

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

Séance du 14 octobre 2005
(convocation du 3 octobre 2005)

Aujourd'hui Vendredi Quatorze Octobre Deux Mil Cinq à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain ROUSSET, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. ROUSSET Alain, M. MARTIN Hugues, M. HOUDEBERT Henri, M. BOBET Patrick, M. BRANA Pierre, M. BRON Jean-Charles, M. BROQUA Michel, Mme CARTRON Françoise, M. CAZABONNE Alain, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DAVID Alain, Mme DESSERTINE Laurence, M. DUCASSOU Dominique, M. DUCHENE Michel, Mme EYSSAUTIER Odette, M. FAVROUL Jean-Pierre, Mme FAYET Véronique, M. FELTESSE Vincent, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GELLE Thierry, M. GUICHARD Max, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, Mme LACUEY Conchita, M. LAMAISON Serge, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. PUJOL Patrick, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SEUROT Bernard, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. VALADE Jacques, M. BAUDRY Claude, M. BELIN Bernard, M. BELLOC Alain, Mme BRACQ Mireille, Mme BRUNET Françoise, M. CANIVENC René, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, Mme CASTANET Anne, M. CASTEL Lucien, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CHAZEAU Jean, Mme COLLET-LEJUIF Sylvie, Mme CONTE Marie-Josée, M. CORDOBA Aimé, Mlle COUTANCEAU Emilie, M. COUTURIER Jean-Louis, M. DANE Michel, Mme DARCHE Michelle, M. DAVID Jean-Louis, Mme DELAUNAY Michèle, M. DELAUX Stéphan, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, Mme DUMONT Dominique, M. DUTIL Silvère, Mme FAORO Michèle, M. FAYET Guy, M. GOURGUES Jean-Pierre, M. GRANET Michel, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. HERITIE Michel, M. HOURCQ Robert, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, M. JAULT Daniel, Mme JORDA-DEDIEU Carole, M. JUNCA Bernard, Mme KEISER Anne-Marie, M. LOTHaire Pierre, M. MANGON Jacques, M. MANSENCAL Alain, M. MAURIN Vincent, M. MERCHERZ Jean, M. MILLET Thierry, M. MONCASSIN Alain, Mme MOULIN-BOUDARD Martine, M. MOULINIER Maxime, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, Mme PALVADEAU Chrystèle, M. POIGNONEC Michel, M. PONS Henri, Mme PUJO Colette, M. QUANCARD Joël, M. QUERON Robert, Mme RAFFARD Florence, M. REBIERE André, M. REDON Michel, M. RESPAUD Jacques, M. SARRAT Didier, M. SIMON Patrick, M. TAVART Jean-Michel, Mme TOUTON Elisabeth, Mme VIGNE Elisabeth, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

M. FLORIAN Nicolas à M. FAYET Guy	M. FERILLOT Michel à M. BAUDRY Claude
M. ANZIANI Alain à M. SAINTE-MARIE Michel	M. FEUGAS Jean-Claude à M. GUICHARD Max
M. BANAYAN Alexis à M. BELLOC Alain	M. JOUVE Serge à M. MOULINIER Maxime
M. BANNEL Jean-Didier à Mme. DESSERTINE Laurence	Mme LACUEY Conchita à M. COUTURIER J. Louis (jusqu'à 10 h 30)
M. BENOIT Jean-Jacques à Mme. DUMONT Dominique	Mme. LIMOUZIN Michèle à M. GRANET Michel
M. BREILLAT Jacques à M. CASTEL Lucien	M. MAMERE Noël à M. DANE Michel
Mme BRUNET Françoise à Mme DARCHE Michelle (jusqu'à 11 h 00)	M. MONCASSIN Alain à Mme FAORO Michèle (jusqu'à 11 h 40)
M. CARTI Michel à M. HOUDEBERT Henri	Mme MOULIN-BOUDARD Martine à Mme BRACQ Mireille (jusqu'à 11 h 1)
Mme CARTRON Françoise à M. PIERRE Maurice (jusqu'à 11 h 20)	Mme. PARCELIER Muriel à Mme. PUJO Colette
Mme CASTANET Anne à Mme CARLE DE LA FAILLE (jusqu'à 10 h 30)	M. PONS Henri à M. NEUVILLE Michel (à compter de 10 h 45)
M. CASTEX Régis à M. REBIERE André	M. QUANCARD Joël à M. MILLET Thierry (jusqu'à 11 h 20)
Mme CAZALET A. Marie à Mme RAFFARD Florence (jusqu'à 10 h 15)	M. REBIERE André à M. BRON J. Charles (jusqu'à 11 h 45)
5)	M. SEGUREL Jean-Pierre à M. FELTESSE Vincent
M. CAZENAVE Charles à Mme. VIGNE Elisabeth	
Mme. DE FRANCOIS Béatrice à M. BRANA Pierre	

LA SEANCE EST OUVERTE

**Projet de Ligne à grande vitesse Bordeaux - Toulouse -
□Contribution au débat public.**

Monsieur BRANA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

La commission particulière du débat public relative au projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse a été constituée suite à la décision du CIAT en date du 18 décembre 2003.

Cette commission a présenté le dossier du maître d'ouvrage RFF (sous l'égide du Préfet de région Midi-Pyrénées) devant les différentes instances régionales et posé les bases du débat public à partir de 3 questions :

- 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 ?

Si le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux n'est à priori pas affecté par les différentes options de tracé, elle doit, en tant que capitale régionale, se positionner sur les grands enjeux territoriaux, environnementaux et économiques sous-tendus par ce projet.

C'est pourquoi il est proposé que le Conseil de Communauté apporte sa contribution à cet important débat.

1 – Pour une hiérarchisation des projets :

Après la LGV Paris - Bordeaux en cours de réalisation, deux autres projets de lignes grande vitesse sont ou vont être portés au débat public : la LGV Bordeaux -Toulouse dont le débat public est en cours, le prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique (SEA) (Bordeaux – Dax – Vittoria – Madrid) dont le débat public devrait avoir lieu au cours du deuxième semestre 2006.

Ces projets sont complémentaires, ils ne se contredisent pas, bien au contraire ils se confortent les uns les autres. Il convient donc de ne pas les opposer.

Cependant, dans un souci de réalisme et face aux contraintes, notamment financières, qu'il faudra surmonter, la Communauté urbaine de Bordeaux insiste sur une nécessaire hiérarchisation des projets.

Elle partage à ce titre l'avis clairement motivé émis par le CESR d'Aquitaine.

Tout d'abord, la Communauté urbaine de Bordeaux tient à réaffirmer l'importance qu'elle accorde à la réalisation dans les meilleurs délais de la LGV Paris - Bordeaux, en particulier de sa section Tours - Bordeaux. Il n'est pas besoin de rappeler l'importance de cette réalisation qui, mettant Bordeaux à deux heures de Paris, contribuera à positionner la capitale régionale au meilleur rang dans le réseau des métropoles françaises et européennes.

Pour ce qui concerne les deux autres projets, il convient de placer notre analyse à l'aune des solutions qu'ils apportent aux urgences que nous avons à traiter et en regard des impératifs auxquels il nous faut répondre en matière d'équilibre du territoire régional, de liaisons européennes, de fret et de transports voyageurs.

Le tout premier enjeu consiste à rééquilibrer les capacités de transit et d'activités vers la façade atlantique. Cet enjeu a été concrétisé au niveau européen par l'inscription dans la liste des projets prioritaires de l'Union européenne de la ligne Dax - Vittoria (Axe Bordeaux – Dax – Vittoria - Madrid).

La progression exponentielle du trafic poids lourds sur le corridor atlantique est l'expression la plus manifeste de ce nécessaire rééquilibrage. De là la nécessité de miser sur un report modal en faveur de la mer et du rail pour éviter le « mur de camion » qui sature les voies de transit de l'Aquitaine et des régions voisines.

Or aujourd'hui, les infrastructures existantes sont dans l'incapacité d'assurer ce transfert modal. Le trafic sur le tronçon ferré Bordeaux – Hendaye, concerné en premier lieu par les échanges nord-sud, est beaucoup plus saturé que sur le tronçon Bordeaux - Toulouse. Des projections concluent à une saturation totale dès 2013.

Ainsi, contrairement aux perspectives offertes par le prolongement de la LGV-SEA, la construction d'une voie nouvelle entre Bordeaux et Toulouse ne présente pas le même intérêt pour l'acheminement du fret en dépit des capacités libérées.

En effet, le fret en transit venant de Catalogne suivra la voie méditerranéenne pour rejoindre le corridor rhodanien. Quant aux flux originaires du midi - toulousain, ils continueront d'emprunter vers le nord la ligne POLT, ainsi que le mentionne le dossier du maître d'ouvrage.

Ce n'est qu'à très long terme dans l'éventualité du percement d'une traversée « centrale » des Pyrénées, prolongée par une nouvelle ligne dédiée au fret lourd jusqu'à Agen, que la remontée des marchandises vers Bordeaux pourrait retrouver de l'importance.

D'autre part, dans une approche plus strictement régionale, l'unité même de l'Aquitaine requiert une amélioration significative des liaisons entre le nord et le sud de la région, sous peine de connaître une véritable désarticulation entre les deux foyers principaux de peuplement et d'activité de son territoire.

C'est donc avant tout la réalité des faits qui nous conduit à penser que la priorité devrait être donnée au prolongement vers le sud (jusqu'à la connexion avec l'Y Basque et le réseau ibérique) de la ligne Sud – Europe – Atlantique.

La relation vers Toulouse et la Méditerranée ne se positionnant qu'en deuxième rang.

2 – Quel intérêt d'une ligne LGV Bordeaux – Toulouse ?

C'est donc pour le trafic voyageur que l'opportunité d'une ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse apparaît. Cela est évident concernant le bassin de population de Toulouse et sa relation avec la capitale à partir du moment où le projet de liaison pendulaire empruntant la ligne POLT est abandonné au profit d'une liaison TGV par Bordeaux.

L'intérêt est du même ordre pour Agen, le Lot-et-Garonne et toute la zone environnante, le gain pour les usagers étant double : accès aux services TGV d'une part et facilitation des liaisons TER sur la ligne actuelle dans la vallée de la Garonne d'autre part.

Cela l'est aussi à l'échelle d'un bassin interrégional beaucoup plus important. Ainsi une relation en une heure entre les gares centrales de Bordeaux et de Toulouse facilitera les synergies entre les deux villes à l'échelle du grand sud-ouest, à l'image du pôle de compétitivité tout récemment constitué entre les deux régions.

Dans cette perspective il convient de rappeler une nouvelle fois que la réalisation préalable des tronçons Bordeaux - Angoulême et Angoulême -Tours est essentielle.

Enfin, dans une perspective à plus long terme, le prolongement de la LGV Bordeaux - Toulouse jusqu'à Narbonne assurera l'interconnexion entre les façades atlantique et méditerranéenne, ainsi que le bouclage du réseau ferroviaire français entre le sud-ouest et le sud-est, raccourcissant significativement les temps de parcours des aquitains vers Barcelone, Marseille - Nice, Lyon et les Alpes...

Les opportunités de la LGV Bordeaux - Toulouse sont donc avérées, ce qui conduit la Communauté urbaine de Bordeaux à souhaiter la réalisation dès que possible de ce projet, mais en seconde priorité par rapport au prolongement vers l'Espagne de la LGV-SEA.

3 – Quel projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse ?

Sur les solutions fonctionnelles en débat, le dossier du maître d'ouvrage aborde deux questions :

- Tout d'abord, celle de la desserte des gares intermédiaires. Le parti retenu de deux arrêts possibles à Agen et Montauban apparaît logique compte tenu de la démographie des zones traversées. Dans tous les cas de figures, la ligne nouvelle à grande vitesse contournera par le sud les deux agglomérations concernées. Reste en discussion la solution de desserte locale : par la gare existante ou par la construction d'une gare nouvelle.

La Communauté urbaine considère qu'il s'agit là, pour l'essentiel, d'un choix qui concerne avant tout les collectivités locales directement impliquées en soulignant que l'amélioration des relations ferroviaires entre les agglomérations contribuera à un aménagement du territoire plus cohérent et à une meilleure solidarité inter agglomérations.

- Est abordée ensuite la question du tracé de la ligne nouvelle avec trois options envisagées entre Bordeaux et l'ouest d'Agen, une seule ensuite (voir schéma annexé). Même si cela ne concerne pas le territoire de la Communauté urbaine, il faut noter que :
 - * Le parti nord apparaît d'emblée irréaliste compte tenu de l'accumulation des contraintes de relief, d'urbanisation et de vocations productives.
 - * le parti central, collant au plus près des infrastructures déjà existantes, apparaît le moins traumatisant si l'on s'en tient à la seule problématique de la liaison Bordeaux - Toulouse, avec toutefois un passage très difficile avant Langon dans le Sauternais.
 - * le parti sud présente un intérêt certain dans la mesure où il pourrait constituer une partie commune avec la LGV SEA. L'avantage serait bien entendu financier, mais ce tracé évite aussi et surtout de multiplier des saignées dans le territoire qui pénalisent les populations résidant à proximité.

Ceci est une autre raison de privilégier un choix prioritaire du prolongement de la ligne LGV SEA.

En tout état de cause, la Communauté urbaine souhaite que, le moment venu, une attention toute particulière soit apportée dans le choix du tracé et ses modalités de traitement (traitement paysager, préservation des espaces naturels remarquables, limitation des nuisances, prévention des risques...) notamment sur le territoire de la Communauté urbaine.

En conclusion, la Communauté urbaine s'associe à la demande du CESR d'Aquitaine de voir étudiés, en simultanéité, les deux grands dossiers de LGV concernant l'Aquitaine ; si, sur un horizon de mise en service de l'ordre de vingt ans, les impératifs environnementaux, les conditions économiques (compétitivité du rail) et budgétaires (capacité de financement public) permettent de réaliser conjointement les deux projets, les collectivités s'en réjouiront.

Mais si, compte tenu des montants à engager (le rapport du maître d'ouvrage fait état de 3 Milliards d'euros pour la seule ligne Bordeaux - Toulouse dans la meilleure hypothèse), il faut arrêter un ordre de réalisation, il apparaît fondamental de soutenir prioritairement, à l'instar de l'Union européenne, la construction d'infrastructures de transport incluant le fret à côté du trafic voyageur.

Cela privilégie d'évidence la ligne Bordeaux - Dax – Hendaye - Vittoria – Madrid. Et pour nous, nous l'affirmons avec force, c'est cette ligne qui constitue la priorité absolue.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 14 octobre 2005,

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice -Président,

REÇU EN PRÉFECTURE LE 14 NOVEMBRE 2005
--

M. PIERRE BRANA