



Projet de ligne à Grande Vitesse Bordeaux / Toulouse Avis du Conseil Général de la Gironde

Le CIADT du 18 Décembre 2003 a décidé l'inscription de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux / Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme, ainsi que le lancement du débat public correspondant.

L'ambition de ce projet, en lien étroit avec l'aménagement programmé de la L.G.V. entre Tours et Bordeaux, consiste à réduire le temps de déplacement ferroviaire entre Paris et Toulouse à 3 heures (au lieu de 5 heures actuellement). Réseau Ferré de France (R.F.F.) en est le maître d'ouvrage.

Le débat public s'achèvera le 18 Novembre et le Conseil Général de la Gironde, en qualité de collectivité locale pouvant être sollicitée pour cofinancer ce projet, se doit d'exprimer à ce sujet son point de vue.

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 ?

Les constats préalables à une prise de décision sont les suivants :

- ✓ Le rail est un mode de déplacement à privilégier par principe : moins consommateur d'énergie, réduction des gaz à effet de serre, moins polluant, plus sûr ;
- ✓ La pertinence d'un projet ferroviaire est liée aux réponses qu'il apporte au regard de la diminution de la circulation routière. En Gironde, et au delà en Aquitaine, le principal enjeu réside dans les considérables flux de marchandises qui transitent sur la façade atlantique : 19.000 poids lourds en 2002, 28.500 prévus en 2010. La L.G.V. Bordeaux / Toulouse n'apporte aucune solution à ce problème.
- ✓ Un projet de L.G.V. doit s'inscrire dans la perspective de schémas nationaux et européens de transports. A ce titre, ce projet n'est pas opportun :
 - il ne figure pas parmi les 30 grands projets prioritaires de réseaux transeuropéens de transports, arrêtés en Avril 2004 par l'Union Européenne,
 - il ne présente aucun lien avec les efforts d'infrastructures ferroviaires en cours de réalisation en Espagne, avec des solutions mixtes fret/passagers justifiées par le développement des transits entre le Nord de l'Europe et la péninsule ibérique ;
- ✓ Il est notoire que l'Etat sera dans l'impossibilité de financer tous les projets ferroviaires prévus sur le territoire national. L'Union Européenne choisit quant à elle de privilégier en la matière le financement des lignes qu'elle juge prioritaires. La L.G.V. Bordeaux / Toulouse n'en fait pas partie. Par ailleurs, alors que R.F.F. ne peut actuellement affecter les 500 millions d'€ nécessaires à l'entretien des lignes

existantes, il est opportun de s'interroger sur l'utilité d'un projet coûteux (près de 3 milliards d'€ en hypothèse basse) et non prioritaire ;

- ✓ L'organisation du débat public a traduit une forte opposition contre ce projet :
 - d'élus aquitains, toutes tendances confondues, dont la représentation populaire s'étend des diverses strates locales jusqu'au plan européen,
 - d'institutions (Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, Pays des Landes de Gascogne, Conseil Economique et Social d'Aquitaine, Chambre d'Agriculture de la Gironde, Association Régionale de Défense des Forêts Contre l'Incendie d'Aquitaine, Syndicat des Sylviculteurs, SEPANSO, Association des Maires de Gironde, Fédération Départementale de Chasse, etc...)
 - d'associations locales et de citoyens ;

Ces éléments étant actés, le Conseil Général :

- ✓ **répond à la première question du débat public en jugeant ce projet non prioritaire** au regard des enjeux de rééquilibrage en Aquitaine du trafic routier vers le rail, auxquels la LGV Sud-Europe Atlantique peut en revanche apporter des réponses satisfaisantes.
- ✓ **Ne se prononce pas 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 L.G.V. Sud-Europe Atlantique**, seul projet ferroviaire pertinent sur la Région Aquitaine,
- ✓ **tient à exprimer ses positions à l'égard de tout projet ferroviaire à venir** sur son territoire, 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 projets.