

Débat public Projet Ferroviaire Bordeaux-Espagne. Réunion de La Brède du 16 novembre 2006

La salle des fêtes de La Brède n'était pas assez grande pour accueillir les 500 à 600 personnes (il y en avait debout jusque dehors) venues manifester leur opposition absolue au passage d'une LGV sur notre territoire... Après la présentation habituelle du projet par RFF, Lionel Bretonnet, président de l'ADPB, nous démontrait les nombreuses anomalies dans le choix des cabinets d'étude, bien payés, non indépendants, habituellement utilisés par RFF et la SNCF. Qu'attendre du fret de la SNCF quand on sait qu'elle a un déficit de 138 millions d'euros sur les six premiers mois de 2006...

Bernard Fath, notre conseiller général, dénonce le fait d'avoir organisé un débat sur une LGV Bordeaux-Toulouse avant le présent projet Bordeaux-Espagne. Ce débat avait échaudé les citoyens qui n'ont pas été écoutés. Un collectif de vigilance élus de base-associations a été créé pour faire des propositions dont la dernière est une plate-forme commune demandant fermement un scénario alternatif (voir 1). Les chiffres avancés par RFF prêtent à contestation et doivent être repris par des bureaux d'étude indépendants, choisis par les associations. Il propose de faire passer le fret à l'extérieur de Bordeaux, par exemple en longeant le grand contournement autoroutier par l'ouest (CAB).

Philippe Barbedienne, directeur de la SEPANSO, rappelle que la SEPANSO et la plupart des associations de défense de l'Environnement sont opposées à ce grand contournement ainsi qu'aux scénarios LGV 2 et 3 (option est) du présent projet, stigmatisant l'illogisme de vouloir favoriser un report modal de la route vers le rail en favorisant la route.

Jean-Luc Stanek, vice président de l'ADPB, est aussi partisan que les trains de fret contournent l'agglomération par l'ouest en longeant le CAB.

Michel Dufranc, maire de La Brède, rappelle que les élus s'impliquent largement dans le débat public, dans la mesure où les citoyens veulent être informés des enjeux, et leur avis veut être entendu. Les populations de nos territoires investissent dans des biens immobiliers, les communes tentent de définir leur stratégie en matière économique, environnementale, agricole. Nous ne pouvons pas vivre dans un aléa qui remettrait en cause nos choix. Si RFF veut utiliser nos territoires pour créer de nouvelles voies, il faudra donc le faire dans les corridors déjà créés. Des réponses doivent donc nous être apportées rapidement.

Pierre Ducout, maire de Cestas, député de notre circonscription. Nous jugeons inadmissible que de nouvelles coupures soient créées sur notre territoire. Pour le fret ferroviaire, nous jugeons bien peu pertinent de faire passer de tels trains par Bordeaux Saint-Jean. Il est inadmissible que sous prétexte d'intérêt général, l'on ne prenne pas en compte les intérêts particuliers des habitants de notre canton. Enfin, je pense qu'il ne faut pas créer de ligne nouvelle, il faut utiliser la ligne existante.

Simon Charbonneau, président de LGPE, note le « paradoxe politique » entre les « petits élus de gauche comme de droite » qui sont contre un nouveau tracé, et les élus régionaux « qui, eux aussi, laissent tomber les clivages, mais en sens inverse ».

Alain Rousset, Président du Conseil Régional d'Aquitaine

« Je me suis engagé à ce que nous mettions en place une table ronde, composée de représentants d'associations et d'élus, ceci afin que nous nous mettions d'accord sur les chiffres, et que nous discutions de façon plus posée et moins passionnelle ». Puis de revenir une nouvelle fois sur la nécessité de diminuer le nombre de camions sur nos routes et sur l'impossibilité de faire passer un TER de plus aux heures de pointe, maux dont la solution serait une LGV nouvelle, alors que ces arguments ont déjà été démontés de nombreuses fois !

« Je ne pense pas que nous pourrions faire abstraction d'une ligne à grande vitesse : nous ne pouvons pas laisser l'Aquitaine à l'écart de tout développement ». « J'ai demandé à ce que les projets nouveaux soient liés le plus possible aux infrastructures et aux saignées existantes, tout en sachant qu'il faudra peut-être créer une voie nouvelle ».

Allocution dans l'ensemble mal accueillie, entraînant un concert de pipeaux et le déploiement d'une grande affiche « PESSAC VEUT LA LGV...CHEZ LES AUTRES ! »

Jean-Robert THOMAS, association LEA lui répond « Monsieur Rousset, vous dites qu'il est indispensable que la région se développe, ce qui est vrai. Encore faut-il que cela se fasse de façon raisonnable. Peut-être faut-il revenir à une mode de production local qui permettrait de réduire la circulation »

Suit un exposé sur les problèmes fonciers posés par la construction des voies vers les propriétés agricoles et vers les particuliers. Il en ressort que les propriétés agricoles peuvent être remembrées, déplacées ou indemnisées. Pour les particuliers la règle est l'expropriation et l'indemnisation jusqu'à environ 25 mètres de l'emprise des voies, selon le cours de l'évaluation lors de la déclaration d'utilité publique, donc après forte dévaluation. Au-delà de ces 25 mètres rien n'est prévu ! Une amélioration de l'évaluation de l'indemnisation est apparue sur la LGV SEA : les biens sont évalués par rapport à des biens « semblables » dans la région. Au départ une bande d'une largeur de 500 mètres est déclarée d'utilité publique. La voie elle-même nécessite une bande de 15 mètres.

De part et d'autre et il est réservé une bande de terrain à la largeur variable : tout dépend de la configuration du terrain : elle est comprise en moyenne entre 30 et 150 mètres. Au final la largeur réelle est de 70 à 100 m (10ha/km). C'est uniquement dans cette zone qu'auront lieu les expropriations.

Plusieurs interventions de la salle (association Le Trait d'Union) pour dire que cette largeur est insuffisante et qu'on aimerait avoir des certitudes sur le cours réel des indemnisations. Et à 50 m de l'emprise des voies ?

Réponse : les biens ne sont pas indemnisés !

Gérard Gouverneur, St-Morillon, conseiller de la Communauté de Communes précise que les renseignements pris auprès des associations de riverains de LGV existantes (sud-est) montrent que :

- une forte mobilisation leur a permis d'obtenir une indemnisation jusqu'à 150 m de l'axe des voies,
 - les LGV sont considérées comme apportant de fortes nuisances jusqu'à 2 km,
 - que jusqu'à quelques centaines de mètres les biens sont invendables et qu'ils sont encore dévalués bien au-delà.
- Et de conclure, très applaudi, en disant « c'est proprement scandaleux ! »

(1) Plate-forme commune :

Collectif de Vigilance LGV d'Aquitaine

Plate-forme commune élus / associations

Oui au développement ferroviaire, mais pas n'importe comment !

- Il faut un vrai projet ferroviaire, garantissant le développement du fret et des transports de proximité.
- La grande vitesse n'est plus le paramètre de décision fondamental.
- Le projet ne doit pas créer de nouveau couloir.
- Priorité doit être donnée à l'amélioration immédiate et progressive de la ligne existante, en fonction de l'évolution des trafics.
- La solution retenue doit répondre à une véritable préoccupation d'aménagement du territoire :
 - ? en conciliant transports de proximité et transports longue distance
 - ? en assurant la protection des riverains et en résorbant les nuisances, au-delà même des normes réglementaires

Nous demandons que R.F.F. propose, dans le cadre du débat public, un scénario qui prenne en compte l'ensemble de ces principes.