Constate que le débat public en cours **concerne plus sûrement la création d'une Ligne à Grande Vitesse** entre BORDEAUX et l'ESPAGNE qu'un véritable projet ferroviaire prenant en compte le report modal et le transport de proximité ;
- Prend acte qu'une contre-expertise indépendante remet en cause la saturation de la ligne existante à l'horizon 2020 ;
- Considère en conséquence qu'un **aménagement de la ligne existante constitue la seule priorité** au regard des perspectives de développement du trafic ferroviaire, de façon progressive et évolutive ;
- Pressent la volonté de Réseau Ferré de France et de l'Etat de réaliser malgré tout une ligne nouvelle en privilégiant le scénario Est afin de réaliser **un tronc commun** avec la LGV BORDEAUX / TOULOUSE, **bien que ce scénario soit le plus long, le plus coûteux et le plus contesté** ;
- Considère, au vu des arguments indiqués dans le dossier, la perspective fortement pressentie de la **réalisation d'un triangle ferroviaire sur le canton de CAPTIEUX**, qui recevrait alors 3 transits de TGV ;
- **Prend position, dans le cas de création d'une ligne nouvelle, pour le scénario 1,** et

résolument contre les scénarios 2 et 3 ;

- **S'oppose fermement à la réalisation d'un triangle ferroviaire sur le canton de CAPTIEUX**, qui réduirait à néant toute perspective d'attractivité, tout en créant des dommages irréversibles :
 - sur un environnement sensible et protégé, situé sur le territoire du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, qui doit être considéré comme une « contrainte majeure » dans la mise en œuvre de tout projet d'infrastructure, tel que prévu dans la charte du Parc,
 - sur une forêt source d'activités économiques, entraînant des obstacles dans l'exercice professionnel des entreprises et des risques concernant les feux de forêts,
 - sur le développement économique, les LGV n'apportant aucune perspective de desserte locale, tout en mettant en péril le projet d'Ecopôle du Cœur d'Aquitaine, prévu sur le canton et inscrit dans le schéma de développement économique du Pays des Landes de Gascogne, dont la thématique est fondée sur la forêt et l'environnement,
 - sur le plan humain, en générant des conséquences lourdes en matière de nuisances sonores et visuelles.
- Demande expressément à Réseau Ferré de France de prendre acte, dans sa prise de décision, des oppositions massives exprimées lors du débat public, afin de respecter la portée démocratique d'une concertation de cette nature.

Pour extrait conforme,
Fait et délibéré ce jour.

Le Maire :


Christian MANSENCAL