



*EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL*

L'an deux mille vingt-trois, le vingt-trois février, le Conseil Municipal dûment convoqué s'est réuni en session ordinaire à la salle polyvalente sous la présidence de M. PAPIN Jean-Bernard, Maire

**OBJET : MOTION RELATIVE AU PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE BORDEAUX - TOULOUSE**

Date de convocation du Conseil Municipal : 17 février 2023  
Nombre de conseillers en exercice : 14  
Nombre de conseillers présents : 9  
Nombre de conseillers votants : 12 (3 procurations)

Présents : M. PAPIN Jean-Bernard, Mme COURBIN Isabelle, M. GUILLEMETEAUD François, Mme BARRAUD Hélène, Mme CALLEDE Anne, M. PIERRET Frédéric, M. DUBOURG Pierre, Mme DELMAS Marina, M. LACAZE-LABARRERE Cédric.

Absents : M. LARRIEU-MANAN Damien (procuration à Mme COURBIN Isabelle)  
Mme MINISTRAL Christelle (procuration à M. PAPIN Jean-Bernard)  
M. MORENO Hugues (procuration à M. LACAZE-LABARRERE Cédric)  
M. VANDEKERCHOVE Alexis, Mme TRIBOUT Aline

Secrétaire de séance : Mme BARRAUD Hélène

Rappel du contexte :

Le 2 juillet 2017, le Président Emmanuel Macron déclarait qu'il était nécessaire d'abandonner les projets de nouvelles lignes pour concentrer les efforts sur le transport du quotidien !

Quatre ans après cette annonce empreinte de sagesse, son Premier Ministre Jean Castex a, pour d'obscures raisons, remis en scène plusieurs projets de lignes à grande vitesse, dont celui à trois branches entre Bordeaux, Toulouse et Dax (dit GPSO), qu'on espérait définitivement abandonné. Projet imaginé il y a 30 ans dans un contexte environnemental, économique et financier très différent et pour lequel tous les commissaires-enquêteurs ont rendu un avis négatif

Le Conseil municipal, après en avoir débattu à l'unanimité :

- Considérant qu'en émettant plus de 3,1 millions de tonnes de CO2 dans l'atmosphère (défrichements, bétons, aciers, engins de terrassement, extraction et transport de matériaux, etc.), ce chantier pharaonique irait à l'encontre totale des engagements pris par la France en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour lutter contre le réchauffement climatique ;
- Considérant les atteintes irrémédiables qui seraient portées aux milieux naturels, forêts, cours d'eau, zones humides et lagunes (dont beaucoup sont classés Natura 2000, ZNIEFF, ENS...) et à la biodiversité souvent patrimoniale et déjà fragilisée qu'ils hébergent ;
- Considérant le gâchis colossal qu'engendrerait la coupure des territoires par 327 km de lignes

nouvelles avec la destruction et l'artificialisation de 4 800 hectares de forêts et de terres agricoles sans oublier l'impact sur les activités économiques et les emplois qui s'y rattachent ;

- Considérant que la réduction des déplacements professionnels de moins de 24h, dont une partie est aujourd'hui dématérialisée par le recours aux nouveaux outils numériques, ne justifie plus la recherche de grande vitesse quoi qu'il en coûte ;

- Considérant qu'en laissant Toulouse à environ 3h15 de Paris en passant par Bordeaux, la construction d'une LGV resterait insuffisamment concurrentielle vis-à-vis de l'avion en termes de temps de trajet pour capter une part significative du trafic aérien entre la capitale et la métropole occitane ;

- Considérant que la population locale est plus que jamais dans l'attente d'une modernisation des trains du quotidien au départ de Langon, véritable pôle de vie du Sud-Gironde (commerces, services de santé, administrations...);

- Considérant que la réhabilitation et la modernisation des lignes existantes Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax offriraient des performances satisfaisantes en termes de temps de trajet, de capacité et de desserte des territoires, en coûtant moitié moins et en épargnant 110 villages et des milliers d'hectares de milieux naturels, par le réaménagement des tracés existants ;

- Considérant les difficultés déjà existantes d'approvisionnement en électricité pour la population puisque nous allons déjà en chercher en Espagne et la démographie ne cesse d'augmenter en Nouvelle-Aquitaine et en Occitanie. Ces deux régions connaissent la plus grande croissance de l'Hexagone en consommation d'électricité. Comment alors alimenter une LGV ?

- Considérant qu'il existe notamment le projet de modernisation ALternative LGV (Robert Claraco) qui fait gagner 37 minutes sur le trajet en modernisant simplement les lignes existantes, soit un différentiel de 6 minutes avec le projet LGV,

#### SE DECLARENT :

- Totalement opposés à la construction de toute ligne nouvelle à grande vitesse balafrant le territoire rural de la Gironde ;
- Totalement opposés à toute forme de participation financière à destination d'un projet aussi éloigné de l'intérêt local ; en rappelant que tous les cofinanceurs, même Toulouse, ont gagné une heure avec la ligne Bordeaux-Paris
- Tout à fait favorables à l'aménagement des lignes existantes permettant de faire circuler des trains rapides, des Intercités et les RER girondins (voir les études indépendantes du Cabinet Robert Claraco et autres) pour répondre aux véritables attentes de leurs citoyens.

Fait et délibéré, les jour, mois et an ci-dessus.  
Pour copie conforme au registre des délibérations.  
A Saint Michel de Rieufret, le 23 février 2023

Le Maire,  
Jean-Bernard PAPIN.

Le secrétaire de séance,

