

cndp
Commission particulière
du débat public
Projet de ligne
à grande vitesse
Bordeaux-Toulouse

***Bienvenue
au débat public***
*Projet de ligne ferroviaire à
grande vitesse Bordeaux-Toulouse*



Henri Demange
Président de la CPDP

Bordeaux, le 20 juin 2005

Actes de la réunion publique de lancement

SOMMAIRE

Introduction	4
<i>Ouverture du débat par Henri Demange, Président de la Commission</i>	5
<i>Introduction par Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de Réseau ferré de France</i>	8
<i>Présentation du projet par Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	10
<i>L'analyse de la SNCF, par Xavier OUIN, Directeur régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes</i>	15
Partie 1 : Pourquoi une LGV Bordeaux-Toulouse?	17
<i>Intervention de Simon CHARBONNEAU, professeur universitaire représentant l'Association Aquitaine Alternative</i>	19
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public pour RFF</i>	21
<i>Intervention de M. de SAINT PAUL *</i>	25
<i>Réponse de Jean-Marie BERTRAND, DG RFF</i>	27
<i>Intervention de Pierre DAVANT, Président de la SEPANSO</i>	28
Partie 2 : La faisabilité du projet	29
<i>Intervention de Jacques BORDE, habitant du secteur de Captieux</i>	30
<i>Intervention de Bruno MEILLANBORD, habitant du secteur de Captieux</i>	31
<i>Intervention de Alain CAZAL, représentant la Fédération Nationale des Usagers des Transports pour la Région Aquitaine</i>	34
<i>Intervention de Didier GACHADOIS *, habitant de Bègles</i>	35
<i>Intervention de Philippe BARBEDIENNE *, usager de transport</i>	39
<i>Intervention de Alain BLANC, SEPANSO</i>	42
<i>Intervention de Monsieur MARIANNE, * habitant de la région</i>	44
<i>Intervention de Stéphanie LECHAT</i>	45
Partie 3 : Les enjeux sociaux-économiques	46
<i>Intervention de Colette LIEVRE *, Paysages d'Aquitaine</i>	47
<i>Intervention de Didier TREZEGUET *, habitant de Villenave d'Ornon</i>	48
<i>Intervention de Olivier SIGAUT, Enseignant en gestion de l'environnement</i>	52
<i>Intervention de Pierre DAVANT, Président de la SEPANSO</i>	54
<i>Intervention de M. SAINT PAUL</i>	56
<i>Intervention de Madame GAUTHERON*, habitante de Saint-Médard d'Eyrans</i>	66

Sont notamment intervenus lors de ce débat :
Pour la Commission particulière du débat public :

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière du débat public
Mme Reine Claude MADER, membre de la CPDP
M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP
M. Jacques BAREL, membre de la CPDP
M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP
M. Jean-Claude SABIN, membre de la CPDP

Pour le maître d'ouvrage et ses partenaires :

M. Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de Réseau ferré de France
M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées
M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF

M. Xavier OUIN, Directeur régional de la SNCF

Intervenants au débat :

Jacques BORDE, habitant du sud Gironde, dans le secteur de Captieux
Simon CHARBONNEAU, professeur universitaire représentant l'Association Aquitaine Alternative
Olivier SIGAUT, Enseignant en gestion de l'environnement
Bruno MEILLANBORD *, habitant du canton de Captieux
Alain CAZAL, représentant la Fédération Nationale des Usagers des Transports pour la Région Aquitaine
Didier GACHADOIS *, habitant de Bègles
Philippe BARBEDIENNE *, usager de transport
Alain BLANC, SEPANSO
Monsieur MARIANNE, * habitant de la région
Stéphanie LECHAT
Colette LIEVRE *, Paysages d'Aquitaine
Didier TREZEGUET *, habitant de Villenave d'Ornon
Madame GAUTHERON*, habitante de Saint-Médard d'Eyrans

Ainsi que trois autres intervenants dont les noms n'ont pu être enregistrés.

Introduction

Ouverture du débat

Henri DEMANGE, président de la Commission particulière :

Je vais très rapidement faire les présentations :

Il s'agit de gauche à droite de :

- ⇒ M. MACON, qui fait passer les diapositives au fur et à mesure,
- ⇒ M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet,
- ⇒ M. Jean-Marie BERTRAND, Directeur Général de Réseau Ferré de France,
- ⇒ M. Kim REGNIER, Directeur Régional Midi Pyrénées de Réseau Ferré de France
- ⇒ M. Xavier OUIN, Directeur Régional de la S.N.C.F. de la région Aquitaine.

Je continue ensuite avec, de gauche à droite, les cinq membres sur six de la Commission Particulière de Débat Public : à ma droite, M. Michel SABLAYROLLES, Mme Reine-Claude MADER, moi-même Henri DEMANGE, M. Jean-Claude SABIN et M. Jacques BAREL.

Notre réunion va s'articuler de la manière suivante :

Dans un premier temps, et cela fait partie des obligations de rappeler – je sais que beaucoup d'entre vous savent exactement ce qu'est un débat public – en une dizaine de minutes, les règles du débat public et la manière dont va être organisé le débat pendant ces deux heures ou deux heures et demie.

Ensuite, comme c'est la réunion de lancement, le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France fera une présentation du dossier, en au maximum trente minutes.

Le débat public, c'est un projet qui s'appuie sur un dossier, il est donc normal de commencer le débat par la présentation du dossier.

L'intervention de Réseau Ferré de France, assisté par son partenaire privilégié la S.N.C.F., durera environ trente minutes.

Ensuite, nous attaquerons vraiment le débat que nous articulerons, pour plus de clarté, autour de trois thèmes :

- Pourquoi ce projet ?
- Comment le réaliser ? sa faisabilité ?
- Quelles sont ses conséquences sur l'environnement et l'aménagement du territoire ?

Au cours de ces trois phases, il y aura le jeu habituel des questions et des réponses et je vous indiquerai quelle sera notre discipline d'intervention dans ce domaine.

Je commence par quelques rappels sur ce qu'est le débat public :

La première question que l'on peut se poser est : pourquoi faire un débat ?

D'abord, parce que nous sommes tous des citoyens respectueux, c'est prévu par la loi, et que cela a été décidé par la Commission Nationale de Débat Public, C.N.D.P. , qui est une autorité administrative indépendante.

Les trois thèmes qui serviront de cadre à notre débat sont :

- L'opportunité d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, pourquoi ce projet ?
- Sa faisabilité : comment envisagera-t-on de le faire si on conclut par oui à la première question ?
- Enjeux : environnement et conséquences socio-économiques.

Le débat est organisé par la Commission Particulière de Débat Public, que nous constituons, qui a été nommée, désignée par la Commission Nationale. Cette Commission comprend six membres : les cinq que je viens de présenter, y compris moi-même, et un sixième membre qui est le seul absent car en déplacement à l'étranger, Monsieur MATHIS.

Cette commission a des droits et des devoirs :

Le premier droit que nous avons : nous sommes l'émanation d'une autorité administrative indépendante, et j'insiste là-dessus car nous n'avons d'instructions à recevoir de personne et ne subissons aucune pression.

Par contre, nous avons l'obligation d'adhérer à une charte de déontologie qui se traduit par deux choses :

- D'une part, nous avons certifié, les uns et les autres, que dans notre vie passée, présente et future, nous n'avons aucun lien ou intérêt qui puisse interférer avec le projet ou ses principaux acteurs ;
- D'autre part, pendant toute la durée du débat et au-delà, nous nous garderons d'exprimer un avis ou une prise de position. Si nous commettons cette erreur et si elle nous était signalée, nous serions par définition démissionnés ou démissionnaires.

Les trois principes du débat public sont :

- Egalité
- Argumentation
- Transparence.

Egalité, cela signifie que tous les citoyens sans exception ont le même accès à l'information et la même possibilité d'exprimer leur point de vue, de poser des questions et d'avoir des réponses à ces questions.

Le deuxième point, c'est l'argumentation. Cela signifie que dans le débat public, ce qui est important c'est de rassembler le maximum d'éléments et le maximum d'arguments.

Comme on le dit fréquemment, ce qui est le plus intéressant n'est pas de dire « je suis pour » ou « je suis contre », mais dire pourquoi on est pour ou pourquoi on est contre.

La troisième règle, c'est la transparence : il n'y a aucun dossier caché, tout sera sur la table, notre rapport par exemple en fin de parcours sera sur Internet et sera disponible à des milliers d'exemplaires.

Pour assurer cette information, le débat public dispose de toute une panoplie d'outils que nous allons tous utiliser :

- nous avons largement diffusé le dossier et sa synthèse,
- nous avons diffusé le premier numéro du journal du débat,
- nous avons des cahiers des acteurs, cela fait partie des choses qu'il faut bien noter.

Si une institution ou une association ou une collectivité souhaite que son point de vue soit rendu public et soit largement débattu, elle communique à la commission particulière de débat public sa prise de position (sur un maximum de quatre pages) et nous nous engageons à en assurer la diffusion, non seulement sur le site Internet mais aussi sur papier,

- le site Internet,
- les réunions publiques et les réunions thématiques, et nous tenons aujourd'hui à Bordeaux, la première des réunions publiques.

Quelle est la suite du débat ? A quoi sert-il ?

A l'issue du débat public qui se terminera le 18 novembre, nous sommes tenus de faire un

compte rendu et la Commission Nationale un bilan. Ces deux documents doivent être établis dans les deux mois qui suivent la fin du débat, c'est-à-dire avant le 18 janvier.

Le maître d'ouvrage, à ce moment-là, comme tous les décideurs, aura ces documents et il lui appartiendra de proposer une suite à ce débat. La suite pouvant être, nous l'avons vu dans la trentaine de débats publics qui ont déjà eu lieu sur le territoire nationale, sous forme de trois cas de figure possibles :

- le maître d'ouvrage décide de continuer le projet,
- le maître d'ouvrage décide de continuer le projet, mais en y apportant d'importantes modifications et en se lançant dans des études complémentaires jugées nécessaires ou indispensables,
- le maître d'ouvrage décide de différer ou d'abandonner le projet.

Cette décision devra intervenir dans les trois mois suivants.

L'organisation de la réunion :

Je rappelle quand même que c'est une réunion de lancement, c'est-à-dire que le débat ne sera pas terminé à Bordeaux ou ailleurs, tout à l'heure. Il se termine le 18 novembre et pendant toute cette période, il y aura le jeu de questions – réponses écrites, il y aura les cahiers d'acteurs, il y aura d'autres réunions publiques et thématiques, et en particulier, avant la clôture du débat, dans cette salle ou ailleurs mais dans l'agglomération bordelaise, une réunion dite « réunion de restitution » où l'on pourra faire le point sur l'avancement des réflexions et où vous aurez encore la possibilité d'exprimer des réactions ou des prises de position en fonction de ce qui a été dit.

Notre réunion va être articulée je vous l'ai dit par une présentation du maître d'ouvrage en trente minutes, et suivie du débat proprement dit.

Nous souhaitons qu'il y ait le plus de questions possibles et qu'il soit répondu à toutes ces questions.

Pour poser les questions, il y a deux possibilités qui peuvent être conjointes et solidaires : Soit les poser oralement, tout simplement en levant la main, et à ce moment-là, il appartiendra à l'animateur de séance, moi-même ou mes collègues, d'essayer de donner le plus équitablement possible la parole à toutes les personnes qui le souhaitent.

Si par hasard il y a trop de questions, il y a toujours la possibilité – et j'engage tous ceux qui souhaitent le faire et tous ceux qui posent des questions – d'utiliser les fiches questions-réponses, en n'oubliant pas d'indiquer bien clairement le nom et l'adresse et éventuellement l'organisme qu'ils représentent, ce qui nous permettra de bien identifier la personne qui a posé la question et de lui répondre par écrit dans les délais les plus raisonnables possibles – cela dépendra de la complexité de la question.

Régulièrement, pendant la séance, les hôtesse circuleront dans les travées pour récupérer au fur et à mesure les questions écrites.

Pour ceux qui posent des questions orales, n'oubliez pas avant votre question de rappeler votre nom, éventuellement votre lieu de résidence et l'organisme que vous représentez. En effet, il y aura ce que l'on appelle des « actes des réunions publiques » c'est-à-dire que toutes les interventions seront scrupuleusement notées et enregistrées pour pouvoir figurer dans le dossier du compte-rendu du débat.

On veut donc être sûr que l'expression de chacun n'a pas été éludée.

Voilà les règles de ce débat.

Maintenant, peut-être pourrions-nous, après vous avoir remercié dès à présent de votre présence, et ultérieurement de votre participation, passer la parole au maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, en l'occurrence, Monsieur BERTRAND, Directeur Général, qui va, avec ses collaborateurs, dans un délai maximum de trente minutes, développer ce projet. J'ai indiqué volontairement trente minutes, parce qu'il y a une grande règle dans les débats publics : nous sommes tenus en commission particulière de tenir un décompte très strict du chronomètre et de limiter les interventions.

Avec mes collègues, nous considérons que c'est quand même un peu vexant pour quelqu'un qui a la parole de se voir interrompre, surtout s'il dit des choses intéressantes. Nous serons donc relativement « lâches » sur le chronomètre mais je fais appel à une autodiscipline des intervenants et des collègues qui poseront des questions.

Je vous remercie et je passe immédiatement la parole à Monsieur BERTRAND, Directeur Général de Réseau Ferré de France.

Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de RFF :

Merci, Monsieur le Président.

Mesdames, messieurs, quelques mots introductifs avant de passer la parole à Jean-Jacques FAUCHER, le chef de projet, qui va nous présenter en détails le projet.

Quelques mots liminaires pour vous rappeler ce qu'est Réseau Ferré de France, R.F.F.

R.F.F. est le propriétaire et le gestionnaire de notre réseau ferré national, 30.000 km de lignes en France.

R.F.F. est également chargé de gérer la dette ferroviaire née de la construction des infrastructures.

Quel est le rôle de R.F.F. ?

R.F.F. définit les objectifs et les principes applicables pour la gestion du trafic et l'entretien du réseau, étant entendu que c'est S.N.C.F. infrastructures qui opère pour notre compte en la matière.

En second lieu, R.F.F. répartit les capacités, c'est-à-dire attribue aux entreprises ferroviaires des sillons qui leur permettent de circuler sur le réseau ferré national.

Enfin, R.F.F. a pour mission de moderniser, en investissant, le réseau existant, et également de le développer.

Par exemple, d'importantes sections de la ligne Bordeaux-Toulouse ont fait l'objet, depuis plusieurs années, d'une succession d'opérations de renouvellement : entre Marmande et Aiguillon, Montauban-Castelnau d'Estrefonds.

Maître d'ouvrage de ces investissements, R.F.F. a pour rôle de développer le réseau existant, donc de concevoir et de réaliser les lignes nouvelles. C'est le cas notamment des opérations d'investissement que nous réalisons dans le cadre des contrats de plan Etat-Région, par exemple la réalisation des opérations de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux qui sont en cours, ou bien à proximité, la modernisation de la ligne Libourne-Bergerac.

S'agissant du réseau de lignes à grande vitesse, aux 1500 km de lignes à grande vitesse existantes, les pouvoirs publics ont décidé d'en ajouter 1500 autres grosso modo, à l'échéance de 15 à 30 ans, ceci grâce à la réalisation d'une douzaine de projets ferroviaires.

R.F.F. a l'ambition de mettre en œuvre ce programme, dont la première concrétisation sera la mise en service, en juin 2007, des 300 km de la LGV Est Européenne entre Paris et Strasbourg, que nous sommes en train de construire.

Dans le cadre de ces grands projets d'infrastructures de lignes nouvelles, la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse est évidemment un des projets majeurs pour Réseau Ferré de France.

Cette ligne s'inscrit dans le réseau des lignes à grande vitesse avec deux spécificités :

- La première, c'est sa vocation radiale, orientée vers Paris, la ligne Bordeaux Toulouse et la desserte de Paris : ceci évidemment n'a de sens que dans la mesure où il s'agira d'un prolongement de Tours-Bordeaux, lui-même le prolongement de la ligne existante entre Paris et Tours.
- En second lieu, cette ligne a une vocation transversale qui la fait participer à la constitution d'un maillon du réseau des lignes nouvelles ferroviaires du Sud de la France, en cours de développement.

Des projets sont actuellement en cours de réalisation comme Perpignan-Figueras, d'autres sont proches de l'être : notamment le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, et la réalisation de la LGV SEA, la ligne Sud Europe Atlantique.

D'autres projets sont à l'étude : nous avons en cours actuellement en région PACA un débat public analogue à celui-là sur la réalisation de la LGV PACA. Les projets à l'étude, c'est aussi le projet Bordeaux-frontière espagnole dont la Commission Nationale du Débat Public sera saisie avant la fin 2005.

Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse a vu le jour à l'issue d'un important programme d'études dont nous vous présentons aujourd'hui les premiers résultats.

Ces résultats sont en fait rendus publics, mais le projet n'en est pas pour autant bouclé. Rien n'est encore décidé et nous attendons beaucoup de ce débat.

L'expérience de R.F.F. en matière de débat public est là pour vous prouver que les choses ne sont pas bouclées.

Je cite un seul exemple : le projet Charles de Gaulle Express, liaison ferroviaire dédiée entre l'aéroport Charles de Gaulle et la Gare de l'Est à Paris. C'est un projet que nous avons été amenés à modifier très fortement à l'issue du débat public qui eu lieu en 2003.

De la même façon, le débat public qui est en cours en ce moment en région PACA nous montre tout l'intérêt d'étudier des solutions qui seront initiées et développées lors du débat en cours.

Vos avis et vos remarques vont nous aider à franchir une nouvelle étape, car à l'issue du débat, en tant que maître d'ouvrage, comme l'a dit le Président de la commission particulière de débat public, R.F.F. sera amené à prendre une décision sur le principe du projet et sur les modalités de sa poursuite.

Pour cela, nous attendons du débat qu'il nous éclaire dans les réponses que nous devons apporter aux trois grandes questions suivantes :

- L'opportunité du projet fait-elle l'objet d'un consensus ?
- Sur quel(s) scénario(s) devons-nous poursuivre les études du projet ?
- Avons-nous bien une vision commune des grands enjeux territoriaux et environnementaux autour de ce projet ?

Je propose maintenant que Jean-Jacques FAUCHER nous détaille le projet lui-même.

Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public :

Merci, Monsieur le Directeur Général.

En tête de la diapositive : pourquoi une LGV entre Bordeaux et Toulouse ?

C'est bien sûr le sens des études qui ont été conduites que d'apporter une réponse à cette question, et pour cela nous avons fait une analyse du territoire dans lequel s'inscrivait le projet, le Sud-Ouest.

L'Aquitaine et Midi-Pyrénées sont deux régions fortes de 6 millions d'habitants et ce sont des régions excessivement dynamiques.

Dynamiques au plan de la démographie : les chiffres que vous voyez montrent l'évolution démographique d'Aquitaine et de Midi Pyrénées, évolution qui s'inscrit sur cette période à un niveau à peu près double de celui de la moyenne nationale.

Ce sont deux régions dynamiques également au plan de leurs activités économiques qui sont très diversifiées.

Le secteur primaire, l'agriculture, tient une place particulièrement importante, avec des productions très diversifiées, qui bénéficient souvent de signes de qualité et qui sont mondialement reconnues.

Au titre des activités industrielles, nous avons également la présence d'activités très diversifiées qui représentent au point de vue technique des activités de pointe, également reconnues au niveau mondial.

Cet ensemble et ce dynamisme du sud-ouest créent des déplacements à hauteur de ces activités. On peut recenser des flux de déplacement de voyageurs tous modes – c'est-à-dire que les chiffres qui sont indiqués représentent les modes routier, aérien et ferroviaire – sur de la longue distance :

- à partir de Bordeaux on note sur le sud-ouest 3,3 millions de voyageurs par an,
- de Toulouse, à destination de Paris Ile-de-France 4 millions de voyageurs par an,
- entre Toulouse et Bordeaux, 2,3 millions de voyageurs.
-

Les prévisions que l'on peut avoir sur le développement montrent que les besoins de déplacements vont aller croissants à l'avenir, et l'étude a cherché à mettre en perspective ce que l'axe ferroviaire existant pouvait apporter comme réponse à un besoin et à une volonté de développer les services ferroviaires sur cet axe.

Le constat est que les caractéristiques de la ligne existante et de la ligne actuelle, limitent la compétitivité des offres ferroviaires, notamment celles qui s'adressent aux voyageurs à longue distance.

On peut citer par exemple le fait que sur le parcours de Bordeaux à Toulouse, on retrouve plusieurs tronçons où les vitesses limites ne sont pas les mêmes et sont surtout inférieures à 160 km/heure.

Pour autant, l'amélioration des services ferroviaires sur cet axe est un enjeu important pour le sud-ouest.

D'une façon générale, pour des raisons intéressantes pour le public et pour les habitants, puisque développer les activités ferroviaires, c'est s'appuyer sur un mode qui est en phase avec les objectifs du développement durable puisqu'il est peu consommateur d'énergies fossiles, il est respectueux de la qualité de l'air et également faiblement émetteur de gaz à effet de serre.

Comme autre élément qui plaide en faveur du développement de l'axe, il y a la situation de Toulouse qui est, on peut le dire, la dernière grande capitale régionale à ne pas bénéficier d'une liaison performante ferroviaire avec la capitale.

On a également sur cet axe, la volonté des autorités organisatrices des transports régionaux ferroviaires de voyageurs, de développer les services offerts à ces personnes, qui plaide effectivement pour l'amélioration de cet axe.

Face à ce besoin et à cette perspective, nous avons examiné une solution consistant à aménager la voie ferroviaire existante, y compris en allant jusqu'à l'hypothèse d'utilisation de trains pendulaires, ce qui permet effectivement une hypothèse la plus forte dans le cadre d'aménagement de ligne, de relèvement de vitesse, pour se rendre compte qu'on arrivait à un objectif qui, pour un coût voisin de 800 M€, sans compter le surcoût lié aux matériels spécifiques que sont les trains pendulaires, ne permet un gain de temps que de l'ordre de 10 minutes, ce qui est très en deçà des objectifs que l'on souhaite atteindre.

Ces constats conduisent R.F.F. aujourd'hui à envisager la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

Sur ce constat, quel projet de ligne à grande vitesse peut-on envisager sur cet axe ?

Il doit d'abord être confronté à un certain nombre d'objectifs qui ont été retenus par Réseau Ferré de France et ses partenaires, membres du Comité de pilotage des études.

Le premier de ces objectifs est bien sûr, dans une vocation radiale, comme l'a souligné Monsieur BERTRAND, de relier Paris à Toulouse dans un temps d'environ 3 heures, ce qui permet de dynamiser la performance des offres ferroviaires et de gagner des parts de marchés sur cette relation.

Ce même lien permet également de rapprocher Bordeaux et Toulouse qui ne seront plus distants que d'une heure, et également de rapprocher Bordeaux et l'Aquitaine de la Méditerranée et des villes du sillon rhodanien.

Ces analyses, qui portent pour l'instant, sur les deux grandes métropoles, ont été étendues aux territoires qui s'étendent entre ces deux métropoles, et une notion qui est apparue également indispensable comme devant être réalisée par le projet, c'est de permettre une irrigation des territoires intermédiaires en prenant appui sur un ou deux points intermédiaires à partir desquels pourrait être relayé l'effet de la grande vitesse.

Enfin, la création d'une nouvelle ligne va permettre en libérant la ligne actuelle des circulations qui l'empruntaient et qui seront reportées en TGV sur la ligne nouvelle, de gagner de la capacité, de retrouver des sillons pour permettre le développement des services de TER dans les régions Aquitaine et Midi Pyrénées, et également de permettre d'offrir aux transports de fret ferroviaire les conditions optimales pour son développement.

Face à ces enjeux, on a défini un certain nombre de caractéristiques générales auxquelles répondrait le projet, ce sont les éléments stables dans chacune des hypothèses qui ont été envisagées.

En premier lieu, il y a la desserte des deux grandes agglomérations de Bordeaux et de Toulouse par leurs gares centres : la Gare Saint-Jean et la Gare Matabiau, c'est-à-dire que la ligne nouvelle va rejoindre et se confondre avec la ligne classique existante, légèrement aménagée jusqu'au sud de Bordeaux et à partir du nord de Toulouse.

Ensuite, il y a la création bien sûr de la ligne nouvelle sur la plus grande distance possible, de façon à permettre les gains de temps les plus importants.

Et puis également, dans le cadre de ce qui a été évoqué sur la desserte des territoires intermédiaires, le principe de la desserte d'Agen et de Montauban, qui sont des agglomérations qui par leur démographie, et également leur situation sur des nœuds d'infrastructures, présentent les meilleures caractéristiques pour que l'effet de la grande vitesse soit relayé et soit propagé dans les territoires qui sont sous leur influence.

A partir de ces grandes caractéristiques générales du projet, R.F.F. et le comité de pilotage ont élaboré un certain nombre de scénarios et nous vous présentons quatre de ces scénarios qui sont préférés, on va dire, par le maître d'ouvrage, parmi l'ensemble des variantes étudiées.

- Le premier scénario, scénario A, est un scénario qui prévoit la desserte d'Agen et de Montauban par leurs gares centres, c'est-à-dire qu'il y aura un raccordement de la ligne à grande vitesse à la ligne actuelle au droit des agglomérations
- Le scénario B est un scénario dans lequel Agen serait desservie par une gare centre et Montauban serait desservie par une gare nouvelle située sur la ligne à grande vitesse, au droit de l'agglomération de Montauban
- Le scénario C inverse l'ordre de la gare nouvelle et de la gare centre, c'est-à-dire qu'Agen serait desservi par une gare nouvelle et Montauban par une gare centre
- Le scénario D est un scénario dans lequel nous avons envisagé la création, pour les dessertes d'Agen et de Montauban, pour respectivement chacune d'entre elles, une gare nouvelle située au droit des agglomérations.

Ces scénarios conduisent à un certain nombre de résultats qui vous sont présentés dans le tableau suivant, que l'on a identifié sous « Les grandes caractéristiques » dont en premier lieu le temps de parcours, avec dans une première colonne la situation actuelle et dans la seconde colonne la situation qui prévaudra à l'issue de la réalisation de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, puisque bien sûr pour les relations à destination de Paris, c'est la LGV SEA qui va également être créatrice de gain de temps de parcours.

Sur la relation Toulouse-Paris, les trains directs, c'est-à-dire ceux qui ne marqueront pas d'arrêt à Bordeaux bien que passant par la gare de Bordeaux, réaliseront le trajet en environ 3H07.

Sur la relation Toulouse-Bordeaux, le parcours sera d'à peu près une heure.

Pour la relation Montauban-Paris, en fonction des scénarios, les temps de parcours s'inscriront dans une fourchette de 3H10 à 3H20.

Pour la relation d'Agen à Paris via Bordeaux, les temps de parcours s'inscrivent dans une fourchette qui est assez resserrée selon les scénarios et qui tourne aux environs de 2H50.

Pour illustrer l'intérêt et la fonction transversale du lien Bordeaux-Toulouse, il est intéressant de montrer que sur la relation Bordeaux-Marseille qui s'effectue en 5H35, on gagnera une heure avec donc possibilité de réaliser ce trajet en 4H30.

Ces hypothèses de scénarios ont été accompagnées d'une estimation des gains de trafics supplémentaires acquis par le ferroviaire sur cet axe.

A l'horizon de la réalisation de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, le trafic total sera de l'ordre de 7,25 millions de voyageurs par an, et s'accroîtra de 2,9 à 3 millions de voyageurs par an, selon les scénarios.

Un autre indicateur, qui est intéressant, est de savoir quel est le coût de l'investissement qui est attaché à chacun de ces scénarios.

On voit qu'il s'inscrit dans une fourchette assez resserrée de 2,83 à 2,94 Md€.

A ce stade, on voit que les quatre scénarios retenus se différencient assez peu par le gain en nombre de voyageurs annuel et également assez peu par le coût d'investissement.

Il est évident que nous attendons beaucoup des expressions qui auront lieu pendant le débat public pour apporter des éléments de choix et de différenciation.

En ce qui concerne les gains de voyageurs, il est intéressant de voir quelle est leur provenance.

Le premier poste, c'est une clientèle induite par le projet, c'est-à-dire une clientèle qui est attirée par la performance de l'offre ferroviaire et qui est incitée aux voyages, une clientèle qui n'aurait pas voyagé si l'offre n'était pas dans le service.

On a ensuite une clientèle qui est reportée de la route : ce sont les automobilistes qui abandonneront leur automobile pour faire les trajets et qui prendront le train.

Enfin, on a une clientèle reportée de l'aérien. On voit que l'impact est assez important sur les relations Toulouse, Montauban, Agen vers l'Île-de-France et au-delà. Avec un temps de parcours de 3 heures, amélioré donc de 2 heures par rapport à la situation actuelle, bien entendu le ferroviaire sera très compétitif en terme de gain de parts de marché.

Il est intéressant de noter que sur l'ensemble des gains de trafic, on se rend compte que plus de la moitié provient des reports des modes routier et aérien, et on voit que par cela le projet répond bien aux attentes des pouvoirs publics de reports de trafic vers le mode ferroviaire pour les raisons qui ont été invoquées en terme de durabilité de l'environnement.

Une fois que ces éléments ont été analysés, nous avons été conduits à envisager des options de passage, que nous appelons des « options de passage de la LGV », c'est-à-dire de définir dans le territoire où les tracés futurs pourraient s'inscrire, sachant que les études qui avaient été conduites n'avaient pas pour vocation à élaborer des tracés.

Nous avons, sur la carte qui vous est présentée, des bandes de couleurs différentes, qui chacune représente une largeur de 10 km, et qui entre Bordeaux et Agen, dans les quatre scénarios qui ont été identifiés et assurent tous la desserte d'Agen et de Montauban :

- entre Bordeaux et Agen, l'option de couleur jaune : le passage par le lit naturel des infrastructures dans la vallée de la Garonne,
- l'option de couleur mauve : une option envisagée au nord de la Garonne,
- l'option de couleur verte : une option envisagée au sud de la Garonne.

Nous avons donc des possibilités relativement larges qui s'offrent aujourd'hui pour les perspectives d'études des tracés ultérieurs entre Bordeaux et Agen.

Entre Agen, Montauban et Toulouse, il y a dans chacun des scénarios l'hypothèse de la desserte de Montauban, ce qui conduit à avoir des hypothèses d'options de passage qui sont « contraintes », le terme n'est pas péjoratif, mais contraintes par cette particularité et qui finalement ne nous ont permis de dessiner qu'une seule option de passage.

Ces options de passage ont également permis à R.F.F. d'assurer un inventaire des sensibilités environnementales et des enjeux territoriaux qui étaient recouverts par chacune de ces options.

Ces enjeux tiennent essentiellement à la présence humaine, ce sont les zones urbanisées, les activités humaines avec bien sûr les activités agricoles, les installations et les industries classées, le patrimoine, et également les milieux naturels comme les zones protégées, c'est-à-dire que nous avons un inventaire qui est représenté dans les documents d'étude de ces différentes sensibilités, sachant qu'il est également intéressant qu'on remonte du débat le fait que telle ou telle particularité est attachée à une sensibilité que l'on a pu identifier. Il faut maintenant pouvoir les qualifier.

Nous avons ensuite, une fois la définition technique du projet définie par les études qui ont été conduites, la question de son calendrier de réalisation et de ses modalités de financement.

Vous avez dans le planigramme, qui est représenté ici, la phase dans laquelle nous nous situons actuellement, qui est celle du débat public, débat à l'issue duquel comme l'a dit le Président DEMANGE, à l'issue du compte-rendu que sa commission établira et du bilan qu'établira la Commission Nationale, un délai de trois mois à R.F.F. pour définir les conditions et modalités de poursuite du projet.

Dans la mesure où il y a poursuite du projet à l'issue du débat, ces modalités seront consignées dans un cahier des charges qui va lancer une première étape dans des pavés de couleur violette, qui vont conduire jusqu'à la définition d'un tracé du projet s'inscrivant dans une bande de 500 mètres de large, et c'est ce tracé qui sera soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette étape dure de six à huit ans.

Ensuite, on abordera, une fois que la déclaration d'utilité publique aura été prononcée, une étape de six à huit ans qui commence par des études plus approfondies et se termine par les travaux.

Pour que chacune de ces étapes se réalise, il faut bien sûr que les financements correspondants soient réalisés.

Pour la première des étapes, de couleur violette, les montants d'études ne sont encore pas trop importants.

La vraie question du financement intervient à la fin de cette étape, dès lors qu'on va aborder l'étape de réalisation qui elle va mobiliser une part importante des trois milliards dont il a été question.

C'est à ce moment là, en fin des études d'avant-projets sommaires, que la question du financement se pose de façon tout à fait importante.

Pour rappel et d'une façon générale, aujourd'hui, les projets d'infrastructures sont financés par le maître d'ouvrage à hauteur de ce que permet l'équilibre de son compte d'investisseur sur le projet. C'est un investissement qui, on le voit, d'une façon générale s'inscrit dans une fourchette de 15 à 20 % du montant du projet.

Le reste est apporté en général par les collectivités, au premier chef l'Etat, les collectivités publiques et dans la mesure où le projet le justifie, également des aides de l'Union Européenne.

En ce qui concerne le projet Bordeaux-Toulouse, nous considérons aujourd'hui que dans la mesure où il peut faire l'objet d'un large consensus, qui se traduira notamment par la possibilité de passer facilement les étapes de financement des différents stades d'études, nous pourrions être à même de voir la réalisation de ce projet à l'issue de l'achèvement de la seconde tranche de la LGV Sud Europe Atlantique.

J'en ai terminé avec la présentation du projet d'infrastructure. Il est bien évident que cette infrastructure est faite pour que les trains puissent circuler dessus, et je vais passer la parole à Monsieur Xavier OUIN pour qu'il vous fasse part de l'avis et du point de vue de l'entreprise ferroviaire sur ce projet.

Xavier OUIN, Directeur régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes :

Merci.

Tout d'abord quelques rappels sur ce qu'est la S.N.C.F.

La S.N.C.F. c'est un établissement public à caractère industriel et commercial, qui assure à la fois des missions de service public et des missions de nature commerciale.

Il y a pour faire simple deux grandes activités :

- la première, c'est l'activité de gestionnaire d'infrastructures délégué, qui consiste à exploiter, maintenir le réseau, réaliser des investissements sur le réseau exploité. C'est une mission que nous assurons pour le compte de Réseau Ferré de France, qui est le gestionnaire d'infrastructures.
- L'autre grand type de missions, ce sont les missions d'entreprise ferroviaire : nous transportons des marchandises et des personnes à ce titre.

Nous transportons des voyageurs sur des longues distances, ce sont les produits que vous connaissez bien, le TGV, les trains Corail TEOZ, les trains de nuit Corail Lunéa.

Ce sont également des missions de transport de personnes sur des distances plus courtes, des transports de proximité. Là, nous agissons dans le cadre de conventions en accord avec les autorités organisatrices que sont les Conseils Régionaux par exemple sur les transports TER.

Enfin, nous assurons les transports de marchandises, c'est le transport du fret.

Réseau Ferré de France est propriétaire du réseau ferré. A l'inverse, la S.N.C.F. est propriétaire des gares pour les parties accueil et service commercial aux voyageurs. Elle est également propriétaire du matériel roulant sur les grandes lignes et des ateliers de maintenance.

Quel type de desserte prévoit-on de réaliser sur cette nouvelle ligne à grande vitesse ?

Le but de cette ligne à grande vitesse, c'est d'offrir l'accès aux trains grande vitesse à un maximum de personnes et de proposer une alternative à l'avion pour les gens qui se déplacent notamment entre Paris et Toulouse, et une alternative au mode de transport routier pour ceux qui se déplacent entre Bordeaux et Toulouse.

A ce titre, nous allons compléter ou améliorer des dessertes selon essentiellement trois axes :

- les TGV qui se rendront de Paris à Toulouse, éventuellement sans arrêt intermédiaire,
- les TGV qui vont rejoindre la Méditerranée depuis l'Atlantique et vice-versa, donc entre Bordeaux, Marseille et Nice,
- avec notre desserte TGV, nous allons essayer d'irriguer au maximum les territoires du sud-ouest, avec notamment les villes d'Agen et de Montauban.

Vous avez ensuite ce que l'on appelle des cartes « isochrones ».

Ces cartes sont centrées autour de Bordeaux et les couleurs indiquent le temps qui vous sépare de la ville de Bordeaux.

Vous avez en bleu ou en blanc les domaines de pertinence du mode ferroviaire par rapport à l'aérien.

Sur la carte de gauche, vous avez la carte isochrone centrée autour de Bordeaux avec le réseau tel qu'il existe aujourd'hui.

Sur la carte de droite, vous avez la carte isochrone autour de Bordeaux en fonction du réseau tel qu'il sera à l'issue de la construction de la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, mais également à l'issue de la construction de la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux.

Vous voyez que le domaine pertinent du ferroviaire par rapport à l'aérien, se déplace vers l'Est mais également du côté de Paris.

Comme cela a été dit tout à l'heure, le fait de construire une ligne à grande vitesse va libérer de la capacité sur la ligne classique entre Bordeaux et Toulouse, aujourd'hui une ligne classique qui est bien occupée à la fois par des trains TER et des trains de fret.

Les trains TER sont particulièrement nombreux quand on se rapproche des deux villes extrémités que sont Bordeaux et Toulouse, parce que la région Aquitaine c'est notamment le tronçon entre Bordeaux et Langon, qui est très occupé.

Avec la construction de la ligne à grande vitesse, on va pouvoir développer du TER supplémentaire, également du trafic fret, sous réserve de quelques aménagements du réseau aux alentours des nœuds ferroviaires qui se situent à Bordeaux ou à Toulouse. Donc certains aménagements sont d'ailleurs prévus dans le projet qui est présenté aujourd'hui et d'autres seront probablement à prévoir en fonction de l'évolution des besoins.

Les gares :

Le souci pour la S.N.C.F., c'est que ces gares soient très accessibles par les voyageurs. Il n'y a pas de problème a priori pour les deux villes à l'extrémité, Bordeaux et Toulouse puisqu'on s'appuie sur les gares actuelles.

Concernant les deux villes intermédiaires que sont Agen et Montauban, à ce stade, la position de la S.N.C.F. est très ouverte par rapport au débat gare en centre ville ou création d'une gare TGV le long de la ligne à grande vitesse.

Notre souci est que les voyageurs puissent accéder très facilement aux trains, et donc à ces gares, et qu'à l'inverse les trains à grande vitesse puissent également accéder très facilement à ces gares.

Cela veut dire que si on veut faire des gares en centre ville, il faut sortir de la ligne à grande vitesse pour y accéder, et donc ce que l'on souhaite dans ces conditions, c'est avoir des raccordements très courts.

A l'inverse, lorsque l'on fait des gares le long de la ligne à grande vitesse, ce qui nous importe c'est qu'il y ait une très bonne desserte routière entre ces lignes à grande vitesse et les agglomérations.

Bien entendu, la S.N.C.F. sera particulièrement attentive à ce qui ressortira de ce débat public concernant les implantations des futures gares, en particulier d' Agen et de Montauban.

**Pourquoi une LGV
Bordeaux-Toulouse ?**

Henri DEMANGE :

Merci aux intervenants pour avoir respecté le chronomètre qui leur était imposé.

Il y a eu la présentation de ce projet. J'indique que dans le cadre de l'information et de la transparence auxquelles nous sommes tenus pendant toute la durée du débat, l'exposé présenté s'appuie sur le dossier support du débat. C'est un document de 105 pages. Il est accessible à tous, soit en consultant le site Internet qui figure dans les documents, que vous avez dû récupérer en rentrant dans la salle ; soit tout simplement en retournant la carte T, c'est-à-dire une dispense de timbre qui est également incluse dans un document.

Vous recevrez donc ce dossier de 105 pages qui a été retenu comme pouvant servir de support au débat par la Commission Nationale de Débat Public.

En effet, un certain nombre de conditions devaient être remplies pour pouvoir appuyer le débat sur ce dossier :

- la première règle c'était que ce dossier n'était ni trop technique, ni trop ésotérique, donc très facilement lisible,
- la deuxième condition, c'était qu'il soit suffisamment précis pour pouvoir alimenter un vrai débat, mais qu'il reste ouvert pour pouvoir effectivement y apporter des modifications.

On a souvent posé la question : pourquoi y a-t-il un débat public alors qu'il y aura ensuite une enquête d'utilité publique ?

Une des raisons c'est que, lorsque après les études détaillées qu'il nécessite, le dossier arrive au stade de l'enquête d'utilité publique, il est alors trop compliqué, trop cher, trop difficile de le modifier fondamentalement. Alors que là, comme cela a été indiqué, nous sommes à un stade, et le maître d'ouvrage l'a précisé, où des modifications importantes peuvent être introduites ou signifiées.

Voilà ce que je voulais préciser.

Nous pouvons maintenant ouvrir le débat. Je vois que déjà une question préalable se manifeste.

Jacques BORDE, habitant du sud Gironde, dans le secteur de Captieux :

Je voulais rappeler à Monsieur FAUCHER que nous étions à Bordeaux et non pas à Agen, à Montauban ou à Toulouse, et que je trouvais tout à fait regrettable que dans le transparent que vous nous avez montré des options de passage, nous n'ayons que la section Agen - Toulouse.

C'est justement la partie gauche, entre Bordeaux et Agen, qui nous intéresse ici.

Donc, si le transparent existe, il me serait agréable ainsi certainement qu'à d'autres personnes dans la salle, de le voir.

Henri DEMANGE :

Vous êtes intervenu un peu vite puisque j'avais indiqué que l'on allait sectionner le débat suivant trois thèmes : le premier, c'est le pourquoi du projet, le deuxième c'est le comment. C'est dans ce « comment » que Monsieur FAUCHER ou une autre personne de Réseau Ferré de France vous apportera la réponse.

Votre question est enregistrée et il y sera répondu dans la phase prévue à cet effet.

Simon CHARBONNEAU, professeur universitaire représentant l'Association Aquitaine Alternative :

Quelques remarques préalables sur ce dossier.

Sur l'opportunité du projet : c'est le maître d'ouvrage qui conçoit son dossier, c'est la nature des textes qui veut ça, donc évidemment la question de l'opportunité ne se pose pas réellement.

Vous avez éludé en quelques mots la question du choix du tracé : depuis Paris, le trajet Paris-Toulouse le plus court ce n'est pas Bordeaux. Il faut quand même le dire. Vous avez d'un geste éludé la question des TGV pendulaires par Limoges, par Vierzon etc...Je suppose d'ailleurs que les Limougeaux ne doivent pas être très contents, entre nous soit dit.

Ce qu'on aimerait, c'est de la contre-expertise, parce que bien sûr, Messieurs les ingénieurs, vous avez votre point de vue mais le vrai débat contradictoire c'est un débat entre experts, indépendants en particulier du maître d'ouvrage. Il est quand même dommage qu'on n'en ait pas.

Vous nous dites que cela va faire gagner dix minutes, avec le TGV pendulaire, et bien on aimerait avoir une contre-expertise sérieuse là-dessus, par Limoges.

D'une part, je voulais vous signaler que ce débat public intervient alors qu'il y a une décision du CIADT de décembre 2004, qui approuve déjà le projet. Donc c'est un débat public suite à une décision du CIADT qui est juridiquement opposable, d'après la jurisprudence du Conseil d'Etat. Je vous le rappelle.

D'autre part, je voudrais dire que ce dossier passe sous la pression des Toulousains. Ce dossier passe en premier lieu alors que l'urgence c'est d'abord la desserte nord-sud. Donc, on nous annonce un débat public par la suite sur le tronçon Bordeaux-Espagne, ce n'est pas du tout logique que celui de Toulouse passe en premier lieu.

J'habite à côté de la ligne Bordeaux-Toulouse, je peux vous dire que le trafic ferroviaire n'est pas très intense. C'est le moins qu'on puisse dire.

Alors surtout quand je vois Monsieur de la S.N.C.F. qui commence à nous parler du fret, excusez-moi, mais je rigole un peu ! Vous savez très bien que la S.N.C.F. abandonne complètement le fret. C'est de l'alibi total.

(applaudissements)

Quand on présente les choses, il faut être intellectuellement honnête. Voilà ce qu'on aimerait avoir.

Enfin, ce que je voudrais dire, c'est que le sud Gironde est littéralement sacrifié à toutes ces infrastructures.

Je rappellerai qu'il y a la voie « grand gabarit » pour faire passer le « Titanic » des airs entre Langon et Toulouse, encore la région toulousaine qui a la priorité, et d'autre part qu'il y a le projet d'autoroute qui n'a jamais été soumis à débat public entre Langon et Pau.

Maintenant, il y a ce projet où visiblement cela va passer par Captieux, avec des impacts environnementaux très importants, en particulier dans la région des Graves. Quand il va falloir bifurquer depuis la gare de triage de Bègles.

On aimerait quelques précisions parce que les gens ne se rendent pas compte, ils réagissent quand ils ont le bulldozer dans la salle à manger !

Tout cela mérite effectivement un débat sérieux où toutes les cartes sont posées sur la table, même l'histoire de la concurrence avec le transport aérien. Le transport aérien est condamné par l'explosion du prix du pétrole, la question sera très rapidement réglée.

En dernier lieu, je voulais dire que Messieurs les ingénieurs sont formatés à l'idéologie de la vitesse.

On ne tient absolument pas compte du fait que l'on est dans la question des limites, c'est-à-dire que les gains de temps sont de plus en plus réduits et les coûts sociaux et écologiques sont de plus en plus importants.

On va faire bientôt le super TGV pour gagner un quart d'heure, avec une nouvelle infrastructure. J'extrapole mais c'est pour vous dire combien, messieurs les ingénieurs, vous êtes piégés dans votre idéologie.

(Applaudissements).

Henri DEMANGE :

Il y a deux choses dans votre intervention :

Vous avez fait part d'un certain nombre de positions qui bien entendu seront très fidèlement notées et feront partie du compte rendu.

Vous avez posé un certain nombre de questions auxquelles il est légitime que le maître d'ouvrage essaie de répondre.

J'en ai noté au moins quatre mais peut-être en ai-je oublié, et vous complétez :

- la première concerne, et j'y répondrai, le fait que la décision est déjà prise puisque cela figure dans un Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT)
- La deuxième question, c'est la notion d'urgence et de priorité entre la ligne Bordeaux -Espagne et la ligne Bordeaux-Toulouse.
- La troisième, c'est l'avenir du fret.
- La quatrième, je crois que personne ne pourra y répondre sauf s'il y a un représentant de l'Etat qui le souhaite, porte sur le débat routier qui aura lieu ou qui

n'aura pas lieu sur Langon-Pau.

J'ai sûrement oublié deux ou trois questions...La question sur le pendulaire : pourquoi une solution pendulaire n'a pas été retenue, et en particulier – ce n'est pas dans notre débat mais on doit répondre à toutes les questions – le pendulaire Orléans, Limoges, Toulouse ?

Je demande à Réseau Ferré de France de répondre à ces trois questions :

- Quel est le prioritaire et le plus urgent dans les deux projets qui ont été cités ?
- Comment est conçu – c'est surtout la S.N.C.F. je crois qui avait été interpellée là-dessus – le problème du fret ?
- Le pendulaire.

Je répondrai concernant ce qu'a dit exactement le CIADT en décembre 2003.

Première question : la priorité et l'urgence des deux projets.

Si je peux me permettre une remarque de principe, cette question de priorité entre les deux lignes est une question qui reviendra souvent, il suffit de lire la presse depuis quelque temps pour voir que c'est un sujet rémanent.

Il convient donc que Réseau Ferré de France prenne son temps pour faire vraiment le tour de la question et l'aborder sous tous les angles.

Jean-Jacques FAUCHER :

Sur cette question, je pense qu'il est nécessaire et indispensable de préciser la façon dont les projets arrivent en présentation au débat public, et préciser qu'en ce qui concerne Bordeaux-Toulouse, ce projet est issu des études dites « d'amélioration des services ferroviaires » sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne, étude dite « pré-fonctionnelle », qui ont été décidées en 2001 par les régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon dans le cadre de leur contrat de plan.

Ces études ont été conduites en 2002 et 2003, et se sont conclues par un comité de pilotage qui s'est tenu en janvier 2004, au cours duquel les membres du comité de pilotage ont pris la décision de retenir comme projet au titre des hypothèses qui avaient été développées dans le cadre de ces études BTN, la réalisation d'un premier tronçon, on va dire, d'une ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne, en réalisant d'abord la section Bordeaux-Toulouse.

Il se trouve qu'à partir de ce moment-là, R.F.F. en tant que maître d'ouvrage, et selon les lois qui s'appliquent depuis les lois de 1995 et de 2002, a un projet qui est une ligne nouvelle de plus de 40 km de long et de plus de 300 M€ d'investissement, et il se doit de saisir la Commission Nationale de Débat Public de ce projet. C'est ce qui a été fait au mois de juillet 2004.

La Commission Nationale de Débat Public a rendu sa décision en septembre 2004, en décidant que ce projet serait soumis à débat public.

Je fais simplement le parallèle avec la situation qui prévaut sur le projet que nous appellerons « Bordeaux – frontière espagnole », dont les études en question sont en cours de réalisation, et le comité de pilotage qui normalement doit statuer sur un projet à conduire en phase ultérieure d'étude, doit se tenir en juillet 2005.

C'est donc un parallèle chronologique entre les deux : dans un premier cas, comité de pilotage en janvier 2004, dans un second cas : comité de pilotage en juillet 2005. Il en résulte un décalage dans le temps qui fait que les débats publics ne peuvent pas se tenir en même temps. Le Président de Réseau Ferré de France a déclaré qu'il saisirait la Commission Nationale de Débat Public à la rentrée, à l'automne, sur le projet Bordeaux – frontière espagnole, et pour l'instant nous ne pouvons faire que ce constat d'un décalage dans le temps des deux projets. Il n'y a pas pour Réseau Ferré de France de priorité ou de préférence accordée à l'un ou à l'autre.

Henri DEMANGE :

Donc voilà la question des « priorités ». Il y a eu une question sur le fret, à savoir : si j'ai cru comprendre « le fret, c'est fini ».

Xavier QUIN :

Je crois que Réseau Ferré de France me laisse la parole sur ce point.

La situation du fret est relativement simple. Je disais tout à l'heure qu'il y avait à la S.N.C.F. des missions de service public et des missions concurrentielles avec le fret. On est vraiment dans un domaine totalement concurrentiel, et notre concurrent essentiel aujourd'hui, c'est essentiellement le transport routier, les camions.

Il faut savoir qu'en 2003, l'activité fret de la S.N.C.F. perdait de l'ordre de 450 M€ par an. Quand une activité perd ces montants chaque année, déjà elle n'est pas en état de se développer, elle obère de ce fait les capacités de développement des autres activités de la S.N.C.F., et notamment les transports grandes lignes ou les transports TER.

C'est face à cette situation que la S.N.C.F. a élaboré un plan de restructuration, que l'on appelle notre « plan fret », qui s'étale sur trois ans.

Au démarrage de ce plan, la S.N.C.F. perdait de l'argent avec à peu près 80 % de ses clients. Sur ces bases, on ne peut pas bâtir un développement, donc un certain nombre de mesures ont été mises en œuvre dans le cadre du « plan fret ».

En quoi consistent ces mesures ?

Il y a déjà un recentrage du fret sur ses domaines de pertinence : le fret ferroviaire est compétitif par rapport à la route, d'autant plus que les distances sont longues et que les trains sont remplis. Donc on sait clairement qu'il y a un certains marchés de courte distance avec des wagons en très petit nombre, sur lesquels la S.N.C.F., et en particulier le fret ferroviaire, n'arrivera pas à se battre par rapport au transport routier.

Il y a en cours un très gros travail de recherche de productivité au sein du fret S.N.C.F., de manière à faire baisser nos coûts, pour pouvoir également faire baisser nos prix.

Parallèlement à ce travail de recherche de productivité, il y a un travail d'industrialisation renforcée et de simplification de nos systèmes de production qui sont relativement complexes. L'un des objectifs de cette mise en robustesse de la production et de cette simplification de la production, c'est d'avoir au bout du compte une meilleure qualité à offrir à nos clients, puisque bien souvent ce qui nous est reproché encore aujourd'hui, c'est un manque de fiabilité de la part de nos services. Nous prenons dès l'année 2005 des engagements très forts en termes d'amélioration de la qualité de nos services.

J'ajoute également que toujours dans le cadre de ce plan de restructuration, nous avons procédé à des augmentations de tarifs là où c'était possible, là où la concurrence nous permettait de le faire.

Surtout, preuve que ce n'est pas un plan de désengagement de la S.N.C.F. par rapport au fret, il y a des investissements massifs qui sont consentis et qui vont être consentis dans les prochains mois, puisque la S.N.C.F. va investir de l'ordre de 1,5 Md€ dans son plan fret, dont une partie est accordée par l'Etat, avec les conditions mises par l'Union Européenne, et l'autre partie, à peu près la moitié, qui est financée par la S.N.C.F. sur ses fonds propres. Tout cela se traduit effectivement dans un premier temps, pendant la période du « plan fret », par une décroissance du trafic fret, c'est vrai, mais le but c'est de pouvoir atteindre à nouveau un système de production solide, une activité économiquement saine, de telle manière qu'elle soit en état de financer son développement.

Ce « plan fret » prévoit, à partir de 2007, à nouveau, une augmentation des trafics fret. Je tiens à dire très clairement que ce n'est pas un désengagement de la S.N.C.F. des transports de marchandises.

Henri DEMANGE :

Une autre question avait été posée par M. CHARBONNEAU : est-ce que Toulouse-Paris passe par Bordeaux, et quid du pendulaire ? Je pense que là aussi, R.F.F. pourrait répondre.

Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de Réseau ferré de France :

Deux questions en réalité, puisque le pendulaire est une hypothèse qui peut être envisagée sur Bordeaux-Toulouse et également a été envisagée entre Paris et Toulouse sur l'itinéraire « Polt » (Paris, Orléans, Limoges, Toulouse).

Evidemment la question de l'opportunité du projet doit être posée au regard d'une solution qui pourrait être une alternative : l'utilisation de « Polt ». Les études, qui ont été conduites, ont clairement conclu que les deux projets ne sont pas concurrents.

Pourquoi ne sont-ils pas concurrents ? Vous savez que l'itinéraire Polt a fait l'objet d'un certain nombre de plans, dont un plan qui comportait une utilisation du pendulaire. C'était la solution qui permettait d'arriver au meilleur résultat en gain de temps entre Paris et Toulouse, en passant par Orléans et Limoges. Le meilleur temps, qui peut être obtenu de cette façon, est de l'ordre de 4H30, entre Toulouse et Paris.

Indépendamment de la question du territoire desservi, puisque dans ce cas-là on raisonne entre Paris et Toulouse sans passer par Bordeaux, on voit bien que les deux solutions, en terme de temps de transport, ne sont pas concurrentes, elles sont de natures différentes. Par ailleurs, les études de pendulation sur Polt ont conclu – et cela a été une des décisions du CIADT – qu’elles n’étaient pas performantes. Le rapport gain de temps/coût n’était pas performant sur Polt, d’où d’autres solutions envisagées pour valoriser cet itinéraire. Nous sommes en train actuellement de supprimer vingt-huit passages à niveau dans l’Indre pour pouvoir gagner un peu moins d’une dizaine de minutes. Nous pouvons donc circuler à plus de 160 km/h sur ce tronçon.

Je pense que le pendulaire pose une question technique à laquelle il convient que nous répondions, et en même temps Jean-Jacques FAUCHER va répondre sur l’hypothèse de l’utilisation du pendulaire, cette fois entre Bordeaux et Toulouse, sur la ligne classique.

Jean-Jacques FAUCHER:

Je rappelle qu’effectivement c’est une option qui a été envisagée. Elle figure dans le dossier support, et les résultats qui qualifient ce scénario sont présentés dans les annexes au même niveau que les autres scénarios.

Le relèvement de vitesse conduit à un gain de temps maximum sur le trajet qui doit être de douze minutes, y compris avec l’utilisation de trains pendulaires, et se traduit par un coût d’investissement qui ne comprend que le travail sur l’infrastructure et qui ne comprend pas le surcoût matériel puisqu’on peut considérer qu’il faut par rapport à des TGV prendre en compte le coût de la pendulation de ces matériels, leur transformation pour qu’ils puissent penduler, et donc ce coût atteint un montant de près de 800 M€.

C’est un scénario, qui effectivement par rapport aux cinq objectifs qui ont été identifiés, est apparu aux membres du comité de pilotage comme ne répondant pas aux objectifs que l’on s’est assignés.

Le différentiel est, je le précise, de pratiquement 50 minutes de gain de temps de parcours entre Bordeaux et Toulouse même, ce qui est important puisque rapprocher deux grandes métropoles qui sont chacune riches d’un million d’habitants à une heure de temps de trajet, doit avoir des effets en terme de synergie et de développement économique. Cela a également un impact important pour la performance des zones ferroviaires de Toulouse sur l’Île de France.

Henri DEMANGE:

Je disais que je répondais à la question sur la décision qui aurait été prise par le CIADT. Vous avez dit en quelque sorte « ce n’est pas la peine de discuter puisque le CIADT a décidé que... ».

Je crois pouvoir dire, et cela peut être vérifié puisque la réunion à laquelle vous faisiez

allusion, Monsieur, c'est celle du 18 décembre 2003, les textes du CIADT figurent sur le site Internet DATAR. Donc ce que je vais dire peut être vérifié dans une demi-heure ou dans une heure, le CIADT a dit tout simplement : « en ce qui concerne la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, il y aura un débat public en 2005 ».

Cela ne veut pas dire que tout est décidé et arrêté. Pourquoi ? Parce que les débats publics sont régis par des lois, la loi de 1995 et la loi de 2002.

Tout le monde sait effectivement que, aussi respectable que soit une décision du CIADT, elle ne peut pas aller à l'encontre d'une loi. Par conséquent, je confirme que le débat public aura lieu en 2005, aujourd'hui c'est tout ce que l'on peut dire sur la suite de ce projet.

Peut-être que des questions écrites ont été rédigées, les hôtesse pourraient-elles voir s'il n'y a pas dans les travées des questions afin de commencer le dépouillement ?

Olivier SIGAUT, Enseignant en gestion de l'environnement :

J'ai participé au débat public qui portait sur le grand contournement. J'ai l'impression que des questions sont restées sans réponse.

Je pense à la protection des espèces et notamment du vison d'Europe.

Henri DEMANGE :

Excusez-moi, je vous coupe la parole, mais la troisième partie du débat portera sur les enjeux environnementaux, donc on n'oubliera pas à ce moment-là de vous donner la parole, mais je voudrais que l'on termine sur la première partie, c'est-à-dire sur le « pourquoi du projet ». J'espère ne pas vous vexer en reportant de quelques instants votre question, mais vous aurez la parole, je vous le promets.

M. de SAINT-PAUL * :

Il y a plusieurs points.

Un point qui me choque : la Commission Européenne des Droits de l'Homme précise que l'on ne peut pas être à la fois juge et partie, et donc dans le cadre de ce principe, la France en 2004 a pris toute une série de décrets pour modifier le fonctionnement d'un certain nombre d'institutions.

Je suis extrêmement surpris qu'en ce qui concerne Réseau Ferré de France, ce soit l'expert décidant du dossier. Il me semble que dans ce dossier, si la France doit respecter ce qui a été prévu par la Commission Européenne des Droits de l'Homme, Réseau Ferré de France ne peut pas être en même temps juge et partie.

A ce titre là, R.F.F. devrait laisser à une commission d'experts indépendants le soin de traiter ce problème.

Deuxième point : Monsieur FAUCHER nous dit, en définitive, « on fait tout cela parce qu'on est sous la pression des hommes politiques de la région Aquitaine, de la région Midi-Pyrénées, de la région Montpellier ».

En définitive, ce monsieur reprend un vieux slogan, à savoir : « on demande plus à l'impôt et moins aux contribuables ». Parce que dans toute cette histoire, qui va payer ? vous nous avez dit, ce sont les collectivités locales qui vont payer. Mais les collectivités territoriales ou locales, ce sont toutes les personnes qui sont là et qui paient les impôts. Donc quand vous nous annoncez que ce sont les collectivités territoriales qui vont payer, en réalité vous dites : on va demander plus à l'impôt et moins aux contribuables, mais enfin c'est la même personne des deux côtés.

Et troisième point, vous nous dites : « ah mais, le pendulaire, on ne pas l'étudier parce que cela coûte tellement cher sur le plan matériel ». Mais combien cela coûte sur le plan humain ? Votre réseau que vous allez créer passe dans la vallée de la Garonne où déjà a été créée l'autoroute.

Or, cette autoroute est extrêmement traumatisante pour les populations car dites-vous bien qu'actuellement, les gens qui vivent le long de cette autoroute dans un périmètre d'un kilomètre de chaque côté, ne ferment pas les yeux la nuit. Il n'est plus question de dormir les fenêtres ouvertes, quand vous êtes dans votre jardin, il y a un bruit infernal, et à ce titre-là, on n'en parle pas.

Cela m'amuse énormément de lire votre note environnementale, parce qu'il se trouve qu'il y a trente-cinq ans, malheureusement pour des raisons familiales, j'ai participé au débat public sur l'autoroute, et je vois : « fera l'objet lors de la poursuite du projet de la plus grande attention sera apportée de la part de Réseau Ferré de France et des mesures de réduction et de compensation seront étudiées en étroite concertation avec les acteurs concernés ».

Cela me rappelle le débat que nous avons eu pour l'autoroute. A l'époque, quand il y a eu le débat sur l'autoroute, on nous a dit : « on va faire sur le plan de l'environnement des choses extraordinaires, l'autoroute sera encaissée, dans les endroits où elle sera au niveau du sol, pas de problème, et dans les endroits où elle sera surélevée, il y aura des buttes de protection pour le bruit. »

Pour l'autoroute Bordeaux Toulouse, il y a des endroits où elle est encaissée, des endroits où elle passe au niveau du sol, des endroits où elle est surélevée, mais jamais on n'a fait des buttes pour protéger contre le bruit.

Ensuite vous nous dites, on va faire passer des trains, ces trains-là vont être formidable : on va aller de Paris à Bordeaux, de Bordeaux à Toulouse, de Toulouse à Montpellier. Mais combien allez-vous faire passer de trains ? quelles sont les nuisances sur le plan humain ? Parce que vous vous inquiétez de savoir combien ça va coûter sur le plan matériel mais vous ne nous occupez absolument pas de savoir combien cela va coûter sur le plan humain.

Il y a pratiquement trois millions de personnes qui vivent dans la vallée de la Garonne et cette vallée de la Garonne, vous êtes en train de la bousiller. Elle a été bousillée avec l'autoroute, et vous en remettez une sauce avec ce réseau, pour faire plaisir à quelques hommes politiques et pour favoriser leur ego. Il faut penser aux citoyens qui sont là.

C'est tout ce que j'avais à dire.

(Applaudissements)

Henri DEMANGE:

Nous évoquerons les problèmes environnementaux, le bruit, dans la troisième partie du débat avec Madame MADER qui présidera cette partie.

Je laisse Réseau Ferré de France et Monsieur BERTRAND répondre à la question de savoir si les droits de l'homme sont respectés ou non dans cette procédure.

Jean-Marie BERTRAND :

Sommes nous juge et partie dans ce débat ?

D'abord, l'organisation du débat public et la façon dont il est organisé, le rôle qui est imparti au maître d'ouvrage résultent de la loi. C'est le législateur français qui a organisé ce système, conformément aux normes européennes.

Le rôle ici du maître d'ouvrage est de présenter un projet qu'il a étudié techniquement aussi bien que possible et en soumettant en tout cas l'ensemble des éléments à la place publique et entre-autres aux contre-expertises des experts.

A l'issue du débat public, le maître d'ouvrage prend une position, il tire ses conclusions du débat public.

Ce n'est pas Réseau Ferré de France, seul, qui prendra la décision de réaliser la LGV si tel est le cas. Vous savez comme moi qu'il y a des processus d'enquête publique, préparatoires à la décision, la décision ne se prend pas en une fois.

Elle est prise in fine par l'Etat, qui prend par décret la décision de construire la ligne et en amont, en tout état de cause, dans la préparation de cette décision et en fait dans sa formation, l'ensemble des collectivités publiques concernées sont associées, à commencer parce qu'une ligne comme celle-ci, c'est le cas en général de toutes les lignes à grande vitesse, fait appel au co-financement des collectivités territoriales, notamment des collectivités régionales. C'est donc un ensemble de partenaires qui associent au premier rang l'Etat, les Institutions européennes le cas échéant, les collectivités territoriales.

Je ne pense pas, en tout cas cela n'a pas été conçu ainsi, que vous puissiez dire que le débat est biaisé en ce sens que Réseau Ferré de France serait à la fois juge et partie. En l'espèce, nous présentons là un projet qui est soumis à la discussion libre, publique, et ce n'est pas Réseau Ferré de France qui seul prendra la décision de le réaliser ou non.

Henri DEMANGE :

Peut-être une précision : sur le site Internet du débat public, qui d'ailleurs a déjà reçu 1 800 consultations depuis moins de huit jours, il y a non seulement le dossier du débat qui vient d'être présenté, mais toutes les études sans exception qui ont servi à construire ce dossier.

Elles sont totalement consultables et peuvent être contredites.

Pierre DAVANT: Président de la Fédération de la Protection de la Nature « SEPANSO »

Je siége à ce titre au Conseil Economique et Social d'Aquitaine.

Je voudrais porter témoignage sur cette question de priorité : si je ne me trompe, il y a ici dans la salle un autre Conseiller Régional, qu'il me le dise : jamais, depuis quatre ans que je suis dans cette assemblée, je n'ai entendu le Président ROUSSET ou le Vice-Président CARRERE parler de cette priorité de la « Bordeaux –Toulouse ».

Le Président ROUSSET ou le Vice-Président CARRERE ont toujours parlé de cette ligne LVG Paris-Irun qui libèrerait, notamment sur la Bordeaux-Irun, enfin des lignes pour le fret, des sillons pour le fret. Ce qui préoccupe ici l'Aquitaine, c'est le transit de camions sur l'A 10. (*Applaudissements*).

Jamais, je n'ai entendu le Président ROUSSET ou le Vice-Président CARRERE venir nous expliquer qu'il fallait faire Bordeaux-Toulouse.

Nous nous en expliquerons au Conseil Régional, je compte bien faire une intervention là-dessus, mais il me semble que c'est quand même curieux et étrange. Alors nous a-t-on caché des vérités ? On sort un lapin politique au dernier moment ?

Henri DEMANGE :

Sur votre intervention, je suis amené à apporter une petite précision : vous avez pu noter que le débat public par définition c'est un débat avec le public, donc les responsables politiques peuvent bien sûr y participer et y intervenir, mais on ne fait pas comme on fait d'habitude la présentation du président de telle Institution.

En l'occurrence, puisque vous évoquez le problème du Conseil Régional, effectivement il n'est pas représenté, car aujourd'hui se tient la commission permanente. Je dois dire, je fais amende honorable, qu'il y a quelques semaines, le Conseil Régional nous avait demandé de voir s'il n'était pas possible de déplacer la réunion. Pour tout un tas de raisons, la première étant que nous avons déjà commencé à lancer des journaux du débat qui indiquaient que la réunion se tiendrait à Bordeaux le 20 juin, nous n'avons pu modifier la date de cette réunion.

En ce qui concerne les priorités, je crois que la réponse a déjà été fournie par Réseau Ferré de France : il y a un calendrier d'études légèrement différent mais à aucun stade, je crois, il n'y a eu d'affichage d'une priorité d'un projet par rapport à un autre pour la bonne raison que les débats publics n'ont pas eu lieu.

Si vous permettez, je voudrais passer maintenant au deuxième volet de la discussion, que l'on a déjà effleuré par plusieurs questions mais c'est toujours comme cela que ça se passe, c'est : la faisabilité, autrement dit « comment ? ».

C'est Monsieur SABLAYROLLES, de la Commission Particulière, qui va animer cette partie du débat, la troisième partie étant sur les enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire, que Madame MADER animera.

**Deuxième partie :
Le "comment" et la
faisabilité du projet LGV
Bordeaux-Toulouse**

Michel SABLAYROLLES :

J'espère ne pas épuiser votre patience avant d'aborder le troisième temps du débat, qui sera consacré aux aspects environnementaux et territoriaux.

Nous avons vu comment R.F.F. exposait « le comment », en parlant essentiellement des gares, puis en développant quatre scénarios. Il a cité quatre gares, de localisations, des dessertes et des accès à ces gares.

Il y a aussi les questions qui concernent le calendrier et le financement, c'est ce dont je vous propose de parler maintenant en y ajoutant tout ce que vous aurez à rapporter au débat, avec si possible la contrainte que ce soit relatif aux modalités d'exécution du projet, le fameux « comment ».

Je rappelle que, pour des raisons formelles, nous avons besoin que vous ayez votre micro pour l'enregistrement, puisque le débat sera retranscrit ensuite sur le site Internet dans sa totalité. Chacun doit se présenter en début d'intervention de façon à rendre la vie commode pour ceux qui le transcrivent.

Qui veut prendre la parole sur ce point du « comment » ?

Jacques BORDE, habitant dans le secteur de Captieux :

Je suis quand même relativement surpris que dans un pays comme la France, qui est considérablement endetté de milliards et de milliards d'euros, je n'ai plus le chiffre en tête mais on en a parlé récemment, on se lance dans des projets aussi lourds.

Commençons déjà par éponger notre dette avant de penser à envisager des investissements aussi lourds. A mon avis, ce serait beaucoup plus raisonnable.

Jean-Jacques FAUCHER, Chef de Projet débat public RFF

Comment sont financées les lignes nouvelles ?

Elles sont financées par une contribution de R.F.F., qui pour les lignes nouvelles est de l'ordre de 10 à 20 % du projet. Cette contribution est financée par emprunt de R.F.F. à due proportion des recettes nettes procurées en exploitation par la ligne.

C'est en fonction de cette règle, qui est inscrite dans les statuts de R.F.F., qu'est fixé le montant de la participation de R.F.F., et cette participation est financée par emprunt.

Pour le reste, ce sont des subventions de l'Etat, des collectivités territoriales, le cas échéant, de l'Europe.

Ce mécanisme, qui a été adopté à la suite de la réforme qui a créé R.F.F., a été précisément conçu pour que les nouvelles grandes infrastructures ne soient pas financées excessivement par l'emprunt.

En l'occurrence, l'emprunt finance à due concurrence de ce que R.F.F. peut financer sur les cash-flow qui seront dégagés par l'exploitation de la ligne.

Henri DEMANGE :

J'avais vu deux questions en fond de salle.

Bruno MEILLANBORD *, habitant du canton de Captieux :

Je voulais intervenir directement et dialoguer avec Monsieur BERTRAND.

Les habitants du Sud Gironde sont excessivement choqués du traitement qui est réservé à leur territoire dans le projet de Réseau Ferré de France.

Effectivement, depuis une dizaine d'années, le secteur qui se situe entre Bordeaux-Bayonne et Bordeaux-Toulouse est un secteur complètement oublié par l'Etat en matière de développement économique.

L'Etat a laissé tombé, de par l'absence de développement de l'irrigation, des agglomérations locales. Bazas, Captieux, ce sont des communes qui sont complètement mortes, et aujourd'hui on s'aperçoit qu'une fois que l'Etat a laissé mourir tout ce secteur important, maintenant, R.F.F. nous inflige un projet qui va avoir des conséquences environnementales absolument catastrophiques.

Je voulais que Monsieur BERTRAND me donne les motivations profondes d'un tel projet qui envisage de faire passer un nœud ferroviaire à Captieux, et donc avec des conséquences énormes pour les populations.

Jean-Marie BERTRAND:

Je pense que c'est Jean-Jacques FAUCHER qui va vous répondre plus précisément que moi. Vous avez posé deux questions :

La justification d'ensemble de l'investissement : comme toujours dans ces grands investissements en infrastructures, la justification déborde des territoires unitaires qui sont susceptibles d'être traversés par la ligne.

Je pense que la discussion va se prolonger, sur la justification socio-économique d'ensemble de la ligne, en mettant en balance les avantages et les inconvénients, de différentes natures de l'infrastructure.

Réponse particulière maintenant sur le secteur de Captieux.

Jean-Jacques FAUCHER:

Un des volets de votre question, c'est : comment peut-on justifier un tel projet ?

Je pense que dans l'exposé de présentation du projet, nous avons expliqué quels enjeux nous avons identifiés et comment le projet pouvait y répondre.

Je préciserai également que dans le cadre des résultats de chacun des scénarios qui ont été étudiés, il y a une approche de l'intérêt socio-économique du projet lui-même, c'est-à-dire, non pas l'avantage des seuls acteurs économiques du projet, mais également les avantages pour la collectivité. Vous retrouverez ces éléments dans le dossier, qui situe celui-ci à un niveau tout à fait intéressant par rapport aux différents objectifs.

Ensuite, une fois que ce projet a été identifié, encore une fois, comme je vous l'ai dit, les études n'ont pas eu pour mission d'étudier des tracés. Elles ont défini des zones dans lesquelles la LGV pourrait s'inscrire. Ce que je note, sur l'image que vous avez, c'est que le tracé de couleur verte qui est celui qui vous intéresse, n'est pas le seul intéressé.

Un intervenant :

Au nom de la réalisation de ces nouveaux outils, n'est-on pas au bout du compte amené à imiter ce qui se pratique dans d'autres pays qui ont fait la preuve de leur nocivité du point de vue de la sécurité du système ferroviaire lui-même.

Je rappelle que c'est un système, ce n'est pas comme une autoroute où l'on a juste de l'asphalte et des panneaux de signalisation. Il s'agit d'un système intégré qui fait appel à une relation proche entre le mobile et l'infrastructure sur laquelle roule le mobile.

Autre chose, on est dans ce débat public, proches de la gare de Talence Médoquine. J'attire l'attention de tous ici, elle a la particularité d'être bien située du point de vue de la proximité de la Fac. Un étudiant s'est exprimé tout à l'heure, en provenance d'Agen. Elle est également bien située à proximité du Centre Hospitalier.

Or, cette gare a la particularité de ne pas être ouverte au trafic voyageurs, ni à quelque trafic que ce soit d'ailleurs. Il y a même des perspectives immobilières pour faire sans doute quelques programmes immobiliers sur site.

C'est tout à fait inquiétant, et il me semble que cela souligne que quand on réfléchit à rapprocher des grandes métropoles, on a ce souci aussi du droit des populations des territoires traversés, qui attendent un meilleur service.

Ici, à quoi les populations peuvent-elles s'attendre en matière de meilleur service, en quoi peuvent-elles attendre une amélioration ?

Il y a un problème de fret, cela a été dit tout à l'heure. Sur l'Aquitaine, c'est l'axe nord-sud, qui va justifier le passage à deux fois trois voies de l'autoroute A 63, ce qui est considérable. Cela va aussi aboutir à la création d'une nouvelle autoroute, cela a été dit tout à l'heure, toujours sur un axe nord-sud, qui débouchera sans doute par le tunnel du Somport sur l'Espagne, à terme.

On a ce sujet-là, mais on a aussi le sujet de l'engorgement des métropoles, et c'est le cas à Bordeaux. A Bordeaux, qui n'a pas été coincé dans un embouteillage ? Il suffit d'écouter la radio pour savoir que c'est de plus en plus tôt et de plus en plus long.

On a une possibilité avec le système ferroviaire de désengorger significativement toute la partie nord de la Garonne pour irriguer la partie sud et centre de la ville.

Que se passe-t-il de ce point de vue ? Est-ce que les projets qui sont étudiés vont pouvoir significativement améliorer quoi que ce soit ? Je n'en suis pas du tout sûr.

Monsieur OUIIN, Directeur Régional de la S.N.C.F., a parlé tout à l'heure d'une amélioration de Langon-Pau en matière de capacité, permettant davantage de dessertes de TER entre Langon et Pau, mais il y a la possibilité d'ores et déjà d'améliorer significativement les dessertes sur cette section de ligne par la remise à niveau de sections d'évitements. C'est un système qui permet de faire un jeu de saute-mouton entre deux trains, entre un train plus rapide et un train plus lent.

Il y a la possibilité de le réhabiliter, ce qui nous permettrait d'économiser significativement des ressources rares.

Michel SABLAYROLLES :

Je retiens trois thèmes abordés qui aboutissent à trois questions de manière synthétique :

- Celle qui concerne la gare d'Agen : pourquoi en constituer une nouvelle ?
- En matière de financement du projet : peut-on répondre à la question qui concerne les capitaux privés et au-delà, l'impact que l'intervention de ces capitaux privés peut avoir sur la notion de service public.
- Il est question de la gare de Talence Médoquine, qui est peut-être liée directement au projet.

On pourrait peut-être entendre un mot de réponse, il faudrait être synthétique, nous sommes déjà avancés en temps.

Jean-Jacques FAUCHER :

Je vais répondre à la première question sur la gare d'Agen. Je ne pourrais pas y répondre très précisément, je m'en excuse mais le temps va venir pour cela :

C'est une hypothèse, et vous avez bien compris, on a envisagé, dans le cadre de cette réalisation de ligne à grande vitesse deux modalités pour desservir la gare d'Agen :

Soit des raccordements ferroviaires qui permettront aux trains à grande vitesse de quitter la ligne nouvelle pour rejoindre la gare centre d'Agen ; ou une autre hypothèse, qui est une alternative, c'est de situer cette gare sur la ligne à grande vitesse, au droit de l'agglomération.

Aujourd'hui, rien n'est décidé par rapport à ces hypothèses. Nous sommes conscients que chacune des options présente un certain nombre d'éléments par rapport à l'accessibilité des voyageurs à la gare. Elle présente également des éléments d'accessibilité des trains à la gare. Elle présente aussi, comme vous l'avez justement souligné, le problème des parcours, on va dire en transports en commun ou moyens propres, pour se rendre dans la gare.

Le sujet aujourd'hui est tout à fait ouvert et il donnera lieu d'ailleurs à deux réunions spécifiques du débat public, des réunions thématiques sur le thème des gares. Celle d'Agen est prévue, si je ne dis pas de bêtise, le 6 juillet.

Je pense qu'à ce moment-là, il y aura une intervention d'acteurs très directement impliqués dans les problématiques liées au positionnement d'une gare, et notamment celle du développement urbain. Les échanges pourront permettre effectivement d'avoir des éléments d'appréciation pour voir s'il se dégage une solution de préférence à une autre dans cette hypothèse des gares.

Jean-Marie BERTRAND :

Nous sommes évidemment très en amont d'un projet comme celui-là et la question du financement est complètement ouverte. Ce que je peux préciser pour compléter la réponse que j'ai faite tout à l'heure, c'est que je vous ai décrit le mode de financement classique qui est utilisé et qui a été utilisé jusqu'à présent par R.F.F. pour financer ses grandes infrastructures.

Il est vrai que dans le cadre de la LGV SEA, nous étudions la possibilité de recourir à un financement de type partenariat public privé. C'est une formule qui a été instituée par une ordonnance du 17 juin 2004, et qui permet pour le maître d'ouvrage de faire construire, c'est un contrat de conception-réalisation assorti d'un contrat d'entretien.

Vous avez évoqué une autre hypothèse tout à l'heure, celle où l'exploitation elle-même de la ligne ne serait plus confiée à la S.N.C.F. en tant que gestionnaire d'infrastructures délégué pour le compte de R.F.F., ce n'est pas une hypothèse sur laquelle nous travaillons. Vous avez évoqué un autre cas de figure : Perpignan-Figueras (un tunnel, cinquante kilomètres de ligne reliant Perpignan à Barcelone). Il s'agit-là d'une concession internationale, c'est-à-dire d'une section qui n'appartient pas à R.F.F. ni à son homologue espagnol, qui a un régime particulier, et qui est exploitée directement par le concessionnaire.

Dans ce cas-là, il s'agit d'un schéma transfrontalier et cette section de ligne est hors du réseau ferré national. Nous ne sommes pas a priori dans cette configuration ici puisque nous raisonnons sur une ligne qui a vocation à être dans le réseau ferré national.

Xavier OUIN, Directeur régional de la SNCF Aquitaine Poitou-Charentes :

Sur les projets de lignes à grande vitesse comme Bordeaux-Toulouse, clairement les gares qui seront desservies, ce seront les grandes gares, donc pour Bordeaux, c'est Bordeaux Saint-Jean.

C'est vrai qu'il existe sur les lignes ferroviaires qui traversent Bordeaux des gares de taille plus modeste, certaines même sont très petites, ce n'est pas forcément des TGV qu'on pourrait arrêter dans ce genre de gare, mais on pourrait très bien songer à faire arrêter des trains de type TER.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, l'autorité organisatrice pour les transports de proximité, les transports de type TER, c'est le Conseil Régional qui pourrait très bien envisager de rouvrir un dossier de desserte de la gare de Talence Médoquine par les trains de type TER. Cela suppose simplement d'étudier le dossier, je ne suis pas sûr que cela a été fait, puis à un moment de le financer. C'est une question de priorité, de choix d'investissement.

Michel SABLAYROLLES:

Trois mains se sont levées. Monsieur, vous avez déjà parlé et nous sommes pris par le temps, excusez-moi.

Alain CAZAL, représentant les Usagers des Transports de la Région Aquitaine :

Je voudrais intervenir à propos des gares sur les lignes nouvelles en centre ville. J'ai pu me rendre compte à plusieurs occasions, et en particulier avec la gare picarde, où pour aller à Amiens ou Saint-Quentin, il y avait moins de dix personnes qui prenaient l'autobus, les gens venaient en voiture.

Tout récemment, j'étais encore en Provence, j'ai pu voir les difficultés qu'il y avait avec la gare d'Avignon TGV et les liaisons par exemple pour aller à Arles. Il y a un tout un tas d'autobus qui font Avignon TGV-Arles.

D'autre part, dans certains cas, il y a des gens qui arrivent à la gare Avignon TGV, qui prennent un autobus pour aller à la gare d'Avignon Centre, et ensuite qui prennent le train. Tout cela est très gênant et amène un monde très important dans les parkings. Il n'y a plus unicité du réseau ferroviaire, il y a des ferroviaires d'un côté, de l'autobus et du ferroviaire derrière. Je pense que cela est très mauvais pour le développement des relations sur le plan local.

Michel SABLAYROLLES :

Je crois effectivement que c'est très important.

Je rappelle et je confirme qu'il y a sur ce point précis que sont les gares, neuves en quelque sorte, les gares qui vont être décentrées par rapport au centre ville ou aux gares existantes, deux réunions qui se tiendront, pour celle d'Agen le 6 juillet, et pour la gare de Montauban le 5.

Je ne prendrai plus beaucoup de questions puisqu'il existe des questions écrites et on n'attire mon attention là-dessus, donc je suggère de prendre la dernière question orale du deuxième temps du débat.

Didier GACHADOIS *, habitant de Bègles :

Monsieur le Président, je vous ai envoyé un mail le 15 juin, vous avez dû en recevoir plusieurs ainsi que des lettres, je pensais que vous alliez en faire une synthèse.

Effectivement, j'avais posé la question de la desserte d'Agen et de Montauban. Il ne faut pas compliquer la vie des voyageurs.

Henri DEMANGE :

Sur le plan de la méthodologie du débat, le principe que nous avons retenu est que les questions posées auront réponses et que la réponse sera portée par le même canal que celui qui a été utilisé pour la poser.

Vous avez posé une question par Internet, c'est par l'Internet que vous aurez la réponse. Vous avez posé une question par écrit par la poste, c'est par la poste que la réponse sera donnée. C'est le principe que nous avons retenu.

Le temps de mettre en œuvre l'ensemble des outils qui permettent d'avoir la réponse, il se passera quelques jours, nous ferons appel à votre patience, mais soyez sans crainte, réponse sera apportée.

Je souhaiterais maintenant que l'on fasse un peu le point sur les questions écrites que nous avons reçues.

Michel SABLAYROLLES :

Sur la partie du « comment », nous avons classé les questions sujet par sujet, et il y en a beaucoup sur la troisième partie, celle des impacts environnementaux et territoriaux. Sur la partie du « comment », je commence par une question très technique mais importante de Madame Catherine Dufour, qui pose la question suivante :

A partir du moment où l'on envisage des subventions, ce qu'elle appelle « bénéficiaire de fonds européens sous forme de subventions », elle demande si la procédure prévoit un cahier des charges et s'il y aura un appel d'offres pour bénéficiaire de subventions européennes, c'est-à-dire quelle est la procédure finalement pour pouvoir bénéficier de subventions européennes ? Voilà la première question, il y en a d'autres que je passerai après.

Jean-Jacques FAUCHER :

Non, il n'y a pas de procédure d'appel d'offres en la forme. Les autorités européennes définissent un certain nombre de priorités pour le cofinancement par des fonds européens de grandes infrastructures, notamment toutes les infrastructures à vocation transfrontalière. Il y a donc une liste qui est établie d'une trentaine de grandes infrastructures prioritaires, et c'est un choix qui est fait par la Commission en liaison avec le Conseil Européen et le Parlement Européen.

Chaque pays fait valoir ses propres projets, il n'y a pas de procédure d'appel d'offres au sens strict du terme.

Michel SABLAYROLLES :

La deuxième question est posée par Monsieur DELPECH * sur l'agglomération bordelaise. Il part de l'exemple de Lille, et la traversée de Lille à grande vitesse sur l'axe Paris-Londres ou Bruxelles. Il part aussi de l'exemple de Lyon Satolas.

Il se demande s'il n'y a pas un hiatus, c'est le terme qu'il emploie. Pour la traversée de Bordeaux, rien n'est fait pour une rocade LGV via Mérignac Aéroport ou une étude de franchissement du complexe ferroviaire Bordeaux Saint-Jean à grande vitesse. Donc, compte tenu du fait qu'on travaille pour les générations futures, il parle d'un siècle, il demande ce que préparent les autorités éventuellement dans ce sens.

Jean-Jacques FAUCHER :

Effectivement, le projet tel qu'il est prévu est un peu sur le site de Bordeaux, la combinaison entre deux projets.

C'est d'abord la ligne à grande vitesse sud Europe Atlantique, dont il a été prévu qu'elle desservait bien sûr la gare Saint-Jean. Donc, la ligne à grande vitesse au nord de l'agglomération bordelaise va rejoindre la ligne classique.

A la faveur des aménagements dits de « désaturation » du bouchon ferroviaire de Bordeaux, trouvera toute la place qui lui est nécessaire pour rejoindre la gare.

Ensuite, on a la même problématique au sud, c'est-à-dire qu'il y a aura l'utilisation des voies existantes jusqu'au sortir de l'agglomération bordelaise pour que la ligne à grande vitesse puisse ensuite s'échapper hors des zones urbanisées.

On voit aujourd'hui que ce concept, qui n'entraîne pas effectivement de circulation des TGV à grande vitesse en zones agglomérées, puisque les TGV auront la vitesse des autres trains, permet néanmoins d'obtenir les objectifs qui ont été assignés au projet en matière de temps de parcours, et n'ont donc pas conduit R.F.F. à envisager l'hypothèse d'un contournement ferroviaire de Bordeaux, qui permettrait effectivement de pouvoir pratiquer ces vitesses plus importantes en contournant Bordeaux et donc de gagner un peu plus de temps.

Je pense que le sujet pourra éventuellement être en examen ultérieurement, c'est-à-dire des années après la mise en service de la ligne, s'il s'avère qu'il devient intéressant ou opportun pour diverses raisons de contourner l'agglomération bordelaise, mais pour l'instant ce n'était pas le sujet et ce n'est pas dans les études.

Michel SABLAYROLLES :

La dernière question est posée par Monsieur THIBAUT *. Elle pose le problème général et national des lignes à grande vitesse en France.

Je la lis : « Entre la liaison à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et la liaison à grande vitesse Rhin-Rhône, la S.N.C.F. ne veut-elle pas tout simplement créer un tour de France des LGV, sans passer par la Région Parisienne ? »

Je lis vraiment le texte parce qu'il n'est pas inintéressant, loin de là.

Xavier QUIN :

La LGV Rhin-Rhône est la LGV qui va de Mulhouse à Dijon et qui aura trois branches : une branche Sud qui descend vers Lyon, une branche Ouest qui remonte vers Paris, et la branche Est qui est grosso modo Dijon-Mulhouse.

La question qui est posée porte sur le schéma d'ensemble de la grande vitesse et la façon dont il a été progressivement conçu et forgé en France.

Je dirai simplement deux choses. Il est vrai que le système en étoile, tel qu'il a été conçu à l'origine pour les LGV, a été une sorte de décalque de la façon dont le réseau ferré classique s'est construit depuis le début du 19^{ème} siècle.

Avec, et c'est le second point important, néanmoins, petit à petit, à partir de ce schéma en étoile de base, des liaisons qui sont des liaisons transversales, qui ne partent plus forcément de Paris, et qui s'inscrivent plus finalement dans des perspectives à la fois transversales, et dans des perspectives européennes.

Le cas qui a été évoqué est celui de Rhin-Rhône, il est de ce point de vue caractéristique puisque la Branche Est jointe à la branche Sud de Rhin-Rhône, c'est avant tout une liaison entre l'Allemagne, la Suisse et la France, certes, mais la Péninsule Ibérique n'oublions pas que la France est un pays de transit.

Henri DEMANGE :

A ce propos, Monsieur SABLAYROLLES, au passage, je peux répondre puisque c'est la Commission de Débat Public qui est clairement interpellée par une question qui est posée par Monsieur Alain BLANC, une double question :

Nous avons signalé à la CNDP qu'il était important de finir le débat sur l'opportunité avant d'aller vers les autres questions. C'est la raison pour laquelle on essaie de séparer le débat en trois parties à peu près équivalentes.

Je crois que nous sommes passés à la seconde partie car quelqu'un dans la salle avait indiqué que ce qui était fondamental dans le débat, c'étaient les conséquences sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire ; ce qui veut dire que tout est important mais que, de toute manière, et c'est bon de le rappeler, le débat public ne se termine pas ce soir à 21H30 ou 22 heures, il se termine le 18 novembre. D'ici là, nous aurons largement le temps de reparler de ces questions.

Pour n'éluder aucune question, sur la même fiche : le coût de ce débat est-il comme pour le contournement autoroutier de Bordeaux ?

Ma réponse est claire : Un débat, en valeur absolue, coûte cher, et il n'y a rien de confidentiel à cela puisque le bilan financier du débat figurera à l'issue du débat, quand il sera vraiment connu sur le site Internet et sur tous les comptes rendus du débat.

La démocratie, lorsque l'on veut l'exercer, coûte cher. Nous sommes tenus d'envoyer au maximum de citoyens qui peuvent être concernés directement par ce débat au moins le résumé du débat et l'explication.

Nous avons donc, à ce titre-là, été conduits à adresser à environ 1 million d'exemplaires une documentation, dans les boîtes aux lettres je pense et j'espère, car on m'a dit qu'il y avait encore des quartiers qui n'avaient pas été desservis, qu'un maximum d'entre vous avait reçu ce document.

Des réunions publiques sont de plus en plus demandées.

Le dossier du débat, qui fait 105 pages, nous sommes tenus, lorsqu'un citoyen le demande, de le lui fournir.

Cela coûtera sûrement au moins aussi cher, sinon plus, que le contournement autoroutier de Bordeaux, tout simplement parce que le projet concerne une population plus importante et une surface beaucoup plus étirée.

Ceci étant, pour modérer mon propos, ce sont des éléments que nous a donnés le Président de la Commission Nationale, en général le coût d'un débat public de ce type représente moins d'un pour mille du projet s'il se fait, et moins de 5 % des études qui sont nécessaires à cela. Voilà, puisqu'il faut être transparent sur toutes les questions.

« La Région Aquitaine a-t-elle financé le débat public ? Si elle ne l'a pas fait, pourquoi ? » Réseau Ferré de France rassemble les financements pour les études et pour le débat, donc il va peut-être pouvoir répondre à cette question.

Jean-Jacques FAUCHER :

Pour la question du financement du débat public, vous allez voir apparaître l'indication du partage de ce financement qui s'est fait à 50 % par l'Etat et Réseau Ferré de France, qui se sont partagés chacun 25 % de ce financement, et le reste par les Collectivités Locales. La conduite du financement a été réalisée par le Préfet de la Région Midi-Pyrénées qui est le préfet coordonnateur du projet. Au final, puisqu'il faut répondre très clairement à votre question, le Conseil Régional d'Aquitaine n'est pas au nombre des collectivités qui ont participé et contribué au financement de ce débat, qui est une partie du projet.

Michel SABLAYROLLES :

Je propose que, vu l'heure tardive maintenant, et qu'il reste un troisième temps de débat qui semblait être celui que vous préféreriez, de donner maintenant la parole à Madame MADER pour conduire ce dernier temps sur les enjeux environnementaux et territoriaux.

Un intervenant :

On ne peut plus poser des questions orales et on ne lit pas les questions écrites. Ce deuxième point n'est pas terminé.

Michel SABLAYROLLES :

Le débat n'est pas terminé, il se termine le 18 novembre, monsieur, il y aura une autre réunion au moins.

Nous ne pouvons pas aborder à la fois les problèmes qui concernent les impacts environnementaux, et rester pendant une heure ou deux heures de plus sur le point du « comment ». Il est prévu différentes modalités d'expression et d'interpellation.

Bien sûr le débat est public, mais un débat public suppose des règles.

(Protestations dans la salle)

Nous sommes d'accord pour durer un petit peu ce soir. Nous prenons quelques questions supplémentaires, à votre demande. Tout à l'heure, certaines personnes ont manifesté – je crois que vous en faisiez partie – pour dire qu'il était temps que l'on aille directement au troisième temps.

Philippe BARBEDIENNE *, usager de transport :

J'habite à la fois Bordeaux et le Sud Gironde, donc je suis concerné par le trajet. Je me pose des questions par rapport à ce qui nous a été présenté jusqu'à maintenant.

Je reviens même au premier point, c'est-à-dire au « pourquoi ».

Pourquoi la carte qui nous a été affichée par deux fois sur l'écran, ne figure-t-elle pas dans le dossier du débat ? Je veux parler de la carte qui montre les grandes priorités en matière de LGV de la S.N.C.F.

Je pense que cette carte explique en partie le pourquoi, parce qu'on s'aperçoit que la ligne Bordeaux-Irun n'est pas une priorité du tout, alors que Bordeaux-Toulouse est une priorité. Pourquoi ?

La réponse est très simple : Bordeaux-Irun présente comme principale utilité de libérer des lignes pour le fret ferroviaire, donc de permettre de transférer du fret de la route sur le rail, ce qui ne semble pas être une priorité de la S.N.C.F. ni de R.F.F.
(*Applaudissements*).

Par contre, Bordeaux-Toulouse permet de capter un petit peu plus de trafic sur l'avion et sur la route, ce qui semble être une priorité à courte vue de R.F.F.
Je dis à courte vue, pourquoi, parce que comme le disait Simon CHARBONNEAU en début de cette réunion, le prix du pétrole va tellement augmenter que de toute façon, l'avion ne sera plus concurrentiel, et peut-être même la route, et à ce moment-là, les lignes de fret ferroviaire vont faire cruellement défaut entre Bordeaux et l'Espagne. On n'y pense pas, et je le regrette.

Jean-Marie BERTRAND :

Je rappelle également en termes d'ordonnancement et de réalisation des études sur chacun des projets : fin 2003, nous étions à la veille du comité de pilotage conclusif sur les études Bordeaux-Toulouse-Narbonne, alors que les études du projet Bordeaux – frontière espagnole commençaient ou n'avaient pas encore commencé.

Donc, je pense que cette carte montre simplement un état des lieux qui tient compte de l'état d'avancement des projets. Je crois que le CIADT a également précisé que chacun des deux projets serait soumis au débat public.

Michel SABLAYROLLES :

Si nous voulons retranscrire les actes du débat et les questions que vous posez, on a besoin de les enregistrer, donc on a besoin des micros à côté de vous.

Un habitant du canton de Captieux :

Je parle à titre de citoyen d'une manière plus générale.

On assiste à une concurrence effrénée entre l'aérien et le ferroviaire ; le petit citoyen que je suis n'y comprend plus rien. Quel est l'intérêt, alors qu'il existe des liaisons aériennes qui sont tout à fait pertinentes ?

Pourquoi continuer à investir et pourquoi deux organismes d'Etat, parce que finalement ce sont deux organismes d'Etat, se font une concurrence à ce point, et une concurrence qui est meurtrière ?

On se demande quels sont les fondements de cette organisation.

Quel intérêt de relier encore plus vite alors qu'il existe déjà des moyens ? Forcément, ce sera la mort de l'aérien si effectivement le ferroviaire se met en place.

Et effectivement, ce qui est scandaleux, c'est de voir que le fret est complètement laissé à l'abandon par la S.N.C.F. On s'aperçoit avec l'incendie du tunnel de Fréjus que tout d'un coup les transports routiers ont redécouvert un moyen qui s'appelle « Modane » je crois, la liaison entre la France et l'Italie. Cela a été un succès phénoménal. Et pourquoi cela ne marchait pas ? Parce que la S.N.C.F. faisait tourner cette modalité de transport quatre jours par semaine.

Messieurs de la S.N.C.F, utilisez un peu mieux les investissements que vous réalisez, c'est un tout petit conseil.

Michel SABLAYROLLES :

Monsieur BERTRAND n'avait pas tout à fait fini de répondre tout à l'heure, et puis cette question maintenant, nous revenons vers vous après.

Jean-Marie BERTRAND :

Je reviens un instant sur la question précédente pour vous dire que la carte, que nous avons affichée, est donc la carte du CIADT. Vous avez raison d'indiquer que les deux lignes donnent l'impression de ne pas être traitées également, et que l'une serait prioritaire. Vous en déduisez que la ligne Bordeaux-Toulouse, serait prioritaire par rapport à l'autre, Bordeaux-Espagne.

Je vous redis, le plus clairement et le plus nettement possible, que ce n'est pas le cas. Pour le maître d'ouvrage, à ce stade, les deux projets sont traités sur un plan de stricte égalité. Le débat public, pour les raisons qui vous ont été indiquées parce que les études étaient plus avancées pour la LGV Bordeaux-Toulouse, est tenu d'abord pour Bordeaux-Toulouse. Je pense que le projet Bordeaux-frontière espagnole donnera lieu en 2006 également à un débat public comme celui-ci. Je m'exprime avec prudence puisque ce n'est pas R.F.F. qui décide de la tenue d'un débat public, nous saisissons la Commission Nationale de Débat Public.

Il n'y a pas de hiérarchie, en tout cas pour le maître d'ouvrage, entre ces deux projets.

Question suivante, en réalité deux questions :

L'une : l'aérien contre le ferroviaire, pourquoi et réciproquement pourquoi développer le ferroviaire ?

Je pense que nous allons l'aborder plus en détail dans la troisième partie du débat. C'est que pour la collectivité, et pour ce type de transport intérieur à l'échelle de la France, le mode de transport ferroviaire est un mode de transport qui est plus adapté, notamment en terme d'économie d'énergie, en terme d'effet sur la pollution. Nous pourrions revenir tout à l'heure sur les différents arguments qui font que, pour la collectivité, le transport ferroviaire présente des avantages significatifs par rapport au transport aérien.

Vous avez posé une deuxième question sur Modane et sur le fret :

R.F.F. pour sa part, gère un réseau ferroviaire, notre réseau ferré national, avec comme mission d'optimiser l'utilisation de ce réseau et de faire en sorte qu'il soit le plus circulé possible.

Le ferroviaire c'est cher, c'est le contribuable qui paie l'infrastructure, il faut pouvoir l'amortir et que les services soient rendus, en particulier pour le fret.

R.F.F. fait tout ce qui est en son possible pour pouvoir avoir une bonne valorisation fret des infrastructures ferroviaires.

Vous avez évoqué le cas de la traversée des Alpes, entre l'agglomération lyonnaise, disons, et Turin. Il est exact qu'avec la S.N.C.F. est développée en ce moment une expérience d'autoroute ferroviaire permettant de mettre des camions sur des wagons. C'est une expérience très réussie techniquement. J'assume pleinement la responsabilité du maître d'ouvrage à l'égard de l'entreprise ferroviaire.

A l'heure actuelle, nous utilisons le tunnel historique, le tunnel ancien, le Tunnel du Mont-Cenis. Vous savez que nous avons par ailleurs un projet de construction d'un nouveau tunnel Lyon-Turin, mais l'infrastructure existante date de la fin du 19^{ème} siècle, et n'est pas encore au gabarit suffisant permettant de charger les principaux types de poids lourds sur ses wagons. Donc, nous avons des travaux à faire, nous sommes en train de les réaliser avec les Italiens, et c'est la raison pour laquelle jusqu'en 2008 - ce sont des travaux de longue haleine – nous maintiendrons la circulation, ce qui pose des problèmes pour la réalisation des travaux. Nous ne pouvons pas assurer un nombre de circulations sensiblement supérieur à celles qui sont assurées aujourd'hui.

Vous avez vu néanmoins que nous avons ajouté des circulations à la suite de l'incendie du tunnel routier de Fréjus au maximum de ce qui était possible.

Alain BLANC, SEPANSO :

Je voulais intervenir à deux niveaux.

Le premier, la CNDP a demandé aux associations, qui avaient travaillé sur le débat du grand contournement autoroutier de Bordeaux, de se déplacer à Paris pour qu'on donne notre avis, ce que nous avons fait.

On s'est aperçus que l'immense majorité des gens demandaient à ce que la première question qui est celle de l'opportunité soit réglée avant de passer aux autres questions. Il est complètement inutile de définir ou de dire comment on va faire quelque chose si on ne veut pas que cela se fasse.

J'aimerais bien que ce qu'on a dit à ce moment-là, vous puissiez en tenir compte.

La deuxième question, je l'avais posée par écrit, portait sur le coût et ce n'était pas anodin. Pour revenir encore une fois sur le grand contournement de Bordeaux, le débat public a eu lieu mais pas complètement. Il est tombé à l'eau.

On n'a pas du tout tenu compte de l'avis de pratiquement la quasi-totalité des Girondins qui s'étaient exprimés pour cette occasion, et une décision est venue, celle du CIADT, interrompre ce débat public.

Ne dites-pas que la décision du CIADT n'a pas d'importance, puisque la Commission Particulière du Débat Public a démissionné, excepté son Président, qui a tenu à faire le rapport pour qu'on puisse arriver à des conclusions.

La question, qui est à mon avis une question de fond, est de savoir quel est l'intérêt du débat public et si les sommes mises en jeu, pour Bordeaux c'est je crois 1 M€, ont une raison d'être, et si vous pouvez nous donner des garanties aujourd'hui que le débat qui est en train de se lancer ne fera pas comme celui du grand contournement.

Michel SABLAYROLLES :

Je pense que Monsieur Demange peut apporter des réponses aux deux questions.

Henri DEMANGE :

Le résultat du débat, je l'ai indiqué tout à l'heure, sera connu lorsqu'il sera arrêté définitivement, et cela ne sera pour les raisons que j'ai indiquées qu'à la fin de l'opération, c'est-à-dire en novembre/décembre.

Plusieurs personnes ont évoqué le problème du contournement autoroutier de Bordeaux et une décision du CIADT qui a mis certains membres de la commission en position de démissionner.

Vous posez à la commission actuelle la question : est-ce que vous nous garanzissez que ce ne sera pas la même chose ?

Je n'ai pas d'avis à porter sur ce qui s'est passé pour le contournement autoroutier de Bordeaux, pour la bonne raison que je n'en faisais absolument pas partie, je n'étais même pas à ce moment-là dans le circuit des débats publics, donc je n'ai pas d'avis. D'ailleurs, j'ai indiqué en début de réunion que la commission particulière n'avait, par définition, pas d'avis à donner. Ceci étant, je vais simplement vous livrer une anecdote.

Notre commission comprend six membres, nous sommes cinq aujourd'hui, j'ai excusé en début de réunion Monsieur MATHIS qui est un universitaire de l'Université de Tours et qui faisait partie des membres démissionnaires de la commission particulière de débat public pour le contournement autoroutier de Bordeaux.

Lorsque l'on m'avait demandé de faire des propositions à la Commission Nationale, j'avais demandé s'il y avait un universitaire compétent, et le nom de Monsieur MATHIS était arrivé. On m'avait dit « Mais attention, il a démissionné pour le débat du contournement autoroutier de Bordeaux », ce à quoi j'ai répondu « cela ne me regarde pas, ce n'est pas mon problème. Est-il compétent ou n'est-il pas compétent ? Je n'ai pas besoin de quelqu'un de docile, qui dise amen à tout. Quand j'ai proposé son nom à la Commission Nationale de Débat Public, son nom a été retenu comme ceux des autres membres de la commission, à l'unanimité et sans la moindre réserve.

Tout cela pour redire, je l'ai dit au début, que nous sommes totalement indépendants et nous tirerons les conclusions en notre âme et conscience, je le répète en toute indépendance. Personne ne sait de quoi sera fait l'avenir, mais à notre niveau, soyez sûrs que nous serons d'une indépendance totale.

Michel SABLAYROLLES :

Concernant l'opportunité, vous voulez dire un mot ? Monsieur signalait que le rôle du débat public n'est pas de se prononcer mais de débattre au niveau de l'opportunité du projet, et en quelque sorte, si j'ai bien compris son propos, il semblait dire que le débat sur le « comment » et sur les impacts environnementaux devait être introduit ultérieurement.

Henri DEMANGE :

Nous appliquons les règles actuelles du débat public telles qu'elles ont été inscrites dans la loi et dans les textes d'application.

Vous nous indiquez que pour l'instant le débat public doit porter sur les trois sujets, conjointement, et dans le même temps, je suppose pour un certain nombre de raisons, la première étant justement pour en limiter les frais et pour en limiter la durée. Si l'on doit faire une série de réunions et une série de publications pour le premier point, puis éventuellement pour le deuxième et éventuellement pour le troisième, le débat public ne durera pas quatre, cinq ou six mois, mais deux ans.

Il y a peut-être une réflexion qui est en cours, et c'est pour cela que Monsieur MANSILLON, le Président de la Commission Nationale, y travaille et vous a entendus et je pense écoutés. Nous verrons, le moment venu, si une procédure différente est proposée, mais dans l'état actuel nous appliquons les textes en vigueur dans notre République sur ce sujet.

Un intervenant :

Monsieur le Président, vous avez donné le micro à Monsieur SABLAYROLLES pour parler de la faisabilité.

J'aimerais bien que viennent sur le tapis les trois options de tracés entre Bordeaux et Agen, la bande des 10 km est définie donc vous pouvez nous donner l'actuel tracé qui fait partie du projet. Voilà ce qui m'intéresse personnellement et c'est pour cela que je suis venu. Je voudrais que l'on parle enfin de ces trois projets de tracés qui intéressent certainement d'autres personnes ici. Je ne vois pas pourquoi on ne veut pas parler de ces trois tracés. Vous nous avez donné une carte tout à l'heure, je l'ai dit, qui était écornée : elle partait d'Agen, nous sommes à Bordeaux ici, nous sommes venus de la région pour parler de ce qui intéresse ce projet entre Bordeaux et Agen. Je voudrais que l'on parle de ces trois tracés, s'il vous plait. C'est un débat public, Monsieur SABLAYROLLES.

Michel SABLAYROLLES :

Oui, nous allons en parler.

Monsieur MARIANNE, * habitant de la région:

Ma question était aussi celle-ci.

On a eu les trois tracés, et notamment il y a le tracé vert qui m'inquiète d'une certaine manière.

Il est vert, c'est très joli, on va passer dans la région landaise. N'est-ce pas un sillon qui est prévu pour le futur tracé vers Irun ? Comme le trajet sera un peu plus court que le tracé à l'heure actuelle, est-ce qu'on n'est pas sur une pré-figuration d'un futur tracé vers Irun ?

Michel SABLAYROLLES:

Nous avons compris la question, Monsieur Faucher peut-être ?

Jean-Jacques FAUCHER :

Je vais essayer de répondre aux deux questions puisque nous allons vous présenter successivement, de la même façon qu'a été présentée l'option de passage entre Agen, Montauban et Toulouse, les trois options entre Bordeaux et Agen, qui figurent dans le dossier support.

La première que vous avez à l'écran est une option que l'on va appeler « Nord de la Garonne » qui est représentée ici : couloir d'une dizaine de kilomètres de large.

Je peux vous laisser regarder plus longtemps si vous le souhaitez, où on va passer au second puis au troisième tracé. Je répondrai à la question de Monsieur sur la troisième.

L'option centrale est celle qui est axée dans la vallée de la Garonne sur le couloir de l'infrastructure routière.

A chacun de ces tracés, je le rappelle, on peut associer un inventaire de sensibilités environnementales ou de paysage.

On a enfin « l'option sud » qui part beaucoup plus au sud, qui s'éloigne tout de suite de la vallée de la Garonne et qui s'éloigne de l'infrastructure routière.

Pour répondre à la question de Monsieur, très directement, c'est une option qui, dans la mesure où ce qui ressortira comme projet mis à l'étude pour l'opération Bordeaux-frontière espagnole, serait une ligne à grande vitesse, desservant Mont-de-marsan.

Il y aurait une partie commune aux deux projets. C'est une particularité liée à cette option.

Néanmoins, comme nous le disons, aujourd'hui nous présentons les trois options et souhaitons effectivement recueillir des avis sur la façon dont chacune d'entre elles peut être ressentie et comment elle présente des enjeux particuliers par rapport aux sensibilités environnementales ou de territoire.

Stéphanie LECHAT *:

J'habite dans la région de Captieux. Pourquoi le tracé vert ne tient nullement compte du tracé Langon-Pau de l'autoroute, qui est quand même déjà largement décidé, né de la voie grand gabarit pour les pièces de l'airbus ?

Quand va-t-on réellement réaliser à quel point la plus grande forêt de l'Europe est découpée par vos projets nombreux, et en plus réaliser l'impact que cela a ?

Je me demande d'ailleurs comment vous allez faire pour faire passer votre super train au-dessus ou en dessous des pièces d'airbus qui mesurent 14 mètres de haut.

Ce sont des solutions qui intéressent les gens qui habitent le canton.

Michel SABLAYROLLES – Je constate que l'on passe progressivement, et malgré ma volonté ou mon intervention parfois brutale, du deuxième temps au troisième temps. C'est un peu formel comme procédé, mais nous allons passer au troisième temps de ce débat qui concerne les enjeux environnementaux et territoriaux. Si des questions concernant le deuxième venaient à ce moment-là, elles ne seront pas pour autant rejetées.

**Troisième partie :
Les enjeux sociaux
et environnementaux**

Reine-Claude MADER :

Madame, nous vous écoutons, parce que nous sommes effectivement passés de l'un à l'autre sans aucun problème.

Colette LIEVRE * Paysages d'Aquitaine :

Je voulais parler de l'Entre-deux-mers.

Je voulais rappeler qu'en 1990, on a déjà eu une affaire avec un TGV. C'était Toulouse-Libourne à l'époque, et je suis étonnée qu'on n'en ait pas parlé aujourd'hui.

Je voulais faire remarquer également que je suis très étonnée que dans une commission de débat public, on n'ait pas prévu de réunion publique sur les sites, c'est-à-dire en Entre-deux-mers, dans les Graves et dans le Parc Régional.

On a eu une seule réunion publique dite à Bordeaux, c'est-à-dire à Talence. La viticulture n'est pas là. Et pour cause, c'est Vinexpo en ce moment et elle ne risquait pas de venir, or les enjeux viticoles, les enjeux territoriaux vont être considérables, que ce soit dans l'Entre-deux-mers ou dans les Graves.

Les enjeux sylvicoles vont être considérables dans la partie du Parc Régional.

C'était déjà un problème qu'on avait soulevé pour le débat du grand contournement de Bordeaux, il avait fallu qu'on insiste pour avoir des réunions à Langon, et pourquoi pas à Bazas etc... c'est-à-dire sur les sites, là où les gens sont concernés.

J'insiste encore, et si les réunions ne sont pas organisées par la Commission de débat public, les associations les organiseront, parce que c'est complètement anormal.

Les Talençais qui sont ici, ou les Bordelais, ce sont eux les utilisateurs de TGV, ce sont eux qui prennent l'avion, ce sont eux qui vont à Paris, ce sont eux qui vont à Toulouse.

Il y a un phénomène dont on n'a pas parlé non plus, c'est l'impact d'Airbus. A Toulouse, en ce moment, on a une nouvelle ville qui s'installe avec 10.000 ingénieurs etc. qui sont fort demandeurs effectivement de transports rapides et de TGV, ce sont eux qui consomment du TGV.

Je le répète, et je vous assure que toutes les associations le feront, si nous n'avons pas de réunions publiques d'ici la fin du débat public, prévues dans les zones qui sont concernées par les passages, nous les organiserons nous-mêmes
(*Applaudissements*).

Reine-Claude MADER :

En ce qui concerne disons l'organisation d'une réunion sur les enjeux environnementaux, elle est prévue. Elle aura lieu au mois de septembre et il y en a déjà une au moins de prévue, et on verra selon la demande s'il est nécessaire ou non d'en organiser une autre.

Je voudrais donner la parole à une autre personne qui demande la parole depuis longtemps et ensuite, je demanderai à R.F.F. de répondre sur la coexistence des infrastructures routières pour Airbus et ferrées.

Didier TREZEGUET *, habitant de Villenave d'Ornon :

région où les gens voient passer les TGV qui roulent sur une ligne normale à destination de Toulouse.

J'ai deux questions :

Je suis fils de cheminot, je lis « La Vie du Rail », j'ai mon papa qui est retraité S.N.C.F., qui était aux Ateliers de Bordeaux, donc je connais un petit peu le train. Donc, je m'adresse à la fois au jeune monsieur de la S.N.C.F., et au monsieur de R.F.F.

Sachons quand même que R.F.F. et la S.N.C.F., il y a quelque temps de cela, c'était une seule et même entité, qu'il a fallu diviser, on sait pourquoi, dette oblige entre autres.

Première question : pourquoi ce contournement qui au départ avait été dessiné, j'avais vu des cartes dans « La Vie du Rail », de Bordeaux, comme l'a spécifié tout à l'heure un de vos intervenants, est-il tombé à l'eau ?

Je suis cadre commercial. Si aujourd'hui on veut rehausser un chiffre d'affaires et les marges de la S.N.C.F., pourquoi on ne fait pas à un moment donné un contournement de Bordeaux ?

Malheureusement on n'a pas le choix, ce serait un contournement par le monde viticole, ils sont tous comme l'a souligné votre intervenante voisine, à Vinexpo. Pourquoi ce contournement de Bordeaux est-il a priori tombé à l'eau, si l'on regarde vos cartes.

Il permettrait d'une part de gagner en kilomètres, d'autre part de gagner en temps.

Pourquoi un train qui part de Paris Montparnasse pour aller à Toulouse, doit-il forcément s'arrêter en gare de Bordeaux Saint-Jean ?

Je regrette, mais je suis fils de cheminot, j'ai aussi maintenant beaucoup l'occasion de prendre le TGV, quand on fait Paris Montparnasse-Bordeaux, on ne passe plus forcément par Saint-Pierre des Corps. On contourne Tours en sachant passer intelligemment, non pas sur les terres du château de François 1^{er} mais en le contournant lui aussi.

Ce que je veux dire c'est que quand on veut faire les choses et bien les faire, et surtout les étudier, on sait le faire et on peut le faire.

C'était ma première question, très importante et j'attends une réponse pertinente et j'espère que vous l'aurez.

Deuxième question : on veut faire des gares nouvelles, d'accord faisons des gares nouvelles. Vous êtes en train de vendre, messieurs, de très belles petites gares, et vous allez maintenant encore perdre de l'argent pour faire des nouvelles gares. Bravo ! Continuons ainsi. C'est avec notre pognon de toute façon, vous avez raison.

A propos des nouvelles gares, pourquoi faire une nouvelle gare à Montauban, qui est distante d'une quarantaine de kilomètres, cinquante grand maximum de Toulouse, de la ville rose, et pourquoi vous ne faites pas une gare nouvelle, messieurs, je vous pose la question, à Marmande ?

Pourquoi Marmande ? Et bien parce qu'aujourd'hui, pensons notamment à cette nouvelle ligne aérienne avec Ryanair, qui part d'un aéroport de Londres et qui arrive à Bergerac, et Dieu sait si cette ligne est très rentable.

Qu'est-ce qui se passe ? Nous avons beaucoup d'Anglais dans le 24, dans le 46 également, ces Anglais-là ne sont pas très très loin de Marmande, par les petites routes, certes petites parce qu'on veut bien qu'elles restent petites là aussi.

Ce que je veux dire, c'est que vous avez toute une population sur le plan commercial qui pourrait donc être intéressée par une gare nouvelle à Marmande.

Sachez qu'à Marmande c'est comme à Paris, il y a des gens qui y vont, qui y habitent le week-end et qui font les aller-retour Bordeaux-Marmande.

Pourquoi, comme disait le monsieur tout à l'heure, vous vous intéressez sur le premier schéma entre Agen et Toulouse, « parlez-nous un peu de ce que vous avez envie, de ce qu'on pourrait faire, peut-être de ce à quoi vous avez pensé », et puis finalement vous avez dit « eh bien non, on va plutôt privilégier une nouvelle gare à Agen. Pourquoi pas ? » On ne sait pas où on va la faire, mais ce n'est pas grave. Et puis pourquoi pas une autre à Montauban aussi ?

Marmande est une ville qui est en train de se développer, et ce secteur de Marmande est très riche, ce n'est pas très loin du 24, je peux vous assurer que vous faites une grosse faute en ne mettant pas une gare nouvelle, on a deux déjà, une troisième après tout !
Je vous remercie de m'avoir écouté et j'attends en tout cas une réponse.

Reine-Claude MADER :

Merci Monsieur. Trois questions donc pour R.F.F. :

- la coexistence des infrastructures et leurs effets sur l'environnement ;
- le contournement de Bordeaux ;
- les gares nouvelles, sachant que comme cela a déjà été dit tout à l'heure, il y aura deux débats qui seront consacrés à ce problème, car effectivement il a été identifié dès le départ comme étant extrêmement important.

Jean-Jacques FAUCHER :

Donc sur le premier point, qui est la coexistence d'infrastructures, j'espère avoir été clair sur la présentation des choses et ne pas avoir fait de confusion.

Il est bien évident que ce que nous vous présentons, options de passage qui s'inscrivent dans des bandes d'une dizaine de kilomètres de large, sont des zones dans lesquelles les futures études de tracé devront, à notre sens, dans les phases ultérieures.

Aujourd'hui, nous n'avons pas d'études de tracés précises sur ce projet, ce qui veut dire que sans études de tracés, il est aussi à ce stade difficile de prendre en compte d'autres tracés d'infrastructures pour voir comment l'un s'inscrit par rapport à l'autre.

Je pense que nous attendons du débat public qu'il apporte un éclairage sur les options de passage telles qu'elles sont proposées. Peut-être, nous le souhaitons, une préférence peut se dégager à l'issue du débat public pour l'une par rapport aux autres, et c'est bien sûr à l'intérieur de celle-ci qu'ensuite les études de tracés se feront et dans ces études, bien évidemment, l'impact avec les autres infrastructures fait partie inhérente de l'étude. Pour l'instant, nous sommes dans une phase trop amont pour que ce type de question soit pris en compte de façon précise.

Le second point concerne le contournement de Bordeaux, tel qu'il a été évoqué. J'ai apporté tout à l'heure une réponse que je souhaite préciser aujourd'hui. Déjà en raison de la configuration du projet de ligne à grande vitesse sud Europe Atlantique, la notion d'un contournement ferroviaire de Bordeaux n'a pas été pris en compte.

Je pense et j'ai expliqué que c'est un sujet qui pourrait venir en projet, une fois que la ligne à grande vitesse serait mise en service, et notamment en fonction des développements que l'on peut attendre de la clientèle, de la fréquentation de cette ligne et du nombre de trains. Il est bien évident qu'aujourd'hui, et je pense que la S.N.C.F. pourra le préciser en tant que de besoin, le passage et l'arrêt par Bordeaux sera la règle pour une majorité des trains à grande vitesse qui desserviront Toulouse.

Le fait de shunter systématiquement Bordeaux poserait un problème, me semble-t-il, d'offre de services et de remplissage pour la S.N.C.F., qui rend dans la situation et la perspective que l'on peut avoir du trafic à l'horizon de mise en service du projet, totalement, j'allais dire impensable, ce projet de contournement qui est d'un coût d'ailleurs – puisque qu'il a été évalué à divers horizons – tout à fait important. On peut dire que grosso modo, il représente aujourd'hui le tiers du projet Bordeaux-Toulouse en lui-même.

Je ne sais pas si la S.N.C.F. veut apporter une précision par rapport à la politique de desserte ?

Xavier OUIN :

La politique de desserte, j'en ai tracé les grandes lignes. On commence à avoir des ordres de grandeur du nombre de dessertes de telle ou telle ville.

On parle aujourd'hui par exemple de cinq aller-retour directs de Paris à Toulouse, mais ce sont des choses qui restent à préciser, notamment en fonction du débat d'aujourd'hui et de ce que l'on va voir de l'évolution des marchés dans les années qui viennent.

Pour autant, vous avez raison de dire, qu'il y a encore un certain nombre de TGV qui iront à Toulouse, depuis Paris, en s'arrêtant à Bordeaux et réciproquement.

Reine-Claude MADER :

Il y avait une autre question.

Jean-Jacques FAUCHER :

Pardonnez-moi, Mme MADER, je dois répondre encore sur la question des gares.

Le choix, encore une fois, n'est pas fait et n'est pas opéré en ce qui concerne les modalités de desserte d'Agen et de Montauban, puisque le champ des possibles est ouvert entre la solution de gares nouvelles ou de desserte par gares centres.

Je ne souscris pas tout à fait à l'idée que la gare nouvelle serait une option onéreuse par rapport à la desserte par gare-centre. Vous trouverez dans le dossier support les éléments chiffrés qui permettent de faire des évaluations, bien qu'encore les choses nécessitent d'être un peu plus complétées en matière d'études, pour se fixer un choix sur ces deux options. En ce qui concerne Marmande, nous n'avons pas effectivement envisagé d'option dans le projet tel qu'il est présenté de desserte de Marmande, dans la mesure où il nous apparaît que, naturellement, les services ferroviaires existants entre Bordeaux et Marmande aujourd'hui, permettent d'assurer le relais de l'effet de l'arrivée de la grande vitesse sur Bordeaux, et notamment je parle de la ligne à grande vitesse sud Europe Atlantique à l'horizon 2016, qui placera Bordeaux à deux heures de Paris.

Cela permettra effectivement, par effet de combinaisons de dessertes TER, voire peut-être de prolongement de certaines dessertes TGV jusqu'à Marmande, d'offrir une qualité de service pour Marmande qui représentera un même saut de performance que celui opéré pour Bordeaux.

Reine-Claude MADER :

Monsieur devant et Monsieur SIGAUD au fond, qui avait posé une question en première partie et qui avait été renvoyée à cette partie de la soirée.

Un intervenant :

Monsieur le président, Messieurs les directeurs, tout d'abord merci.

Monsieur Faucher, Monsieur BERTRAND, je pense que durant votre étude, je l'espère, vous vous êtes baladés le long de l'itinéraire sud Gironde et j'espère aussi des autres. Cet itinéraire, comme vous le savez, est jalonné de monuments historiques divers, des églises, des monuments, des parcs classés.

Ce trajet sud Gironde est aussi traversé par le Ciron et une partie est classée en « natura 2000 », comme c'est notifié sur la carte.

J'ai trois questions à vous poser et j'aimerais bien que l'on remette la carte sud gironde si c'est possible.

Ma première question, c'est celle des communes : à part Bordeaux, Agen, Marmande et Langon, je ne vois pas les autres c'est-à-dire Bazas, Saint-Symphorien, Prechac, toutes les autres, elles ne sont notifiées nulle part dans le dossier. Je ne sais même pas si cela passe chez moi, enfin bref.

Deuxièmement, il n'y a pas d'échelle non plus sur la carte. La bande des 10 km, vous l'avez dit tout à l'heure, mais elle ne figure pas sur la carte.

Ma deuxième question concerne directement le Ciron. Il est protégé sur une partie, les gorges du Ciron à hauteur de Préchac, sont classées « Natura 2000 ». Or, avec l'Europe normalement cette partie du Ciron ne doit pas être touchée et doit être sauvegardée au niveau européen. Alors comment pouvez-vous passer dessus ?

Ma troisième question concerne les monuments historiques. Au niveau des monuments historiques et des parcs classés qui ne sont pas tous indiqués sur la carte, le Château de Cazenave, le Château de Roquetaillade... ne sont pas marqués sur votre carte, messieurs. Je voudrais savoir quelle importance vous portez à ces monuments et à ce patrimoine français. Je vous en remercie par avance.

Monsieur SIGAUT :

Cela reprend une partie de ce qui a été dit précédemment. Simplement une précision, des sites Natura 2000 où est présent « vison d'Europe, espèce prioritaire » il y a en cinquante-quatre en Aquitaine, la plupart sont des cours d'eau. Juste une remarque sur l'intervention précédente : quand on dit que le choix n'a pas encore été fait, moi je lis à la page 84 : « l'évaluation du projet est établie sur la base du coût de construction de l'option sud ». Donc là, on est dans ce qu'on appelle en économie « les prophéties auto réalisatrices », c'est-à-dire qu'on met les gens un peu devant le fait accompli. Cela s'est déjà passé durant le débat pour le grand détournement, c'est-à-dire qu'il y avait l'option Est, l'option ouest. L'option Est, c'était la zone paysagère, le vignoble, ainsi de suite. Selon l'option Ouest, il n'y avait pas grand chose, on nous orientait au cours des débats vers cette option.

Je voudrais juste rappeler que depuis quelques mois ont été adossés à la Constitution Française dans le préambule, le principe de précaution et la notion de développement durable.

Est-ce que dans votre approche vous intégrez vraiment cette notion de développement durable, en sachant que sur vos évaluations proposées, que ce soit l'option sud ou l'option centrale, la bande de 10 km passe dans des zones qui sont strictement protégées au niveau européen, que le vison d'Europe, en plus, c'est une espèce qu'on connaît très mal. Il y avait un bureau d'études qui gérait le dossier, sur lequel il y a eu un rapport assez négatif quant au travail fait.

Je m'étais rendu compte que dans le débat sur le grand contournement, il y avait des liaisons entre ce bureau et les sociétés autoroutières. Il y a une méfiance à avoir là-dessus, au niveau des citoyens.

Dans le document, vous mettez sur le même plan la notion de protection pour un Parc de Nature régional, la forêt landaise, et les espaces naturels.

Je veux juste rappeler que le Parc de Nature Régional c'est un outil de développement local, la forêt landaise c'est une forêt complètement anthropique, c'est un beau paysage mais cela ne participe pas du patrimoine naturel. La seule notion d'espace naturel, c'est celle qui est définie par les zones Natura 2000, et vous en parlez très peu dans votre dossier d'évaluation qui en fin de compte est très avancé sur les choix qui, comme pour le grand contournement, vont essayer de nous orienter sur la zone ouest, qui est celle où il y a le moins de population. Juste une remarque, je travaille sur les politiques publiques d'environnement. Dans cette analyse-là, on considère que les espèces naturelles sont des personnes, sont des acteurs sociaux, et que de les exclure c'est reporter des problèmes qui vont se poser en terme d'aménagement. Parce que les gens ne sont pas bêtes, ils vont se mobiliser, ou ils vont utiliser même les espèces pour essayer de faire du contre-lobby. Est-ce que vous avez vraiment une vision de long terme en terme de développement durable ?

Et d'autre part, une autre remarque, dans le développement durable, il y a la notion de droit des générations futures. Réfléchir uniquement sur des trajets à grande vitesse, sans intégrer effectivement une vision plutôt sur le transport, sur la multi modalité, est-ce que vraiment vous utilisez le développement durable dans sa stricte appellation ?

Reine-Claude MADER :

J'ai relevé un certain nombre de questions.

Celle concernant les petites communes, c'est-à-dire qui n'apparaissent pas sur les cartes d'après ce qui nous a été dit par l'orateur.

Ensuite, différentes questions concernent la protection des zones protégées, que ce soit pour la faune ou pour la flore.

Ensuite, les monuments historiques : quelles mesures pouvez-vous envisager ?

Plus généralement, parce que toutes les mesures qui seront prises concerneront ce point : le développement durable, qu'en est-il dans votre projet ?

Jean-Jacques FAUCHER :

Si vous permettez, je commencerai par la dernière question : l'approche de R.F.F. en la matière.

R.F.F. s'attache à intégrer pleinement les contraintes et les objectifs de développement durable dans ses analyses de projet, sous l'angle environnemental, mais pas uniquement, dans toutes les dimensions du développement durable.

Dans quelques semaines, R.F.F. va publier son rapport annuel sur le développement durable – ce sera le premier – dans lequel vous pourrez trouver les différentes actions que nous engageons et les préoccupations qui sont les nôtres de ce point de vue.

Je pense que l'on pourra ensuite rentrer concrètement dans le détail sur les différents aspects appliqués au projet concerné.

Deuxième remarque en réponse à une affirmation que vous avez indiquée tout à l'heure : nous avons fait les calculs de rentabilité socio-économique à partir d'un des scénarios, et nous l'avons fait sur la base du scénario sud, le scénario qui est le moins cher et qui a été retenu.

Il faut être clair, ce n'est pas parce qu'on a fait le calcul socio-économique sur ce scénario que ce scénario est privilégié par rapport aux autres. Simplement quand on fait un calcul socio-économique, c'est une opération lourde et en général nous ne le faisons pas sur l'ensemble des scénarios qui sont évoqués.

Si le débat public fait ressortir la nécessité et le besoin de pouvoir faire un calcul socio-économique sur un ou sur les deux autres scénarios, ce sera fait. En tout cas, qu'il soit bien clair qu'il n'y a pas de préférence exprimée de ce point de vue à travers le choix qui a été fait, simplement par commodité, nous avons procédé de cette façon.

Maintenant, je pense que nous pouvons rentrer dans le concret des implications en fonction des questions que vous allez poser.

Jean-Marie BERTRAND :

Par rapport à ce qui est présenté dans le dossier support qui est une synthèse des études, ce qui a le défaut de ses qualités, c'est très abordable, mais par rapport à des attentes sur des sujets aussi sensibles que l'environnement et les impacts de territoire, c'est très notoirement insuffisant.

Je ne peux que vous rappeler la possibilité que vous avez sur le site Internet de la commission particulière de consulter les études qui ont été conduites sur ce thème. Ce sont des études qui ont analysé le territoire sur une bande d'ailleurs plus large que celle qui est présentée, puisque c'est une bande de 5 kilomètres, et qui font un inventaire des diverses sensibilités.

La représentation dans le dossier support ne peut pas représenter l'ensemble des couches de sensibilités que l'on peut identifier par thèmes, sinon la carte serait totalement illisible.

Il est clair que pour l'instant, on a une sorte de texte qui est écrit où la ponctuation n'est peut-être pas à la bonne place, et on attend bien sûr que vous nous aidiez, par les remontées que vous ferez sur les différentes options, à faire cette bonne ponctuation de façon à ce que nous engagions les études ultérieures, dans la mesure où l'issue du débat public serait favorable au projet, en ayant, je dirais, la bonne direction vers où aller.

Il est évident aussi que lors de ces études, un certain nombre de sensibilités environnementales ou liées à la présence humaine seront mises en évidence. Il existe pour cela bien sûr une réglementation et une législation qui s'appliquent à chacun des cas rencontrés, et pour lesquels R.F.F. met bien entendu en œuvre les mesures qui sont préconisées dans ces cas d'espèce.

Je voudrais peut-être prendre simplement pour exemple la construction actuellement de la ligne à grande vitesse Est Européenne, pour laquelle R.F.F. a assuré cette conduite avec la mise en place d'une mission environnementale, qui a eu à traiter un grand nombre de cas, de difficultés notamment liées à des espèces protégées, à la protection des zones naturelles, et pour lesquelles nous pourrions, je pense, dans la réunion thématique liée aux problèmes d'environnement vous apporter quelques témoignages concrets de ce qu'il est possible de faire.

Je pense que les aspects concrets, nous les rencontrerons au fur et à mesure que les études deviendront, et définiront sur le terrain des zones plus précises qui permettront de savoir quelle est la nature précise à chaque fois du problème que nous rencontrerons, et comment nous le réglerons.

Reine - Claude MADER : Sur les petites communes, une question a été posée. Ensuite, il faudrait afin que les personnes qui ont posé leurs questions par écrit ne soient pas lésées, que Monsieur BAREL et Monsieur SABIN nous donnent un certain nombre des questions.

Pierre DAVANT, Président de la Fédération « SEPANSO » :

Sur l'environnement, on va poser un certain nombre de questions par écrit évidemment, mais nous allons être vigilants, bien entendu, si ce projet se fait, ce que nous ne souhaitons pas, nous.

Nous avons bien noté, et avec une grande satisfaction aujourd'hui, c'est qu'il n'y a pas de hiérarchie entre les projets de Toulouse et Irun.

C'est très important, et si le débat de ce soir n'aboutit simplement qu'à cela, c'est sensationnel pour nous, c'est-à-dire qu'on peut encore espérer qu'Irun passera d'abord, et qu'après s'il reste de l'argent, peut-être, parce qu'il ne restera peut-être pas beaucoup d'argent, on fera Toulouse ; c'est important. Vous vous êtes peut-être un peu trop engagé, Monsieur le Directeur, mais nous en avons bien pris acte.

Sur le bilan environnemental, vous avez avec un certain orgueil, dit « oh, mais nous luttons contre l'effet de serre, nous S.N.C.F. ». Certes, nous le savons, mais nous allons exiger un bilan complet : dépenses énergétiques pour construire l'infrastructure, surface des terres agricoles ou forestières stérilisées, pertes des puits de carbone, économies d'énergie liées au transfert éventuel de passagers de la route ou de l'air vers le rail, économies d'énergie liées au transfert éventuel de fret de la route vers le rail. Pour tout cela, nous allons demander des bilans chiffrés. Nous demanderons tout cela par écrit.

Le deuxième point qui est très important pour nous, c'est le problème de l'évolution en besoins de granulats. Je ne sais pas comment vous faites vos lignes, mais je pense que vous allez utiliser des matériaux, donc des matériaux qui ne sont pas inépuisables. Là aussi, nous sommes très vigilants.

Il y a ici la région des Graves, il y a les rivières, il y a ce pauvre estuaire de la Gironde. Est-ce que vous allez encore pour construire une telle ligne, je dirais, dépenser des granulats de manière inconsidérée ?

Nous allons demander un bilan. Combien comptez-vous dépenser de granulats ? Les localisations des zones d'emprunts ? Vous aurez une responsabilité. Certes, ce sont les préfetures qui vont les gérer, mais cela va retomber sur nous après, les gravières et autres. Je pense que là, il faut aussi que nous ayons des éléments très précis. Si vous voulez, les conflits sont tels en matière d'exploitation des granulats entre les usagers des sols maintenant, qu'il faut être très circonspect sur tout ce dossier. Voilà deux questions, parmi d'autres bien sûr, sur les problèmes liés à la protection de la faune.

J'ai bien lu que vous allez transplanter les animaux, vous allez transplanter les plantes. Vous allez les faire passer de l'autre côté de la barrière. Mais n'oubliez pas que ces lignes sont fermées de part et d'autre.

Vous avez un chasseur de chevreuil le long de la voie de Paris, on en a parlé l'autre jour, j'ai effectivement vu un chevreuil qu'il n'avait pas encore tué, mais je l'ai vu enfermé, à l'intérieur. Alors non seulement c'est un piège interne, mais c'est un piège externe, et cela vous n'y pourrez rien. Malgré deux ou trois passages, nos pauvres amis du sud vont la trouver amère. Il faudra bien évaluer tout cela, mais déjà je reviens sur votre papier parce que vous avez déjà écrit : « cette option semble présenter une sensibilité environnementale moindre ». Selon quels critères ? Combien vaut un vison, M. le Président ? Vous avez déjà fait un choix, donc attention. Je le lis bien, il n'y a pas de problème. Je ne parle pas du point de vue économique, la sensibilité environnementale, pour moi l'environnement c'est ce qui reste de la nature.

Là, vous avez déjà fait un choix. Vous orientez les débats.

Reine-Claude MADER :

Je pense que vous avez la parole libre, ce soir. Madame, derrière vous, et ensuite Monsieur devant, et après les questions qui ont été posées par écrit.

Une intervenante :

Je me permets tout simplement de reposer exactement la même question que celle que j'ai posée avant et à reprendre la question du jeune-homme : qu'est-ce qu'il y a avec les autres communes ?

Avec tout l'argent que vous dépensez pour votre débat public, est-ce qu'il vous manque réellement les moyens de prendre une carte IGN et de transférer votre tracé de 10 km de large ou de 50 km de large s'il le faut, sur une carte IGN qui tient compte des communes concernées ?

Je ferai également remarquer que le tracé Airbus est un tracé qui est existant, donc on ne parle pas dans le vide. Le tracé de l'autoroute Langon-Pau est arrêté dans une bande de 300 m. Alors, il est ridicule de prétendre que ces deux voies ne sont pas existantes. Des villes comme Bazas sont existantes depuis des siècles, vous les avez tout simplement balayées de la carte, comment cela se fait-il ? Où sont ces villes ? Où sont les petites communes ?

N'existe-t-il en France, dans le sud ouest, effectivement que Bordeaux, Toulouse et peut-être Montauban et Agen. C'est tout ce que j'arrive à trouver sur votre dépliant. En-dehors peut-être d'Auch et Cahors, fortement concernées par le problème, autant que Mont-de-Marsan. On est ici pour savoir par où cela passe parce que vous avez déjà pris la décision.

La décision de « qui finance », vous l'avez déjà prise également. Ce sont nous qui finançons, par les impôts. Maintenant, ayez au minimum la dignité de nous dire par où cela passe.

Merci beaucoup

(Applaudissements).

Reine-Claude MADER :

Je prends la troisième question de façon à ce qu'on puisse faire une réponse à chacun, mais disons groupée.

Monsieur de SAINT-PAUL:

Lorsque l'autoroute a été réalisée, on n'a absolument pas tenu compte de l'impact humain de cette autoroute.

Et aujourd'hui, on nous annonce qu'on va faire passer une ligne à grande vitesse le long de l'autoroute.

La question que je pose, comme on ne s'est pas occupé des populations qui vivaient tout le long de cette autoroute, je voudrais savoir comment on va traiter les populations qui vont vivre avec la ligne grande vitesse entre l'autoroute et leur domicile.

Actuellement, le bruit est absolument infernal sur cette autoroute, et donc dans un rayon de 1 kilomètre de l'autoroute, c'est invivable.

Donc, j'aimerais savoir, si on nous colle en plus la ligne à grande vitesse, entre l'autoroute et ces bandes d'un kilomètre où se trouvent les domiciles des gens, comment vont-ils vivre ? Qu'est-ce qui est prévu ? est-ce que dans ces cas-là, R.F.F. exproprie et indemnise ?

Il y a ensuite un aspect économique dont on n'a pas parlé. Avec tous vos projets, les gens ne peuvent plus vendre leurs biens. Qui voulez-vous qui achète un immeuble alors qu'on a des bandes de 10, ou de 30 ou de 50 km sur trois projets ?

Aujourd'hui, quand une personne veut acheter un bien, elle se pose la question de savoir « mais ou est-ce que cela passe ? ». Les gens qui ont besoin de vendre leurs biens ne peuvent plus les vendre dans des conditions économiques normales. On ne parle absolument pas de l'impact économique. On dit « ce sont des projets à six ans, à dix ans, à douze ans ». Pendant ce temps-là, il y a des gens qui ont besoin de réaliser leurs biens et ont besoin de les vendre, comment vont-ils faire ?

Reine-Claude MADER :

Nous avons quatre questions que j'ai identifiées en tout cas :

- l'une qui porte sur la gestion des ressources en matériaux, à savoir les granulats ;
- des questions par rapport à la protection de la faune et cette fois, ce qui a été évoqué ce sont les cerfs ;
- ensuite, une question très importante ? qui a déjà été posée une première fois, qui est celle liée aux petites communes dont les noms n'apparaissent pas sur les tracés qui ont été présentés ;
- dernier point – qui n'est pas le moindre – impacts sur les humains, c'est-à-dire notamment celui du bruit.

Jean-Marie BERTRAND :

Je répondrai sur le point des granulats pour dire que sur des grands projets de ce type-là, les préfetures consultent régulièrement les DIREN et les associations. La préservation des ressources rares que constituent les Graves est la règle. En général, on finit par chercher des emprunts lointains ou de roches massives, de manière à réaliser ces projets.

Aujourd'hui, on en est à des études extrêmement préliminaires, donc on n'est pas encore en train de chercher des granulats, mais je suis certain que lorsque le moment sera venu, les autorités compétentes exerceront leur compétence justement pour préserver les granulats alluvionnaires qui ont d'autres fonctions.

Jean-Jacques FAUCHER :

Sur la protection de la faune, je peux vous rapporter au dossier support qui présente la photo d'un ouvrage sur la ligne à grande vitesse Est européenne, qui est un ouvrage de franchissement supérieur pour le gros gibier.

Il est évident que selon les zones que traversera et rencontrera la ligne à grande vitesse, et selon le type de faune rencontrée, des ouvrages de cette nature, adaptés, soit supérieurs soit inférieurs, de grande ou de petite taille, parce que l'on protège aussi bien les animaux de toute petite taille comme les tritons ou autres, ces équipements seront mis en œuvre de façon

à préserver les possibilités pour les espèces de pouvoir se mouvoir dans leur milieu naturel. Je n'ai pas d'exemple précis à vous donner concernant les différentes options de passage. On a identifié des choses, dont notamment effectivement la présence du vison d'Europe qui est assez problématique, mais qui je pense a déjà trouvé une solution dans le cadre d'un aménagement routier.

Jean-Marie BERTRAND :

Troisième question : le nom des communes et les cartes :
Qu'il n'y ait aucun doute et aucun malentendu : la carte avec le nom des communes, si vous voulez on peut reprendre un fond de carte IGN pour que nous puissions reprendre le même fuseau, nous la ferons.

On pourra même la mettre sur le site Internet. La carte qui est sur le site Internet était plus précise que celle qui est là, il n'y a aucune difficulté et en tout cas, aucune volonté de la part de R.F.F. de masquer les noms des différentes communes concernées.

L'intervenant précédente :

Pourquoi ne le montrez-vous pas ?

Jean-Marie BERTRAND :

Nous avons peut-être fait une erreur, mais nous avons voulu donner une image d'ensemble.

Un intervenant :

C'est de la langue de bois.

Jean-Marie BERTRAND :

Non.

Le même intervenant :

On vient pour cela, et vous nous dites que vous avez fait une erreur en oubliant la carte.

Jean-Marie BERTRAND :

Vous ne serez pas venus pour rien puisque...

Reine-Claude MADER :

Je crois qu'il faudrait rester courtois les uns et les autres.

Le même intervenant :

On est courtois.

Reine-Claude MADER :

Mais tout à fait Monsieur.

Puisque vous avez fait la remarque tout à fait justifiée, aujourd'hui, qu'il faudrait faire figurer les petites communes, lorsque la réunion aura lieu sur l'environnement, je pense que R.F.F. sera tout à fait en mesure de faire figurer les autres communes, parce que cela ne pose pas me semble-t-il de problème majeur.

Il reste l'impact sur les hommes, et notamment les bruits qui sont générés par les différentes infrastructures.

Jean-Jacques FAUCHER :

L'impact humain de façon générale est pris en compte dans les études que nous appelons les études socio-économiques, qui sont des études à la fois quantitatives et qualitatives.

Dans le dossier support, vous trouvez une étude socio-économique, celle qui a été faite de façon détaillée pour le scénario sud.

Ces études sont faites selon une méthodologie qui est fixée en-dehors de R.F.F. et qui prend en compte les différents aspects économiques, les avantages et les inconvénients qui peuvent être procurés par la ligne, et d'ordres environnementaux, dans la mesure où ils sont chiffrables.

Ces études quantifiées sont appuyées par un certain nombre d'études, notamment environnementales, qui sont adaptées en fonction de l'environnement qui est traversé. Au fur et à mesure que les études sont approfondies, une citation comme celle du vison par exemple, fera l'objet, si on devait travailler sur ce scénario sud, d'une étude environnementale poussée.

Notre approche vise à prendre en compte de façon aussi objective que possible, pas uniquement quantifiée mais également qualitative, les différents aspects humains et environnementaux.

Reine-Claude MADER :

Monsieur SABIN, pour les questions qui ont été posées par écrit s'il vous plait.

Jean-Claude SABIN :

Cette partie comprend beaucoup de questions, je crois qu'il y en a huit ou neuf.

Il y a cinq ou six questions pour lesquelles, je pense, on peut aller vite, et je m'en excuse vis-à-vis de ceux qui les ont posées, parce qu'elles ont déjà été posées, mais je les rappelle.

- La question du sillon commun éventuel entre la ligne Bordeaux, si j'ai bien compris, et la ligne Espagne. Je pense qu'on y a un peu répondu.
- Pourquoi ne veut-on pas parler du tracé à trois options entre Bordeaux et Agen ?
- Les corridors de 10 km : quels sont-ils précisément ?
- Quand connaissons-nous l'emprise de ces corridors ? Et notamment, tous les agriculteurs ne sont pas à Vinexpo, et c'est un agriculteur qui signe : « Quand connaissons-nous l'emprise plus exacte ? »
- Quand prendrez-vous la décision du choix entre les tracés ?
- Quelle est la limite Nord ?
- Quels sont les villages traversés ? question courte mais précise.

Voilà toutes ces questions sur les mêmes problèmes. On peut y revenir si on veut.

Deux autres questions, l'une plutôt en forme de conseil :

- « Il serait souhaitable que le tracé de la LGV soit le plus souvent possible parallèle au tracé de l'autoroute afin de permettre plus d'inter-modalités, un moindre coût au niveau des achats de terrain et un niveau moindre de pollution sonore ».

Une autre question plus technique à laquelle il faudra je pense que R.F.F. réponde :

- « Comment sont prévus les raccordements dans les zones urbaines : Bordeaux, Toulouse, Agen, Montauban ? »

Dernière question : une question de fond qui aurait pu être posée dans les précédentes parties :

- « En quoi le projet de TGV est-il ou non favorable aux TER et aux transports de marchandises et au ferroutage, notamment pour la liaison Bordeaux-Espagne ? »

Reine-Claude MADER :

Comment seront les raccordements techniques plutôt que d'être en surface, le lien entre les TGV et les TER, soit toute la question des transports conjugués entre les transports régionaux et les grandes lignes. Je crois que c'est une question très importante et qui n'a pas encore été posée.

Jean- Jacques FAUCHER :

Je vais prendre les questions un peu dans l'ordre.

J'apporte tout de suite une précision : nous avons un système d'informations géographiques, et effectivement la possibilité d'avoir la superposition des couloirs de passages possibles avec les communes.

Nous n'en disposons pas actuellement dans la base de données. Je peux admettre que c'est sans doute peut-être un loupé pour cette réunion, néanmoins je peux vous assurer que représenter à l'échelle où vous avez les couloirs de passage les communes, vous ne lirez pas grand chose.

Nous réservons cette présentation plus fine des zones géographique recouvertes par les couloirs de passage pour les réunions thématiques consacrées à l'environnement, où nous pourrions prendre le temps de passer vue après vue.

Non, je vous dis que maintenant ce n'est pas possible, vous pouvez le demander cent fois, monter sur votre chaise, vous ne les aurez pas aujourd'hui.

Dans la réunion consacrée à l'environnement qui se tiendra début septembre, il y en aura plusieurs, vous pourrez également nous écrire pour nous demander...

(Protestations dans la salle)

Jean-Jacques FAUCHER :

Venez aux réunions, vous serez les bienvenus, et nous vous répondrons.

Je veux simplement apporter une petite précision sur le fait que ce que nous vous montrerons, c'est une bande de dix kilomètres qui couvre une commune ou plusieurs communes, et je pense que par rapport à une attente qui est celle de savoir précisément où passera le tracé, ce n'est pas encore maintenant que nous pourrions vous répondre.

(Observations dans la salle sur le fait que le relevé IGN n'est pas fourni).

Reine-Claude MADER :

Vous avez raison de demander des précisions. Vous aurez d'autres réunions au cours desquelles les choses se préciseront de plus en plus, mais si véritablement, aujourd'hui, tout était bouclé, ce ne serait pas la peine que nous ayons le débat que l'on a.

Soit on part du principe qu'il n'y a pas de débat puisque de toute façon tout est bouclé, tout est terminé, soit on part du principe où l'on joue le jeu et où l'on pense que l'on peut influencer sur le débat, vous et tous ceux qui s'exprimeront, et à ce moment-là, on peut continuer.

C'est quelque chose de très important. Au débat, il est très important que toute le monde s'exprime mais c'est important également que l'on arrive à avancer, sinon véritablement, on ne croit pas à la consultation des gens, et c'est très grave.

Monsieur et ensuite vous pourrez continuer à répondre, parce qu'il faut que nous ayons une réponse.

Un intervenant :

Tout à fait d'accord avec ce que vous dites sur le tracé.

Le problème c'est qu'aujourd'hui ce tracé existe. Il est mis sur cette carte, donc sur une carte IGN on sait exactement quelles sont les communes qui sont notifiées.

Le problème c'est qu'aujourd'hui les maires des communes correspondant à ce tracé ne sont

pas au courant que le TGV va passer sur leur commune. Comment voulez-vous qu'on se réunisse au sein des communes pour se défendre ?

Reine-Claude MADER :

Monsieur, adressez-vous à la CPDP, il y a la liste des communes qui est disponible au secrétariat. Vous pouvez vous la procurer. Je crois qu'il faut être clair par rapport à cela. Le débat en est à son début et petit à petit, il va s'affiner comme cela s'est déjà produit dans d'autres régions. Dans d'autres régions, nous avons déjà eu des débats qui sont partis d'une certaine manière, et la parole des personnes qui ont participé aux débats a influé. On est arrivés à des résultats qui étaient différents de ceux qui étaient affichés au départ. Cela s'est vu dans de nombreux dossiers.

Par conséquent, ne jetons pas le manche après la cognée, et essayons de jouer le jeu et faisons nous entendre. Ne soyons pas complètement négatifs, sinon nous n'arriverons à rien. Je voudrais que R.F.F. continue de répondre aux questions qui lui ont été posées.

Jean-Jacques FAUCHER :

Je voudrais si vous le permettez juste soulever un petit paradoxe, qui m'est apparu à une conversation téléphonique avec une personne qui posait tout à fait le même type de question. Cette personne m'a dit « Il ne faut pas nous refaire le coup – je ne dirais pas – de telle infrastructure pour laquelle on nous a mis devant le fait accompli ; le tracé était défini et on nous a dit : voilà, on va discuter à propos de cela ».

Aujourd'hui, on est dans une situation qui est celle du débat public, où un projet est défini dans les grandes fonctions qu'il peut assurer, avec y compris les options des paysages dans lesquels il peut s'inscrire. On en est à ce stade et c'est à ce stade qu'il est possible de s'exprimer.

On ne peut pas à la fois être très amont sur un projet et avoir défini précisément les tracés qui vont définir ce projet.

Je crois que vous avez toute expression, et comme l'a dit Mme MADER, vous aurez la liste des communes qui se trouvent sous les zones de passage.

Cela répond également à la seconde question qui était la frontière nord qu'atteignaient ces zones de passage possibles. Cela sera défini quand vous aurez la liste des communes.

En ce qui concerne la possibilité de jumelage avec l'autoroute, on est dans le tracé qui est celui de couleur jaune, du Val de Garonne. Tout à l'heure, j'ai entendu monsieur qui se plaignait effectivement d'un risque d'ajouter des nuisances à celles qui existent aujourd'hui.

Et on a l'option inverse de personnes qui considèrent que finalement, il faut peut-être jumeler deux infrastructures dont les nuisances ne se cumulent pas en fait dans les calculs.

La réponse c'est que bien entendu, on n'en est pas encore à avoir étudié les choses. Chaque fois que ce sera possible, pourquoi ne pas utiliser au mieux l'espace qui serait disponible à côté de l'autoroute ?

Je tiens seulement à rappeler que la construction d'une ligne à grande vitesse répond à des critères, notamment sur les rayons des courbes, et également sur les pentes que l'on peut accepter, qui ne sont pas du tout les mêmes que celles d'une construction autoroutière puisque les conditions de circulation d'un train à grande vitesse ne sont pas du tout les mêmes que celle d'une automobile limitée à 130 km/h sur cette autoroute.

La réponse est : par cas d'espèces, il est possible dans cette option-là, si elle est retenue, que les études par endroits, jumellent les deux éléments.

On a ensuite la question sur les raccordements. C'est un simple concept qui est de dire aux environs de Ourcade * où l'on sort de la zone urbanisée de l'aire bordelaise et aux environs de Saint-Jory, qui est également la limite nord de l'aire urbaine de Toulouse, on envisage de raccorder la ligne à grande vitesse à la ligne classique.

Ce sera fait selon un procédé qui n'est pas encore défini, enterré pas enterré, en sauto-mouton certainement, des éléments qui permettront aux deux infrastructures de conserver de la capacité, ce qui est un problème que l'on rencontre effectivement dès que deux infrastructures se rejoignent.

Je n'ai pas d'éléments plus précis aujourd'hui à vous apporter sur les configurations de ces raccordements.

On a parlé également de l'intérêt d'une LGV pour le fret et pour les TER. Pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, vous le verrez dans le dossier support ou vous l'avez déjà vu, on n'envisage pas de circulation des trains de fret sur la ligne à grande vitesse, et également pas de circulation des TER sur la ligne à grande vitesse.

Néanmoins, comme je l'avais indiqué dans la présentation du projet, le fait de créer une nouvelle infrastructure fait que les circulations qui vont emprunter cette infrastructure n'utiliseront plus la ligne existante, et cette ligne bien sûr retrouve, avec la disparition d'un certain nombre de circulations, la capacité qui va être intéressante et qui sera utilisée pour le développement des services TER puisque la région Aquitaine et la région Midi-Pyrénées ont bien sûr un projet ambitieux de développement de leurs services TER.

On peut dire en général que ce mouvement accompagne bien aussi l'arrivée d'une LGV puisqu'il faut des synergies de desserte entre les deux, et puis également, cette capacité de libérer sur la ligne permet d'offrir des conditions favorables pour le développement des transports de fret ferroviaire.

Quant au fait de savoir si c'est favorable au développement du ferroutage, la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse n'est pas prévue, comme je l'indiquais, pour les services de fret ferroviaire. Aujourd'hui, les services qui sont à l'étude sont des services plutôt côté corridor atlantique, du côté de Tours jusqu'à Hendaye, là où se situent aujourd'hui les enjeux fret identifiés comme étant les plus importants.

On sait également que la ligne Bordeaux-Toulouse, notamment sur son tronçon entre Montauban et Toulouse, fait partie d'un axe qui peut jouer un rôle dans le développement du fret pour assurer des échanges qui proviennent de la péninsule ibérique et qui remontent vers le nord de l'Europe, qui aujourd'hui doivent soit utiliser la façade atlantique, ou utilisent la façade méditerranéenne, mais peuvent trouver également dans cet axe, via ce qu'on appelle le Polt, un axe intéressant pour les capacités de développement.

Reine-Claude MADER :

Je crois, Monsieur SABIN, que vous avez encore une question ?

Jean-Claude SABIN :

J'avais dit que je la mettais en fin parce qu'elle est d'une autre nature. J'avoue que je ne l'ai pas tout à fait comprise, si la personne est là, elle pourra me compléter.

Je la lis : « Comment ne pas être condamné, comme l'Espagne par la Cour Européenne – je pense de Justice – « et c'est là que je n'arrive pas bien à lire...

Un intervenant :

Je n'ai pas trouvé votre publicité concernant la tenue de l'assemblée de ce soir, je l'ai trouvée par terre en me promenant dans Pessac. Il paraît que vous l'avez diffusée à un million d'exemplaires, cela fait beaucoup de bruit dans la presse paraît-il.

Concernant la Cour Européenne, effectivement dans une revue dont j'ai reçu un exemplaire ce matin, qui s'appelle « Echo Bruit », vous trouverez une information comme quoi la Cour Européenne a condamné l'Espagne parce que concernant les droits des habitants, trop de bruit nuit aux droits de l'Homme.

La Cour Européenne des droits de l'Homme vient de condamner l'Espagne pour « violation de l'article 8 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme qui protège le droit au respect du domicile et de la vie privée. »

Reine-Claude MADER :

Je ne connais pas cet arrêt dans sa totalité.

Le même intervenant :

C'est une revue qui date de mars 2005.

Reine-Claude MADER :

C'est tout à fait intéressant que vous nous rapportiez cela ce soit, je crois qu'il faut considérer l'avis dans sa totalité, parce que les avis sont à lire dans le contexte etc.

Est-ce que cela se rapporte au même problème que le nôtre ? Mais, c'est une information intéressante.

Le même intervenant :

« Spécial environnement sonore urbain ».

Je crois qu'on est dans l'environnement sonore urbain et c'est une revue qui traite de ce sujet-là, cela tombe bien. Excusez-moi d'être un peu dans le vif du sujet, mais le bruit, comme le disait mon voisin : quand on construit des rocares, quand on construit des ensembles, on ne se préoccupe pas forcément des habitants, mais l'économique.

Quand on parle de l'environnement de l'aéroport c'est un petit peu pareil : cela ne fait pas beaucoup de bruit, cela ne pollue pas », c'est ce qu'on entend en commission. C'est fréquent. Quand vous voyez des articles sur Orly et sur Roissy, ce n'est pas la même chose qui est vécue par les habitants. Quand il faut vivre les fenêtres fermées, dites-vous bien que c'est marrant quand il fait froid, mais quand il fait chaud, on aime avoir un jardin en profiter, une piscine en profiter, et ne pas avoir le bruit tout autour de soi et c'est vraiment pénible.

Les gens des transports et autres ont fait des études. Il y a dix ans de cela quand on disait : « c'est bruyant, c'est gênant », on dit « ce n'est pas vrai ». On a écrit dessus. C'est bizarre, on se réveille un peu tard. Mais les habitants ont vécu dans ce temps là et vivent encore sous influence et sous les pollutions.

Un intervenant :

Après tous ces sujets qu'on a abordés, il faut que toute le monde ici ait conscience que le sujet sur lequel nous avons passé le moins de temps finalement, c'est sur l'opportunité du projet.

Nous avons passé tout de suite sur les modalités et les enjeux environnementaux, mais je crois qu'une des questions à laquelle, messieurs de R.F.F., vous n'avez pas répondu, c'est l'opportunité du projet, et sur l'intérêt de relier Toulouse à Paris en trois heures, alors qu'actuellement en avion on met deux heures.

Très honnêtement, je ne vois pas l'intérêt et ce soir, personnellement vous ne m'avez pas convaincu et je pense que d'autres personnes dans la salle n'ont pas été convaincues.

Une intervenante :

Un petit mot dans ce sens. Je n'ai pas entendu ma question : j'avais posé une question par écrit, je n'en ai pas entendu parler.

J'ai demandé « Comment faire capoter ce projet ? Avons nous une chance d'y arriver, d'aboutir à cela ? » Nous sommes très peu nombreux malheureusement, et je suis effarée de voir le petit nombre, car cela été quand même très subi mais mal annoncé. Moi-même, je n'ai pas reçu ce papier. Il est parti je crois avec des publicités à la poubelle parce qu'on est inondé de publicité, et ce papier qui était très important pour nous, est passé à la poubelle avec le reste. Donc, nous n'avons pas été prévenus convenablement et je voulais savoir : « Avons-nous une chance de faire capoter ce projet ? Si oui, M. le Président de la Commission, dites-nous comment ». Voilà.

Henri DEMANGE :

Je répondrai à votre question à la fin de la réunion dans mes derniers propos.

Madame GAUTHERON,* habitante de Saint-Médard d'Eyrans :

Je me sens concernée comme pas mal de gens ici.

Je pars pour vingt ans de crédit, maintenant quinze, j'ai acheté une maison dans un lotissement et votre projet - je n'ai peut-être pas tout compris - avait déjà été mis en place en décembre 2003.

Je voudrais savoir pourquoi on a autorisé les gens à construire dans certaines zones, dont deux lotissements où j'habite qui sont en train de se faire dans les deux dernières années. Pourquoi on nous a autorisés à construire pour après nous dire : « nous allons peut-être passer par chez vous » ?

Je parle pour tout le monde, parce qu'on est là pour cela. C'est un peu égoïste, mais j'estime que je me lève tous les matins pour payer ma maison, je ne suis pas seule, j'ai deux enfants. J'aimerais que vous répondiez à cette question : pourquoi vous nous avez laissé construire dans des zones dans lesquelles vous saviez que dans les années à venir, vous alliez monter quelque chose ? Répondez-moi.

Jean-Jacques FAUCHER :

Je vais vous répondre, peut-être pas d'une façon qui va vous satisfaire pleinement.

D'abord, ce n'est pas R.F.F. qui laisse construire les habitations. Il y a un certain nombre de procédures qui se mettent en place au fur et à mesure qu'un projet arrive à maturité.

Ce que je précise, c'est qu'à la fin 2003, très exactement pardonnez-moi, au début 2004, le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse a effectivement été décidé par le comité de pilotage et R.F.F. qui pilotait ce projet. Il a donné lieu immédiatement au lancement des procédures de saisine de la Commission Nationale du Débat Public.

Au stade où il est, à l'horizon à cette échéance de début 2004, l'aire dans laquelle nous avons effectué les études sur ce projet est une aire de cinquante kilomètres de large, beaucoup plus importante que celle qui vous est présentée avec les différentes options de passage. Lorsque la Commission Nationale de Débat Public a précisé que ce débat donnerait bien lieu à débat public, elle nous a demandé d'affiner un peu des zones géographiques dans lesquelles il était possible et vraisemblable que le projet s'inscrive dans les phases ultérieures d'étude. Ce que nous avons fait.

Cela veut dire qu'aujourd'hui, si je regarde entre Bordeaux et Toulouse, il y a quand même une bande de trente kilomètres de territoire qui est potentiellement concernée par ce projet. La façon dont les choses se préciseront, c'est à l'issue du débat public, la façon dont il sera effectivement répondu à la question de l'opportunité du projet, et là je réponds un peu à une autre question si vous permettez. Quand on nous demande à nous R.F.F. si le projet est opportun, je crois que c'est un peu inverser la question, puisque Jean-Marie BERTRAND, notre Directeur Général, dans sa présentation au début a dit : « nous attendons du débat public qu'il apporte la réponse à une question.

Est-ce que le projet fait l'objet d'un consensus ? » Nous entendons aujourd'hui un certain nombre d'éléments.

Lorsque le débat public sera terminé, les conditions de poursuite du projet, dans la mesure où il se poursuivrait, pourront amener à ne retenir qu'une seule des options de passage, dans l'hypothèse où le consensus se ferait sur celle-ci, et on arrivera à des études de tracés qui donneront lieu effectivement à des concertations avec la population. On est sur des fuseaux d'un kilomètre de large au cours de ces études pour lesquelles il y a une organisation, au niveau des communes, de rencontres et de présentation de projet et de prise en compte des éléments qui peuvent remonter effectivement du terrain.

C'est à partir de ce moment-là également que les autorités en charge de la gestion des sols vont prendre un certain nombre de mesures pour définir qu'effectivement il est opportun ou inopportun de construire dans telle ou telle zone.

Nous sommes aujourd'hui dans une phase qui ne permet pas encore d'avoir ce niveau de définition.

Reine-Claude MADER :

Y a-t-il d'autres questions ou pouvons-nous considérer que cette discussion reprendra dans d'autres réunions publiques où je ne doute pas que vous serez tous nombreux à venir, et éventuellement plus nombreux qu'aujourd'hui parce c'est vrai que c'est une discussion extrêmement importante pour la région.

Je crois qu'il y a encore deux personnes qui demandent la parole, et ensuite je passerai la parole au Président DEMANGE.

Un intervenant :

Je vous prie de noter, M. le Président, qu'il y a, ce soir, au cours de ce débat, deux grandes malhonnêtetés, voire trois :

D'abord, la langue de bois en ce qui concerne la définition précise du tracé de 10 kilomètres. Vous ne m'enlèverez pas de l'idée qu'elle est parfaitement connue et qu'elle nous est cachée aujourd'hui.

D'autre part, la deuxième malhonnêteté, c'est que tout nous semble, tout au moins pour le tracé sud, pré-décidé. C'est l'option la plus favorable, c'est celle qui sera la plus économique, c'est celle qui transpercera la forêt landaise, il y aura le moins de réticence, de résistance etc., Donc déjà, vos idées me semblent très bien arrêtées là-dessus.

Troisième malhonnêteté, je pense que c'est peut-être la plus grave, l'option qui vise le tracé sud et qui tangente Captieux, prédestine le tracé de Paris-Irun en desservant, bien évidemment, Mont-de-Marsan et Biarritz.

Vous ne me l'enlèverez pas de l'esprit, quoi qu'en ait dit le Monsieur de la « SEPANSO » qui est juste devant moi. Il a cru comprendre - je ne l'ai pas entendu - que vous aviez pris l'engagement monsieur le Directeur Général de R.F.F., qu'il n'y avait absolument aucun projet de ce type-là. Ce n'est pas du tout mon avis.

Reine-Claude MADER :

Nous avons pris bonne note. Je crois qu'il y avait une autre demande, et ensuite le Président DEMANGE conclura.

Un intervenant :

Ce n'est pas une question, finalement c'est plutôt une réponse aux questions que vous nous posez.

La première question porte sur l'opportunité. De mon point de vue, à la suite de ce débat de ce soir, j'ai sincèrement le sentiment que ce projet n'est pas opportun. La priorité n'est pas là. La priorité est d'enlever le fret des poids lourds qui transitent sur la nationale 10. Tant que ce fret ne sera pas sur des trains entre Irun, Bordeaux et Paris, il n'y aura absolument pas de priorité de faire une LGV Bordeaux-Toulouse.

Et puis la deuxième question, c'est sur le tracé. Il est évident que le tracé passant par le sud n'est pas du tout le tracé le plus intéressant du point de vue de la protection de l'environnement, parce que l'environnement c'est aussi la protection de la nature.

Or dans ce coin du Sud Gironde, il y a une zone qui a été miraculeusement préservée des méfaits de l'urbanisation, de l'industrialisation et du développement que l'on qualifie de durable mais qui en fait est souvent insupportable. Maintenant comme on voit qu'il y a une terre vierge, il faut absolument l'exploiter.

On a tâté le terrain en faisant passer la route de l'A380. On a vu que finalement les populations locales ne se révoltaient pas, que finalement les chefs de village se laissaient un peu acheter avec de la pacotille et qu'ils acceptent les projets.

Ensuite, on fait passer l'autoroute. Il n'y a pas eu trop non plus de révolte de la part des élus, les populations se sont un peu plus révoltées mais les élus ont accepté aussi.

Alors pourquoi pas continuer ? On va faire passer la LGV Bordeaux-Toulouse par Captieux et puis le Sud Gironde. Bientôt, si on doit faire un nouveau canal latéral à la Garonne, pourquoi ne pas passer aussi par le Ciron ou même par le Sud de Captieux ?

J'ai vraiment le sentiment qu'on fait fausse route là aussi.

(Applaudissements).

Henri DEMANGE :

Nous arrivons au terme de ce premier débat.

J'espère qu'il n'y a plus aucune question rentrée. Il y a eu beaucoup de questions posées oralement, d'autres par écrit. Je précise que toutes les questions posées par écrit auront une réponse écrite dans les délais les plus brefs possibles.

Nous avons déjà reçu dans la première semaine de débat qui s'est ouvert le 8 juin, plusieurs centaines, je crois 500 questions auxquelles nous devons nous atteler pour répondre. Vous comprendrez que ce ne serait pas possible de répondre dans les trois jours, mais il y aura une réponse.

Sur la forme de la réunion, en parlant au nom des collègues, personnellement je suis très satisfait de la manière dont cette réunion s'est déroulée. Notre objectif, Commission Particulière de Débat Public, c'est que toutes les questions puissent être posées, et normalement, certaines ont été posées avec flamme mais toujours correctement, et qu'il y ait des réponses.

A un certain moment, quelqu'un a employé le terme de « langue de bois ». Je vais préciser quelques petites choses et revenir sur ce que nous disions en début de réunion. C'est la première étape d'un débat public et je crois que vous pourrez juger de la pertinence, de l'honnêteté et de la qualité des réponses à l'issue du débat public, car nous aurons d'autres rendez-vous.

C'est pour moi l'occasion de les préciser, je termine par la fin car c'est important : nous nous retrouverons à Bordeaux. Nous avons fait aujourd'hui une réunion de lancement pour poser le problème. Je n'ose pas trop annoncer la date car il y a encore des problèmes de retenue de salle, mais il y a une date prévue pour le 16 novembre, avant la clôture du débat. D'ici là, nous aurons d'autres rencontres, au moins une sur le thème de l'environnement, peut-être pas à Bordeaux même mais dans la région, et une – et je réponds un peu à la question de la dame qui parlait des autorisations de construire qu'elle avait obtenues – nous aurons une réunion dans la région sur tous les problèmes fonciers, c'est-à-dire comment cela se passera concrètement pour ceux qui risquent éventuellement d'être sur le tracé si jamais le projet se précise, et si le tracé s'affine à leur niveau pour indiquer dans quelles conditions, nous le ferons avec tous les services responsables des collectivités territoriales et les services de l'Etat.

Nous aurons au moins ces rendez-vous de réunion, c'est-à-dire que nous nous retrouverons le 16 novembre et à ce moment-là, vous pourrez nous dire : « vous n'avez pas été honnêtes, vous n'avez pas fait votre travail, vous avez été partiaux, vous n'avez pas répondu aux questions posées ».

Sur les réponses à apporter, je suis très précis sur une qui a excité beaucoup de passion ce soir, c'est la représentation cartographiée de la zone.

R.F.F. a pris un engagement, c'est-à-dire de rendre publique la carte très exacte, la carte IGN je pense. C'est un engagement qui est pris.

Un intervenant :

Quand ?

Henri DEMANGE :

Je vous en prie, je ne vous ai pas interrompu, je vais répondre à votre question. Quand ? On va poser la question à R.F.F., mais que ce soit le 1^{er} juillet, le 15 juillet ou le 1^{er} septembre, l'important c'est que largement avant la fin du débat tout le public ait connaissance de cet élément. Il y a là un engagement.

Quelqu'un a dit en s'adressant à Monsieur BERTRAND « C'est très imprudent de dire ceci ou cela ». Non, Monsieur BERTRAND n'a pas été imprudent, car il sait que dans les débats publics toutes les prises de position sont enregistrées et sont rendues publiques, c'est-à-dire que dans deux mois, dans trois mois, dans six mois et dans un an, puisque le réseau Internet reste au moins un an après la fermeture des débats, vous pourrez dire à Monsieur BERTRAND ou à moi-même : « Messieurs, vous nous avez menti. Vous n'êtes pas sérieux, vous êtes malhonnêtes ».

Donc, nous avons d'autres rendez-vous et j'insiste là-dessus, nous sommes dans une étape de réflexion.

Mme MADER l'a indiqué, soit le débat public ne sert à rien, et une question a été posée sur le fait de pouvoir changer quelque chose, la réponse est dans la loi. On peut changer quelque chose si les arguments fournis, et notre rôle en Commission Particulière, c'est de ne pas être un filtre ni un tri, par leur pertinence ou leur fréquence font apparaître qu'il y a, soit une non-opportunité, soit des problèmes fondamentaux qui sont mal traités et qui doivent être revus. C'est la loi, donc je ne peux que répéter la loi, et je le redis, tous les membres de la Commission, par leurs origines et leurs fonctions passées, sont totalement neutres dans ce débat et veilleront fondamentalement à cette neutralité.

Voilà si vous voulez ce que je pouvais dire.

A ce niveau de la réflexion, ce ne sont pas des conclusions que je tire, je ne tirerai jamais de conclusions, ni la Commission Particulière.

Nous ferons le 16 novembre ce qui s'appelle une restitution : nous ferons état de tout ce qui a pu être dit pendant toute la durée du débat par tous ceux qui sont intervenus dans le débat. Nous demanderons les ultimes réactions que vous pourriez avoir, et nous vous ferons part du canevas général de ce qui sera notre compte-rendu qui, je le répète, sera rendu public et sera sur Internet dans les deux mois qui suivront.

En tout cas, je reviens sur ce que je vous ai dit, j'ai été très sensible à votre excellente participation, à la grande réactivité de la salle, à la manière tout à fait courtoise avec laquelle vous avez posé des questions qui étaient pertinentes, qui étaient parfois dures, mais qui allaient je crois au fond des choses.

Une question a été posée par une dame, à savoir : « il faudrait faire d'autres réunions publiques ».

Quelqu'un a dit que le débat coûte cher. Une réunion publique, il faut le savoir, cela coûte cher car nous avons des contraintes qui sont au-delà d'une simple réunion classique. J'ai indiqué qu'il fallait qu'on ait des actes du débat pour que tout ce qui soit dit soit sérieux. Il faut qu'il y ait une bonne information, que cela paraisse dans les journaux, ce n'est pas gratuit. Il faut envoyer des convocations. Une dame a dit : « nous, parfois on le met à la poubelle ». Tout cela coûte cher, par conséquent, nous ne ferons pas, je le dis franchement, cinquante réunions publiques, mais je précise la chose suivante : si toute association, toute collectivité, tout groupe souhaite recevoir une information, nous sommes tenus d'y répondre. Si vous organisez une réunion sur tel ou tel sujet, quel que soit le groupe qui l'organise, quelqu'un de R.F.F. et quelqu'un de la Commission Particulière sont tenus d'y participer pour répondre à ces questions.

Voilà, Mesdames, Messieurs, en vous remerciant encore de votre participation...

Une intervenante :

Pardon, Monsieur, je n'ai pas le sentiment que vous ayez répondu à ma question. Je ne parlais pas d'influer sur le projet mais de le faire capoter, vous ne m'avez pas répondu.

Henri DEMANGE :

Je crois que j'ai répondu.

La même intervenante :

Non. Vous avez dit « influencer », c'est-à-dire changer quelque chose...

Henri DEMANGE :

J'ai dit, Madame, vous m'avez mal écouté ou je me suis mal exprimé, j'ai dit que dans les débats publics, à l'issue des rapports et des bilans, il y avait trois cas de figure. On peut citer des exemples : il y en a certains qui se sont traduits par la poursuite globalement du projet, certains par la poursuite du projet mais en exigeant de fortes modifications, et certains qui se sont traduits par le fait que le projet ne s'est pas réalisé. Donc, je crois que j'ai répondu à votre question très clairement, sinon je ne sais pas comment il faut faire.

Je vous remercie.

Pouvez-vous donner, Monsieur le Directeur Général, une réponse précise à cette question de cartographie qui devient récurrente ?

Jean-Marie BERTRAND :

Il faut que nous regardions.

Nous avons cette carte sous un système d'information géographique qui ne permet pas aujourd'hui de pouvoir la diffuser par exemple par Internet. Il faut que tout le monde dispose du logiciel capable de le lire, donc nous devons regarder par quel moyen plus approprié nous pouvons traduire en un document, diffusable je pense que la meilleure des solutions c'est par Internet, et qui vous soit accessible.

Je ne peux pas à l'instant vous donner le délai, mais je peux vous assurer que cela va être une de nos priorités de travail pour pouvoir répondre à cette demande.

Henri DEMANGE :

En tout cas, je voudrais ajouter : nous aurons une réunion sur les problèmes environnementaux début septembre.

Il est évident que nous ne pourrons pas tenir cette réunion sérieusement si ces documents n'ont pas été largement publiés.
