

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

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

Plan de déroulement



**" Enjeux fonciers et territoriaux
Langon, 28 septembre 2005 "**

Actes de la réunion publique thématique

SOMMAIRE

Introduction	7
Ouverture du débat par Henri DEMANGE , Président de la Commission.....	8
Table ronde n° 1 : L'emprise de l'ouvrage, la problématique des zones agricoles, l'effet de coupure	10
<i>Intervention de Simon CHARBONNEAU, Professeur à l'Université de Bordeaux, Spécialiste du Droit de l'Environnement</i>	11
<i>Une intervenante</i>	12
<i>Intervention de Francis DUSSILLOLS, Vice-président de la Chambre d'Agriculture</i>	12
<i>Intervention de Charles VERITE, Maire de Langon</i>	13
<i>Intervention de Francis DUSSILLOLS, Vice-président de la Chambre d'Agriculture</i>	13
<i>Intervention de Jean-Luc BERNARD-COLOMBAT, Directeur Adjoint à la DDAF Gironde</i>	15
<i>Intervention de Etienne DUPIN, Elu de Landiras</i>	17
<i>Intervention e Jacques BORDES, Conseiller municipal de Lartigue</i>	18
<i>Intervention de Michel DAVRAT, Conseiller Régional et Président du Groupe des Elus Verts, Région Aquitaine</i>	19
<i>Intervention de Jean-Paul SOURROUILLE, Maire de Ayguemorte les Graves</i>	21
<i>Intervention de Pierre-Jean THEROON, Maire de Saint Selve</i>	22
<i>Intervention de Marie-Christine MARTIN, Conseillère Municipale de Louchats</i>	22
<i>Intervention de Marc GIZARD, Avocat du Syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest</i>	23
<i>Intervention de Pierre MACE, Directeur Association régionale de Défense contre les incendies (ARDFCI)</i>	25
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	27
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	28
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	29
<i>Intervention de Jean-Louis CARREYRE, Vice-président du Conseil Régionale d'Aquitaine</i>	30
<i>Intervention de Jean-Christophe TRICHLER, Habitant de La Brède</i>	32
<i>Intervention de Patrick LEGARRIC, Habitant de Cérons</i>	33
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	34
<i>Intervention de Jean-Luc GLEYZE, Conseiller Général de Captieux</i>	36

<i>Intervention de M. STANECK, Représentant de « Génération Ecologie Gironde »</i>	39
<i>Un intervenant</i>	41
<i>Intervention de Francis DARROZ, Maire de Sauméjan</i>	41
<i>Intervention de Jacques BORDES, Conseiller municipal de Lartigue</i>	41
<i>Intervention de Mme ZOMERO, Habitante de Cérons</i>	44
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	46
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	48
<i>Intervention de Jean-Louis CARREYRE, Vice-président du Conseil Régionale d'Aquitaine</i>	49
<i>Un intervenant</i>	50
<i>Intervention de Stéphanie LECHAT, Habitante de Giscos, Canton de Captieux</i>	50
<i>Intervention de Alain BLANC, SEPANSO</i>	50
<i>Intervention de Simon CHARBONNEAU, Professeur à l'Université de Bordeaux, Spécialiste du Droit de l'Environnement</i>	51
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	51
<i>Intervention de Stéphanie LECHAT, Habitante de Giscos, Canton de Captieux</i>	52
<i>Intervention de Isabelle DEXPERT, Maire de Pompéjac et Conseillère générale de Villandraut</i>	53
Table ronde n° 2 : Les acquisitions et réserves foncières	55
<i>Une intervenante</i>	56
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	57
<i>Intervention de Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude »</i>	58
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	60
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	61
<i>Intervention de Françoise DELPECH, Secrétaire de l'Association « Landes Graves Palus Environnement »</i>	61
<i>Réponse de Me Bernard NOYER, Avocat, Professeur université Bordeaux</i>	63
<i>Intervention de M. BENES, Conseiller municipal d'Escaudes</i>	64
<i>Intervention de Stéphanie LECHAT, Habitante de Giscos, Canton de Captieux</i>	65
<i>Intervention de Jean-François GUINET, Ministère de l'Equipement</i>	65
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	67

<i>Intervention de Simon CHARBONNEAU, Professeur à l'Université de Bordeaux, Spécialiste du Droit de l'Environnement.....</i>	68
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées.....</i>	68
<i>Intervention de Simon CHARBONNEAU, Professeur à l'Université de Bordeaux, Spécialiste du Droit de l'Environnement.....</i>	68
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées.....</i>	69
<i>Un intervenant.....</i>	69
<i>Intervention de Bernard FATH, Conseiller Général de La Brède.....</i>	69
<i>Intervention de Michel DUFRANC, Maire de La Brède, Vice-président de la Communauté de Communes de Montesquieu</i>	71
<i>Un intervenant.....</i>	73
<i>Un intervenant.....</i>	73
<i>Intervention de Simon CHARBONNEAU, Professeur à l'Université de Bordeaux, Spécialiste du Droit de l'Environnement.....</i>	73
<i>Intervention de Françoise SITONE, Association BioServices.....</i>	73
<i>Intervention de Gilles BOUDARD.....</i>	74
<i>Intervention de Philippe BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO</i>	75
<i>Intervention de Annie DESCOT,</i>	75
<i>Intervention de Philippe BRAY.....</i>	75
<i>Intervention de Dominique GALLAND Association du secteur Saint-Morillon.....</i>	76
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF.....</i>	77
<i>Intervention de Jean-Luc GLEYZE, Conseiller Général de Captieux.....</i>	78
<i>Intervention de Me Bernard NOYER, Avocat, Professeur université Bordeaux.....</i>	79
<i>Intervention de Pierre DAGES, Habitant de Saint Morillon.....</i>	80
<i>Intervention de Me Bernard NOYER, Avocat, Professeur université Bordeaux.....</i>	80
<i>Une intervenante.....</i>	81
<i>Intervention de Me Bernard NOYER, Avocat, Professeur université Bordeaux.....</i>	81
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF.....</i>	82
<i>Intervention de Me Bernard NOYER, Avocat, Professeur université Bordeaux.....</i>	83
<i>Intervention de Christian TAMARELLE, Maire de Saint Médard d'Eyrans.....</i>	83
<i>Intervention de Stéphanie LECHAT, Canton de Captieux</i>	84
<i>Un intervenant.....</i>	84
<i>Intervention de Lionel MENY, Responsable actions foncières RFF.....</i>	84
<i>Intervention de Stéphanie LECHAT, Canton de Captieux</i>	85
<i>Intervention de Lionel MENY,</i>	

<i>Responsable actions foncières RFF</i>	85
<i>Un intervenant</i>	85
<i>Intervention de Jacques BORDES,</i> <i>Conseiller municipal de Lartigue</i>	86
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER,</i> <i>Chef de projet débat public RFF</i>	88
<i>Intervention de Jean-Luc AJASSE</i>	89
<i>Intervention de M. FONTENOT,</i> <i>Direction du patrimoine RFF</i>	89
<i>Plusieurs intervenants</i>	90
<i>Réponse de M. FONTENOT,</i> <i>Direction du patrimoine RFF</i>	90
<i>Un intervenant</i>	92
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER,</i> <i>Chef de projet débat public RFF</i>	92
<i>Le même intervenant</i>	93
<i>Un intervenant</i>	93
<i>Un intervenant</i>	94
<i>Intervention de Stéphanie LECHAT,</i> <i>Canton de Captieux</i>	95
<i>Réponse de M. FONTENOT,</i> <i>Direction du patrimoine RFF</i>	95
<i>Intervention de M. CASSARETTE,</i> <i>Habitant de Saint Morillon</i>	96
<i>Réponse de Kim REGNIER,</i> <i>Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	97
<i>Une intervenante</i>	97
<i>Plusieurs intervenants</i>	98
<i>Réponse de Kim REGNIER,</i>	

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

M. Jacques BAREL, membre de la CPDP

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP

Jean-Claude SABIN, membre de la CPDP

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP

Pour le maître d'ouvrage :

M. Kim REGNIER, Directeur régional Midi-Pyrénées

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public

M. Jean-Marc MAKON (suivi écran sur Pc)

Pour la Table ronde n° 1 : L'emprise de l'ouvrage, la problématique des zones agricoles, l'effet de coupure

M. Jean-Luc BERNARD-COLOMBAT, Directeur Adjoint à la DDAF Gironde

M. Francis DUSSILLOLS, Vice Président Chambre d'agriculture de la Gironde

Me Marc GIZARD, Syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest

M. Pierre MACE, Directeur Association régionale de Défense contre les incendies (ARDFCI)

Pour la Table ronde n° 2 : Les acquisitions et réserves foncières

Me Bernard NOYER, Avocat, Professeur université Bordeaux

M. Jean-François GUINET, Ministère de l'Équipement

M. Lionel MENY, Responsable actions foncières RFF

Introduction

Ouverture du débat à 18h30

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Nous entamons cette troisième réunion dans le Bordelais, portant sur le débat public concernant la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse. Nous étions dans cette salle il y a une quinzaine de jours, et vous avez pu constater que notre Commission avait souhaité privilégier le dialogue, c'est-à-dire que tous les intervenants qui le souhaitent aient la possibilité de s'exprimer ; ce qui, je crois, a été le cas. Et ce sera la même chose ce soir, je l'indique immédiatement. On ne limitera pas le nombre de questions, ni celui d'intervenants, et on terminera quand il n'y en aura plus. On ne limitera pas la longueur des questions, ni les questions autres que la thématique de ce soir, à savoir les enjeux fonciers et territoriaux. On peut prendre tranquillement son temps pour tout cela.

La dernière réunion a été intéressante, avec beaucoup de débats, plus de 40 interventions et des questions écrites. Je rappelle que nous avons déjà un certain nombre de questions écrites, et elles peuvent continuer à affluer pendant la durée des débats. Quelque chose m'a un peu gêné, et je l'ai dit à la fin de la réunion, mais il ne restait plus grand monde, et je le répète aujourd'hui. J'ai regretté que deux experts n'aient pu terminer leurs interventions qui n'avaient rien de provoquant. C'est toujours un peu humiliant quand quelqu'un a préparé un topo et qu'il ne peut pas aller jusqu'au bout. Je me permets de vous demander, comme un service amical, de permettre à tous les intervenants et les experts prévus de s'exprimer, étant noté que nous leur avons fixé une durée d'intervention au maximum de 10 minutes. Nous veillerons à ce qu'elle soit respectée. Je pense qu'on peut être patient sur ce point.

Il y a 15 jours, nous avons traité l'ensemble des problèmes environnementaux, et ils étaient nombreux. Ils ont été largement débattus. Nous avons eu une réunion extrêmement riche. Une petite précision : nous essayons dans les 15 jours qui suivent une réunion de pouvoir mettre sur le site Internet la sténotypie, c'est-à-dire le verbatim, de toutes les interventions faites, afin que rien ne soit perdu. Il faut reconnaître que la réunion a été particulièrement longue (5 h et demie). Un certain nombre d'interventions ont été faites sans micro, et il est difficile de tout retranscrire. J'espère que sous huitaine, au plus tard, la réunion de Langon d'il y a 15 jours figurera bien sur le site Internet dans son intégralité. C'est la raison pour laquelle ce soir, je vous recommande de vous présenter et d'intervenir avec le micro pour ne pas perdre les interventions, qui n'ont pas été réalisées dans ces conditions.

Ce soir, nous avons prévu de parler du foncier, et je répète qu'on peut aborder tout autre sujet, comme la dernière fois, il n'y a pas d'exclusivité. Je veux préciser une première chose, on va aborder les procédures et les enjeux. Certains diront que si l'on parle déjà aujourd'hui des procédures foncières, cela veut dire que le projet est décidé. Je répète, car il faut le répéter sans cesse, et la loi est très claire, la décision sur le projet n'interviendra qu'après que la Commission Nationale de Débat Public, avec le Compte-rendu de la Commission Particulière, aura rendu son bilan.

Cela n'empêche pas d'évoquer tous les aspects d'un problème. Dans toutes les réunions, sans exception, dans tout le débat qui a concerné des grands équipements linéaires, il y a toujours eu des demandes fortes concernant le foncier. Donc, se tiendra ce soir une réunion thématique sur ce thème du foncier.

Comment sera articulée la réunion ? Très simplement, nous avons prévu deux tables rondes qui seront espacées par un large débat. La première parlera des problèmes posés à l'agriculture et à la forêt. Celle-ci sera animée par M. Jean-Claude SABIN, qui présentera les participants de cette première table ronde. Une deuxième table ronde portera sur le problème des acquisitions et des réserves foncières. Elle sera animée par M. SABLAYROLLES et toujours suivie d'un débat.

Comme je l'ai dit, le débat pourra prendre en compte toutes les interventions, les prises de position et les questions posées. Bien entendu, la Commission Particulière de Débat Public, et surtout le maître d'ouvrage, RFF, répondront à ces questions. Pour ne pas perdre de temps, je ne demande pas à RFF de présenter à nouveau le projet. Cela a déjà été fait à Bordeaux en juin et ici même il y a une quinzaine de jours.

Je présente les diverses tables :

A droite :

- ⇒ M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de Projet.
- ⇒ M. Kim REGNIER, Directeur régional.
- ⇒ M. FONTENOT, Direction du Patrimoine à Paris.

A cette table, les membres de la Commission Particulière :

- ⇒ M. Philippe MATHIS
- ⇒ M. Jacques BARREL

qui assureront l'exploitation et le rapport de l'ensemble des questions écrites.

- ⇒ M. Michel SABLAYROLLES, animera la deuxième table ronde.
- ⇒ M. Jean-Claude SABIN, animera la première table ronde.

Nous pouvons entamer cette première table ronde.

**Table ronde n°1 :
L'emprise de l'ouvrage,
la problématique des zones
agricoles, l'effet de coupure**

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Merci Président et bonsoir à tous.

La thématique ce soir porte sur les enjeux fonciers territoriaux, où l'agriculture, la sylviculture, qui sont concernées, occupent une large place. Je vais demander à M. BERNARD-COLOMBAT, Directeur adjoint à la DDA, de venir à la table ronde et à M. Francis DUSSILLOLS Vice-président de la Chambre d'Agriculture de la Gironde. Nous aurons une table ronde en deux temps, le premier focalisé sur les parties agricoles et viticoles bien sûr, car c'est important en Gironde et en Aquitaine ; le deuxième sur la partie sylvicole, qui est aussi concernée.

Après cette première table ronde, nous aurons un débat.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Comme je l'ai dit, nous ouvrirons à plusieurs reprises le débat, toutes les questions pourront être posées, et les réponses seront apportées.

M. Simon CHARBONNEAU, Professeur à l'Université de Bordeaux, Spécialiste en Droit de l'environnement :

Un lien est à faire entre le thème de la réunion précédente, qui portait sur l'environnement et le foncier. Un ensemble de questions n'a absolument pas été abordé : les coûts d'environnement liés à la construction de la ligne, à savoir la consommation en tonne équivalent pétrole par kilomètre pour construire la ligne, la consommation de granulats, la consommation d'espaces naturels, le problème des émissions de gaz à effet de serre (c'est-à-dire pour construire cette ligne : la construction des rails, l'ensemble des travaux publics). RFF, à juste titre, nous dit que le TGV n'émet pas de gaz à effet de serre, mais la construction des voies en émet. On demande quel est le bilan. Pour 250 km de LGV, cela nécessitera 175 000 tonnes/équivalent pétrole, soit environ 700 tonnes/équivalent pétrole par kilomètre. C'est absolument énorme. De plus, il y a aussi les quantités de granulats, soit environ 150 tonnes par mètre, d'après mes renseignements. Autrement dit, ce sont des quantités absolument énormes de granulats qu'il faut aller chercher. Où ? Dans les terroirs viticoles, par exemple. Cela intéressera certainement les viticulteurs, je ne sais pas ce que vous en pensez. Par ailleurs, je n'ai pas de chiffre sur les quantités de gaz à effet de serre.

Enfin, le dernier point, qui n'a pas été abordé, porte sur la consommation d'énergie électrique représentée par un TGV lancé sur cette distance à 300 km/h. Suite à des recherches faites sur Internet, sur les 250 km de LGV, la consommation annuelle sera de 360 MKw, soit 1,4 % de la production de la centrale nucléaire du Blayais. Quand on aborde ces questions, on aimerait bien qu'il y ait une vision globale des choses. Des gens sont polytechniciens ou centraliens, mais comme par hasard l'analyse n'est jamais globale.

(Applaudissements).

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Vous avez posé des questions, et je pense que RFF en a pris note. Tout à l'heure, quand on abordera le débat public, peut-être répondront-ils à ces questions, avec plus ou moins de précisions. En tout cas, s'ils ne peuvent fournir tous les éléments chiffrés que vous avez

sollicités aujourd'hui, ils prendront l'attache de leurs spécialistes, et nous veillerons à ce que réponses leur soient données.

Dans votre intervention, vous avez également donné des éléments importants, il serait intéressant que vous puissiez nous les communiquer ; cela figurera dans les actes du débat.

Si vous le voulez bien, M. Jean-Claude SABIN va passer la parole à ses collègues.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Nous allons commencer.

M. Francis DUSSILLOLS, Vice-président de la Chambre d'Agriculture. Un tel projet concerne l'agriculture, la viticulture et la sylviculture. Nous sommes aussi consommateurs en tant qu'agriculteurs de trains, ne serait-ce que pour véhiculer nos marchandises. Un nouvel ouvrage comme celui-là aura une emprise importante sur le territoire agricole. La Chambre d'Agriculture est l'un des outils de la profession agricole justement pour discuter avec les maîtres d'ouvrage pour défendre les intérêts des agriculteurs, à la fois sur le tracé, le moment venu sur l'indemnisation, mais aussi sur le réaménagement. Quand une voie ou une autoroute traverse une propriété, on a besoin par la suite de réaménager, et ce n'est pas une affaire simple. La Chambre d'Agriculture, avec l'Administration (DDAF), est chargée de ces questions.

Je vais vous donner la parole, afin que vous nous disiez quelques mots à la fois sur : comment le monde agricole et viticole ressent la question globalement ? Mais également comment vous voyez les choses par la suite.

Une intervenante :

Il y a un problème, on refuse l'entrée à certaines personnes. Il faut régler ce problème.
(Cris dans la salle).

On ne commence pas tant que toutes les personnes qui souhaitent venir se renseigner ici et poser des questions puissent entendre et participer.
(Applaudissements).

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

La réunion continue et je vais voir ce qui se passe.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Ne nous énervons pas, je vous donne de suite la parole.
(Protestations dans la salle).

M. Francis DUSSILLOLS, Vice-président de la Chambre d'Agriculture :

Je suis profondément démocrate, je veux bien attendre que les questions se règlent.
(*Quelques minutes d'attente...*)

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Il ne s'agit pas d'une opposition à l'entrée d'un certain nombre de personnes, mais je vais peut-être poser la question à M. le Sous-préfet, c'est un problème de sécurité. Les services d'incendie nous ont indiqué qu'on a dépassé...
(*Cris dans la salle*).

Pouvez-vous me laisser finir ma phrase avant de crier ?

M. le Sous-préfet, compte tenu du fait que nous sommes en rez-de-chaussée, peut-on laisser rentrer quelques personnes ? Cela dépasse ma compétence. On peut, à condition de laisser les portes ouvertes et surtout que personne ne fume. Ce problème étant réglé, nous pouvons commencer.

M. Charles VERITE, Maire de Langon :

Excusez-moi, cela n'intéresse pas M. le Sous-préfet s'il y a le feu. C'est moi qui irai en prison en cas d'incendie et pas lui. Je vous en prie, soyez gentils, laissez les portes ouvertes et tout le monde pourra rentrer, il n'y aura pas de problème, merci.
(*Applaudissements*)

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Je pense que l'incident est clos et nous pouvons commencer. Ainsi, notre intervenant a pu arriver, M. BERNARD-COLOMBAT, mais j'avais déjà donné la parole à M. Francis DUSSILLOLS, qui peut maintenant intervenir.

M. Francis DUSSILLOLS, Vice-président de la Chambre d'Agriculture :

Merci Président.

Tout d'abord, j'interviens au titre de la Chambre d'Agriculture mais aussi en tant qu'enfant du sud Gironde. A ce titre, c'est un problème qui ne me laisse pas indifférent, loin de là.

Ceci étant dit, pour ce qui est de la Chambre d'Agriculture, je voudrais émettre un grand regret, celui que RFF n'ait pas encore daigné officiellement rencontrer la Chambre d'Agriculture de la Gironde. C'est une réalité.

La Chambre d'Agriculture de la Gironde a, parfois malheureusement d'ailleurs, une longue et une grande expérience des questions foncières, des questions d'expropriation tant les ouvrages – depuis un certain nombre d'ouvrages – traversant ce département ont impacté les terres agricoles et parfois de grande qualité.

A ce titre, nous revendiquons d'avoir notre mot à dire, M. le Président, Messieurs de RFF, d'autant plus que pour de nombreuses autres infrastructures, et je veux parler des autoroutes, mais également des grandes lignes de gaz, le grand contournement à l'étude actuellement, on a daigné se rapprocher de nous et de nos services. Nous avons des gens compétents pour aborder ces questions.

Pour en venir un peu plus sur le fond, j'ai pu examiner les tracés qui nous sont proposés. En regardant cela du point de vue de l'impact sur l'agriculture, je me dis que c'est extrêmement grave, car après deux saignées importantes qui sont celle de l'autoroute et celle de la voie ferrée existante, même si elle est beaucoup plus ancienne, et si nous nous en sommes accommodés, en créer une troisième quelque part, où que ce soit dans ce département, va commettre des dégâts irréparables sur des terroirs irremplaçables.

Il ne faut pas oublier que l'on va traverser l'essentiel des appellations de « Graves », une partie du Sauternais. On peut me raconter que certains coins du Sauternais ne sont pas forcément des terroirs de qualité, en dehors de la vigne, néanmoins je voudrais qu'on m'explique par où pourra passer un tracé de cette nature. C'est une première remarque.

Comme j'ai parlé tout à l'heure plus particulièrement du sud Gironde, je suis extrêmement inquiet. Au-delà de la forêt, et je laisserai mes collègues aborder cette question, car ils sont plus compétents que moi pour en parler, le tracé intermédiaire qui serait, quelque part, proche de l'actuel tracé de l'autoroute, ne manquerait pas de remettre en cause l'existence même d'un grand nombre d'exploitations agricoles. Une exploitation agricole est une entité économique avec tout ce que cela peut représenter. Or, si l'on poursuit ce travail de découpage, les questions de remembrement ne suffiront pas à recréer ici et là des structures viables.

Je voudrais aborder un autre aspect, qui est plus lié à la viticulture, en particulier la question de l'emploi. La forêt est le poumon de l'environnement. L'agriculture et la viticulture dans cette région sont le poumon économique. Je ne peux pas m'empêcher de penser, de Barsac à Portets, de Léognan à Sauternes au nombre de salariés et d'emplois qui pourraient éventuellement être remis en cause si un tel tracé sans ménagement venait quelque part amputer un certain nombre d'exploitations. Vous pourriez me rétorquer la crise actuelle, mais ce n'est pas notre travail de défenseur des terroirs agricoles et des terroirs en particulier d'appellation.

Puis, dans cette région du sud Gironde on a, effectivement la viticulture, mais un certain nombre d'autres productions de qualité (élevage) et une certaine diversité de productions, qui font à la fois la richesse et véritablement le patrimoine de cette région. Je le dis avec mes mots, enfant de cette région : « attention, nous touchons là à quelque chose d'extrêmement important pour l'équilibre économique même de la région ».

Je n'ai pas compris, et je le dis plus en tant que citoyen, ce tracé. Très honnêtement, je ne vois pas exactement le sens d'aller faire une sorte de Y au milieu de la forêt landaise à Captieux. Il faudra me l'expliquer avec beaucoup de conviction. En tout cas, la Chambre d'Agriculture sera un ardent défenseur des territoires agricoles de cette région.
(Longs Applaudissements).

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Merci, vous avez été concis et précis. Sur la première partie de votre intervention, je voudrais simplement vous dire que nous, Commission de Débat Public, nous sommes à votre disposition pour vous rencontrer. Je crois que des rendez-vous sont pris dès la semaine prochaine avec les syndicats viticoles et les élus. Effectivement, nous ne sommes pas RFF.

Nous allons passer à la deuxième présentation par M. Jean-Luc BERNARD-COLOMBAT, Directeur adjoint à la Direction Départementale de l'Agriculture de la Gironde. C'est le représentant de l'Etat dans le département pour tout ce qui concerne les questions agricoles.

On attend aussi de lui, en une dizaine de minutes, qu'il nous donne une approche des questions agricoles et viticoles en Gironde par rapport à ce projet, et également qu'il nous livre son sentiment et qu'il nous parle aussi des procédures. D'ailleurs, il a prévu de nous présenter quelques images sur le sujet, et je lui donne la parole.

M. Jean-Luc BERNARD-COLOMBAT, Directeur adjoint à la Direction Départementale de l'Agriculture de la Gironde :

Je vais intervenir en tant que Direction de l'Agriculture et de la Forêt. Je parle d'agriculture, mais n'oublions pas aussi la forêt. Mon voisin de gauche a évoqué la forêt ; c'est très important également dans le département, dans les équilibres humains, financiers et économiques.

Normalement, j'aurais dû passer en premier. D'une part, vous voudrez bien m'en excuser car il y avait un accident sur la rocade et donc beaucoup de gêne dans la circulation. Mon intervention se veut beaucoup plus technique et moins locale, si l'on peut dire, non enfant du pays, je suis désolé, je suis une pièce rapportée et je ne pourrai pas intervenir sur le même créneau sentimental.

Un ouvrage comme la LGV génère des impacts dans la vie et l'occupation des territoires. Des outils permettent de gérer au mieux les impacts fonciers, essentiellement dans le milieu rural, le milieu urbain étant souvent évité dans ce genre d'opérations. Deux types d'impacts sont identifiés dans ce genre d'ouvrages. Je vais faire du théorique, avec quelques petits chiffres, mais très rapides, sur l'agriculture.

Je ne parle pas de chiffres sur la forêt, vous avez très bien compris dans les tracés et les options, que l'option sud ne passe pratiquement que dans la forêt. Il y a un petit d'agriculture de concernée, et j'ai quelques repères que j'ai voulu vous donner. Sur les exploitations agricoles et l'impact direct sur l'agriculture (et je ne passe pas sous silence la forêt, mais je n'ai pas les chiffres) : l'option sud concerne très peu d'exploitations agricoles (7 %), le nord et le centre frappent beaucoup plus durement le monde agricole.

La surface agricole utile du département : 5 % dans l'option sud, 16 % et 11 % pour le centre et le nord. Superficie en vignes : je ne vous apprend rien, vous qui habitez pour la plupart dans le secteur, l'option nord est la plus gourmande en termes de surfaces de vignes, alors que dans l'option sud, dans le milieu de la forêt, il y a très peu de vignes (3 %).

Enfin, mon collègue de gauche, même si nous ne sommes pas dans la même Administration, la Chambre d'Agriculture est presque considérée comme une amie, a parlé de l'élevage qui est une composante aussi importante. J'ai pris les chiffres de la vigne, mais n'oublions pas l'élevage. L'option sud ne concerne que très peu cet aspect et ce volet agricole. Le centre et le nord sont susceptibles d'impacter, car on n'en est qu'aux fuseaux pour l'instant, les élevages.

Que regroupe-t-on dans la notion « d'impacts indirects » ? Là, vous avez matérialisé un tracé hypothétique au milieu d'une vue aérienne de la campagne. On va interrompre tous les réseaux hydrauliques, que ce soit des réseaux naturels (fossés, cours d'eau) ou les réseaux hydrauliques artificiels (réseaux d'irrigation et de drainage). Le passage d'une voie de ce type entraîne un morcellement parcellaire : coupure de parcelles, changement de géométrie de parcelles et toute la problématique des dessertes. Les passages d'autoroutes ou de voies ferrées ne se font pas comme se faisaient les passages par les petits chemins ruraux.

Pour essayer d'encadrer et d'apporter une réponse à tous ces impacts, il existe des procédures administratives. Je vais me borner à rester sur ce champ, c'est la commande et c'est mon métier. Bien sûr, on n'engage les procédures administratives que quand le projet a déjà reçu une certaine légitimité au travers d'une déclaration d'utilité publique. A partir de là, une étude préalable très globale et très fouillée est demandée au maître d'ouvrage. Elle porte sur un certain nombre de volets, et je vais citer les trois principaux :

⇒ *Un volet foncier.*

On touche du foncier, on va générer des impacts dans des exploitations, dans des dessertes et dans des usages du foncier.

⇒ *Un volet environnemental.*

Le paysage est fortement impacté.

⇒ *Un volet sur l'eau.*

Je vais parler des réseaux hydrographiques de surface.

Une fois que cette étude préalable est réalisée, il appartient à une structure tout à fait particulière dans le cadre de l'aménagement foncier d'intervenir : la Commission Communale d'Aménagement Foncier. C'est une entité qui représente les propriétaires, l'Administration, les institutionnels comme la Chambre d'Agriculture. C'est l'entité qui a la charge de gérer l'ensemble de la procédure de redistribution des cartes. Cette Commission Communale a plusieurs outils et doit procéder à des choix.

Bien sûr, il reste toujours sur l'emprise même du tracé, les voies d'acquisitions directes soit amiables, soit par expropriation. Les impacts vont souvent au-delà du simple tracé de la voie. Un outil d'aménagement foncier plus global peut être mobilisé en incluant l'emprise ou pas. Ce sont des choix de techniques d'aménagement foncier, et je ne vais pas rentrer dans le détail, car ce n'est pas l'objet du débat. On peut gérer l'emprise de la voie, simplement par acquisition amiable ou expropriation, et réaménager l'ensemble de l'espace impacté par l'aménagement ou inclure l'emprise, et gérer l'ensemble dans un tronc commun.

Enfin, la Commission Communale va définir le type d'aménagement foncier : le périmètre de l'étendue de cet aménagement foncier se fait lors de discussions fortes, variées et très soutenues avec le maître d'ouvrage. Il y a du financier derrière, fortement.

Bien sûr, le public est également associé. Avant d'arrêter le périmètre et la méthode d'aménagement foncier, l'ensemble est soumis à enquête publique. Ce n'est pas quelque chose qui se passe en catimini dans les bureaux. Le type d'aménagement foncier retenu et le périmètre vont faire l'objet d'un certain nombre de projets d'aménagement concrets : projet d'aménagement foncier de redistribution de terres, d'aménagement de dessertes (ce que l'on appelle les travaux connexes), reprise de haies et de clôtures, réaménagements multiples et variés. Ces projets d'aménagement foncier de travaux connexes font eux aussi l'objet d'enquête publique. Il y a la décision de réaménager l'espace sur un périmètre donné, qui est soumis à enquête publique. Chaque opération, chaque travail, chaque projet sont soumis à enquête publique pour obtenir, quand l'espace a été réaménagé avec l'accord de l'ensemble des propriétaires, un transfert de propriétés et réalisation des travaux.

C'est le cadre très succinct décrit avec l'outil très technocratique, car le débat se veut humain et passionné. J'ai eu des échos sur les autres interventions et les autres débats publics. C'est tout à fait le lieu, et c'est là où vous devez vous exprimer. Sur un plan purement technique, c'est l'ensemble des éléments qui participera à modérer ou à aménager l'impact susceptible d'être apporté par cette LGV.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Merci d'avoir tenu le temps et d'avoir dans ce temps imparti, à la fois présenter l'agriculture et la forêt en Gironde. On va revenir à la forêt, car la moitié de la table ronde y sera consacrée. On propose d'ouvrir un premier débat sur ces parties plutôt agricoles. Si vous avez des questions concernant la forêt, il est préférable d'attendre la deuxième partie, car nous aurons deux interventions préalables sur la partie forestière. Je souhaiterais que vous réserviez les premières questions à la suite des deux exposés sur les parties concernant plus l'agriculture et la viticulture en Gironde et en Aquitaine. Nous allons prendre une série de questions. Je vous demande de vous nommer et de parler au micro, afin qu'on puisse bien enregistrer et qu'on apporte de bonnes réponses.

M. Etienne DUPIN, Elu à Landiras :

Monsieur BERNARD-COLOMBAT, je vous salue. Vous savez que Landiras est une commune viticole à hauteur de 350 ha classés en Graves Supérieurs. Cette commune produit le plus de Graves Supérieurs en Gironde et donc au monde. Pour être plus précis, les 350 ha de la commune de Landiras sont à la fois sur l'option centrale et l'option sud. Donc, je ne valide pas les chiffres que vous avez présentés, puisqu'il y a à la fois des parties communes à la portion sud et à la portion centrale. C'est le cas pour la commune de Landiras, hélas Virelade, Arbanats. Je suis un peu navré d'avoir à vous dire que votre explication est un peu hasardeuse.

La commune de Landiras est classée comme commune forestière, à savoir la commune est propriétaire de 10 ha, ce qui nous permet d'assister de temps en temps à l'association des communes forestières du département, et d'y rencontrer M. le Maire de Carcans, M. Henri SABAROT. Il n'est pas là ce soir, mais il m'a fait passer un texte qu'il m'a demandé de vous lire. M. Henri SABAROT, Président de la Fédération des Chasseurs de la Gironde, n'a pas été convié à aucun moment à s'exprimer.

Le texte qu'il m'a fait passer est tiré du journal des chasseurs « Chasse en Gironde », un premier article « chez eux, avec eux ». « Le Conseil d'Administration a reçu le 22 juillet à Pachan, Dominique SICHERE, Président du syndicat des sylviculteurs et Henri de SERVAL (*) qui préside la CAFCA, probablement les deux voix les plus écoutées parmi les forestiers. Cette rencontre formelle, qui s'inscrit au sein d'un calendrier, souvent commun, tant les opportunités d'œuvrer ensemble sont fréquentes, a permis à chacun des intervenants de renouveler et de conforter les liens historiques qui unissent le monde de la forêt, de la chasse et de rappeler quelques vérités fortes du moment où certains jugent bon d'enfoncer un coin dans nos relations.

Le communiqué qui a été établi par M. SABAROT lui-même s'appelle « face au projet à grande vitesse ». Déjà vieux serpent de mer, le projet de réseau ferré à grande vitesse pour la liaison Bordeaux-Toulouse, avec probable embranchement vers les Pyrénées au niveau du Langonais, a connu cet été un brutal coup d'accélérateur, afin que le fuseau définitif puisse être choisi à l'automne.

L'avant-projet, fort peu médiatisé, prévoit pour la forme trois possibilités de fuseaux :

- Au nord, un passage dans l'Entre-deux-mers.
- Au centre, une mise à niveau de la ligne existante, le long de la Vallée de la Garonne.
- Au sud, la traversée de région à majorité forestière et peu peuplée, contournant le vignoble jusqu'en Lot-et-Garonne.

On notera que seul ce dernier a fait l'objet d'une approche chiffrée, parti pris éloquent, quand on sait que les deux autres options sont humainement, économiquement et techniquement irréalistes.

La profonde imputation que ce projet ferait subir aux territoires occupés et traversés sans aucune contrepartie a été longuement évoquée lors de la réunion entre sylviculteurs et chasseurs. Elle massacrerait encore un peu plus un département, déjà promis à la défiguration avec le grand contournement autoroutier et la constitution d'un axe urbain Libourne-Bordeaux-Arcachon. Il se confirmerait que, chez certains, la protection de la nature ne relève que du discours. Les associations de protection sont également mobilisées et se déclarent disposées à faire front commun. Sylviculteurs et chasseurs, une fois de plus, et sans hésitation, ensemble soyons prêts ».

J'ajoute que M. SABAROT fera parvenir une contribution beaucoup plus longue et beaucoup plus détaillée à l'attention de M. le Président de la Commission du Débat Public.
(Applaudissements).

M. Jacques BORDES, Conseiller municipal de Lartigue, canton de Captieux :

Je suis sylviculteur, exploitant forestier, responsable d'une association en cours de création « Patrimoine à préserver ». Je voulais féliciter M. DUSSILLOLS pour son intervention précise, claire, concise. Au moins, Monsieur, on a l'avantage de connaître votre position et je vous en félicite. Par contre, M. BERNARD-COLOMBAT, excusez-moi, je n'ai rien compris à votre intervention. Vous êtes DDAF (Direction Départementale d'Agriculture et de la Forêt), et vous l'avez précisé. J'avoue n'avoir absolument rien compris à votre intervention. Vous allez peut-être nous l'expliquer après mon intervention.

Si vous aviez pris le soin d'étudier ce dossier, comme nous l'avons fait depuis le 8 juin (ouverture de ce débat public), vous savez aussi bien que nous, et certainement nous tous réunis ici, que dans les projets de RFF, les deux tracés nord et centre ne sont qu'un alibi. Il est évident que si cela se fait, c'est le tracé sud qui sera retenu. Sachant cela, et ici tout le monde peut confirmer que le tracé sud sera retenu, vous n'auriez certainement pas dû dans les premières parties de votre exposé occulter la forêt. On n'y comprend rien.

Vous avez parlé de la vigne. En fait, c'est la forêt qui est essentiellement concernée par ce tracé sud. J'ai fait une remarque le 15 septembre lors de la réunion à la personne qui exposait les options. Quand on a dit que la forêt au nord de Captieux était relativement peu cultivée, cela a fait beaucoup plaisir à tous les sylviculteurs présents dans la salle. Malheureusement pour nous, vous en remettez encore aujourd'hui une couche. J'ai l'impression que vous êtes le porte-parole de RFF. Il est vrai que la famille est commune : la fonction publique. En tant que DDAF, je ne vois pas pourquoi vous venez nous expliquer les expropriations et autres, ce n'est pas tellement de votre ressort. Certes, vous nous avez dit que vous n'étiez pas un enfant du pays, et ceci explique peut-être cela.
(Applaudissements).

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Je ne voudrais pas qu'il y ait mal donné, on a prévu la moitié de la table ronde sur la forêt et la sylviculture. On a commencé par l'agriculture et on aurait pu commencer par la sylviculture s'il n'y avait pas eu cette absence. Tranquillisez-vous, on va parler largement de la sylviculture. J'aurais voulu qu'on focalise les premières interventions davantage sur la partie agricole, et

ensuite que l'on passe à la deuxième partie sur la sylviculture. Ne vous en faites pas, elle y sera.

M. Michel DAVRAT, Conseiller Régional et Président du Groupe des Elus Verts à la Région Aquitaine :

Je m'exprime ici en mon nom personnel, car les Verts n'ont pas encore pris de position officielle sur le dossier de la LGV.

(Sifflements).

Je vais vous expliquer, car la LGV Bordeaux-Toulouse prend énormément de temps dans nos débats. Cela se passe dans les départements, mais aussi dans la région, car plusieurs départements sont touchés. Cela se passe aussi avec les amis de Midi-Pyrénées, car cela touche aussi leur région. Nous pensons qu'il faut examiner la problématique des déplacements à l'échelle européenne. Nous devons aussi, dans notre réflexion, prendre en compte à l'horizon des 20 ou 30 prochaines années, qu'il n'y aura pas autant de pétrole qu'il n'y en a maintenant, il y en aura encore moins et il coûtera encore beaucoup plus cher qu'actuellement. Nous devons aussi penser que le réchauffement climatique, dû aux émissions de gaz à effet de serre, sera malheureusement devenu une réalité pour tous.

C'est dans cette perspective que nous avons placé notre réflexion, bien sûr en tenant compte des éco-bilans. Comme le suggérait M. CHARBONNEAU, il faut toujours effectuer des éco-bilans sur tous les projets que nous examinons. Que nous le voulions ou non, nous allons rentrer dans une période de décroissance : décroissance des transports aériens au moins pour les moyennes distances, décroissance de la mondialisation du commerce international. Le pétrole sera devenu tellement cher et tellement rare qu'il faudra produire localement, et diminuer les déplacements. Donc, nous devons transférer les marchandises qui sont sur la route, sur le rail ou sur le maritime. La région Aquitaine est déjà en avance sur ces dossiers, avec la mise en place de toute une stratégie, dont le transfert multimodal.

Nous faisons ici, dans ces réunions, de la prospective pour les 20 ou 30 prochaines années. Nous n'avons pas le droit de rater ces échéances, comme d'autres l'ont fait avant nous, et je pense tout particulièrement à la ligne Lyon-Turin, qui a pris du retard et les conséquences que cela a actuellement sur la vallée de la Maurienne et la traversée des Alpes. C'est la raison pour laquelle, les Verts sont globalement favorables à un réseau ferré européen pour assurer le déplacement des marchandises.

(Sifflements).

Nous sommes aussi favorables à un réseau LGV performant à l'échelle européenne pour remplacer le transport aérien.

(Protestations).

Nous devons à tout prix limiter les transports routiers. Si je me réjouis de la mobilisation citoyenne de ce débat, je regrette la faible mobilisation que nous avons eue lorsqu'on a débattu de l'autoroute Bordeaux-Pau. Revenons au débat d'aujourd'hui, qui porte sur une petite partie de ce réseau européen, qui permettra de relier Bordeaux à Turin, et Bordeaux à Barcelone.

(Huées).

J'en viens aux faits, et vous pourriez au moins m'écouter.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

J'arrête le débat, cela ne rime à rien de s'insulter et de s'invectiver. Le Président a été magnanime et a dit que l'on aurait tout le temps de parler. Vous êtes nombreux à vouloir parler. Je vais vous demander à tous de faire un petit effort de synthèse pour que le maximum d'entre vous parle, mais écoutez-vous. C'est la moindre des choses en démocratie.

M. Michel DAVRAT, Conseiller Régional et Président du Groupe des Elus Verts à la Région Aquitaine :

Ici au moins, tout le monde est d'accord pour dire que le débat public engagé sur la LGV Bordeaux-Toulouse n'est pas le bon débat, c'est le débat sur la LGV Bordeaux-Irun, qui devait passer en premier. Nous nous demandons si c'est une erreur, ou si c'est une manipulation. En effet, lorsqu'on regarde le dossier, on constate que le tracé qui est mis en avant, c'est celui qui passe par Captieux. Il est évident que c'est celui-là qu'il faut prendre.

Je ne vais pas revenir sur les excellents arguments, que nous partageons et qui ont été annoncés par la SEPANSO et par le parc régional lors de la réunion du 15 septembre sur les milieux naturels et l'environnement. Je partage les propos tenus par M. Francis DUSSILLOLS de la Chambre d'Agriculture. Le débat aujourd'hui porte sur les enjeux fonciers et territoriaux. Je voudrais affirmer ici que les tracés nouveaux doivent emprunter les couloirs existants, et c'est un préalable. Il est faux de dire que les nuisances s'additionnent. Si vous avez 40 décibels et que vous ajoutez 60 décibels, cela ne fait pas 100 décibels, vous entendrez toujours le bruit le plus fort, c'est-à-dire 60 décibels. Au contraire, la concentration des nuisances réduit globalement les nuisances ressenties sur l'environnement.

C'est la raison pour laquelle, nous ne sommes pas favorables au tracé prévoyant un Y à Captieux. Le problème est de savoir où est placé cet Y. La LGV existe de Paris à Bordeaux, les tracés sont terminés et les travaux vont commencer. Le problème du bouchon de Bordeaux est résolu, et il faudra remercier la région. Le dossier du maître d'ouvrage nous propose deux solutions, la gare St Jean et Captieux. Nous constatons que les autres solutions possibles n'ont pas été envisagées. Pour le résoudre, le Y est à Captieux, et dans le dossier ne figure pas la partie du LGV sud Atlantique. Pour résoudre ce problème, nous entrons dans le débat de la LGV sud Europe Atlantique, qui va commencer fin 2006. Cela portera sur deux familles de projets à étudier, l'aménagement de la ligne actuelle Dax-Irun, ou la création de nouvelles voies, qui pourraient avoir deux variantes, l'une parallèle à la ligne actuelle Bordeaux-Dax-Irun, et l'autre desservant Mont-de-Marsan avec un tronçon commun jusqu'à Captieux.

La question posée est : pourquoi faire une ligne nouvelle sur la ligne actuelle, si Bordeaux-Irun est suffisant ? Pourquoi faire un nouveau tracé par Captieux si le doublement de la ligne actuelle Bordeaux-Dax-Irun est possible ? Nous n'avons pas les éléments pour répondre. Il faudra attendre 2006 le début du débat sur ce dossier.

Mesdames et Messieurs, je suis vraiment en colère et je trouve que ces débats publics sont un gâchis. Ils auront permis de monter des citoyens contre le transport ferroviaire et contre le service public, et je suis en colère là-dessus, car ce débat qui aurait dû avoir lieu, aurait dû nous permettre de déterminer les véritables enjeux du milieu du 21^{ème} siècle, qui nous attendent avec le réchauffement climatique, avec la crise du pétrole. Cela, Mesdames et Messieurs, on passe à côté. Que fera-t-on quand les avions ne pourront plus voler car on n'a pas encore trouvé les moyens de remplacement du kérosène ?

Le sujet est beaucoup trop sérieux pour un gain de temps d'une heure, entre Bordeaux et Toulouse, présenté dans le dossier. Je vous dis, Mesdames et Messieurs, à l'année prochaine. Nous reprendrons notre conversation en 2006 lors du débat sur la LGV Bordeaux-Irun.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

J'insiste et je vais donner la parole à d'autres personnes, mais si vous pouviez faire un petit effort de synthèse, ce serait bien pour tout le monde.

M. Jean-Paul SOURROUILLE, Maire de Ayguemorte les Graves :

Je voudrais rappeler que j'étais présent lors de la dernière réunion du 15 septembre, et j'ai pu mesurer le nombre de questions restées sans réponse.

La commune d'Ayguemorte se trouve dans le couloir de départ : Cadaujac, St Médard d'Eyrans, Ayguemorte les Graves. C'est une commune traversée par trois axes de transport majeur : la route nationale 113 Bordeaux-Toulouse, l'autoroute Bordeaux-Toulouse, la ligne de chemin de fer qui coupe notre commune par son cœur : Bordeaux-Toulouse. Encore un quatrième axe de transport : non.

Notre commune a malgré tout gardé une qualité environnementale particulière. Tout d'abord, des terrains AOC, des terrains de Graves, quatre châteaux qui produisent des vins de qualité, une ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique), Natura 2000, pour lequel le Conseil Municipal s'est engagé ces derniers temps. Enfin, 200 ha de forêt naturelle, avec palombières (il faut le citer, c'est important) aux portes de Bordeaux. Ce sont autant d'atouts que nous souhaitons préserver. C'est un cadre de vie exceptionnel, je peux vous assurer que vous n'y toucherez pas.
(*Applaudissements*).

Nous sommes aux portes de Bordeaux. Notre commune finalement est un petit trésor rural, qui a déjà été pillé pour le passage de l'autoroute il y a 30 ans : 60 ha de notre commune, soit 10 % de son territoire, sont aujourd'hui encore des trous béants, des gravières. J'en profite au passage pour remercier M. CHARBONNEAU, qui est l'un de mes administrés, et qui a su en son temps défendre la commune, car après le pillage, le trésor était tellement bon que d'autres souhaitaient continuer de l'exploiter. Je pense que ce projet de LGV saccagera inévitablement notre commune, et beaucoup plus encore. Nous avons un projet de développement économique de près de 40 ha. Quand on voit le tracé, les 40 ha disparaissent.

Enfin, développement durable : c'est un mot que j'ai entendu à plusieurs reprises. C'est un mot que vous portez haut et fort. Il est vrai qu'il peut se discuter, mais je crois qu'il n'a pas d'intérêt pour notre territoire communautaire. Mais, là, d'autres élus parlent beaucoup mieux que moi de ce sujet. Cela portera un coup fatal à la communauté de communes, alors que nous nous sommes particulièrement engagés pour une politique de préservation de l'environnement très forte sur notre secteur. Nous voulons nous différencier de tout ce qui a pu être fait jusqu'à présent.
(*Applaudissements*).

Enfin, comment imaginer que cette ligne pourrait continuer et traverser du côté de Captieux le parc naturel des Landes de Gascogne, l'une des plus belles forêts ; c'est inimaginable. Je dis « non » à la LGV.

Ma question qui sera finale, et vous l'avez compris, est : pour les matériaux pour les ballastes, où prendrez-vous les millions de mètres cubes de grave, de béton et du reste ?
(*Applaudissements*).

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Je vous rappelle qu'il y a aussi la procédure des questions écrites, auxquelles on répond aussi. N'hésitez pas. On va prendre encore quelques questions, et on va passer à la forêt, puis on reprendra le débat.

M. Pierre-Jean THERON, Maire de Saint Selve :

D'abord, je voudrais être tout à fait solidaire des propos de Jean-Paul SOURROUILLE qui est Maire aussi du canton Brédois. Je voudrais vous poser une seule question importante, pour ne pas refaire tout le débat. Solidaire des Landes de Gascogne aussi, mais en sachant précisément qu'avant de parler de l'aval, de Captieux et de Villandraut, pour lesquelles nous sommes solidaires, il faut se poser la question du passage en amont. En amont, c'est le canton Brédois.

Après moi, je pense que le Conseil Général du canton, et le maire de la Brède s'exprimeront, et d'autres maires aussi présents à la communauté de communes pour vous expliquer pourquoi aujourd'hui les enjeux sont effectivement très importants en termes de développement économique, et surtout qu'un schéma directeur existe sur notre département, et nous en faisons partie. En aucun cas, jusqu'à ce jour, on a parlé d'une LGV sur ce schéma. Nous avons effectivement des plans locaux d'urbanisme, selon la loi qui doivent être compatibles à ces SDAU. Allez-vous remettre cette compatibilité en jeu ?

Ma dernière question est : existe-t-il un tracé vraiment précis ? Je crois ces informations erronées. Vous avez fait une communication pendant l'été où la plupart des élus n'étaient pas là, et nous l'avons appris par la population avant d'avoir une information précise par l'Etat. Beaucoup de schémas circulent, des tracés au stabilo sur des feuilles aussi, qui passent sur telle ou telle maison, sur tel territoire : on n'en veut pas. Je vais vous rappeler autre chose aussi. Les gens des Graves et des Landes de Gascogne sont fiers de leur terre. Quand on leur parle de leur terre, ils savent la défendre. Je vous demande ce soir de dire devant tout le monde que vous annulez ce projet en totalité.
(*Applaudissements*).

De plus, si vous voulez passer, il faudra passer sur nos corps !
(*Applaudissements*).

Mme Marie-Christine MARTIN, Conseiller Municipal à Louchats (Sud Gironde) :

Je tenais à rappeler haut et fort que l'ensemble des personnes contre ce projet de LGV ne sont pas du tout des sectateurs du 19^{ème} siècle. Nous sommes tous conscients qu'il faut effectivement développer notre région. Nous sommes tous conscients qu'il faut effectivement permettre aux communications de se faire, mais pas à n'importe quel prix.

Votre intervention est peut-être un peu brouillonne, car un coup on était contre et un coup on était pour : c'était un peu difficile à suivre. Je ne vais pas trop loin en me faisant un peu votre porte-parole à tous, nous sommes pour en priorité un ferroutage entre Bordeaux et la frontière

espagnole, qui emprunte le couloir déjà existant. Je rappelle que la LGV Bordeaux-Toulouse n'a jamais fait partie d'un schéma de communication transeuropéenne, le chemin transeuropéen est Paris-Bordeaux-Irun par la nationale 10, comme cela apparaît dans des documents du Conseil Régional d'Aquitaine. En particulier, une carte a été publiée en 2003.

Nous ne sommes pas non plus pour un développement anarchique et absolu des communications. Aller de plus en plus vite ne résoudra pas les problèmes. Cela ne fait que détruire les régions au bénéfice de quelques poches de développement de grandes métropoles, et qui laissent absolument un désert économique et environnemental entre deux métropoles bien développées.

(Applaudissements).

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Merci Madame. Le débat continue, et je vous propose de demander aux deux personnes qui représentent ici la sylviculture de s'exprimer, comme les précédentes, une dizaine de minutes chacune et on reprendra le débat. On va commencer par Me GIZARD. Vous représentez le syndicat des sylviculteurs du sud-ouest.

Me GIZARD, Avocat du Syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest. :

Je représente le syndicat des sylviculteurs du sud-ouest, le Président LAFONT s'excuse de ne pas avoir été parmi nous ce soir, et il aurait bien aimé.

Les sylviculteurs ne voient pas comment ils peuvent être pour ce projet, dans la mesure où le chemin de fer les concerne de moins en moins. S'il y a une forêt, il y a des bois et il faut les exploiter et donc les transporter. Aujourd'hui, on les transporte en immense majorité par camions. La SNCF a fermé les deux tiers des gares sur l'ensemble du territoire français. Elles étaient 240 et elles sont 40 actuellement. Il n'y a pratiquement plus qu'une seule gare sur la région des Landes de Gascogne qui puisse accepter des transports de bois. Nous ne comprenons pas pourquoi aujourd'hui la SNCF se tournerait vers nous en nous demandant l'enjeu et l'opportunité de transport de voyageurs qui viendrait s'ajouter au transport de lignes normales qui elles-mêmes refusent pratiquement tous les transports de bois. Pour la forêt, il n'existe pas d'opportunités vis-à-vis de cette LGV, dans la mesure où la SNCF a pratiquement abandonné la forêt.

Je ne vais pas m'étendre sur le sujet de la forêt outre mesure, car vous le savez tous, la forêt représente environ 9 millions de mètres cubes de bois de production, une trentaine de milliers d'emplois, un grand nombre de scieries, des papeteries. C'est donc un élément essentiel de l'économie régionale, un élément qui en chiffre d'affaires se compare à celui du vin.

Cette forêt, nous l'aimons non seulement car c'est une forêt de production, mais aussi parce qu'elle comporte des éléments écologiques essentielles. Nous essayons de faire une gestion durable de cette forêt depuis longtemps. Cette forêt comprend aussi des parcelles en espaces boisés classés, aussi un peu de Natura 2000. Je ne m'étendrai pas sur le sujet, mais néanmoins s'il y a une ligne de chemin de fer, il faudra bien traverser tout cela, et donc saccager l'ensemble de ces secteurs. Je n'oublierai tout de même pas que l'un des tracés se situe dans l'Entre-Deux-Mers, où c'est un entrelacs de vignes et de bois. Il y a donc des bois et je ne vois vraiment pas comment, sans saccager à la fois le paysage et les habitats, nous pourrions y rencontrer une ligne de chemin de fer supplémentaire, telle qu'une LGV.

Dans les Landes de Gascogne et dans la région qui est sollicitée pour un tracé, j'ai l'impression quand même, comme tout le monde l'a dit, que RFF a une vue tout à fait particulière pour la zone forestière. Dans ce secteur, nous avons des fragilités importantes : fragilités hydrauliques, fragilités de passage. Je pense que Pierre MACE en dira plus que moi et pourra compléter le dossier.

Tout à l'heure, il a été question de la chasse, qui est un élément important, non pas seulement du paysage, mais aussi de mode de vie, de tous et de chacun.

Le tracé ouest est-il préférable ? Après avoir conclu que l'opportunité n'était pour nous pas évidente, le tracé ouest nous paraît ni au sens économique, ni au sens de la structure intéressant, ou du moins il se surajoute à tellement de tracés aujourd'hui, que nous en avons assez. En effet, le gaz, l'autoroute, maintenant le chemin de fer, demain peut-être une zone de déchets du côté de Houeillès, la forêt devient la poubelle des zones urbaines.

Nous n'avons pas très bien compris, dans le projet qu'on a essayé de lire attentivement dans la plaquette, qui est d'ailleurs très bien faite et très luxueuse, la réponse par exemple au positionnement et à la nécessité du projet en termes de trafics. On a tous compris pour le trafic Irun, c'est peut-être intéressant, car les forestiers ont des relations avec l'Espagne. Encore une fois, camions essentiellement, parce que la SNCF est absente et dorénavant sur le bois. Par rapport à Bordeaux-Toulouse, quid du trafic ? Les démonstrations faites sont un peu minces dans cette affaire.

Tout à l'heure a été évoquée aussi la question de l'enjeu et le coût écologiques de cette réalisation en termes de ballastes : où prendra-t-on les remblais ? Les remblais seront sans doute pris, comme d'habitude, aussi près que possible de l'ouvrage, c'est-à-dire que nous aurons des trous d'eau à droite et à gauche. Certes, on nous dira que l'on nous fera du développement touristique, mais on ne peut pas inventer des pêcheurs et des baignades partout, au fur et à mesure que les lignes de chemin de fer avancent.

Il y a aussi d'autres contraintes, les contraintes électriques, car il faudra bien amener le courant. On peut imaginer une ligne le long de cette voie ferrée, et aussi des lignes qui conduisent à la voie ferrée. Où prend-on le courant ? Combien de tranchées vont être ouvertes pour l'électricité. Ces questions ne sont pas abordées dans le dossier.

Les codes comprennent beaucoup d'intentions, et de bonnes intentions, mais le jour où l'on passe à la réalisation, les ingénieurs sont beaucoup moins friands des lectures des codes et des orientations votées par le Parlement. Dans le code de l'urbanisme, je relève que nous devons, dans l'article L.110, prendre des précautions vis-à-vis de tout notre territoire afin de faire des économies. Dans le respect réciproque de leur autonomie, leur prévision et leur décision d'utilisation de l'espace, afin d'aménager le cadre de vie, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages. Cela veut dire quoi, lorsque les sylviculteurs sont confrontés au tracé du gaz, à celui de l'autoroute, et à celui de la LGV ? Il y en a assez. Les sylviculteurs, au nom de ces incohérences, considèrent qu'ils ne peuvent accepter le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse.

(Applaudissements).

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Je vous remercie aussi d'avoir été très précis et très concis.

Dernier intervenant de la table ronde, M. Pierre MASSET, Directeur de l'Association Régionale de Défense Contre les Incendies en Forêt.

M. Pierre MACE, Directeur Association régionale de Défense contre les incendies (ARDFCI) :

Je tiens tout d'abord à excuser le Président Bruno LAFONT, qui n'a pas pu être là ce soir, mais je sais que dans la salle il y a de nombreux Présidents d'associations de DFCl du Lot-et-Garonne et de la Gironde, avec lesquels on s'est réuni la semaine dernière.

Enfant du pays ou pas, je ne pense pas que je vais apprendre grand-chose aux gens de ces deux départements. Dans l'état actuel du débat, il est important de porter à la connaissance de RFF et de la Commission quelques particularités de notre région, en particulier celles liées à l'incendie. Nous insistons sur deux points, d'une part l'augmentation potentielle des départs de feu sur une zone à haut risque, et on l'ignore trop souvent ; d'autre part la réduction de l'efficacité des infrastructures de DFCl qu'entraînerait la création d'une nouvelle ligne.

Je me suis concentré sur les deux projets plus au sud, comme par hasard. Ils touchent une zone classée à haut risque, et de manière très importante sur un ensemble de surface où plus de 43 communes sont concernées. On peut s'étonner que jusque là RFF n'ait pas contacté les associations de DFCl. La Chambre d'Agriculture s'en étonnait, nous avons fait le même constat. Des lignes ferrées ont été créées dans le sud-est, donc on sait pertinemment ce qu'est une région à haut risque feu de forêt. Beaucoup trop de monde ignore que dans le sud-ouest aussi, il y a des départs de feu. Preuve en est ce graphique qui reprend les données du Ministère de l'Intérieur de 1991 à 2005, où l'on voit que le département de la Gironde est le premier département en termes de départs de feu, et celui du Lot-et-Garonne vient en 14^{ème} à l'échelle nationale. Donc, il y a bien une pression très importante des départs de feu dans notre région.

Parmi ces origines des départs de feu, subsistent certains points noirs, les lignes SNCF en font partie. Vous le voyez sur cette carte de l'Aquitaine, apparaissent en foncé les communes sur lesquelles il y a le plus de densité de départs de feu par surface forestière. On retrouve le tracé de la ligne Bordeaux-Irun. Comme statistique, de 2001 à 2005, on a recensé 245 départs le long de cette voie. Je voudrais insister sur des particularités liées aux risques engendrés par les départs de feu le long des lignes SNCF. Ce sont des départs de feu très difficiles d'accès pour le secours. On l'a vu lors des incendies de Sestas en juin cette année. Par ailleurs, ce sont des départs de feu qui, lorsqu'ils se produisent le long d'une ligne, engendrent dès le début pour les secours des fronts de feu très longs, donc très difficiles à combattre. Pour les 500 ha brûlés à Ychoux le 8 avril 1997, les secours ont rencontré un front de feu de 1 800 m dès l'arrivée. Ce sont les patins qui frottent contre les roues et qui projettent du métal en fusion jusqu'à une longueur de 17 mètres.

D'une part, ces départs de feu nous inquiètent au plus haut point et d'autre part l'entretien fait sur ces nouvelles lignes. Pourquoi parler d'une nouvelle ligne ? Parlons d'abord de la ligne existante Bordeaux-Irun. Voici quelques photos qui vous montrent l'état de l'entretien le long de cette ligne. Comme l'a évoqué Me GIZARD, après on rencontre des problèmes entre les lignes électriques, les lignes RFF, qui doit faire quoi et qui doit payer ? Pourquoi parler d'une nouvelle ligne alors que l'on n'a pas résolu les problèmes dans les Landes, ni dans la Gironde sur la ligne Bordeaux-Irun.

Le deuxième point porte sur la réduction de l'efficacité des infrastructures existantes. Si aujourd'hui, la Gironde est le premier département en termes de départ de feu, on brûle beaucoup moins que d'autres régions françaises et qu'au Portugal. Ce n'est pas un hasard, mais le fait que depuis plus de 50 ans l'ensemble des associations DFCl, des sylviculteurs, des communes, avec le soutien de l'union européenne, de l'Etat, du Conseil Régional, du Conseil Général participent à l'aménagement de ce massif. L'aménagement de ce massif, et

vous voyez un exemple sur ces deux tracés, est un ensemble de points d'eau, que vous connaissez tous. Il y a plus de 42 000 km de pistes dans notre région. C'est aussi un ensemble de fossés et de forages mis en œuvre. Ces infrastructures sont d'autant plus importantes dans notre région que la lutte contre les incendies est basée sur des moyens terrestres, qui ont besoin d'utiliser ces pistes. Tout le système étant basé sur le fait d'avoir dans un temps de moins de 20 minutes l'accès pour les trois premiers centres de secours les proches. On a fait des iso distances entre les trois centres de secours : Bazas, St Symphorien et Captieux. Imaginez que demain on mette une saignée au-dessus de St Symphorien et au-dessus de Captieux, on va considérablement augmenter le temps d'accès des secours.

Vous connaissez tous le troisième point, vous qui allez dans la Lande, c'est la nécessité d'avoir une continuité du réseau hydrographique. On est sur des zones qui sont pour une grande partie des anciens marais, où il faut réguler le niveau de la nappe plio quaternaire, qui remonte au printemps. Si l'on ne régule pas ce niveau de la nappe, à ce moment-là, on va se retrouver avec des pistes qui seront impraticables, des parcelles totalement noyées et sur lesquelles on ne pourra plus faire de sylviculture. De plus, c'est un réseau très dense. On voit là une photo du réseau hydrographique sur la zone concernée par les tracés. Par exemple, si les fossés ne sont plus entretenus et qu'on n'ait plus la continuité du réseau, voilà ce que l'on obtient après la tempête. Ce n'est pas le canal latéral à la Garonne, mais une piste sur la commune de St Sauveur dans le Médoc. Voilà ce qui arriverait à notre Landes si demain on n'avait pas de continuité dans le réseau hydrographique.

Nous demandons :

- ⇒ Le respect des règlements départementaux de la protection de la forêt qui existent dans les départements, notamment sur la mise en place d'un ouvrage de franchissement tous les 500 m.
- ⇒ Le respect des normes de débrouillage qui imposent à RFF de débrouiller de part et d'autre des lignes sur une profondeur de 20 m, sur certaines lignes, notamment Bordeaux-Irun, et sur 6 m sur l'ensemble des lignes. On attend la mise en œuvre de ces applications.

Par ailleurs, des éléments nous inquiètent. On sait qu'un ensemble d'orages remontent du Golfe de Gascogne, et qui ont des impacts notamment dans le sud Gironde et dans le nord des Landes. Comment RFF va traiter ces impacts de foudre et l'énergie qu'ils vont libérer le long de cette ligne ? Ne risque-t-on pas d'engendrer des accidents ? Il ne s'agit pas que cela produise des étincelles en plus, qui pourraient se propager à la forêt.

Un autre risque, et je l'ai évoqué au début de mon intervention, on a beaucoup de départs de feu, qui ont lieu au printemps. On peut avoir concomitamment des journées avec du gel matinal et une végétation très sèche. Comment RFF va gérer le passage d'une motrice à grande vitesse sur des caténares gelées ? On ne peut pas faire passer des éléments pour dégivrer à l'avance. Cela sera-t-il toujours fait ? N'est-ce pas encore un facteur de risques ?

Un point, pour finir et Me GIZARD l'a évoqué, quand on crée une ligne SNCF, il faut bien apporter de l'énergie. Quid des nouvelles lignes énergie ? Où vont-elles passer ? Qui va faire l'entretien sous ces lignes ? Quels seront les protocoles d'accord entre le gestionnaire de la ligne et RFF ? On n'a pas d'information, mais surtout des grosses craintes au vu de ce qui s'est fait dans les autres départements.

En conclusion, nous demandons une prise en compte spécifique de la protection de la forêt selon les conditions de la région, qui n'est pas une région forestière homogène, ni facile à comprendre, comme on a pu l'entendre lors de la première réunion. On demande surtout et avant tout un entretien de l'existant avant d'entamer une nouvelle discussion.

Merci de votre attention.
(*Applaudissements*).

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Merci pour votre intervention aussi précise et claire. Je pense que vous avez posé tant à la table que dans la salle un certain nombre de questions. Il est temps que je me tourne vers RFF et qu'il réponde à quelques questions.

J'ai noté vos propos sur le problème des départs de feu et d'incendie, le problème pour amener l'électricité, et celui des granulats. Peut-être pouvons-nous leur demander à ce moment du débat de nous donner quelques éléments et de reprendre ensuite le débat.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Effectivement, un grand nombre de questions ont été posées, et nous allons essayer d'y répondre un peu dans le désordre, car elles se sont un peu accumulées. D'abord, je voudrais revenir sur ce que j'ai déjà dit la dernière fois, et ce que je voudrais répéter : il n'y a pas de tracé.

(*Huées et sifflements*).

C'est une réponse : il n'y a pas de tracé. Nous avons bien dit clairement dans le dossier que nous avons défini ce que nous appelons les options de passage, qui sont des zones d'une dizaine de kilomètres de largeur dans lesquelles pourraient être étudiés des tracés si la décision de poursuivre le projet était prise. Est-ce plus clair ?

Dans la salle :

NON.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Laissez parler M. REGNIER qui a des explications à nous donner. Encore une fois, il faut rappeler, dans cette affaire comme dans d'autres ouvrages, une procédure. Il vous donne le point où nous en sommes aujourd'hui.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

C'est bien l'objet du débat public de présenter le projet qu'un maître d'ouvrage envisage de réaliser pour recueillir de la part du public les éléments d'information que sa présentation suscite. J'ai entendu des choses très positives de ce côté-là, même si ce n'est pas dans le sens du projet. Au moins, les gens s'expriment. Dans le cas où nous déciderions de continuer la poursuite du projet, comment continuer ? On y reviendra plus tard.

Je voudrais en particulier préciser que la présentation de la Direction Départementale de l'Agriculture et des Forêts a donné des chiffres de surfaces de forêts de vignes qui sont des surfaces sur l'ensemble des options de passage. Il ne s'agit pas d'emprise. Aujourd'hui, il n'y a pas de tracé. On peut imaginer qu'un tracé pourrait éviter tout un secteur. Ce n'est pas un

pourcentage d'emprise, mais un pourcentage de surface utilisée sur chacune des options de passage.

Il a été dit que les autres options de passage n'avaient pas été chiffrées. Effectivement, on n'a pas voulu alourdir la rédaction et on a chiffré une option de passage, ce que l'on a dit clairement. On a dit également qu'elle coûtait 500 millions d'Euros environ de moins que les autres, l'addition est assez facile à faire. Je conteste le fait de dire que les autres options de passage n'ont pas été chiffrées, elles l'ont été.

Dernier point sur ce sujet, nous avons présenté trois options de passages, et nous avons bien dit clairement « nous, maître d'ouvrage, nous n'avons pas de préférence pour l'une ou l'autre ». Nous donnons toutes les informations dont nous disposons, au moment où nous en disposons afin que le débat puisse se dérouler avec toute l'information dont le maître d'ouvrage dispose.

(Protestations).

Madame, vous ne trouverez pas le mot « privilégié » sur ce sujet ; je le connais parfaitement.

Quelques points encore, concernant les éco-bilans, certes ils doivent être faits. N'ayant pas de projet, il est difficile de faire des éco-bilans qui ne soient pas critiqués ensuite. C'est pourquoi aujourd'hui nous donnons des grands éléments d'information. On peut analyser et essayer d'en donner un peu plus sur le site. On ne peut pas aujourd'hui s'engager et donner des chiffres qui, sans projet, n'ont pas de fondements.

Le dernier point, et après je donnerai la parole à Jean-Jacques FAUCHER pour apporter des réponses plus précises, concerne les carrières et l'origine des granulats. Ce que j'ai entendu est un procès d'intention. Effectivement, nous n'avons rien dit car nous n'avons pas de plan pour l'origine des granulats, ceci viendra ultérieurement.

(Protestations).

Monsieur, nous en sommes au débat public, et celui-ci est réalisé à un moment de la vie du projet où il n'y a pas de projet. Sans projet, sans avant-projet, sans trait, sans dessin... Nous ne dessinons pas au stabilo, tous ces dessins qui peuvent circuler ne sortent pas de RFF.

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Une idée très générale, par rapport à ce que vient de dire Kim REGNIER, mais il me semble très important d'insister sur ce point, on entend vos expressions sur un certain nombre de craintes ou d'éléments que vous prêtez à cette ligne, alors que les études dont nous disposons aujourd'hui sont très générales. Elles ont simplement permis de définir des caractéristiques générales et des fonctions que peut assurer le projet de ligne à grande vitesse, sans que celle-ci soit appuyée sur des tracés. Donc, il y a nécessairement, par la force des choses, et on est aussi à l'étape du débat public, qui est plutôt celui de se déterminer, de se prononcer, de s'exprimer sur l'intérêt que l'on voit ou non au projet, sur un plan général. Cet intérêt ne peut pas être exprimé par rapport à des incidences que l'on prête au projet alors qu'on n'est pas capable aujourd'hui de les déterminer avec précisions.

(Protestations).

Pardonnez-moi, je précise bien de les déterminer avec précision. Très exactement, les directives qui président à l'étude des grands projets, qu'ils soient de toute nature, font que l'on va vers des niveaux de précisions de plus en plus importants. Le fait d'engager une étude n'est pas irréversible. Une étude permet de voir les impacts, l'intérêt, on précise un peu plus le projet. Il faut arriver à ces stades pour apporter des réponses précises aux questions

posées. J'arrête sur ce point très général, mais il est assez fondamental dans l'espèce de difficultés que nous avons à pouvoir répondre à vos questions, pour répondre peut-être à des questions plus précises.

Sur l'éco-bilan certainement, et par rapport à ce que j'ai dit, il est clair qu'on n'est pas encore en état de le faire. Je noterai simplement également que l'énoncé de chiffres relatifs à l'utilisation de matériaux, à des émissions de gaz liées à la réalisation des travaux, et relatifs à la consommation d'énergie en tonnes équivalents pétrole, se rapporte à un ouvrage qui est réalisé pour une durée de plus de 50 ans. Il faudrait, pour avoir une idée de l'échelle, rapporter ces chiffres sur l'échelle de temps à laquelle se rapporte l'ouvrage. On pourrait également en chiffres citer par exemple le nombre d'emplois que peut créer la réalisation d'une telle ligne et les retombées économiques.
(Protestations).

Je vais poursuivre sur un point particulier. M. le Président de la Chambre d'Agriculture a regretté que RFF n'ait pas pris de contact préalable avec cet organisme. Nous avons dans le cadre du débat public et de la préparation du dossier support, c'est-à-dire le document qui est remis au public, considéré qu'il y avait un certain nombre d'éléments contenus dans ce dossier. Nous avons organisé un certain nombre de groupes de travail pour réaliser ce dossier support. Et la Chambre Régionale d'Agriculture, pour le moins.

Egalement sur le chiffrage de l'option Sud, je ne répète pas ce qu'a dit Kim REGNIER. Le chiffre existe, il permet effectivement de déduire le coût des deux autres options. Mais je note qu'à la réunion précédente, certains d'entre vous ont évoqué un coût du projet à 3,4 milliards, ce qui est effectivement le total de 2,9 milliards et 500 millions.

Il a également été dit que le projet Bordeaux-Toulouse n'était pas un projet européen. Pour qu'un projet soit européen, il faut qu'il figure au schéma du réseau transeuropéen de transport, qui est défini par la Commission Européenne. L'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne figure bien à ce schéma. Il est clair que, également dans la mesure où l'Europe gère potentiellement un grand nombre de projets, il a fallu à un moment, et par rapport aux ressources financières que l'Europe pouvait dégager pour participer à leur réalisation, fixer un certain nombre de priorités. Donc, à l'intérieur de ce schéma, des listes dites prioritaires ont été définies ; et il est vrai que Bordeaux-Toulouse n'est pas dans la liste des priorités...
(Applaudissements).

...Mais Bordeaux-Toulouse figure bien dans ce réseau transeuropéen de transport.

Nous avons, en dernier lieu, un élément concernant l'apport de l'électricité, qui est un point évidemment important. L'apport de l'électricité est également une question qui se travaille et s'affine dès lors que l'on peut disposer d'un tracé, qui va définir comment les trains qui circulent sont consommateurs et ont des besoins, et qui permet effectivement de localiser les sous-stations électriques, c'est-à-dire les éléments du réseau ferré de France qui seront connectés au RTE (Réseau de Transport d'Electricité) et qui permettront d'injecter le courant dans la ligne LGV. Pour l'instant, comme nous n'avons pas ces éléments plus fins d'étude, c'est un sujet qui n'a pas été traité dans le dossier du maître d'ouvrage et qui interviendra dans les phases d'étude suivantes.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

On peut quand même préciser sur ce sujet que la ligne entre le réseau RTE et la sous-station est sous maîtrise d'ouvrage de RTE, et pour répondre à la question qui avait été posée, l'entretien de l'espace situé sous cette ligne « d'amener de l'électricité » sera à la charge de

RTE, pour être précis. EDF a été scindée entre le Réseau de Transport d'Electricité et le reste. Donc RTE gère le Réseau de Transport d'Electricité...

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Merci. J'ai plusieurs questions posées. Je donne la parole à Monsieur CARRERE, qui est Vice-président du Conseil Régional de la région Aquitaine. Ensuite, on passera de l'autre côté. Un peu de patience !

M. Jean-Louis CARRERE, Vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine :

Merci beaucoup. Je suis Vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine, premier même. Je suis chargé des infrastructures, des transports, des ports et des aéroports. Je suis venu ici, ce soir, à Langon, pour vous écouter, parce que le 24 octobre en séance publique, nous allons être appelés comme la loi le prévoit, à émettre un avis sur le projet de liaison TGV Bordeaux-Toulouse.

Je voudrais tout d'abord dire à ces Messieurs de RFF que visiblement (je suis dans la salle depuis 2 heures à peu près), il semblerait que les trois options proposées ne requièrent pas, ou ne retiennent pas...

(Applaudissements).

C'est ce que j'ai entendu ce soir, et c'est ce que je rapporterai devant le Conseil Régional d'Aquitaine.

(Applaudissements).

Dans le même temps, je suis aussi parlementaire dans le département des Landes, et il m'arrive de temps en temps de siéger dans une assemblée délibérante, au Sénat, puisque je suis Sénateur. Et donc je connais, comme vous tous, les mécanismes qui régissent l'Etat. Je suis pour l'instant dans l'opposition au niveau national, mais ceci intéresse surtout les Landais et moi du point de vue du Parlement. Mais je dois à l'honnêteté de dire que lorsque RFF lance un grand débat, même s'il ne me convient pas du tout, et je dirai pourquoi, il le lance parce que le Gouvernement le lui a demandé. Donc, j'aimerais que tout le monde ici se rende compte qu'on peut s'opposer, mais on peut d'autant mieux s'opposer qu'on s'oppose partout, ici et ailleurs.

Je voudrais aussi vous dire, Mesdames et Messieurs, avec beaucoup d'honnêteté : m'occupant des transports en Aquitaine et m'occupant de la problématique de cette formidable asphyxie qui est sur la Nationale 10 : 8 000 camions par jour, chers amis, à l'heure où je vous parle, à Irun. Les prévisions, c'est 15 000 camions par jour dans quelques années. Ce qui me conduit à vous dire plusieurs choses.

La première, c'est que même si l'autoroute Bordeaux-Bayonne-Frontière est mise à 2 fois 3 voies, avant qu'elle ne soit mise à 2 fois 3 voies, elle sera complètement engorgée, complètement polluée, avec tout ce que vous imaginez. Tout cela pour vous dire que, même si on n'a pas les moyens financiers de faire face à toutes ces dépenses considérables, notre absolue préoccupation est d'essayer de trouver une solution pour enlever le plus de camions possible de la route pour les mettre sur le rail ou sur la mer.

(Applaudissements).

Voilà ce à quoi nous nous attachons tous les jours.

(Une remarque dans la salle).

Oui, bien sûr, mais le droit de grève est quand même quelque chose, dans une grande démocratie comme la nôtre, qui nous pose des tas de problèmes, mais qui est à mon sens un droit inaliénable. Je me battra personnellement pour que le droit de grève continue. Il me semble que c'est un des droits fondamentaux.

Je voudrais, chers amis, continuer en vous disant pourquoi je fais ce détour apparent. Je le fais parce qu'en ce moment, nous sommes en train de travailler sur le financement du TGV Tours-Bordeaux (il y a Tours-Angoulême et Tours-Bordeaux, vous me corrigerez si je me trompe, mais je sais vraiment de quoi je parle, quotidiennement). La semaine dernière, nous étions encore en train de travailler avec les services du Conseil Régional, c'est-à-dire par rapport aux impôts que vous payez, pour essayer de regarder quelle était la capacité contributive du Conseil Régional d'Aquitaine sur 20, 30 ou 40 ans. Vous allez voir pourquoi. Actuellement, l'Etat français, RFF et la SNCF ne peuvent plus faire face à ces grandes dépenses correspondant à ces grandes infrastructures de transport. Et quand on vous parle par exemple du tronçon entre Tours et Angoulême, on évalue le coût à plus de 6 milliards d'Euros ! Ce sont des chiffres qui nous donnent un complet tournis. Mais maintenant il y a une grande nouveauté : sur ces 6 milliards d'Euros, les collectivités locales sont appelées, pour que ces réalisations puissent voir le jour, à contribuer à hauteur de 2 milliards d'Euros. Nous n'en avons pas les moyens. Ce n'est pas compliqué.

J'ajouterai simplement que pour moi, ce débat-là est prioritaire sur beaucoup d'autres parce que le débat qui nous anime aujourd'hui, tant que le TGV n'est pas à Bordeaux, est un petit peu schizophrénique !
(Applaudissements).

Ensuite j'ajouterai, pour être complet, et je ne reprendrai pas la parole, qu'il me semble qu'on ne peut pas, d'un revers de main, balayer le TGV parce que le TGV, c'est l'aménagement du territoire, les transports entre les grandes villes, mais cela peut être aussi, si c'est bien fait, la desserte de zones rurales.
(Protestations).

Je ne viens pas vous vendre du vent ! Ecoutez-moi jusqu'au bout ! C'est surtout la possibilité de créer des sillons supplémentaires pour transporter du fret, et pour mettre en place...
(Protestations).

Nous sommes en train de créer une zone intermodale multisites, à nos frais, c'est-à-dire avec votre argent, région Aquitaine et Gouvernement de Schadi (*), à Irun. Pour quoi faire ? Pour que les camions viennent sur les trains à Irun et montent jusqu'au Nord de la France, sur des trains et non plus par la route numéro 10. Voilà ce que nous sommes en train de faire. Nous sommes en train, avec le port de Bilbao, et avec le port de Bayonne, de mettre en place des circulations de cabotage, pour que des camions viennent se charger, tant à Bilbao pour le Sud de l'Angleterre qu'à Bayonne pour le Nord de l'Europe, pour éviter de les retrouver sur la 10. Voilà ce que nous sommes en train de faire. Et en 2013, lorsqu'une partie du TGV arrivera à Bordeaux, et en 2016 ou 2017 quand une autre partie y arrivera, nous ne saurons plus faire passer les trains entre Bordeaux et la frontière. Pourquoi vous dis-je cela ? Parce que les techniciens, et même les hommes et les femmes de cette salle, peuvent vérifier que le tronçon Bordeaux-Lamothe sera complètement saturé. Et ne pouvant pas faire passer des trains, nous ne pourrons pas faire passer des trains de fret, ni des trains de voyageurs. Donc, pour moi, le TGV est important. Mais l'étude qui aurait dû être la première, ce TGV étant pour moi absolument prioritaire, c'est le TGV Sud Europe-Atlantique. Et ce n'est pas le TGV Bordeaux-Toulouse.

Faites-moi plaisir, ne balayez pas d'un revers de main comme je l'ai entendu à plusieurs reprises, Bordeaux-Toulouse, pour une raison simple ; je vous explique. Même si pour nous il n'est pas prioritaire (et cela sera repris, je l'espère, dans notre avis), les prévisions nous laissent penser que le raccordement de Toulouse, c'est-à-dire Toulouse à 3 heures ou moins de 3 heures de Paris, générerait en année pleine 2,7 millions de passagers de plus. Ce sont des études qui méritent d'être vérifiées. C'est sûr, on peut soupçonner. Cela conduirait à avoir grosso modo sur cette partie TGV 10 millions de voyageurs et cela assurerait une des meilleures rationalités économiques en France. Il faut quand même que vous sachiez qu'il y a une compétition terrible là-dessus. Donc ne le balayons pas, mais disons : ce TGV, faites-nous plaisir, RFF, l'Etat français, il faut que cette étude sur ce TGV Bordeaux-Toulouse passe après l'étude du TGV Sud Europe-Atlantique. Je pense qu'il sera très difficile, compte tenu du fait qu'elle est lancée maintenant, qu'on puisse obtenir gain de cause. Pourquoi ? Parce que des personnages puissants ont choisi de prioriser le TGV Bordeaux-Toulouse par rapport à Bordeaux-la péninsule ibérique. Et si vous en avez besoin...
(Une dame dans la salle proteste).

Mais je le sais, Madame, je ne suis pas en train de vous dire que je suis favorable à ce TGV ! Je suis en train de vous dire que je regrette que M. DOUSTE-BLAZY ait priorisé Bordeaux-Toulouse par rapport à Sud Europe-Atlantique. C'est cela que je suis en train de vous dire ! Et là-dessus, je suis solidaire ! Et je vous dis aussi que je demande à RFF, solennellement, et je le demanderai au Conseil Régional d'Aquitaine dans quelques jours, de surseoir à se prononcer sur un tracé parce qu'à l'évidence, ces hommes et ces femmes souhaitent que, s'il y a une nouvelle étude de tracé, il n'y ait pas une nouvelle percée à travers la forêt des Hauts de Gironde, et à travers le Parc Naturel Régional ; qu'il n'y ait qu'une percée en tout état de cause, qu'on n'en ajoute plus à travers cette forêt de Gironde et des Landes. Parce qu'au Sud, il y a toute la traversée de la Chalosse, et toute la traversée des Landes en travers, qui se profile et qui n'est pas sans poser de gros problèmes.

Donc ne balayez pas d'un revers de main le TGV. Non, le TGV peut être une source de progrès, et le TGV (je ne dis pas « ce » TGV mais « le » TGV) peut au contraire nous permettre, en tous les cas, de gagner des sillons et de gagner la bataille du rail. Et nous avons besoin de la gagner. Pour le reste, priorité à Sud Europe-Atlantique. Numéro 2, qu'on réétudie Bordeaux-Toulouse, mais surtout qu'on ne se prononce pas avant d'avoir étudié le TGV Sud Europe-Atlantique.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Je donne la parole au jeune homme qui a un micro.

M. Jean-Christophe TRICHLER, Habitant de La Brède :

J'ai dans les mains le fameux parcours stabylobossé dont parlait M. le Maire de Saint Selve ; il circule dans tout La Brède. C'est un faux, c'est un vrai, je n'en sais rien. Mais il y a le feu à La Brède en ce moment. Et quelle qu'en soit la situation, de toute façon si on prend la zone Sud, vous passerez dans La Brède. Et sachez qu'à La Brède, il n'y a pas que des chevreuils, des sangliers et des grappes de raisin ; il y a des gens qui y habitent ! Donc si vous passez par là, vous allez saccager la vie de dizaines de milliers d'habitants. Et sachez qu'aujourd'hui les Corses ont su préserver leur littoral, les Brédois sauront préserver leur ville.
(Applaudissements).

M. Patrick LEGARRIC, Habitant de Cérons :

Je suis simple citoyen de la commune de Cérons et je voulais intervenir sur le projet de LGV qui doit et qui devrait interpeller tout citoyen responsable. Mon opposition n'est pas d'être pour ou contre tel tracé, comme je l'ai entendu ce soir, parce que c'est accepter de fait la LGV dans la région. Je suis absolument opposé au projet. Par contre, je suis résolument pour un autre projet raisonnable, sensé, et qui fait fi du profit pour le profit.

Tout d'abord, j'affirme que l'on ne peut évoquer seul le dossier de la LGV Toulouse-Bordeaux sans parler des projets des autres régions. Ce qui a été dit par un des responsables du Conseil Régional. Puisqu'il semble que ce projet LGV soit principalement monté pour les usagers SNCF toulousains et montalbanais désirant se rendre à Paris (sinon, quel intérêt ?), on ne peut dissocier ce projet d'un autre, plus ancien. Autre projet plus ancien, en effet, proposé en 1996 par le Gouvernement JUPPE, repris par le Gouvernement JOSPIN, infirmé en 2003 sous le Gouvernement RAFFARIN, par la voix de la CIADT (Commission Interministérielle d'Aménagement et de Développement du Territoire) alors que le dossier était bouclé, je veux parler du projet de desserte par un TGV pendulaire, le POLT, qui assurerait la liaison Toulouse-Paris. Le POLT est l'abréviation de Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Vous allez voir en quoi c'est complémentaire à cette discussion. Projet qui fut donc mis au placard en 2003, alors que nombre d'études avait été menées, que tous les élus des régions et les politiques étaient d'accord, mais sacrifié par le Gouvernement RAFFARIN pour qui ce projet était incompatible avec la vision à terme de l'entité SNCF : exploitation des seules lignes rentables donc lignes GV pour laisser aux régions l'exploitation des autres, beaucoup moins rentables, dont Paris-Toulouse par Limoges, ou déficitaires. Abandon du projet POLT qui, à l'évidence, annonçait la privatisation de la SNCF dans quelques années. Je voudrais intervenir ici rapidement sur quatre volets de ce projet LGV Bordeaux-Toulouse, et montrer à quel point il est nocif et annonciateur du futur abandon à moyen terme vers les régions de l'actuelle ligne Bordeaux-Toulouse, au mépris des usagers du service public de cette ligne.

Premier point, la situation aujourd'hui en ce qui concerne la vitesse. On constate aujourd'hui entre Toulouse et Paris, par Bordeaux en TGV, 5 H de trajet, le plus rapide. Egalement de Toulouse à Paris, par Limoges, le Corail ou TéoZ, 6 H10, le plus rapide. Demain, possible avec le POLT, donc Toulouse-Limoges-Orléans-Paris, TGV pendulaire, je dois le dire, c'est 3 H 45. Et à terme, le TGV Toulouse-Paris via Bordeaux, on nous annonce entre 3 H et 3 H15. Faut-il sacrifier tout ce qui vient d'être dit tout à l'heure, au nom de 30 minutes de gain sur un trajet aller ? C'est la question qu'il faut se poser.

(Applaudissements).

Ce qui voudrait dire qu'avec cette ligne POLT, les Toulousains ou les Montalbanais n'auraient plus besoin de passer par Bordeaux pour aller à Paris.

Deuxième aspect en termes de coût. Ce qui est prévu effectivement pour les Limousins, c'est un barreau Limoges-Poitiers, donc ce barreau est prévu en coût.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Pourriez-vous synthétiser un tout petit peu ?

M. Patrick LEGARRIC, Habitant de Cérons :

J'ai bientôt fini. Vous avez là des éléments effectivement incontestables. Le coût du barreau Limoges-Poitiers, c'est 2 milliards d'Euros. Mais pas dans le projet d'infrastructure des CIADT, donc pas de financement prévu. En fait c'est un leurre. L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (l'AFITF) n'a plus d'argent compte tenu du fait que les autoroutes vont être privatisées et que l'argent qui servait à financer ce fonds provenait des péages d'autoroutes, il faut le savoir. Rajouté aux 2 milliards, le coût Bordeaux-Toulouse LGV est en gros 3 milliards, total : 5 milliards. Si demain on faisait le POLT Toulouse-Paris par Limoges, c'est annoncé, environ 37 millions d'Euros seulement. Calculez la différence ! A cela, il faudrait peut-être ajouter naturellement le coût de la liaison Bordeaux-Toulouse en pendulaire, parce qu'on n'a toujours pas répondu à cette question qui a été posée : pourquoi pas le TGV pendulaire, qui est une technique particulière, sur Bordeaux-Toulouse ? Donc on voit bien le gâchis financier de ce projet LGV au détriment des investissements sur les lignes classiques.

Troisième point, le délai de réalisation. Le TGV Limoges-Poitiers (le barreau) c'est environ 12 ans d'études et de travaux. La liaison LGV Bordeaux-Toulouse, vous l'avez dit tout à l'heure, environ une dizaine d'années. Le POLT pendulaire Toulouse-Limoges-Orléans-Paris, 3 années, simplement. Là encore, on privilégie l'incertitude, et on pénalise l'utilisateur contrairement aux objectifs annoncés.

Dernier point, l'environnement. Je crois que beaucoup de choses ont été dites tout à l'heure sur l'environnement, je n'y reviendrai pas. Tout simplement pour signaler qu'un TGV Bordeaux-Limoges-Poitiers plus une LGV Toulouse-Bordeaux, ce sont deux nouvelles lignes, avec les destructions dont vous avez fait écho. Deuxième point, le pendulaire POLT et la ligne Toulouse-Bordeaux : modernisation des voies actuelles. Ce que nous demandons effectivement, c'est la modernisation des voies actuelles. J'en ai fini de mon propos. Naturellement, il y a beaucoup d'autres éléments à verser au dossier, et je reste disponible pour en discuter.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Merci d'avoir soulevé la question du POLT. On ne pensait pas que cela intéresse cette région. Il faut que vous sachiez que cela a été beaucoup posé dans les réunions sur Midi-Pyrénées. Cette question a été posée, je souhaite que vous répondiez, elle est importante.

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Oui bien sûr Monsieur SABIN, je vous remercie beaucoup. Nous sommes effectivement, dans le cadre du débat public, très intéressés par toute proposition qui fait état de projets alternatifs. Par contre, je dois évoquer une surprise à l'énoncé de certains éléments qui qualifient, dans le propos de Monsieur, les projets qu'il a cités. Et notamment, Monsieur indique qu'avec le projet POLT, il est possible de rallier Toulouse à Paris en 3 H 45. C'est une idée qui mérite qu'on s'y attache et qu'on s'y attarde, dans la mesure où le projet de LGV Bordeaux-Toulouse offre un temps de parcours de 3 H 07.

Malheureusement, des études ont été conduites sur le projet POLT, qui consistaient à améliorer la vitesse de circulation sur la ligne classique par des suppressions de passages à niveaux, mais également par des modifications par endroits de profils de la voie, et ce projet conduit à un temps de parcours entre Paris et Toulouse de 5 H 20, dans la meilleure des

hypothèses. Donc je pense que cela éclaire le projet à un autre jour, si on le compare effectivement à une liaison Bordeaux-Paris par un autre lien. On cite en général les meilleurs temps de parcours, mais sur une relation comme POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), la desserte des principales agglomérations est systématiquement assurée. Je ne reviens pas dessus, mais je voudrais savoir de quelle étude sort le chiffre de 3 H 45 de liaison entre Toulouse et Paris, par le projet POLT. Lorsqu'on nous le donnera, émanant d'études qui, forcément, sont des études que nous connaissons puisque le projet est étudié par RFF, on retrouvera peut-être la mémoire. Mais pour l'instant, je peux vous dire qu'on est quand même très loin de la vérité.

Autre chiffre qui a été cité, c'est le coût d'aménagement d'une LGV entre Poitiers et Limoges, pour, je dirais, moins de 100 millions d'Euros, je n'ai plus tout à fait le chiffre en tête...

(On souffle « 2 milliards »)

Donc, effectivement, pardonnez-moi, on est sur un chiffre même un peu plus important que la réalité. Simplement, je voulais rectifier ces chiffres.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Attendez ! Je n'ai pas fini la réponse. Parce que, quand même, j'ai entendu d'autres choses surprenantes, en particulier sur le coût du projet POLT, 37 millions d'Euros, il devait s'agir des études, parce que le projet, de tête, est de l'ordre d'un demi milliard d'Euros, plus l'aménagement et les installations d'entretien du matériel roulant. On n'est pas du tout dans le même ordre de grandeur, peut-être en rajoutant un zéro, 370 millions d'Euros, pour la seule infrastructure, non compris le matériel roulant.

Deux points pour finir, pour répondre complètement à la question. Il est exact que l'AFITF ne sera plus financée par les dividendes des Sociétés d'Autoroutes dans la mesure où elles seront privatisées. Toutefois, le Gouvernement s'est engagé et a donné des chiffres pour les années qui viennent, et s'est engagé à assurer un financement pérenne de l'AFITF de manière à ce qu'elle puisse faire face aux charges qui lui ont été confiées.

Et le dernier point que j'ai noté en réponse est : pourquoi pas un pendulaire sur Bordeaux-Toulouse, où il a été dit par ce Monsieur que ce projet n'avait pas été examiné ? Il est examiné, il est présenté au même titre que toutes les solutions qui ont été examinées dans les annexes du dossier du maître d'ouvrage. Ce projet a été chiffré à 780 millions d'Euros pour la seule infrastructure, non compris le coût de la pendulation c'est-à-dire du matériel roulant et, là encore, des installations d'entretien du matériel roulant. Et tout cela pour un résultat de l'ordre de 12 minutes gagnées entre Bordeaux et Toulouse, et pour finir, un supplément de trafic de l'ordre de 500 000 voyageurs par an à comparer aux 2,9 millions que procure une LGV. Ce sont les raisons qui ont été présentées dans le dossier et qui expliquent pourquoi ce projet n'a pas été retenu. Mais il est faux de dire que ce projet n'a pas été étudié sérieusement.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

On va prendre 2 ou 3 questions de plus, et puis on passera, je pense, à la prochaine table ronde.

M. Jean-Luc GLEYZE, Conseiller Général de Captieux :

Oui, j'ai le micro depuis 3 quarts d'heure, donc je vous remercie. J'ai l'insigne honneur d'avoir le seul canton concerné par la LGV Bordeaux-Toulouse qui soit non pas coupé en deux mais en trois. Je n'aurai pas chez moi un « i » mais un « y », donc c'est un grand avantage, je suppose.

Une ou deux remarques au préalable. D'abord, je voulais témoigner également ma solidarité à l'égard des autres territoires, parce qu'effectivement, cela a été dit tout à l'heure, l'objet ce soir n'est pas de savoir quel tracé nous empruntons, mais de bien affirmer auprès de vous que nous n'avons pas l'intention de vous laisser faire cette voie sur ce territoire. On est très clair !

(Applaudissements).

Ensuite, je vais quand même parler du tracé. On a beaucoup parlé tout à l'heure d'un tracé un peu privilégié. Vous avez dit que le mot « privilégié » n'était pas dans le dossier. C'est vrai, vous avez tout à fait raison. Par contre, la conclusion est la suivante : « *Cette première analyse fait apparaître une sensibilité relative moindre pour le couloir dit Sud entre Bordeaux et Agen, par ailleurs nettement plus économique que les deux autres* ». Je suis désolé, mais sans faire de sémantique, je comprends bien que c'est celui qu'on préfère quand même.

(Applaudissements).

Ensuite, concernant le problème des emprunts de terre, vous n'êtes pas en mesure aujourd'hui, semble-t-il, de chiffrer les besoins en matière d'emprunts de terre. Je suis un peu surpris, parce que nous avons la chance à Captieux, après les lignes de gaz, après l'ITGG Airbus, et donc en prévision de l'autoroute A65 avant la LGV (j'espère que non), nous avons la chance d'avoir l'A65. Et pour l'A65 comme par hasard, on sait clairement les besoins en terme d'emprunts de terre. Et les besoins ne sont quand même pas ridicules. C'est aujourd'hui de 40 000 m³ de terre par kilomètre d'autoroute construite, dont il est question. Et dans une zone rase comme la nôtre, plane, où il n'y a pas de vallons, on ne peut pas récupérer des terres sur des merlons pour les amener sur des bas fonds ; on est obligé soit de creuser, effectivement, là, on va se retrouver avec des configurations des gravières (chez nous ce ne seront pas des gravières), mais avec des plans d'eau un peu partout, ou alors il va falloir aller chercher de la terre ailleurs, la transporter en camion, donc on retombe sur les calculs en terme énergétique, etc.

Donc c'étaient deux remarques préalables. Je vais essayer d'aller vite, mais j'ai listé un certain nombre de choses.

La réunion de ce soir avait pour objet les enjeux fonciers et territoriaux. Je parlerai des territoriaux, puisque je suis élu local. Je suis bien entendu intéressé aussi par les enjeux fonciers, mais on les a un peu évoqués tout à l'heure. Sur les enjeux territoriaux, je fais un constat très simple. En terme d'environnement, c'est une catastrophe. Cela veut dire que ce qui fait la richesse de notre territoire, qui est dans le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, qui est traversé par des ZNIEFF, par des zones Natura 2000, ce territoire-là dont la qualité première est d'être préservé et d'être naturel, précisément c'est là-dedans qu'on voudrait faire passer une LGV Bordeaux-Toulouse. Sur le plan environnemental, c'est une catastrophe.

(Applaudissements).

Sur le plan paysager, les futurs trous qui viendront, quand ils seront des plans d'eau cela ira à peu près, quand on les laissera aux moustiques comme en Camargue, ou aux canards sauvages, ce sera déjà beaucoup moins sympathique, mais je suppose que cela ne va pas être extraordinaire, surtout parce que d'après ce que j'ai compris, au niveau des

aménagements en termes de paysage, vous vous préoccupez surtout des gens qui sont dans le train et de ce qu'ils voient, plutôt que des gens qui habitent à côté de la voie !
(*Applaudissements*).

Sur le plan humain, on l'a déjà évoqué il y a 15 jours, j'espère qu'on aura la chance ce soir d'entendre le bruit du TGV, parce qu'il était question que vous l'amenez ce soir, donc je suppose qu'on y aura droit tout à l'heure, et je vous en remercie par avance.

Sur le plan économique, j'ai une interrogation : que va nous apporter la LGV ? L'A65 était une perspective d'échangeurs sur Captieux. Donc nous nous sommes battus fortement pour essayer d'obtenir un échangeur. Nous y sommes parvenus. Ce n'est pas extraordinaire, peut-être, d'avoir une autoroute qui passe sur le territoire, nous n'avions pas le choix, on nous la faisait. Mais l'essentiel c'était au moins de « gratter » un échangeur pour qu'on puisse à terme se dire qu'on avait des perspectives de développement. Mais la LGV, que vais-je en attendre ? Je vais en attendre un effet tunnel, une espèce de grosse machine qui va passer là-dedans. A moins que vous ne m'annonciez, et j'attends peut-être cette annonce-là, qu'il y aura une gare à Captieux ? Auquel cas, au niveau du « y » à mon avis ce serait parfait, une super gare à Captieux, on peut en rediscuter, négocier éventuellement.

Je voudrais dire que ce projet pour nous, c'est la suppression de ce qui fait notre cadre de vie, de ce qui fait notre richesse économique. On a évoqué tout à l'heure la forêt, je voudrais féliciter Pierre MACE pour son rapport qui était remarquable. Il ne faut pas l'oublier, les vignobles sont une richesse économique, mais la forêt aussi est une richesse économique, et aujourd'hui, dans nos petites communes de milieux ruraux et de milieux forestiers, si nous n'avons pas quelques scieries, si nous n'avons pas quelques entrepreneurs forestiers, c'est toute notre richesse qui s'effondre. Et il ne faut jamais l'oublier. Vous ne passez pas dans des territoires déserts, vous passez dans des territoires habités où il y a aussi des gens qui vivent et qui veulent continuer à travailler.
(*Applaudissements*).

J'essaie d'aller rapidement. Un dernier point, sur ce que vous supprimerez chez nous si vous voulez passer. C'est notre identité. Qu'est-ce qui fait notre identité ? C'est cette qualité de nos territoires, c'est la chasse à la palombe, les cèpes qui poussent en ce moment sur nos territoires. Enlever cela, c'est enlever tout ce qui a fait que des gens viennent aussi habiter là, que des gens viennent y vivre et y restent. Donc, là, vous nous enlevez ce qui fait réellement le fondement même des choix de vie que nous avons faits en venant là, où nous n'avons pas les avantages qu'ont les urbains, mais où nous avons fait un certain nombre de sacrifices pour vivre dans cet environnement-là.

Je vais juste terminer. Il y a 15 jours, j'avais porté l'opinion du Président du Conseil Général, Philippe MADRELLE, qui s'était clairement exprimé sur ce sujet ; du Président du Pays des Landes de Gascogne, du Président du Parc des Landes de Gascogne. Les trois disaient une chose simple, et je réponds un peu à Jean-Louis CARRERE de cette manière : Oui au rail, mais oui au rail qui se justifie avec un transfert par ferroutage, pour la LGV Sud Europe-Atlantique, mais pas pour la Bordeaux-Toulouse qui n'est pas un projet prioritaire, on le répète encore une fois de plus.

Je voudrais aussi ajouter à ces témoignages, à ces paroles, d'autres qui nous ont été communiquées : le Conseil Economique et Social qui se prononce dans le même sens, la Région qui visiblement s'est prononcée dans ce sens-là, en tout cas sur un report de la priorité de la LGV Sud Europe-Atlantique. J'ai aussi un communiqué de Presse élaboré par quelqu'un qui a une autre vision peut-être que nous, élus locaux, une vision européenne : c'est Gilles SAVARY, qui est Député Européen. Gilles SAVARY dit des choses intéressantes,

abordées un peu tout à l'heure. C'est vrai, il y a des choses qu'on ignore un peu. Il dit par exemple que des efforts considérables de réalisations d'infrastructures ferroviaires ont été faits en Navarre et au Pays Basque espagnol ; qu'il y a un projet de réalisation à compter de 2006 d'un réseau mixte fret passagers ; que côté français, jusqu'à présent, la seule solution tangible à l'horizon 2008 est le projet de ligne nouvelle partiellement sous tunnel, sur le versant oriental entre Perpignan et Figueras. Vous m'excuserez, je ne vois pas ce que cela nous apporte sur la façade Atlantique. Par contre, de l'autre côté, ils sont en train de s'en occuper, côté espagnol.

Ensuite, il ne faut pas oublier que l'Europe s'apprête à porter jusqu'à 50 % les crédits qu'elle va consacrer aux investissements alors que, jusqu'à présent, elle ne consacrait que 25 % pour ses projets prioritaires, précisément. Cela veut dire qu'il y a des choix clairs (et cela a été dit tout à l'heure) de l'Europe en matière de réseaux prioritaires.

Ensuite, il faut savoir que les choix erronés que nous ferions en privilégiant Bordeaux-Toulouse compromettraient l'obtention des précieux crédits européens qui sont réservés à un certain nombre d'opérations de ferroutage, et que l'Europe s'apprête à édicter une règle d'annulation de crédits (je pense qu'il faut le savoir) à défaut d'un début de réalisation des projets prioritaires qu'elle a retenus dans les deux années qui suivent la date prévue pour leur commencement. Cela veut dire que si on ne finance pas la LGV Sud Europe-Atlantique, la Bordeaux-Toulouse se fera et on ne fera pas la LGV Sud Europe-Atlantique. Donc il faut rétablir nos deux priorités impérativement, et ne pas cacher ce genre d'information à la population.

(Applaudissements).

Je termine juste sur deux remarques, si vous le permettez. D'abord, je me dis qu'il faudrait que les absents se comptent de votre côté, Messieurs de RFF, parce que j'ai l'impression qu'entre la Région, la Députée la dernière fois, le Sénateur aujourd'hui, les Conseillers Généraux, les élus locaux, et tous ceux que j'ai cités, je ne vois pas très bien qui vous avez aujourd'hui de votre côté, en tout cas côté Aquitaine, pour défendre ce projet... Oui, à part Toulouse, mais ce n'est pas l'Aquitaine.

(Applaudissements).

J'ai noté dans « Sud Ouest » deux articles, 19 septembre dernier :

Une amélioration, une volonté (je viens de l'évoquer avec le communiqué de M. SAVARY), un développement des relations entre l'Aquitaine et le Nord de l'Espagne, donc c'est une réalité qu'il faut prendre en compte dans les projets prioritaires.

La deuxième chose que j'ai lue, qui a attiré mon attention parce que cela me laisse un peu pantois, c'est que RFF qui s'apprête aujourd'hui à nous proposer un projet de 3 milliards d'Euros qui n'est pas prioritaire, pendant ce temps-là ne s'occupe pas d'entretenir les lignes dont il a la responsabilité à hauteur de 500 millions d'Euros par an, et de 600 millions d'Euros pour les régénérer.

Alors, Messieurs, avant de venir nous mettre, chez nous, une ligne nouvelle qui ne servira qu'à couper des pins pour mettre des vaches pour regarder passer des trains, occupez-vous d'abord d'entretenir les lignes dont vous avez la responsabilité !

(Longs applaudissements).

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Vous voyez, ils votent pour vous, à l'unanimité. J'ai des demandes impératives !

Dr STANECK, Génération Ecologie Gironde :

Mesdames et Messieurs, bonjour. Je vais tronquer un petit peu ce que j'avais prévu, pour gagner du temps.

Comme de nombreux citoyens concernés par ce projet, je n'ai appris que très récemment, il y a une dizaine de jours lors d'une réunion à La Brède, ce projet de TGV. Afin que le débat public ne soit pas biaisé, nous demandons que les études d'impacts, les études préliminaires et les différentes solutions envisageables soient réalisées par des organismes totalement indépendants du maître d'ouvrage, dans le but de leur apporter la crédibilité nécessaire à des propositions sereines, expurgées de toute arrière-pensée ou connotation mercantile ou subordonnée à des intérêts autres que l'intérêt public. Il nous paraît en effet impensable que RFF soit à la fois juge et partie, ce qui l'amènerait inévitablement à proposer des solutions ou des cahiers des charges aboutissant à privilégier ses intérêts propres, et non ceux de citoyens.

Des solutions alternatives devraient pouvoir être proposées par les citoyens et collectivités locales, puis analysées par des Comités d'experts européens indépendants de RFF et de la SNCF, et ce préalablement à tout débat public. Cela permettrait d'éviter de ne prendre en compte que le seul éclairage de RFF et de la SNCF, et donnerait aux pouvoirs publics la possibilité de se prononcer en toute connaissance de cause. Afin de nourrir le débat public, toutes les dispositions auraient dû être prises pour informer tous les riverains potentiels de l'existence du projet.

(Applaudissements).

Or, il apparaît à l'évidence que la grande majorité d'entre eux n'était pas informée de l'éventualité d'un TGV près de chez eux. Donc un problème de communication majeur, qu'on pourra confirmer par des études s'il le faut. Sommes-nous donc devenus une République bananière, pour vouloir cacher les projets ? Serait-ce une manière illégale de faire passer en catimini un projet structurant majeur, en tronquant un débat public équitable ? Certaines de nos élites voudraient peut-être nous empêcher de réfléchir. Compte tenu de cette suspicion légitime, nous demandons :

- ⇒ Que la Commission Particulière du Débat Public soit déplacée en un lieu différent de Toulouse et de sa région, qui sont demanderesses de la LGV, Bordeaux ou Limoges par exemple, avec un autre Secrétaire Général indépendant, et à l'abri des pressions locales toulousaines. Ces mesures nous sembleraient être des garanties d'impartialité et d'objectivité nécessaires à la sérénité des débats.
- ⇒ La prorogation d'au moins 6 mois du délai de clôture du débat public afin de donner aux citoyens le temps de s'informer et celui de la réflexion préalable au débat (il ne faut pas clore trop vite un débat qui n'a même pas vraiment commencé).
- ⇒ Enfin, troisièmement, une large information du public. Et en particulier des citoyens les plus directement concernés par le projet, avec des sources indépendantes. Ce n'est pas le cas, pour aujourd'hui.
- ⇒ Nous voulons aussi l'organisation d'un véritable débat public où les citoyens, correctement, objectivement et librement informés, pourraient réellement débattre, et non plus simplement subir quelques démonstrations savantes des spécialistes de RFF.
- ⇒ Enfin, nous voulons l'analyse des propositions alternatives, en préalable au débat.

Nous demandons en outre que soit rappelées à tous les acteurs du débat :

- La directive européenne 2002-49 CE du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, qui est une cause de pollution majeure, aujourd'hui reconnue.
- L'ordonnance du 12 novembre 2004 qui transpose la directive européenne.
- L'obligation de moyens faite au maître d'ouvrage pour les études d'impacts à court et à long terme, avec analyse de l'ambiance sonore initiale et les mesures de protection envisagées.
- L'obligation de résultat faite au maître d'ouvrage sur la limitation de l'impact sonore, avec les seuils à respecter.

Nous voudrions aussi rappeler les normes de bruit résultant des recommandations de l'OMS, qui sont bien plus sévères et qu'il faudrait prendre en compte, par principe de précaution.

Enfin, la priorité européenne (cela a déjà été dit) donnée à l'axe Bordeaux-Irun-Madrid-Lisbonne, et non à la ligne Toulouse, dont il est surprenant qu'elle soit évoquée en premier. Je voudrais poser une petite question « poil à gratter » : Est-ce que des fonds européens ont été mobilisés sur ce sujet de la ligne Toulouse-Bordeaux, qui n'est pas sur le schéma européen ?

Enfin, je crois que tout le monde en a parlé, la problématique du financement du projet et l'état des finances publiques. L'argent du contribuable est sacré. Et devrait donc être dépensé au plus juste du réel intérêt public. Compte tenu de l'état des finances publiques et du poids anormalement élevé des prélèvements publics et sociaux en France, une dépense de plus de 3 milliards d'Euros peut-elle être justifiée par un gain réel de temps de 30 minutes ? Est-ce bien raisonnable ? Est-ce seulement réellement utile, même pour les quelques dizaines de cadres de l'aérospatial qui servent de prétexte à ce sujet pharaonique ? Et qui ne le prendront probablement pas plus de deux fois par mois !

(Applaudissements).

Aujourd'hui, il y a Internet, visioconférences etc. ; n'est-ce pas seulement un problème emblématique, voire d'ego, pour certains élus de la région toulousaine ? N'y a-t-il pas d'autres priorités dans notre pays ? voire même la SNCF, sur Bordeaux-Nantes, par exemple, entre grandes métropoles qu'on abandonne ?

Une petite idée, peut-être simpliste : pourquoi ne pas faire comme au Japon ou aux USA, et faire passer le TGV sur une passerelle au-dessus de l'autoroute, ou en tunnel, sous l'extension prévue à 2 fois 3 voies, ou encore sur les surplus de son emprise ? Quand on passe devant, on voit qu'il y a largement la place des deux côtés, il n'y a pas de problème.

Enfin, je crois qu'on a déjà commencé les expropriations, du côté de la super rocade. Ou cela va commencer, je ne sais pas. Pourquoi ne pas faire tout passer dans le même tube ? Merci.
(Applaudissements).

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Un peu d'ordre. Il y a un Monsieur qui demande la parole depuis longtemps, il va l'avoir. Ensuite il y aura une nouvelle table ronde, un nouveau débat, on a le temps.

Je dis au dernier intervenant, et je pense que le Président y reviendra, en ce qui me concerne, la Commission de Débat Public fait son travail en toute clarté et toute honnêteté. Et les propos que vous avez eus tout à l'heure à notre égard, je pense que nous devons les peser et les mesurer. Nous rapporterons fidèlement, et vous en jugerez au travers de ce que nous écrivons, ce qui est dit. Notre travail est d'accepter ce qui est dit. Donc je ne vois pas en quoi il faut changer quoi que ce soit. On rapportera fidèlement ce que vous dites.

Un intervenant :

Les gens ne sont pas informés correctement...

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Monsieur DEMANGE vous répondra là-dessus. Il y a un Monsieur qui attend depuis longtemps, je lui donne la parole.

M. Francis DARROZ, Maire de Sauméjan :

Je suis le Maire d'une petite commune du département du Lot-et-Garonne, Sauméjan, Conseiller Général de Houeillès, premier Vice-président du SDIS 47, parce que les risques d'incendies m'ont toujours perturbé, et me font toujours du souci. Et quand je vois qu'on veut traverser notre Lande, j'ai bien peur qu'on nous mette le feu partout, et après il ne nous restera plus rien.

Je pense qu'on essaie de passer par la forêt, là où il y a le moins de monde. Mais sachez que je suis vacciné, et je vous attends dans le Lot-et-Garonne quand vous voudrez. Vous viendrez débattre dans le Lot-et-Garonne, donc je serai bref ce soir. Sachez que depuis 1998 que je suis élu, c'est mon sixième dossier « merdique » que je défends ! Mais ne vous inquiétez pas, j'en ai gagné quatre. Celui-là, c'est le sixième. Je voudrais parler en m'excusant un petit peu du cinquième, parce que vous êtes tous concernés. En amont du Ciron, dans un triangle Houeillès, Allons, Sauméjan, on veut caser un CET (Centre d'Enfouissement Technique) dirigé par Onyx. Sachez qu'on veut faire un trou de 25 hectares pour y mettre tous les déchets du département du Lot-et-Garonne, 100 000 tonnes par an. Et il n'y aura qu'une bâche pas très épaisse, pour essayer de préserver cela. Sachez qu'un jour, si la bâche se perce, on va vous empoisonner tout le Ciron. Ecoutez, je me bats là-dessus depuis un an, on ne veut pas qu'Onyx vienne nous enfouir tous leurs déchets dans un tel trou. Il y a des solutions alternatives maintenant, mais je ne vais pas m'étendre puisque ce n'est pas le débat ce soir. Mais j'aimerais qu'on se serre tous les coudes pour qu'on ne nous mette plus cette « merde » dessous !

(Applaudissements).

Je suis désolé Monsieur CARRERE, mais économiquement, quand vous en parlez, vous oubliez le Marmandais avec 60 000 habitants. Vous voulez faire Bordeaux-Toulouse en passant dans les pins, une gare à Agen et on s'en va. Et nous n'avons plus qu'à voir le train passer. Et que regardent les Marmandais ? Rien du tout. Alors je suis désolé, on est contre, dans le Lot-et-Garonne, et je n'ai pas fini de vous le dire !

(Applaudissements).

M. Jacques BORDES, Conseiller municipal de Lartigue :

Je ne peux pas manquer de répondre et de dire un petit mot au Sénateur CARRERE dont les propos m'ont fait tout à fait plaisir. Cela m'a fait vraiment plaisir, Monsieur, d'entendre ce que j'ai entendu dans votre bouche. Par contre, quelque chose m'inquiète, c'est quand vous vous adressez à la foule en disant : « Ne rejetez pas d'un revers de main l'idée Bordeaux-Toulouse, et je vais vous dire pourquoi Mesdames et Messieurs, l'idée d'un TGV ou d'une LGV ». J'apprécie tout à fait le volte-face que vous faites en moins de 9 jours. Parce que dans le « Sud Ouest » du 19 septembre, et c'est récent, certes l'édition des Landes, mais les

Girondins bien évidemment ne lisent pas « Sud Ouest » des Landes, Monsieur CARRERE écrit (je fais confiance quand même au journaliste de « Sud Ouest » qui a relevé mot à mot vos propos) :

« Le Sénateur CARRERE entre en campagne ». La ville de Mont de Marsan bénéficiera-t-elle dans quelques années d'une gare TGV comme Dax peut déjà s'enorgueillir ? Difficile encore à certifier, mais c'est précisément la cause que défend aujourd'hui, via le dossier du TGV Sud Europe-Atlantique, Jean-Louis CARRERE, le Sénateur d'Hagetmau et Vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine. Un avenir qui, s'il ne voit pas le jour avant une décennie, au mieux, se joue pourtant dès à présent. Un décalage temporel qui, pour la petite histoire, fait dire à Jean-Louis CARRERE que l'autoroute A65 entre Bordeaux et Pau dont l'entrée en service est prévue à l'horizon 2010 appartiendrait presque au passé. La 2 fois 2 voies ficelée, l'élus s'est donc plongé dans un autre futur : le rail, et le raccordement à grande vitesse de Mont de Marsan. Un enjeu majeur qui le verra entrer en campagne dans les prochaines semaines. Explications... ».

Je m'arrêterai au premier alinéa des explications : « Se connecter au Bordeaux-Toulouse : début octobre, Jean-Louis CARRERE se rendra à Langon où se tiendra l'un des grands débats concernant le projet LGV Bordeaux-Toulouse. » On y est, c'est le 28 septembre, c'est aujourd'hui et Monsieur CARRERE est là. Là, c'est lui qui parle :

« Ces deux projets peuvent se retrouver sur un tronçon mixte qui passerait par Captieux ». (Ecoutez bien !). « Ainsi, nous aurions une voie nouvelle pour deux TGV et non plus pour un seul TGV. Résultat, nous ferions de belles économies ! En outre, en connectant ainsi les deux lignes, le Bordeaux-Toulouse devrait amener 2,7 millions de voyageurs en plus au Sud Europe-Atlantique ». (C'est un chiffre que j'ai entendu tout à l'heure).

« Voilà pourquoi je demande qu'aucune décision trop hâtive ne soit prise concernant le Bordeaux-Toulouse. Il faut que toutes les hypothèses soient envisagées. Ce sera le sens de mon intervention à Langon ».

Mesdames et Messieurs, nous avons toutes et tous constaté le changement d'attitude de Monsieur CARRERE, et je vous en félicite vivement Monsieur, parce que j'avais cru entendre dire que Monsieur Alain ROUSSET était tout à fait favorable à ce projet et vos propos me rassurent beaucoup, et je vous en remercie.

Et je voudrais dire juste un mot à la Commission de Débat Public et aux gens de RFF. Messieurs, je m'adresse à vous tous. Pour sortir de l'impasse dans laquelle vous êtes, manifestement. Le Conseiller Général Jean-luc GLEYZE a dit que vous aviez tout le monde contre vous, et vous le constatez. Si vous n'avez même plus la région pour vous soutenir, je me demande où vous allez trouver les finances pour le chiffre que vous nous annoncez aujourd'hui de 3 milliards d'Euros. Vous allez quand même avoir quelques difficultés. Donc le conseil que je serais amené à vous donner, à vous tous, si vous voulez sauver la face et je ne serai pas aussi directif que le Maire de La Brède, je crois, qui vous dit « Messieurs, enterrez votre projet »... Si vous pouviez le faire, ce serait pour nous, évidemment, une grande satisfaction. A mon avis, si vous voulez sortir la tête haute de ce mauvais pas dans lequel vous vous êtes embarqués, le seul moyen c'est d'étudier le pendulaire, de revenir au système pendulaire.

Nos voisins et d'autres pays étrangers travaillent sur le pendulaire. L'ICE allemand fonctionne parfaitement, le Talgo Pendular en Espagne marche bien. Alstom a racheté Fiat Pendolino ; je vous l'ai dit l'autre jour, le 15, on l'a mis bien profond dans un tiroir et on ne veut pas entendre parler de pendulaire. La société Bombardier aux Etats-Unis et au Canada développe l'American Flyer et cela fonctionne extrêmement bien. Je ne vois pas et je ne comprends pas,

et nous sommes très nombreux ici à ne pas comprendre pourquoi vous vous entêtez à ne pas vouloir développer ce système pendulaire que nous avons dans nos tiroirs. Ce ne sont plus les Italiens qui viendraient l'imposer chez nous puisqu'on l'a acheté ! Tout ceci engagerait bien évidemment des économies considérables par rapport au chiffre pharaonique que vous nous annoncez. RFF, vous êtes déjà endettés de 27 milliards d'Euros, en 2004, on vous l'a dit il y a 15 jours, et vous continuez à vivre sur un train de Sénateur...

(Applaudissements et rires).

Excusez-moi, Monsieur, vous n'êtes pas du tout visé par cette plaisanterie.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Pouvez-vous abréger ?

M. Jacques BORDES, Conseiller municipal de Lartigue :

J'abrège. Je termine. Mais je crois sincèrement qu'il faut que vous reveniez au système pendulaire, Messieurs.

(Applaudissements).

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Je clos la première partie du débat. Je remercie ces Messieurs de la table ronde. Ils ont travaillé dans une première partie, mais pas beaucoup dans la deuxième, je note. Je vais donner la parole au Président, qui a quelque chose à dire, et je pense qu'ensuite il va la donner à RFF.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je voudrais simplement répondre à l'affirmation qui a été faite tout à l'heure par l'avant-dernier intervenant, indiquant qu'il n'y avait pas eu d'information et que l'opération a été menée en catimini. Je vais m'expliquer, mais avant je précise que tout ce que je vais dire à partir de maintenant figure bien sûr, comme tout ce qui se dit et tout ce que dit RFF, sur les actes du débat, c'est-à-dire que dans 15 jours, mot à mot, ce que je dis aujourd'hui pourra être consulté par tout le monde. Donc ce que je vais dire, vous pourrez le vérifier, et si c'est une absurdité ou un mensonge, vous pourrez à ce moment-là le brandir fièrement.

Très honnêtement, on ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu d'information.

(Huées).

Je précise ! Je répète ce que je vais dire, vous le vérifierez ! Nous avons tenu le 7 juin, la veille de l'ouverture des débats, une conférence de presse où sont venus 22 journalistes avec 15 médias. Dans les 8 ou 10 jours qui ont suivi, il y a eu 75 interviews ou articles, et je le disais l'autre jour, le 7 juin ou le 8 juin, le grand quotidien régional a annoncé le débat à la une et y a consacré une page entière. Donc on ne peut pas dire que cela a été mené en catimini. Parce que si on veut mener une opération en catimini, on ne fait pas une conférence de presse.

En ce qui concerne les informations qui ont été apportées, j'ai déjà indiqué lors de la dernière réunion, qu'il y a eu deux choses. La première, qui s'explique ; la dernière, sur laquelle je veux trouver les explications. La première, c'est qu'effectivement ont été envoyés sous film

plastique 1 200 000 exemplaires. Manifestement, un certain nombre de personnes de l'ont pas reçu ou pas remarqué. Je répète, tout ce que je dis est enregistré. Nous avons contacté la Poste. Nous avons appris par la suite qu'en général dans ce type d'opérations, il y avait une déperdition de 20 à 30 %...

(Contestations d'une dame dans la salle).

Ecoutez Madame, laissez-moi finir et puis vous me contredirez. D'accord ? Effectivement, sur 1 200 000, cela représente près d'un million, ce qui est quand même pas mal.

(Huées).

Attendez ! Y a-t-il débat ? Peut-on aller jusqu'au bout de ce que l'on veut dire ? Et puis, je le répète, vous pourrez contester tout ce que vous voudrez. Je ne m'en offusquerai absolument pas. Donc il y a eu effectivement ce mode de transmission, et il n'y en avait pas d'autre possible. On ne pouvait pas acheter un fichier avec les adresses individuelles. C'est normal, il y a eu des pertes, mais qu'on m'indique la manière dont il aurait fallu opérer pour faire mieux. Et à quel coût ? C'est la question que je pose.

Par contre, une chose m'inquiète, et là je m'adresse aux Maires qui sont présents. Il m'a été dit à la dernière réunion qu'un certain nombre de Maires n'avait pas reçu le dossier. Alors bien entendu nous avons mené une enquête, parce que ce n'était pas normal. Je vais vous livrer les éléments et je demande, parce que ce sera pour nous un atout vis-à-vis de la Poste, si nous pouvons fournir un certain nombre de renseignements. Nous avons opéré de la manière suivante. Nous avons envoyé le dossier à l'ensemble des élus, sur un listing qui existe. Et en ce qui concerne les mairies, j'ai la liste des 959 mairies, sur l'ensemble du secteur d'étude c'est-à-dire sur la largeur de 50 kilomètres, auxquelles on a adressé le dossier entre le 6 juin et le 15 juin. Nous avons affaire à une entreprise de routage. Cette entreprise de routage nous a fourni la liste, et nous a dit qu'elle avait fait son travail. Nous avons vérifié si ce travail avait été fait, effectivement, et ils nous ont communiqué les factures qu'ils avaient payées à la Poste, correspondant à l'ensemble de ces prestations. Qu'un ou deux dossiers se soient perdus, c'est toujours possible. Mais s'il y en a beaucoup, je sollicite très sérieusement et très fermement tous les Maires qui seraient dans ce cas-là. Veuillez nous écrire pour que nous puissions nous adresser à la Poste pour continuer cette enquête parce qu'il s'est passé quelque chose qui nous échappe. Voilà ce que je voulais dire sur le niveau de l'information. Vous souhaitiez me contredire, donc vous pouvez y aller maintenant.

Mme ZOMERO (*), Habitante de Cérons :

Je voulais intervenir sur quelque chose parce que depuis le début, on parle beaucoup, il y a de la politique, il y a les élus locaux etc. Je suis simple citoyenne.

Je suppose que le Monsieur qui est intervenu tout à l'heure de Cérons a dû avoir le dossier. Moi, j'ai appris aujourd'hui, qu'il y avait un débat ce soir par des collègues qui habitent La Brède, dont l'un vient d'emménager. Je parle pour lui parce qu'il ne pouvait pas être là ce soir. Il vient d'emménager dans une maison neuve. Et si le trajet qui passe par La Brède est retenu, il passera à 500 mètres de chez lui. Donc il est ravi. C'est la première chose.

Ensuite, je n'ai pas reçu de dossier. Donc je n'ai pas eu d'information particulière. Vous disiez tout à l'heure qu'il y avait eu la une de « Sud Ouest » qui précisait qu'on pouvait le voir, tout le monde n'achète pas le « Sud Ouest ».

Enfin je voulais, en tant que citoyenne, dire quelque chose de très précis ; au jour où on estime que les gens doivent rallier Paris à Toulouse dans des délais ceci, cela. J'habite Cérons, je me suis déplacée depuis Bordeaux pour avoir un cadre de vie différent, plus agréable. Jusqu'à présent je prenais le train pour me rendre à mon travail. Je suis sur Pessac

maintenant, parce que ma société a fait le choix de se déplacer. C'est plus de 2 heures de transport depuis chez moi, en train. En plus, les horaires sont un petit peu farfelus, moyennement respectés. Donc, il me semble qu'avant de prévoir des lignes nouvelles, il serait peut-être bon de revoir à nouveau les lignes qui desservent les petites gares, avec les gens qui vont travailler tous les jours sur Bordeaux.

(Applaudissements).

Il me semble qu'il faudrait aussi faire un peu attention aux retards, etc. Pour exemple, mon fils qui fait des études sur Bordeaux, a perdu 50 heures de cours l'année dernière. Tout cela parce que les trains ne circulaient pas, et que comme je suis sur une gare qui nécessairement est desservie par des trains omnibus, quand l'omnibus n'est pas là, il n'y en a plus de la journée.

On nous dit aujourd'hui : « Pour respecter l'environnement, préférez le covoiturage, préférez ceci cela ». Seulement moi, tous les matins, je suis toute seule dans ma voiture parce que personne n'a mes horaires, tout le monde ne va pas sur Pessac depuis Cérons. Et si je pouvais avoir des lignes de train avec des correspondances qui vont bien, pas des trains qui manquent au dernier moment lorsque l'on arrive à Bordeaux, que l'on se retrouve sur le pavé et qu'il faut faire du stop jusqu'à Pessac par exemple, cela m'éviterait de prendre la voiture. Et je pense que déjà au niveau de la circulation autoroutière et la circulation sur la Nationale et les départementales – parce que l'autoroute et la rocade, bien évidemment, le matin je les oublie car elles sont blindées, je fais la queue, il y a des bouchons – ...

Aujourd'hui, un peu comme Paris et le périphérique, on en est à vouloir faire des lignes TGV pour trimballer des gens qui vont avoir les moyens de payer (parce que le TGV, entre nous soit dit, c'est hors de prix). Moi, j'envoie mes enfants, j'ai de la famille en Bretagne. Jusqu'à présent on utilisait la ligne Bordeaux-Quimper, Bordeaux-Brest, on va l'annuler parce que ce n'est pas rentable.

Tout à l'heure, Monsieur MACE faisait référence à l'entretien des voies. Effectivement, j'ai été bloquée une fois parce que, pour mon travail je me trouvais sur la zone de Cestas, et à cause de l'incendie je n'ai pas pu circuler. On devrait effectivement entretenir les lignes. On devrait prendre un petit peu plus conscience que les gens qui ne peuvent plus acheter sur la CUB ou Bordeaux parce que c'est hors de prix et qui s'éloignent, qui vont bâtir par exemple, ne vont pas pouvoir prendre le train, parce que 2 heures de transport, on n'est pas parti des grandes agglomérations pour se retaper autant de transport ! Si cela fonctionnait bien, il n'y aurait pas de soucis.

Enfin, je tiens à préciser aussi que moi, ayant appris aujourd'hui qu'il y avait un débat, j'ai pris connaissance par la même occasion des tracés. Et j'ai un projet personnel (bien sûr cela n'intéresse que moi ici mais néanmoins je tiens à l'évoquer) qui consiste à acheter un bien sur le tracé Nord (je viens d'apprendre que j'étais en plein dedans). Donc j'ai signé un « sous seing ». Aujourd'hui je cherche à vendre ma maison (d'ailleurs elle est à vendre, si cela intéresse quelqu'un, elle est très jolie). Ceci dit, plus sérieusement, j'ai eu des visites, et des gens m'ont dit : « Mais on a appris que c'était sur le tracé TGV ! ». Et moi je suis tombée de l'armoire ! En plus, on ne pense pas aussi aux conséquences indirectes que cela peut avoir. Demain, moi je suis mutée, admettons, ma maison ne se vend pas. Elle est dépréciée parce que je risque d'être sur un tracé de TGV. C'est le côté social, voyez !

(Applaudissements).

Quand la SNCF ou RFF feront un petit peu plus de social et prendront un petit peu plus en considération ces voyageurs qui les font vivre et qui leur permettent d'éviter d'avoir un déficit encore plus gros que celui qu'ils connaissent, peut-être que là, à ce moment-là, le public

pourra dire : « Ah oui, une ligne TGV, cela pourrait être bien ». Mais avant tout, occupez-vous de nous ! Déjà à la base, sur quelque chose d'indispensable au quotidien, plutôt que de penser à trimballer des gens. Tout à l'heure, on faisait référence aux gens de l'aérospatial. J'ai un ami qui travaille sur Toulouse, justement dans ce domaine-là. Il m'a dit : « Moi le train, je ne le prendrai pas, parce que l'avion, on nous le paye ! ».
(Applaudissements).

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je ne pensais pas que c'était une intervention sur l'ensemble du dossier, sinon je crois qu'il y avait des personnes qui avaient déjà demandé la parole...

Comme l'a indiqué Monsieur SABIN, c'est Monsieur SABLAYROLLES qui va animer la deuxième table ronde. Mais au préalable, je pense qu'il y a peut-être des réponses à apporter par RFF, peut-être à la dernière et à l'avant-dernière intervention ?

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Je vais essayer peut-être de répondre en quelques mots...
(Huées).

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

S'il vous plait...

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Bien, je vais peut-être essayer de répondre en quelques mots aux diverses interventions qui ont eu lieu. La première concerne le fait que le mot « privilégié » n'ait pas été écrit...
(Huées).

... L'interprétation qui a été faite, certes...

(Un monsieur fait une observation).

... Excusez-moi, Monsieur, j'ai autant le droit à la parole que vous, je suis le représentant du maître d'ouvrage.

(Huées, sifflets).

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je vous en prie. On a un débat qui est de très bonne tenue, tous les intervenants peuvent intervenir sans problème. Vous posez des questions, il est normal que le maître d'ouvrage réponde. Et si vous n'êtes pas d'accord, vous reprenez la parole pour dire que vous n'êtes pas d'accord. C'est cela un débat.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Sur le premier point, ce qui est écrit est écrit et cela ne signifie pas autre chose que ce qui est écrit.

Sur le deuxième point, qui concerne les volumes de terre nécessaires pour la construction de l'A65, effectivement c'est un projet qui a maintenant un certain corps, qui a des études, qui est à un niveau d'élaboration tel que le maître d'ouvrage peut avoir des volumes de terre. J'en prends acte, mais vous ne m'avez pas dit non plus qu'il savait d'où ils allaient sortir.

Le troisième point concerne le paysage. Puisque vous avez dit : « D'après ce que j'ai compris » ; en tout cas je ne pense pas que vous l'ayez compris à partir du dossier du maître d'ouvrage, qui au contraire, dit que nous faisons des études paysagères lorsque nous développons le projet dans les phases ultérieures.

Concernant l'état du réseau, un audit commandité à la fois par RFF et SNCF a récemment été publié et met en valeur le fait que le réseau est dans un état inquiétant...

(Cris).

Attendez, ce que je dis est écrit dans les journaux, donc tout le monde le sait. Le Gouvernement a demandé aux deux Présidents, de RFF et de SNCF, de lui faire des propositions d'organisation sous deux mois, de manière à remettre en état le réseau dans le délai qui sera forcément un peu long, mais le système est en marche de manière à réparer ces erreurs du passé. Et je ne doute pas qu'à la lecture du rapport, le Gouvernement fasse les efforts nécessaires pour donner la suite que cela mérite.

Deuxième point concernant les solutions alternatives concertées, aujourd'hui, nous avons un projet non pas au sens de « dessein », nous avons un projet de réalisation d'un ouvrage. Si la décision de poursuivre est prise, bien entendu nous étudierons les solutions alternatives. Nous n'allons pas imposer une solution sans concerter et sans discuter avec les riverains et avec les associations.

Plusieurs questions ont été soulevées par cet intervenant.

D'une part sur le bruit. Les réglementations seront appliquées, et nous avons une obligation de résultat sur le respect de ces réglementations.

Y a-t-il des fonds européens engagés sur Bordeaux-Toulouse ? Aujourd'hui, non... Attendez, je réponds à la question, Monsieur !

Le TGV Paris-Toulouse est-il destiné aux cadres aéronautiques seuls ? Je constate que sur la liaison Bordeaux-Paris qui se fait actuellement en 3 heures, il n'y a pas que des cadres. Les TGV sont pleins, et il n'y a pas que des cadres. C'est une simple constatation.

Encore deux points pour essayer de répondre aux questions posées. Si les questions ont été posées, c'est qu'elles demandent une réponse. Si on a la réponse, on la donne ; si on ne l'a pas, on dit qu'on ne l'a pas, on dit pourquoi on ne l'a pas ou comment on va faire pour l'avoir. Mais si on a posé des questions et on n'attend pas la réponse, je ne vois plus très bien ce qu'est le débat.

Ensuite, sur les risques d'incendie qui avaient été évoqués par Monsieur MACE. Il évoque deux points notamment :

⇒ Un passage tous les 500 mètres. L'expérience, qui a été conduite sur la LGV Méditerranée où des discussions intenses et approfondies ont eu lieu avec les services de protection d'incendie, a conduit RFF, ou plutôt à l'époque la SNCF, mais nous

reproduirons bien entendu les bonnes pratiques de la SNCF, à reconstituer sur le projet et autour du projet le réseau de voiries nécessaire à la défense incendie.

- ⇒ Un point qui a été soulevé également, et avec des images effectivement frappantes, concernait l'entretien des abords de la voie ferrée. D'une part, je reviens sur ce que j'ai dit à l'instant sur l'audit du réseau qui a effectivement mis en valeur le défaut d'entretien, mais en même temps il a dit que l'entretien sur les LGV était de très grande qualité, et c'est nécessaire pour assurer la sécurité des circulations. Ce n'est peut-être pas une bonne excuse pour le mauvais état d'entretien du reste du réseau, mais en tout cas l'entretien des talus et des abords des voies ferrées des LGV est nécessairement de bonne qualité pour assurer la sécurité. Si ce n'est pas vrai, ce n'est pas ce qu'aurait écrit le Professeur RIVIER de l'Ecole Polytechnique de Lausanne.

Et le dernier point (ensuite je passerai la parole à Jean-Jacques FAUCHER pour compléter ma réponse), concerne la qualité des TER. Je rappelle simplement qu'une des vocations du projet de LGV est de permettre de libérer de la capacité sur la totalité de la ligne existante, qui sera utilisée notamment aux abords des grandes agglomérations, pour permettre aux Conseils Régionaux de développer l'offre de TER qu'ils ont la volonté de réaliser. Donc, la LGV participe, non pas directement mais indirectement, en libérant de la capacité, à l'objectif d'améliorer les services TER.

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Merci Monsieur le Président. Je pense, par rapport à ce qui a pu être dit, qu'il ressort une idée d'une fonction ou d'une volonté d'action du maître d'ouvrage pour laquelle des termes de type « profit » ont pu être évoqués. Je pense qu'il est peut-être nécessaire, par rapport à ce point, de re-situer un peu les missions que RFF a de la loi de sa création en 1997. RFF est un établissement public de l'Etat, donc est censé développer la politique de l'Etat en matière du réseau ferroviaire national. Je crois qu'il faut préciser également que RFF ne définit pas la consistance de ce réseau. C'est l'Etat qui le définit. Dans le cadre de ces développements de projets, il faut considérer RFF comme un bureau d'études, et plus qu'un bureau d'études, un bureau d'études qui est aussi au contact des acteurs locaux, pour amener au développement d'un certain nombre de projets.

La première idée qui consistait à évoquer que les études soient conduites indépendamment du maître d'ouvrage revient à remettre en cause l'essence même du maître d'ouvrage. C'est une idée, je ne me prononce pas là-dessus, mais cela nécessitera une modification profonde de la loi et des missions de RFF. Il faut noter que RFF ne travaille pas seul, et l'exemple que Kim REGNIER a évoqué est que, de leur initiative, et constatant effectivement la qualité du réseau, RFF et la SNCF, sur un sujet important comme celui du constat de l'état du réseau, ont confié à des experts indépendants mission de faire un rapport sur l'état de ce réseau. Je pense que tout est dans tout, il n'y a pas que RFF qui effectue ses propres analyses. Je pense également qu'il est important de rappeler que lorsque nous agissons dans le cadre de ces études, qui sont de toute façon généralement cofinancées pour des projets d'infrastructure, nous le faisons avec les acteurs qui sont également les porteurs du projet.

Et je vais peut-être ouvrir un peu par rapport à ce qui a pu être dit également sur la restriction que l'on ressent ici, en Aquitaine, du projet Bordeaux-Toulouse comme étant un projet de Toulousains, pour rappeler que ce projet a été décidé par un Comité de Pilotage, auquel participaient les Conseils Régionaux d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées et de Languedoc-Roussillon, comme un projet qui constituerait la première étape de la réalisation d'un maillage du réseau LGV du Sud de la France, destiné à être poursuivi par le maillon Toulouse-

Narbonne. Cet élément a un sens important dans la mesure où, indépendamment du simple fait, avec la réalisation de Bordeaux-Toulouse, d'assurer un rapprochement de deux grandes métropoles régionales du Sud Ouest riches chacune d'un million d'habitants qui se trouveront distantes seulement d'une heure de temps de parcours, il y a en étape ultérieure (y compris pour l'Aquitaine et l'Atlantique), l'ouverture vers la Méditerranée, c'est-à-dire Marseille, Nice, et également Rhône-Alpes. Toutes sont riches également d'agglomérations importantes et entre lesquelles il y a des échanges importants. Donc, je resitue le projet Bordeaux-Toulouse qui temporellement est effectivement limité à ce maillon dans le dessein qu'il y a derrière ce projet, qui est d'élargir la réalisation du réseau d'infrastructures de LGV pour également donner un intérêt pour l'Aquitaine à des relations vers la Méditerranée.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je crois que Monsieur le Vice-président du Conseil Régional souhaiterait intervenir sur l'intervention de Monsieur FAUCHER. Et puis, nous reprendrons.

M. Jean-Louis CARRERE, Vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine :

C'est simplement pour dire qu'au Comité Technique, le Conseil Régional a été représenté par des fonctionnaires, mais que nous nous sommes toujours exprimés, Monsieur, en disant « priorité à Sud Europe-Atlantique ».
(Un monsieur crie).

Ecoutez, quant au train, on a le train qu'on veut, et qu'on peut.

Je voudrais simplement, en tant que citoyen, ...

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je vais immédiatement vous rendre la parole. Simplement pour indiquer que nous sommes face à une obligation. Nous avons trois choses à faire qui doivent être équitablement faites. Nous avons un nombre important de questions écrites, et les gens qui les ont posées ont droit à une réponse. On va voir comment.

Deuxièmement, nous avons la deuxième table ronde, pour laquelle je demanderai que les intervenants soient le plus bref possible, mais il y a des choses à dire.

Troisièmement, nous avons un certain nombre d'interventions qui sont demandées. Alors je propose que dans un premier temps (vous avez le micro bien sûr, vous allez intervenir) il y ait 3 ou 4 questions. A ce moment-là, il y aura la table ronde. Nous aurons les questions écrites. Et le débat continuera. Voilà ce que je propose pour que tout le monde soit servi.

M. Jean-Louis CARRERE, Vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine :

Oui, merci. Je voulais simplement demander la prolongation du débat, comme cela a été fait il y a 15 jours, de façon à ce qu'on puisse corriger le problème d'envoi du mailing. Ce sera la date de départ d'un débat réel, de façon à ce que RFF puisse ficeler un dossier un peu plus sérieux. Et cela permettrait aux Verts de prendre le temps de réfléchir pour faire l'unanimité et s'associer à nous contre ce projet, avant la clôture du débat, donc.
(Applaudissements).

Un intervenant :

J'ai un micro !

Mme LECHAT, Habitante de Giscos, canton de Captieux :

Moi aussi, depuis un moment.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je demande que tout le monde soit patient. Tout le monde aura la parole, vous avez pu constater que cela a été le cas il y a 15 jours. Mais je ne peux pas donner la parole à 7 personnes à la fois, c'est impossible !

M. Alain BLANC, SEPANSO :

Je voulais revenir sur le débat et la façon dont il se passe. Ayant participé au débat sur le grand contournement, et représentant un Collectif d'Associations, la CNDP nous a demandé notre avis quant au déroulement du débat et comment il pourrait évoluer dans l'avenir. Et je retrouve aujourd'hui les mêmes problèmes, c'est-à-dire que les dossiers se sont perdus, beaucoup de gens ne les ont pas reçus... Au passage, un clin d'œil, vous les mettez sous film plastique, cela va faire plaisir au Maire qui va avoir une décharge chez lui, vous participez à la remplir. Ce n'est qu'un détail.

Nous, les associations avons dit que si on voulait que le débat soit réellement public, il fallait rentrer chez les gens, et en particulier utiliser les télévisions. Aujourd'hui tout est filmé, mais cela ne sert à rien. Il faut que les télévisions régionales en particulier soient présentes, que les débats soient faits avec eux et la « Commission du Débat » a montré son impuissance, à tel point qu'à la réunion du 26 juin à Paris qui devait se conclure par une conférence de Presse, la Presse n'était pas présente. Donc là, je me dis qu'il y a une question de fond à poser.

La deuxième chose est sur plan de la démocratie, quand on parle de démocratie, aujourd'hui, le citoyen est là, les élus sont là, les représentants sont là. Donc je pense qu'on doit tenir compte de ce qui est dit. Et quand on voit les réponses que nous propose RFF sur des problèmes techniques, du style des gravières, dire que ce sujet n'a pas été étudié parce qu'on ne sait pas quel sera le tracé... Excusez-moi, mais quel que soit le tracé, les quantités de granulats seront les mêmes, et on sait qu'en Gironde on est en déficit de granulats. Donc de toute façon, ce problème est crucial et RFF refuse d'y répondre. Où est réellement le jeu de la démocratie ?

(Applaudissements).

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Là aussi, la moindre des choses est que je réponde aux questions qui m'ont été directement posées, qui concernent la CPDP, sinon on dirait que nous nous défilons. Vous avez évoqué au moins deux choses nous concernant, Monsieur BLANC.

La première est, effectivement, la réflexion que conduit actuellement la CNDP. Vous avez participé à des réunions de travail. Je sais qu'ils y réfléchissent et que cela doit donner des instructions intéressantes pour les débats ultérieurs. Mais les conclusions concernant votre groupe de travail, à ma connaissance, n'ont pas été totalement finalisées.

La deuxième chose, en ce qui concerne la Presse, je crois (je n'ai pas de jugement à porter personnellement parce que je n'ai pas de référence) mais il apparaît (le Président de la Commission Nationale, Monsieur MANSILLON, qui suit l'ensemble des débats publics, me l'a indiqué) que pour ce débat, la couverture médiatique est très supérieure à la moyenne des débats. Donc je crois qu'il ne faudrait pas accuser les médias de négliger, ou de mal faire leur travail.

M. Simon CHARBONNEAU, Professeur à l'Université de Bordeaux, Spécialiste en Droit de l'environnement :

Pour la première réunion, le 15, il n'y avait ni FR3, ni aucun reportage de « Sud Ouest » au niveau du département (je ne parle pas du petit article qu'il y a eu au niveau de Langon). Alors ne me dites pas que c'était la même couverture, ce n'est pas vrai !

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je ne vous dis pas, Monsieur CHARBONNEAU que c'est la bonne couverture, je n'en sais rien, mais je vous répète que le Président de la Commission Nationale, qui a toutes les revues de Presse de tous les débats publics alors que je ne lui demandais rien, m'a signalé qu'il y avait une bonne couverture. Mais en ce qui concerne la présence ou non de tel ou tel média, comprenez bien que nous n'avons pas d'ordre à leur donner. Ils sont très régulièrement avertis de toutes les réunions, ils viennent ou ne viennent pas.

M. Simon CHARBONNEAU, Professeur à l'Université de Bordeaux, Spécialiste en Droit de l'environnement :

Je voudrais quand même répondre à l'argument de RFF, concernant l'information. Compte tenu de la procédure du débat public, c'est trop tôt pour avoir toutes les informations sur les dossiers : en fait, une fois de plus, on est dans la mauvaise foi. Parce que tous les projets précédents, tous les conflits qu'il y a eu sur le TGV Sud Est etc., vous avez un retour d'expérience. Vous avez des tas de données dans vos armoires, et on aimerait bien faire un hold-up ! A mon avis, cela améliorerait la transparence.

(Applaudissements).

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Je pense que vous avez vous-même, la fois précédente, expliqué que le débat public était une chose positive dans l'exercice de la démocratie. En même temps, vous expliquez que c'est positif, et que de toute façon, c'est vicié, et que cela ne sert à rien. Si ! Si ! Vous dites « il intervient assez tôt », mais vous voudriez avoir tous les éléments.

(Brouhaha dans la salle).

En particulier sur les granulats, puisque vous souhaitez qu'on aille un petit peu plus loin sur les granulats, c'est d'ailleurs une question que vous aviez posée. Pour calculer le besoin de

granulats, nous avons besoin de savoir si nous sommes en remblai, en déblai, de connaître la qualité des sols, pour savoir quelle épaisseur de matériaux, de graves (les matériaux de meilleure qualité) nous avons besoin. Aujourd'hui, nous ne sommes pas capables de le faire.

Je reconnais que dans la zone de Sud Gironde, si nous devons y passer, nous serons certainement déficitaires, puisque nous devons être en remblai continu, donc on ne pourra pas aller chercher des matériaux de déblai pour les mettre en remblai. Ceci étant, pour aller chercher les matériaux, il y a des procédures. Nous devons nous inscrire dans un schéma départemental de carrières. Dans le cas d'ouvertures de carrières, nous devons faire des enquêtes publiques, donc nous serons sous le contrôle de l'Etat et en particulier des DIREN. Nous serons sous le contrôle du public puisque nous serons soumis à enquête publique pour ouvrir des carrières. Le sujet viendra mais en temps utile. Je répète, aujourd'hui, d'où viennent les matériaux pour A65 qui est un projet beaucoup plus proche ?

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je l'ai indiqué, nous avons plusieurs choses à faire. Il y a deux dames qui ont le micro. Je pense que nous allons passer ensuite à la table ronde, et je m'engage personnellement à ce que toutes les personnes qui souhaitent parler ce soir puissent parler le faire.

Mme LECHAT, Habitante de Giscos :

Cela fait presque une heure que je tiens le micro. Je pense qu'il faut dire un « merci » quand même à la Commission de Débat Public, parce que notre adversaire, c'est RFF, ce n'est pas la CNDP. Je crois que les personnes en face de nous ne sont pas dupes, elles ont très bien réalisé l'ambiance dans la salle et que le vote du peuple, ce n'est pas à côté de RFF. Je pense que vous faites un bon travail, et je vous remercie.

Je suis là pour des raisons professionnelles. Je suis mandatée par une trentaine d'agences immobilières qui se posent franchement la question. On a entendu l'exemple de la Dame à côté. Que fait-on avec toutes ces maisons ? On vit aujourd'hui, depuis très peu de temps, deux ans, peut-être un peu plus, avec enfin une montée du prix des maisons dans la région. On est sorti du dernier coin de la France où personne ne veut aller et où c'est encore bien d'acheter des maisons à 30 000 Euros. C'est fini, effectivement. Bordeaux grandit, les environs grandissent et les gens ne viennent pas là-bas parce que c'était si peu cher, mais pour la qualité de vie qu'ils trouvent. Et la qualité de vie qu'ils cherchent à trouver n'est pas la LGV qui passe dans leur jardin.

Cela m'est arrivé il y a à peine deux jours, j'étais sur la commune de Lucmau, avec des clients, pour leur montrer une maison. Et c'est le Maire de Lucmau qui m'a dit : « Ah, bonjour, Madame LECHAT ! Vous savez très certainement mieux que moi où on en est avec la ligne LGV ! ». Que dire à mes clients ? « Ecoutez, c'est vrai, il y a le Parc Naturel des Landes de Gascogne, ce n'est pas mal, mais on ne peut pas vous dire si le train ne passera pas chez vous ! ». Alors, que vont-ils faire ? Acheter ou ne pas acheter ? Personnellement, je n'achèterai pas dans une telle situation, où j'ai l'épée de Damoclès au-dessus de la tête, où j'attends que Messieurs et Mesdames de RFF se décident à nous coller le « truc » devant le nez ou pas !

Maintenant, que font les autres qui ont déjà acheté ? Cela devient nettement plus compliqué. En dehors de la solution des boules Quiès qu'on avait déjà nommée la dernière fois, je ne sais pas ce qui leur reste. Je ne sais pas sur quelle base vous voulez dédommager les gens

là-dessus. On est une région en plein développement. Vous voulez admettre les prix des années 90 parce qu'ils vous conviendront bien ? Payer aux gens 30 000 Euros, pour une maison qui, aujourd'hui, sans votre projet, peut être revendue à 300 000 Euros. Et si cette hausse de prix est là, ce n'est pas uniquement parce qu'à Bordeaux, il y a de plus en plus d'habitants qui ont en urgence besoin d'un train qui les ramène jusqu'à Toulouse ! C'est peut-être uniquement parce que les gens ont reconnu la qualité de vie chez nous, et qu'ils cherchent de la tranquillité ! C'est-à-dire justement ce que vous, vous cherchez à détruire !
(Applaudissements).

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Les questions que vous posez, Madame, seront abordées dans la table ronde justement, en particulier par Maître Bernard NOYER. Avant le démarrage qu'il faut faire de la table ronde, j'avais indiqué une Dame qui depuis très longtemps avait le micro en main. Et puis, je demande à Monsieur SABLAYROLLES de demander aux membres de la table ronde de monter. Tout le monde parlera.

Mme Isabelle DEXPERT, Maire de Pompéjac (commune forestière) et Conseillère Générale du canton de Villandraut :

Vous parliez tout à l'heure, Monsieur CHARBONNEAU de hold-up, c'est ce que j'ai fait, puisque j'ai appelé une collègue élue sur la ligne Trans-Est Européen, qui est en plein dans la phase de réalisation de la ligne, puisque les travaux sont amorcés, et effectivement le terme de « hold-up » n'est pas joli. Je voulais revenir sur la notion de vision paysagère que vous remettiez en question tout à l'heure, Monsieur REGNIER (je pense que c'est votre nom), qui m'indiquait qu'effectivement nous n'avions pas du tout la même notion de la vision paysagère.

Elle m'a bien confirmé que ce qui comptait, c'est ce qui se voyait depuis le train, et toujours aujourd'hui, 10 ans après les premiers débats qu'ils ont eus pour l'installation de cette ligne. Donc, c'est encore d'actualité là-bas, ils se battent, ils ont même été obligés de se constituer en Comités pour pouvoir se défendre, puisque vous aviez effectivement la délicatesse d'aller voir chaque commune (vous, RFF, attention, je ne vous accuse pas personnellement). Mais effectivement RFF avait la délicatesse d'aller démarcher chaque commune, et s'arranger avec chacune. Ils se sont associés, ils ont bien compris qu'à plusieurs on était plus fort. Voilà une chose de faite. Ainsi, ils pensent qu'effectivement la charte paysagère qu'ils avaient pu signer au niveau de leur pays sera respectée, ainsi que la Loi sur l'eau. Cela, c'est pour la notion de « hold-up », et uniquement sur la partie environnementale.

Par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure, je me suis déjà exprimée il y a 15 jours, donc je ne vais pas recommencer. Je reste bien sûr tout à fait d'accord avec ce qui a pu être dit tant sur l'exploitation de la forêt, que de l'agriculture ou de la viticulture, et je suis d'accord avec les intervenants qui ont donné leur avis. Je voulais vous préciser qu'il y a la forêt mais que nos communes sont également, pour la plupart, adhérentes au Bassin Versant du Ciron, ce sont je crois 158 communes, si mes souvenirs sont bons. Nous sommes en train de mener une réflexion, et nous n'en sommes qu'au stade de la réflexion et pas d'une mise en œuvre, d'un outil de gestion de l'eau puisque c'est ce qui est aussi primordial chez nous. Que deviendrait notre projet de SAGE ou de contrat de rivière avec un projet tel que vous nous le proposez ? Nous avons des investissements financiers lourds, que les Communautés de Communes, les pays, les parcs, sont prêts à assumer. Est-il utile d'investir sur des projets à moyen terme, alors que sur 10, 15 ans à venir, on sait que vous risquez de nous coller la LGV ?

Je voulais vous faire part de ma réflexion, de mon attente, toujours sur la réponse (et mon collègue vous en a fait part également), sur le bruit du TGV, on ne l'a toujours pas. C'est basique, mais on attend cela aussi. Ce sont les inquiétudes sur le Sud Gironde qui rejoignent, je crois, les inquiétudes du Lot-et-Garonne, et également nos voisins de Bordeaux. Donc, non à cette LGV. Vous disiez qu'il y avait trois tracés possibles, on a bien compris que vous n'en privilégiez aucun, c'est fait, c'est acté, et vous disiez qu'il y aurait matière à savoir si vous poursuiviez ou pas ce projet. Je crois qu'effectivement, il vaut mieux ne pas poursuivre, parce que de toute façon, vous nous aurez systématiquement en face.

(Applaudissements).

**Table ronde n°2 :
Les acquisitions et
réserves foncières**

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

J'aurais souhaité, avant que Madame LECHAT, qui a posé une question intéressante et utile pour tout le monde, et au-delà de cette salle, que nous puissions introduire la seconde table ronde qui n'apportera peut-être pas assez de précisions dans la réponse à donner, mais qui est faite pour cela. Donc, le public aura la parole tout à l'heure et je propose que maintenant les trois intervenants que nous avons prévus, à savoir :

- ⇒ le Professeur NOYER,
- ⇒ Monsieur GUINET qui représente le Ministère de l'Équipement,
- ⇒ et Monsieur MEUNIER qui est responsable du Service Acquisitions Foncières de RFF,

viennent à la table ronde.

La raison majeure de la création du débat public, outre la demande des citoyens qui sera...
(*Une Dame veut intervenir*).

Madame, nous aurons le temps tout à l'heure de vous donner la parole, je l'ai bien noté. alors une seconde s'il vous plait. Nous sommes aussi désolés que le temps passe. On a dit que tout le monde pourrait poser sa question, alors c'est simplement une question de patience, Madame.

Une intervenante :

Cela fait déjà un moment, le micro de circule pas de la même façon que la dernière fois. Vous faites incontestablement moins tourner le micro. Et c'est inadmissible !
(*Protestations*).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Madame, la raison majeure de la création du débat public, outre la demande est l'impatience citoyenne, celle que vous manifestez maintenant, mais qui a été perçue depuis longtemps...

La même intervenante :

Arrêtez la langue de bois, Monsieur, on a besoin de prendre la parole, on n'a pas besoin d'entendre vos explications !
(*Applaudissements*).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Nous souhaitons apporter à Madame LECHAT, qui a posé une question importante et récurrente, parce qu'elle a été posée plusieurs fois...

La même intervenante :

Oui, mais vous allez en profiter pour embrancher la deuxième table ronde, et les questions qui sont relatives à la première table ronde ne pourront pas être posées ! Ou elles seront posées à minuit, et c'est inadmissible ! On termine un travail à fond !

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

On terminera le travail à fond, bien sûr, Madame. Mais il est temps quand même d'apporter quelques éléments de réponses à des questions qui ont été posées préalablement. Vous avez déjà eu la parole, d'autres ne l'ont pas eue, il faudrait qu'ils puissent parler eux aussi. Je vois une main levée dans le couloir. Je voudrais bien que ces gens puissent parler. Ce que je voudrais maintenant faire, si vous permettez...

La même intervenante :

Les réseaux de DFCI dans le Sud Est avaient été pris en compte, j'ai voulu rappeler que les réseaux de DFCI dans le Sud Ouest n'ont strictement rien à voir avec les réseaux DFCI dans le Sud Est, parce qu'il y en a beaucoup moins, donc c'est beaucoup plus facile à faire ! Et on voit bien les dégâts qui sont causés dans le Sud Est à l'heure actuelle, par le feu !

Deuxièmement, le bruit. Monsieur REGNIER, une fois de plus, se réfugie derrière la législation. Il oublie de dire que les niveaux de bruit qu'il évoque sont des niveaux sonores cumulés qui ramènent le bruit annoncé bien en deçà de la réalité, puisque le Décibel n'est pas une unité de mesure, mais le résultat d'un calcul. Donc la réponse qu'il fait est une réponse qui ne dit pas la vérité.

Par ailleurs, il y a une question qui a été évoquée tout à l'heure, RFF a soigneusement évité de répondre. On a évoqué le réseau hydrologique qui est absolument indispensable pour l'équilibre de la forêt, pas simplement de ce qui est autour de l'éventuelle LGV. Il y a tout ce réseau hydraulique qui va être complètement fichu en l'air, qui va entraîner des dégâts beaucoup plus vastes. Mais à cela non plus, ils n'ont pas répondu.

Quant à la question des granulats, n'en parlons pas, parce qu'ils ne savent pas qu'il va falloir des quantités de granulats. Que ce soit en déblai ou en remblai, excusez-moi, il va en falloir des tonnes et des tonnes...

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Donc acte. Répondez...

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Premier point, sur le réseau de défense incendie et DFCI, une démarche a été suivie sur le Sud Est et elle sera suivie sur le Sud Ouest. Ni plus, ni moins. J'ai dit que les réseaux de défense incendie avaient été rétablis sur le Sud Est, et qu'ils le seraient sur le Sud Ouest, Monsieur !

(Cris d'un Monsieur dans la salle).

Deuxième point...

(Le Monsieur continue à protester).

Je réponds à Madame que ce qui a été fait quelque part sera fait ici.

Sur le deuxième point concernant le bruit, je le rappelle, nous avons une obligation de résultat, et cela se mesure, Madame. Ce n'est pas le produit d'un calcul.

Sur le troisième point, celui de l'hydraulique, nous ne l'avons pas évoqué, mais nous sommes soumis à la Loi sur l'eau. La Loi sur l'eau est un instrument qui permet de contrôler et qui est soumis à enquête publique. Vous ne pouvez pas nous accuser par avance de détruire le réseau hydraulique. J'en ai fini.

(Protestations).

Mme Denise CASSOU, Présidente de « Landes Environnement Attitude » :

Merci de me donner enfin le micro et que je n'aie plus besoin de crier pour me faire entendre. Donc je répète, d'après les personnes, les pompiers et la sécurité, il y avait en début de réunion 700 à 800 personnes dans cette salle. Il est bientôt 10 heures...

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Oui, mais Madame, si tout le monde prend 10 mn, cela fait 8 000 mn ! Si on était un peu discipliné...

Mme Denise CASSOU, Présidente de « Landes Environnement Attitude » :

Je pense que j'ai la parole depuis 30 secondes ?

Alors non seulement c'est difficile d'avoir le micro, mais en plus vous ne me laissez pas parler !

Je voudrais dire qu'il a été beaucoup question, et il y a eu des interventions entre autres d'élus, de la nécessité du train et de la nécessité de mettre en place, de développer le ferroviaire. Le ferroviaire : bien entendu, il faut le développer, mais un ferroviaire au service de tous, c'est-à-dire aussi la nécessité de développer le fret ferroviaire, et aussi, la nécessité de développer la desserte locale, pour éviter que les personnes prennent leurs voitures pour aller travailler.

Nous nous opposons à ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse, quel que soit le tracé, parce que ce projet a pour seule ambition de faire passer des trains de Bordeaux à Toulouse, sans arrêts dans notre région, et pour aller très vite, uniquement des TGV. C'est-à-dire absolument pas de fret, absolument pas de développement local.

Un dossier a été fait par RFF. A la page 67, vous pouvez regarder un tableau. Ils ne prétendent absolument pas diminuer le fret, diminuer le transport par route ; ils s'inscrivent dans des chiffres, des évaluations, des projections d'augmentation du trafic sur tous les plans, y compris sur la route. Donc, ce projet ne prétend absolument pas développer le fret ferroviaire, et il ne prétend absolument pas irriguer un territoire au niveau local.

Nous sommes pour un développement du fer, c'est une urgence pour les raisons qui ont été évoquées, de problèmes avec le pétrole, de problèmes climatiques ; mais pour un vrai projet de développement ferroviaire, qui soit au service de tous. Je vous rappelle, cela a été évoqué en début de réunion, qu'il a été question du fret qui servait pour le bois. Je vous rappelle qu'au siècle précédent, le Sud Gironde réclamait le train. Mais c'était un train qui servait le développement économique, et qui était au service de tous.

En ce qui concerne ce débat, il y a eu des questions posées à RFF. La dernière fois, Monsieur REGNIER nous a dit qu'il avait le souci de la transparence et de la bonne

concertation. Pour beaucoup de questions, quand même, on nous a dit : « On ne sait pas actuellement ». C'est quand même un peu troublant. Concernant le bruit, on nous a donné de nouveau la législation. Mais on ne sait toujours pas le bruit que fait un TGV à la source. Pourtant, il n'y a pas besoin que le projet soit bouclé pour le savoir.

Une question a été posée la semaine dernière sur la fréquentation actuellement de la ligne Bordeaux-Toulouse. Cela, il n'y a pas besoin que le projet soit avancé pour le savoir. On ne le sait pas, on n'a pas eu de réponse.

Il a été question aussi, en termes de réponse, que la ligne Bordeaux-Irun n'était pas bien entretenue ; mais une ligne LGV, on vous l'assure, est forcément bien entretenue. On a fait circuler des photos qui montrent la façon dont était entretenue la ligne Sud Méditerranée (une ligne LGV). Si vous ne les avez pas vues dans la salle, vous pouvez les regarder à la table de notre Association, en sortant. L'entretien, on nous promet beaucoup de choses, mais que se passe-t-il réellement ?

Après, lorsque l'on fait les bilans, en ce qui concerne le bruit, s'il y a des problèmes, si l'on s'aperçoit qu'il faut de nouveaux murs anti-bruit, croyez-vous qu'il y ait des financements généraux ? Pas du tout ! C'est à la charge des collectivités. Donc on fait un bilan au bout de quelques années, mais après, débrouillez-vous au niveau du financement !

En termes de transparence, j'aimerais poser une question. Je voudrais signaler au passage le site du débat public de la LGV PACA. Il y a beaucoup plus d'informations sur le projet qu'en Aquitaine. Je ne sais pas pourquoi. Entre autres, il y a une estimation des coûts (qui est quand même un des nerfs de la guerre) qui est autrement plus détaillée que dans ce projet. Dans ce projet, il y a un document de 109 pages qui présente le projet, et un quart de page, page 70, qui donne l'estimation. Alors si sur le projet LGV PACA, on peut nous donner le prix du mètre linéaire, on peut nous donner toutes sortes de documents ... Et en 4 lignes, on nous dit que le projet va se monter à 2,9 milliards d'Euros. Mais sur quoi est-ce basé ? On ne nous donne aucune justification. Autre chose, on nous parle d'économies en faisant un tronçon commun. Mais si ce tronçon commun a pour conséquence d'une part que les deux trajets se rallongent, et d'autre part qu'on fasse une gare à Mont-de-Marsan pour faire plaisir, au passage, une gare représente 50 millions d'Euros ! C'est une somme importante. La « question » que je pose à RFF est : peut-on avoir une estimation beaucoup plus précise des coûts ? Une autre estimation qui n'avait pas été faite est combien coûterait l'amélioration de la ligne actuelle Bordeaux-Toulouse, simplement en la sécurisant et en la mettant aux normes pour que le TGV puisse passer ? Il y a un fuseau qui est complètement oublié et n'est pas estimé. Combien coûterait un projet qui ne passe pas par Montauban ? Le fuseau qui ne passe pas par Montauban : aucune estimation financière non plus. Donc, pour qu'il y ait vraiment un choix, il faut qu'il y ait des données précises, chiffrées, sur toutes les possibilités. Voilà la question que je pose à RFF et j'aimerais qu'il puisse nous donner une réponse d'ici la fin du débat. Merci.
(Applaudissements).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

On a bien entendu les questions. Vous souhaitez répondre maintenant ?

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

A un certain nombre de questions, parce que nous avons des réponses rapides. Sur ce qui est du bruit d'un TGV, je vous donne un chiffre que je pourrais vous présenter sur une échelle, qui permet de le comparer à un certain nombre de bruits émis dans des lieux, ou par un certain nombre d'engins. Le bruit d'un TGV circulant à 300 km/h, mesuré à 25 mètres de la voie à hauteur du terrain naturel, à une hauteur de 1,50 m, est de 92 Décibels.

(Protestation d'une dame)

Alors toutes les mesures sont mauvaises, Madame.

Suite à la réunion précédente de Langon, nous travaillons sur l'édition d'un document de synthèse sur les premiers éléments que nous pourrions vous communiquer sur le bruit, qui sera porté à la connaissance par des modalités qui sont encore à définir avec la Commission du Débat Public. Faire un enregistrement du bruit d'un TGV est également possible. On peut passer par la table de mixage, et selon la situation du potentiomètre que l'ingénieur du son voudra bien mettre sur sa table de mixage, on entendra des bruits très différents, ce qui ne rime strictement à rien. Donc, nous vous donnerons l'information sur le bruit, avec ce qui avait été demandé par le Professeur d'IUT qui était arrivé, pour différencier des situations dans lesquelles la voie est au niveau du terrain naturel, des situations dans lesquelles la voie est en déblai, et des situations dans lesquelles la voie est en remblai. Ceci pour des situations dans lesquelles il y a une centaine de TGV qui circulent par jour, à la vitesse de 300 km/h, et en indication de bruit instantané, c'est-à-dire le bruit tel qu'on peut le mesurer, et traduit justement pour cette valeur du nombre de trains, puisque cela conditionne la durée pendant laquelle les gens qui entendent sont soumis au bruit, transmis en niveau de bruit réglementaire (Laeq), que vous pourrez comparer aux normes réglementaires qui vous seront également indiquées. Donc, cela fixera un peu mieux effectivement les éléments sur le bruit.

En ce qui concerne les éléments sur la fréquentation actuelle de la ligne Bordeaux-Toulouse, ce sont des chiffres qui ont été fournis à la réunion précédente, et par sections. Le taux de saturation, je reviens sur l'explication qui avait été fournie qui est d'indiquer que c'est un élément qui, aujourd'hui, n'a pas de réalité. A ce jour, on ne note pas de points de saturation sur la ligne Bordeaux-Toulouse. Je précise que si nous parlons d'un projet de LGV, c'est que nous nous situons, par rapport à cette ligne existante, à un horizon d'une quinzaine d'années et dans les études également, voire plus, et que nous analysons la façon dont cette ligne sera utilisée dans le futur. Et dans les études, vous trouvez effectivement l'indication qu'en certains endroits, l'accroissement du trafic entraînera des points de saturation. Donc, ils ne permettraient pas effectivement de développer des trafics comme ils le seraient naturellement, et nous ne devons pas perdre de vue que nous avons une mission qui est également de faire en sorte que l'infrastructure ferroviaire et les services de transports ferroviaires puissent être développés plus qu'ils ne le sont aujourd'hui. Et dans cette perspective volontariste, on imagine des scénarios.

Et pour certains, je pense que c'est une précision à apporter à une question posée : l'évaluation de l'aménagement de la ligne existante pour y faire circuler des TGV pendulaires. J'ai cru comprendre dans un propos qu'on disait « pour que les TGV puissent circuler sur cette ligne ». Aujourd'hui, les TGV circulent sur cette ligne. Pour qu'ils puissent y circuler plus vite, il faut faire un certain nombre d'aménagements, que nous avons chiffrés, et je pense que c'est au moins la troisième fois que nous donnons cette information. Je pense qu'on a comme un défaut d'écoute.

(Protestations)

Je pense me baser sur des faits tout à fait objectifs et incontestables. Ces informations figurent dans le dossier support. Comme cela a été indiqué, à la page 96. Et de la même façon, comme l'hypothèse en a été évoquée, le coût d'une LGV qui ne desservirait pas Montauban a bien également été évalué et fixé dans ce dossier du maître d'ouvrage.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

L'infrastructure, c'est 780 millions d'Euros ; c'est l'aménagement de l'existant, et vous gagnez 6 minutes. Les 6 autres minutes sont acquises grâce à la pendulation.

Je finirai très rapidement la réponse, parce qu'il y a un certain nombre de contrevérités qui ont été exprimées. Pages 67, 68, 69 vous avez des tableaux qui vous donnent la situation, certes actuelle, et la situation dite « de référence » qui est décrite par ailleurs, c'est-à-dire que sera le trafic routier, aérien et ferroviaire (tel qu'il est estimé être) à l'horizon de mise en service du projet, mais sans le projet. Et l'on compare cela avec une situation dite « avec projet » où l'on donne les volumes de trafic routier, aérien et ferroviaire avec le projet. Et dans ce cas-là, vous ne pouvez pas dire, Madame, que le trafic routier croît. Au contraire, il décroît grâce à la réalisation du projet. Parce qu'il faut comparer la situation dite « avec projet » avec la situation dite « sans projet », qui sont au même horizon. La situation actuelle, c'est aujourd'hui, l'horizon du projet, c'est différent.

Vous avez page 32 l'occupation de la ligne en nombre de trains, le total par jour, et le total des trains de voyageurs. Concernant le détail des coûts : « 80, nombre total de trains par jour sur la section, 54 dont nombre de trains voyageurs ». Le nombre de voyageurs est 4 millions.

Pour finir, je vous renvoie à un document qui est en ligne, qui est « L'étude technique et analyse socio-économique des scénarios de lignes nouvelles et d'aménagements de la ligne existante » dans lequel vous trouverez les détails des coûts de construction du projet.

Mme Françoise DELPECH, Secrétaire de « Landes Graves Palus Environnement » :

Merci de me donner la parole. Je voulais revenir sur les questions de bruit et donner des informations qui ont été lues, et données même par la SNCF. La SNCF donne des valeurs de bruit relevées dans la Drôme, par exemple, avec des protections déjà en place. A 880 mètres de la voie, les riverains subissent 68 Décibels à... (en ponctuel, etc., on ne sait pas trop ce que cela veut dire), ce qui est de toute façon considérable. Et c'est donc bien en ponctuel. Ce n'est pas un calcul « arnaque » de la législation, où cela ne nous donne absolument aucune idée de ce que va être réellement le bruit perçu par nos oreilles.

Il y a eu une étude indépendante menée à Comont sur Durance, qui révèle qu'à une distance supérieure de 1 000 mètres, le TGV s'avère encore très bruyant, et extrêmement dérangeant. Et on apprend qu'en ce qui concerne les gîtes et chambres d'hôtes, aucun « épi » (vous savez, on délivre des épis selon la qualité des gîtes et chambres d'hôtes) n'est accordé dans un couloir de plus d'un kilomètre de part et d'autre de la voie. Alors il est difficile de faire admettre que ce qui est inacceptable pour un touriste de passage l'est pour un résident permanent.

(Applaudissements).

Peut-on obtenir l'expropriation, dans la zone reconnue de forte nuisance, disons donc, de l'ordre d'un kilomètre de part et d'autre de la voie ? C'est un premier point.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

C'est exactement le type de question pour laquelle nous avons formé la table ronde, avec des personnes dont une au moins est susceptible d'apporter des éléments de réponse. Mais vous ne souhaitez pas que nous ouvrons cette table ronde.

Mme Françoise DELPECH, Secrétaire de « Landes Graves Palus Environnement » :

Tant que j'ai le micro, je voulais terminer ce que je voulais dire. Mais c'est vrai qu'on aimerait avoir cette réponse. Je crains que malheureusement, à 1 kilomètre de la voie, RFF n'ait pas l'intention effectivement de prendre tout cela en compte sur une telle largeur.

Des personnes sont intervenues de la région de La Brède. J'habite une petite commune qui est juste à côté de La Brède, à Saint Morillon, et je suis la secrétaire d'une Association qui s'appelle Landes Graves Palus Environnement. Je voulais rappeler que dans cette commune, on a organisé une réunion d'information locale concernant la LGV, c'est une information d'ailleurs parce que, effectivement, les gens du coin n'étaient absolument pas au courant de ce qui risquait de leur arriver. Donc la participation était extrêmement importante, et on n'avait jamais vu cela, dans une petite commune comme la nôtre, et je vous assure que l'émotion était à la hauteur.

Bien sûr, et il en a été question tout à l'heure avec Madame LECHAT, les habitants étaient consternés, évidemment, à la perspective du passage de votre « truc », d'envisager leur environnement irrémédiablement dégradé, et bien sûr il y a eu des réactions immédiates, comme ceux qui venaient d'acheter une maison ou de faire construire. Ils sont furieux d'avoir investi leur argent, cela pourrait être pratiquement à fonds perdus. Ceux qui ont acheté un terrain parce que c'est une zone recherchée elle aussi pour sa qualité environnementale, ne veulent plus construire. Ceux qui devaient vendre ne trouvent plus acquéreur. Dès à présent, cela se fait sentir. Il y a tout un tas de réactions comme cela, et je rappelle que ce qu'on recherchait en s'installant chez nous, c'est une relative tranquillité, et c'est exactement l'inverse que vous mettrez en place si jamais vous réussissez à faire passer votre projet.

Une deuxième question, je voudrais savoir si cette situation posait un problème à RFF. Le dernier point au sujet duquel je voulais intervenir concerne les granulats. J'en ai entendu beaucoup parler. Vous savez que nous sommes dans une zone où nous sommes excessivement concernés par les questions de granulats. Actuellement, une grosse entreprise a obtenu l'autorisation de faire des trous sur plus de 200 hectares, qui peuvent aller jusqu'à 10 mètres de profondeur, pour extraire les granulats pour des grands projets de la région. Alors on se demande si cela va s'arrêter un jour.

On s'appelle Landes Graves Palus Environnement, on est dans la région des Graves, et c'est intéressant pour deux choses, la vigne et aussi les granulats. Et je vous assure qu'on a des zones qui sont totalement détruites dès à présent par cela, et on ne voudrait pas que cela continue ! Vous devriez savoir que dans le cas de l'option Sud, vous seriez obligés de passer également dans cette zone qui contient beaucoup de granulats, qui se trouve sur un niveau très karstique et qui demanderait certainement des travaux de romains pour faire tenir une voie TGV au-dessus. Pensez au sol, mais aussi au sous-sol. En ce qui concerne cette région karstique, il y a au-dessous une nappe aquifère qui alimente pour grande partie, déjà, Bordeaux. Elle est considérée comme une nappe qui servirait de ressource dans le cas de manque d'eau des années à venir dans le cadre du SAGE, nappe profonde de la région et qui se situe dans une zone très sensible, c'est-à-dire que plus on enlève de granulats, et

plus la nappe a de risques de devenir impropre à la consommation. C'est aussi une chose à laquelle vous devez songer.

(Applaudissements).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Je souhaiterais profiter de ce que nous avons à la table d'à côté des « sachants » pour répondre spontanément à deux questions qui ont été posées dont un des points que vous venez d'évoquer, Madame.

Je pense à Madame LECHAT qui avait parlé des personnes qui voulaient acheter une maison sur un territoire potentiellement concerné par le tracé de LGV, et sa question était : « Que dire aux acquéreurs ? ». Je pose la première question au Professeur NOYER : existe-t-il une réponse à cette question ?

Vous avez parlé d'indemnisation pour ceux qui sont situés au-delà de ce que prévoient les règles du code de l'expropriation, en cas de passage de TGV, avec les nuisances que vous avez définies comme étant importantes, notamment au niveau sonore. Et je voudrais savoir si cette nuisance qui s'apparente à une servitude d'ordre public est, dans notre pays, réglementée au niveau de son indemnisation.

Me Bernard NOYER, Avocat, Professeur université Bordeaux :

Je réponds à cette question ponctuelle. Je crois qu'il faut bien distinguer, en matière d'indemnisation ou de réparation de dommages de toutes sortes, l'expropriation et les dommages de travaux publics liés à l'opération qui justifie l'expropriation.

Si le dommage est un dommage d'expropriation, c'est-à-dire lié à une dépossession d'une propriété rendue nécessaire par une opération de travaux publics, en l'occurrence là, c'est la procédure de l'indemnisation de l'expropriation (expropriation pour cause d'utilité publique) qui s'applique. Le juge de l'expropriation va réparer le dommage lié à l'expropriation, c'est-à-dire la dépossession, et uniquement ce dommage.

En revanche, s'il s'agit de propriétés qui ne sont pas touchées par l'expropriation, mais par l'opération parce qu'elles vont se trouver à proximité, par exemple, de la ligne. A ce moment-là, on change complètement de registre, et on se trouve en face d'un dommage de travaux publics qui doit être réparé par le Juge Administratif, à la suite d'un recours indemnitaire qui est présenté par le propriétaire intéressé devant le Tribunal Administratif.

Les règles de réparation sont largement différentes dans les deux cas. Dans un cas, c'est le Juge Judiciaire qui intervient, sur la base du code de l'expropriation, avec une législation très contraignante en ce qui concerne son appréciation du dommage subi. Dans l'autre cas, c'est le Juge Administratif qui intervient sur la base du droit public et qui répare sur la base d'une jurisprudence qui, elle aussi, a des côtés assez restrictifs.

Et pour répondre notamment à une question soulevée plus ou moins directement, que j'ai cru entendre en tout cas, l'un des obstacles qu'il peut y avoir à l'indemnisation d'une propriété en cas de dommages de travaux publics liés à la présence d'un ouvrage public générateur de nuisances, peut tenir au fait que le projet ou l'ouvrage était connu lorsque l'intéressé a, par exemple, acheté l'habitation. On lui opposera alors le fait (je ne dis pas que

cela exclura nécessairement toute indemnisation, mais ce sera de nature à réduire l'indemnisation) qu'il s'est délibérément exposé au dommage dont il demande réparation.

Donc, il y a là deux registres complètement différents, qu'il faut bien distinguer, d'autant plus que devant le Juge de l'expropriation, on ne peut pas demander réparation de dommages de travaux publics. Il est incompétent pour en connaître. Je ne sais pas si cela répond...

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Je crois que l'élément déclenchant de la non prise en compte, c'est la DUP (la Déclaration d'Utilité Publique) qu'il ne faut pas confondre avec la mise au débat de l'ouvrage. Il m'a semblé que vos protestations portaient peut-être sur ce point.

M. BENES (*), Conseiller Municipal d'Escaudes :

Je suis Conseiller Municipal d'Escaudes, petite commune auprès de Captieux. J'aurais souhaité que dans votre cabriolet très adroite pour éviter les questions, vous puissiez regarder quelques doigts levés.

A ce moment du débat, je voudrais être très clair. D'une part, je voudrais féliciter notre Conseiller Général pour ce qu'il a dit, d'une manière très précise, courtoise et concise. Je vais essayer de l'être également. Nous faisons partie de ceux qui n'ont jamais reçu de documentation en Mairie. Nous ne sommes pas les seuls, j'ai un collègue ici, d'une Mairie à côté, qui se trouve dans la même configuration. Je réponds à votre question, nous n'avons pas eu ces documents. Ce qui est alors très amusant, c'est que lorsqu'on se promène dans nos campagnes, ce sont les gens qui ont vu ou entendu ailleurs, qui vous disent : « Alors, qu'en penses-tu ? ». Ce qui veut dire que nous autres élus, nous sommes élus et passons pour des billes. C'est clair.

(Applaudissements).

De surcroît, je me suis interrogé en écoutant tous les intervenants, dont tous ceux qui ont bien entendu rejeté le projet, ce à quoi je souscris. Je suis en train de me demander si je ne suis pas, là, un extraterrestre. Parce qu'il doit manquer une table, là, il va falloir la prévoir, c'est une table de mise en œuvre intellectuelle de ceux qui ne comprennent rien aux réponses que l'on a reçues. Dans les méandres tortueux de ces réponses, je n'ai pas essayé et trouvé la substantifique moelle qui me permette de comprendre. Je suis peut-être taré, je vous l'accorde, mais à ce stade-là, c'est un peu gros. Parce qu'il y a des non-dits, des exclusives, j'ai entendu de tout et son contraire. Sachez que pour en revenir à l'intervention de la Dame qui habite à Pessac, lorsqu'elle a été arrêtée pour le feu qui a eu lieu le long de la voie ferrée, on apprenait le lendemain par médias interposés que l'entretien des voies Bordeaux-Irun était sous-traité. J'ai comme voisin également un responsable qui s'occupait de passer la nuit avec une draine pour mettre entre les rails les produits qui conviennent pour que l'herbe ne pousse pas. Lui, on l'a mis au rancard, et on l'a même envoyé en préretraite.

Il y a l'histoire du ferroutage. Moi je veux bien, je suis tout à fait d'accord. Ou je suis en retard, ou quelque chose m'est passé à côté. Il fallait changer il n'y a encore pas très longtemps, les bogies, pour ceux qui ne savent pas (RFF doit connaître très bien), parce que les largeurs de rails n'étaient pas identiques entre l'Espagne et la France. On nous parle du ferroutage, je suis d'accord, mais la SNCF dit : « Les engagements prévus pour modifier les ponts pour que les camions puissent passer dessous vont nous coûter les yeux de la tête ».

Où se trouve la vérité ? Je vous dis, je n'ai rien « pompé », parce que là je trouve qu'il y a quand même des abus, des non-dits. On n'a pas la volonté à la SNCF de nous dire ce que l'on peut et ce que l'on ne peut pas. La SNCF d'un côté nous dit : « On a x millions d'Euros de bénéfice, mais si l'on supprime les voies de dessertes pour les gens qui sont susceptibles d'aller travailler avec, cela nous coûte 120 millions ». Il faut croire qu'il faut mettre une table, là, pour nous expliquer, tout au moins à moi qui ne comprends rien au débat, encore moins aux réponses.

Ici, dans les Landes girondines, cela a été fort bien dit par nos intervenants, y compris notre Conseiller Général, on se promène dans nos bois, on chasse, on s'occupe des champignons, dans nos vignes on cueille ce noble vin (comme dirait le Prêtre, « issu du fruit et du travail des hommes »). Et de surcroît, je crois que si Coluche était là, il nous dirait que l'intellectuel assis va moins loin que l'idiot qui marche. En ce qui me concerne, j'ai choisi de marcher.

(Applaudissements).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Madame LECHAT demande la parole. La réponse n'a pas été assez précise.

Mme LECHAT, Habitante de Giscos :

Je voudrais répondre pour donner un peu de chiffres. Ce que vous avez dit était très intéressant. On prend maintenant le canton de Captieux, puisqu'il souffre en abondance, qui a explosé en l'espace de six semaines à cause de votre projet. Je vous remercie, vous allez tous nous mettre au chômage. Je viens de discuter dehors avec un Monsieur qui fait de l'immobilier un peu plus près de Bordeaux, et qui est également concerné par votre « joli » projet. Donc on ne va même pas jusqu'au point de discuter un dédommagement quelconque des personnes, qu'elles n'aient de toute manière pas, puisque votre débat public était lancé et donc votre projet était aussi. Je vous demande gentiment, puisque vous avez des solutions pour tout, de nous envoyer des sourds pour acheter les maisons.

(Applaudissements).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Je suggère, si vous le voulez bien, que l'on réfléchisse à la prise en compte des enjeux fonciers et urbanistiques à l'occasion de grands projets d'infrastructures. Monsieur GUINET, du Ministère de l'Équipement, pourrait nous faire un très bref exposé.

M. Jean-François GUINET, Ministère de l'Équipement :

Je vais vous montrer, effectivement, comment lors d'un grand projet d'infrastructure on prend en compte les enjeux fonciers et urbanistiques. Juste quelques éléments de contexte. Je tiens à rappeler qu'il y a eu les lois de décentralisation, en 1982, qui ont transféré un certain nombre de compétences réglementaires aux collectivités, donc en urbanisme.

L'Etat joue plusieurs rôles, il continue à les jouer. Il est garant de la loi, garant des enjeux d'aménagement du territoire, partenaire des réflexions et politiques locales, et expert. Donc il intervient sous ces diverses casquettes, on va le voir au cours de l'intervention.

Les collectivités, bien sûr, sont maîtres en matière d'urbanisme, elles ont la charge d'élaborer les documents d'urbanisme. Elles définissent aussi les modalités de concertation en respect de la Loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain) de 2000, et elles délivrent les actes de construire.

Je ne m'étendrai pas sur RFF, le maître d'ouvrage. Le rôle de maître d'ouvrage incombe pleinement à RFF, et l'Etat n'a pas vocation à s'y substituer.

Je reviendrai sur ce que vous a présenté RFF par rapport au déroulement du projet. Un grand projet d'infrastructure a effectivement diverses phases. Actuellement on est dans la phase en amont (pré-étude fonctionnelle, c'est passé), on est dans le débat public. Après, il y aura une phase d'études préliminaires, où je parlerai au cours de l'intervention de porter à connaissance de l'Etat, d'association de l'Etat aux réflexions SCOT (ce qui remplace l'ancien schéma directeur). On aura, à l'issue de cette phase, un périmètre d'étude de 1 000 mètres qui sera défini. Je vais y revenir. Ensuite, on ira un peu plus en précision dans le projet. Ce sont les études d'avant-projet sommaires, où je parlerai de mise à jour des Plans d'Occupation des Sols PLU, du sursis à statuer, et à l'issue de cette phase, on est sur un fuseau beaucoup plus restreint qui est de 500 mètres de large. Après cette phase charnière d'enquête publique, qui aboutira au bout du compte à une mise en compatibilité de documents d'urbanisme, SCOT, PLU... Et en ce qui concerne l'avant-projet détaillé, on abordera un peu la notion d'emplacement réservé dans les documents d'urbanisme.

Au niveau des pré-études fonctionnelles et débats publics, donc c'est la phase où nous sommes actuellement, il n'y a effectivement pas de restrictions particulières, comme cela a pu vous être dit. En terme d'usage des sols, on est seulement dans un ensemble de tracés possibles. Vous avez vu cette bande de 10 kilomètres de large, à l'intérieur de laquelle des tracés sont possibles, mais pas identifiés à ce jour. Donc en fait il n'y a pas d'obligation de prise en compte dans les documents d'urbanisme à ce jour. A l'issue du débat public, il y aura, comme on vous l'a dit, une décision du Ministre, qui interviendra dans les trois mois qui suivent la remise du rapport par la Commission de Débat Public.

On va passer au pavé suivant du projet, qui sont les études préliminaires. On avance un peu plus dans la précision du projet, et l'Etat joue un rôle de porter à connaissance, en particulier pour les SCOT. Les SCOT, suite à la Loi de Solidarité de Renouvellement Urbain (la fameuse SRU de 2000), ont remplacé les schémas directeurs d'aménagement d'urbanisme, c'est un outil de planification à très large échelle, intercommunal, qui a pour objet de définir une stratégie globale d'aménagement du territoire, donc il prend en compte tous les enjeux, les politiques, de l'habitat, des infrastructures, des transports, implantations commerciales, protection de l'environnement, etc. Et le porter à connaissance de l'Etat est une chose obligatoire, dans laquelle l'Etat fournit deux types d'informations. Il y a des dispositions d'ordre juridique, par exemple tout ce qui est servitude d'utilité publique, ce qui est projet d'intérêt général, et d'autres informations qui sont notamment les études dont il dispose. C'est bien à ce moment-là que l'Etat exprime ses enjeux du territoire. A l'issue de cette phase d'études préliminaires, on aboutit à une décision du Ministre de choix du périmètre d'étude, de 1 000 mètres de large, périmètre valide pendant 10 ans.

On arrive à une phase encore plus avancée du projet, qui sont les études d'avant-projet sommaires, qui se traduit par la mise à jour des documents d'urbanisme, POS que vous connaissez bien, et PLU qui ont remplacé les POS (enfin certains d'entre eux faits depuis 2000, c'est ce qui supplante les POS depuis la Loi SRU). Le PLU étant un projet de politique globale d'aménagement de renouvellement qui intéresse le territoire d'une commune, en général, voire de plusieurs communes, et qui définit tout ce qui est droit des sols, tout ce qui

est zonage (zones urbaines, zones agricoles, etc.). A ce stade-là, le sursis à statuer est possible en fonction de l'état du projet et de son avancement. Cela veut dire qu'il y a possibilité effectivement de surseoir à la délivrance d'un permis de construire, d'un permis de lotir, et ce sursis à statuer est valide pendant deux ans. A l'issue de cette phase, on aboutit à la décision par le Ministre du fuseau de 500 mètres de large, et on arrive donc à cette phase charnière qui est l'enquête publique.

Je pense que Monsieur de RFF tout à l'heure va certainement y revenir plus précisément. Je ne m'étends pas sur le processus, il est similaire à celui qu'on vient de voir pour les études d'avant-projet sommaire, et la déclaration d'utilité publique prise par le Ministre emporte mise en compatibilité des plans, des documents d'urbanisme.

Enfin, dernier élément avant la phase à proprement parler de travaux, la déclaration d'utilité publique. Comme je l'ai dit, elle entraîne mise en compatibilité des documents d'urbanisme et elle peut conduire à modifier les documents, les zonages. Et il y a, à ce stade, la possibilité d'inscrire un emplacement réservé dans les documents d'urbanisme. Donc dès qu'on inscrit un emplacement réservé, derrière, l'obligation est une interdiction de construire. La contrepartie, par contre, est la possibilité pour le propriétaire de mettre à tout moment le maître d'ouvrage en demeure d'acquiescer.

Tout ce que j'ai dit, peut-être un peu rapidement, est récapitulé suivant ce tableau où on part de toutes les phases, depuis le débat public où nous sommes (donc postérieures au débat public) et juste en amont des travaux. Donc on voit ici déterminée l'emprise du projet, on passe du périmètre d'étude de 1 000 mètres de large au fuseau de 500 mètres, acquisition foncière et outils ou procédures, donc on a parlé de porter à connaissance, d'association de l'Etat aux SCOT, mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

En conclusion, on peut dire qu'effectivement, il y a prise en compte d'un certain nombre d'éléments d'enjeu d'urbanisme, et un aspect progressif des contraintes qui est présent au fur et à mesure des déroulements du projet. Je vous remercie de votre attention.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Monsieur GUINET, j'ai un petit souci (on va donner la parole à la salle dans un petit moment), dans ce processus qui est exposé, on voit progressivement le projet se préciser, au moins sur son emplacement, sur son tracé, mais j'ai un peu le sentiment que, entre le moment où se termine le débat public, et peut-être s'il y a décision de continuer les études puis de réaliser progressivement le projet qui conduit à l'enquête publique, il y a une longue période au sein de laquelle ne sont pas organisées, me semble-t-il, les interventions du public. C'est-à-dire : comment peut-il être informé, et éventuellement comment peut-il « participer » (ce n'est peut-être pas lui qui va décider quand même) mais quel est son niveau de participation à ce progressif dessein du projet ? Quelqu'un chez le maître d'ouvrage peut-il avoir une réponse ?

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Je vais effectivement essayer de traduire comment on élabore un projet, et comment RFF, soucieux je le répète de transparence et de concertation, élabore les projets à partir du débat public, jusqu'à l'enquête d'utilité publique, et d'ailleurs au-delà. Donc effectivement, on ne passe pas d'une option de passage de 10 kilomètres à la bande de 500 mètres du jour au lendemain. Pour cela, nous devons nous « approprier » un territoire, c'est-à-dire le

comprendre, savoir comment il vit, comment il fonctionne, cela peut aller jusqu'au circuit de ramassage de lait ou de poubelles ! Il faut petit à petit, à partir du niveau d'information que nous avons aujourd'hui, qui est un niveau assez macro, nous le savons, rentrer dans un territoire, le décrire, analyser les contraintes géométriques, les confronter à la situation du territoire, en discuter au fur et à mesure de l'élaboration du projet avec les élus, avec les associations et avec les riverains. C'est un processus itératif, comme cela a été décrit, on travaille d'abord dans un fuseau de 1 000 mètres...

(Protestations).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

S'il vous plaît... Monsieur REGNIER, il faudrait être peut-être un peu bref.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

J'ai fini. Je dis simplement que pendant les trois ans ou plus d'élaboration du projet, jusqu'à l'enquête d'utilité publique, il y aura un dialogue, une confrontation de notre perception de la vie du territoire avec les riverains et une évolution du tracé et du projet grâce à cette contribution.

M. Simon CHARBONNEAU, Professeur à l'Université de Bordeaux, Spécialiste en Droit de l'environnement :

Monsieur REGNIER n'est pas un juriste.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Je suis ingénieur.

M. Simon CHARBONNEAU, Professeur à l'Université de Bordeaux, Spécialiste en Droit de l'environnement :

Cela se voit ! Parce que sur le plan juridique, je pourrais apporter quelques précisions, puisque je suis quand même un spécialiste du contentieux environnemental depuis trente ans. Il est très intéressant de voir que juridiquement (là vous noyez le poisson, une fois de plus) entre la phase du débat public, la fin de la procédure de débat public et l'enquête publique, silence radio ! Et il n'y a aucune obligation de participation du public. Or, ce qu'il faut savoir, c'est que quand l'enquête publique a lieu, le dossier est bouclé. Autrement dit, on n'a plus qu'à la « boucler », justement !

Ce que Monsieur le Représentant du Ministère de l'Équipement s'est bien gardé de présenter, ce sont les possibilités d'actions contentieuses, pour le public. Là, du point de vue sociologique, on est dans des positions d'acteurs conflictuelles. Il faut savoir que sur le plan contentieux, on peut attaquer à différents niveaux : on peut attaquer devant le Juge Administratif la décision qui est consécutive au débat public. Il faut savoir qu'il y a aujourd'hui un contentieux lancé par les associations contre l'approbation du grand contournement de l'agglomération bordelaise. C'est un contentieux qui est devant le Conseil d'Etat.

Il y a différents stades où il peut y avoir des contentieux, et en particulier bien sûr la déclaration d'intérêt public. La DUP peut être attaquée, mais le problème est que la jurisprudence du Conseil d'Etat est féroce dans ce domaine. On peut dire que pour tous les grands projets déclarés d'utilité publique, les annulations sont rarissimes, que ce soit pour les autoroutes, les aéroports, tous les grands projets... Il y a une justice à deux vitesses, c'est scandaleux, en tout cas 90 % des recours sont rejetés sur la base de la fameuse jurisprudence du bilan « coût avantage ».

En définitive, les avantages l'emportent toujours sur les inconvénients. Il y a eu une exception, l'autoroute Annemasse-Thonon, où il y a eu une annulation du projet en raison des coûts faramineux, et parce que tout simplement l'autoroute ne débouchait sur rien. Elle débouchait sur la Suisse, qui n'en voulait pas ! Et là quand même, le Conseil d'Etat a fini par débouter... Mais autrement, pour la mystique autoroutière (la mystique des grands équipements qui est la mystique des ingénieurs, en particulier), c'est très intéressant de voir comment l'irrationnel se glisse dans la tête de ces Messieurs !
(*Applaudissements*).

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Je vous remercie de contribuer à l'extirper.

Un intervenant :

Juste deux secondes, pour répondre à ce qui vient d'être dit. Je voudrais citer un exemple. La procédure qui a été donnée par RFF est la vraie et la bonne. Sauf que sur le cas du Parc Régional de Lorraine, le Parc a été obligé d'embaucher une personne pour que le débat puisse se poursuivre, parce que RFF menait les études quasiment en catimini.

Je voudrais dire aussi quelque chose de très important, lorsque les études arrivent en phase avancée, toute modification de tracé est extrêmement compliquée. Parce que, par exemple, un rayon de courbure de 10 kilomètres, lorsqu'on déplace la voie de 3 mètres, cela modifie le rayon de courbure de 7 kilomètres. Donc, si durant toute cette procédure, le territoire qui est traversé par RFF ne met pas en place les modalités de concertation, RFF avance, et lorsque le projet arrive, il est complètement bouclé.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

C'est à vous !

M. Bernard FATH, Conseiller Général du canton de La Brède :

Je voulais dire moi aussi un certain nombre de choses à l'occasion de cette table ronde, mais il est vrai que les propos peuvent être tenus de façon un petit peu éparse. Comme beaucoup d'élus dans cette salle, et de citoyens, j'ai eu un déficit d'informations qui a d'abord étonné un certain nombre de personnes, mais je suis réconforté de voir que je n'étais pas tout seul. Je n'étais pas oublié, nous sommes très nombreux à avoir été oubliés, et je le regrette aussi.

Je voudrais dire que nous nous opposons, bien sûr, à cette LGV Bordeaux-Toulouse. Pourquoi ? Tout simplement parce que, déjà, le débat qui nous est proposé nous semble particulièrement tronqué. Ce n'est pas moi qui vais donner les arguments, c'est le Conseil Economique et Social Régional d'Aquitaine qui le dit, et je reprends son argumentation, à savoir : à quoi sert-il d'avoir un débat sur une ligne Bordeaux-Toulouse dont on sait fortement (et mon collègue Jean-Luc GLEYZE l'a dit tout à l'heure) qu'elle tendrait à passer plutôt vers Captieux, lorsque l'on ignore totalement ce qui se passe après Captieux, vers peut-être Mont-de-Marsan, et d'autres territoires à travers les Landes ? Cela veut dire qu'on nous met devant un fait accompli, pour l'enquête qui, elle, devra se dérouler en janvier 2006 sans doute, celle concernant une liaison vers Irun. C'est en tout cas ce fait, d'être devant un fait accompli, qui est particulièrement troublant, et on ne comprend pas pourquoi, quelle est la logique de nous faire d'abord plancher sur cette Bordeaux-Toulouse qui n'est pour nous absolument pas une évidence, ni un besoin.

En tant qu'Aquitains, le besoin que nous avons est de tout faire, y compris par le ferroviaire, pour supprimer le mur de camions sur l'A10. C'est notre priorité, pas une autre. Pourquoi lorsque la population se prononce sur une priorité, d'autres instances, fussent-elles nationales, ne tiennent-elles pas compte de nos priorités à la taille de l'Aquitaine, pour lancer un débat dont nous ne voulons pas ? Nous ne voulons pas d'une Bordeaux-Toulouse. Nous voudrions plutôt travailler et réfléchir à l'élimination de ce mur de camions. Pourquoi n'aborde-t-on pas le débat que la population souhaite ? C'est une première question, très forte.

Deuxième idée, on ne peut pas ainsi mépriser un certain nombre de choses. Cela a été dit et redit et je ne voudrais pas répéter les choses, mais il est vrai que les crédits européens ne nous attendent pas sur une Bordeaux-Toulouse. Les crédits européens, éventuellement, pourraient nous attendre plutôt pour quelque chose qui irait vers Irun. On ne peut pas mépriser ces problèmes de financement. Surtout lorsque l'on sait, finalement, que RFF n'a pas les moyens de sa politique. On ne pourra pas avoir et une Bordeaux-Toulouse, et quelque chose qui irait vers Irun. Ce n'est pas possible, à un moment donné il faudra faire des choix. Or on s'aperçoit, cela a été dit plus haut dans la conversation tout à l'heure, que le fonds qui était chargé d'alimenter ces dépenses se voit privé de son produit lié aux autoroutes. On sait que l'Etat a 1 000 milliards de dettes à l'heure d'aujourd'hui, je ne vois pas comment il va pouvoir tenir ses engagements compensatoires. On sait également que les régions qui vont être appelées à financer ce type d'opérations ont déjà une fiscalité qui augmente avec des rythmes à deux chiffres. Donc on se demande bien d'où va venir l'argent. Et ce serait désolant qu'on soit amené à une situation où, finalement, pour financer ce type d'opérations, ce soit tous ceux qui sont contre, qui ne mettent pas cela comme leur priorité, qui avec leurs deniers, leurs impôts, le financent. On va arriver à ce type de paradoxe.

(Applaudissements).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Monsieur le Conseiller Général, beaucoup de personnes souhaitent parler. Je vous invite à la concision.

M. Bernard FATH, Conseiller Général du canton de La Brède :

Quand on a fait la liste des difficultés : difficultés financières (à l'évidence), difficultés sur le bon dossier à nous présenter : ce n'est pas le bon, ce n'est pas vraiment là-dessus qu'on a envie de travailler et de réfléchir, et de se poser la question du décorticage administratif, successif etc. J'ai l'impression que nous sommes un peu entraînés vers quelque chose que, dès le départ, nous ne voulons pas.

Lorsqu'on fait la liste également de tous les problèmes liés au développement durable, parce que je rappelle aussi que l'Etat, les régions, les départements, s'engagent dans des politiques de développement durable, et aujourd'hui, on apprend tous ces problèmes liés à l'hydraulique (cela a été dit et très bien dit), les problèmes liés à la DFCI (cela a été dit et très bien dit), les problèmes liés au bruit (on n'a pas eu effectivement de réponses tout à fait convaincantes), le granulat, n'en parlons pas, on voit bien se qui va se passer. Nous ne sommes pas idiots, nous non plus. Quand on fait la liste de tous les points noirs, si j'avais, personnellement, dans mes responsabilités de faire la balance entre le plus et le moins, je crois que le moins l'emporte de façon magistrale.

Je voudrais simplement dire qu'il ne s'agit pas de tirer comme conclusion par rapport à, finalement, la mauvaise gestion de RFF, et je lis Le Monde du 21 septembre : « Un audit réalisé à la demande de RFF et de la SNCF souligne la maintenance insuffisante du réseau ferré, 46 % des lignes assurent un faible trafic, 20 % de la valeur a diminué en matière de l'entretien ». Je m'aperçois d'une chose, c'est que finalement, toute cette desserte de proximité dont on a besoin, pour nos enfants qui vont vers les lycées et collèges, pour nos familles qui vont travailler, tout cela est en train de périlcliter et de se casser la figure, et d'un autre côté, le peu d'argent qui va rester, on va essayer de le mettre sur des projets de prestige, qui tapent à l'œil. Ce n'est pas juste !

(Applaudissements).

La conclusion qui a été tirée par rapport à cet audit financier, assez catastrophique, ce n'est pas celle que j'aurais faite. La conclusion, là aussi dans le journal Le Monde, deux jours plus tard : « Jean-Pierre DUPORT, Président de RFF, est brutalement démis de ses fonctions ». Ce n'est pas cela, qu'on enlève le Président de RFF... Moi j'aurais voulu qu'on change de politique à RFF.

Alors quand on me dit qu'on va prendre le pouls de la population et s'imprégner de nos us et coutumes, commençons d'abord par regarder ceux qui s'en occupent et ceux qui ont été élus pour cela, c'est leur travail. Commençons à travailler avec la vie associative qui est un relais très fort sur le territoire. Et si déjà, dès ces premières réunions, on vous explique que c'est un projet complètement à côté de la plaque, je crois qu'il faut nous croire sur parole, et vous gagnerez bien du temps et bien de l'argent.

(Applaudissements).

M. Michel DUFRANC, Maire de La Brède :

Je souscris à ce qui vient d'être dit. D'ailleurs je souscris à tout ce qui a été dit, finalement, depuis le début de la soirée. Je suis intervenu le 15 septembre, par conséquent je vais essayer de ne pas faire de redites. Simplement deux séries d'observations.

Ces enquêtes préliminaires sont essentielles, parce que ce sont elles qui vont nourrir le débat public, à partir du moment où l'esquisse du projet, qui est présentée par RFF, est élaborée à la suite de cette enquête préliminaire. C'est une première constatation.

Deuxième constatation, comme l'a fait remarquer Simon CHARBONNEAU tout à fait justement : enquête préliminaire, débat public, et puis c'est fini ! La loi ne prévoit rien, jusqu'à l'enquête publique. Ce sont 6 ou 8 ans de trou institutionnel pendant lesquels les gens qui sont concernés (quels sont-ils d'abord ?) ne savent pas exactement à quelle sauce, 6 ou 8 ans après, ils seront, finalement, cuisinés. Par conséquent, la façon dont sont menées ces enquêtes préliminaires, qui nourrissent le débat (le seul véritable débat, celui qui est au départ) est extrêmement importante.

J'ai été vraiment stupéfait, cet après-midi, de constater, alors qu'il s'agit d'un enjeu d'aménagement du territoire (on n'a entendu parler que de cela, tout à l'heure) d'entendre que la Chambre d'Agriculture n'a pas été consultée, d'entendre que le Syndicat des Sylviculteurs n'a pas été consulté, d'entendre que les Associations de DFCI n'ont pas été consultées, et puis évidemment, d'autres organisations consulaires ou représentatives. Cela me paraît extrêmement grave, à partir du moment où, dans le document que quelques-uns ont reçu (je fais partie de ceux-là, quelle chance !), je lis qu'effectivement les principaux enjeux des territoires ont été déjà cernés par le maître d'ouvrage. Pour ce qui me concerne, je dis que c'est une plaisanterie.

Nous sommes, nous, territoire de la Communauté de Communes, j'ai mon Président à côté mais je sais qu'on est tous du même avis sur la question, et je l'ai dit l'autre jour, dans l'aire métropolitaine de Bordeaux. Je suis l'un des représentants de notre Communauté de Communes au SYSDAU qui est le Syndicat Intercommunal pour le Schéma Directeur de l'aire métropolitaine de Bordeaux. Cela concerne 92 communes, et cela concerne surtout le schéma d'aménagement, le projet de développement de l'ensemble de l'agglomération bordelaise pour les années à venir, en terme d'urbanisme, de développement économique, d'infrastructures, de respect des paysages.

J'ai su également, parce qu'on en a parlé, que Monsieur le Député Pierre DUCOUT qui est Vice-président, Monsieur LAMAISON qui est Maire de St Médard en Jalles, n'ont pas reçu de dossier ! C'est-à-dire qu'on fait de l'aménagement du territoire sur le département de la Gironde, et notamment à l'intérieur de l'aire métropolitaine de Bordeaux ; et je l'ai dit l'autre jour, cela représente 1 million d'habitants, sans que l'organe de syndicat intercommunal, c'est-à-dire la collectivité publique qui est précisément chargée d'aménager le territoire à l'intérieur de cette zone, ait, non seulement été associée (elle n'a pas été associée, évidemment), mais même été prévenue de l'existence du débat public. Alors je dis que dans ces conditions, on ne peut pas prétendre dans un document, qui constitue la base d'une pré-décision, qu'on a cerné les enjeux territoriaux de la région concernée ! C'est la vérité ! Ces enjeux n'ont pas été cernés.

On parle de développement économique en particulier. Il est bien évident que l'espace de respiration, aussi bien au niveau du développement économique que de l'urbanisme, de l'agglomération bordelaise, c'est bien à l'intérieur de l'aire du schéma directeur. Et la moindre des choses, est semble-t-il de se préoccuper de ce que les élus représentant la population, avec le soutien des autorités de l'Etat naturellement, ont prévu comme avenir possible à l'intérieur de ce périmètre. Cela n'a pas été fait, ce qui me fait dire que le bilan, ou l'esquisse de bilan qui est présentée, ne peut pas servir de base sérieuse au débat.

Je termine par une série d'observations conclusives.

Aménagement du territoire, on vient nous expliquer qu'on va aménager le territoire. Mais tous les organismes consulaires qui représentent la population sont venus vous dire : « Nous considérons que ce n'est pas de l'aménagement du territoire que vous faites, c'est de la déstructuration du territoire ! ». Le Conseil Général de la Gironde a fait connaître sa position depuis bien longtemps. Il représente le département. Il vous dit : « Cette ligne est mauvaise pour le département de la Gironde ! ». Le Conseil Economique et Social Régional a pris une

position qui va naturellement au-delà du département de la Gironde, pour contester la priorité de cet axe par rapport notamment à d'autres, qui figurent au schéma des réseaux ferrés européens. Nous avons appris que le Conseil Régional, vraisemblablement, s'associera sur une position identique. Cela veut dire, en définitive, que ce projet ne reçoit l'aval de personne ! Que ce projet, qui a été élaboré dans l'obscurité la plus totale, ne reçoit, pour ce qui concerne tout de même le périmètre du département de la Gironde au moins, l'approbation de personne !

Par conséquent, à ce stade, et je souhaiterais que cela soit acté dans les documents du débat public, ce dossier, Messieurs, n'est pas légitime !
(*Applaudissements*).

Un intervenant :

Je voudrais demander à Simon CHARBONNEAU quels sont les moyens que nous pouvons utiliser pour faire pression, de façon à ce que RFF ne fasse pas cette ligne ; les moyens juridiques...

Un intervenant :

Tout faire « péter » !

M. Simon CHARBONNEAU, Professeur à l'Université de Bordeaux, Spécialiste en Droit de l'environnement :

Non. Moi je suis pour les moyens tout ce qu'il y a de plus légal. En fait, c'est un problème assez complexe. Il aurait fallu que je sois invité à la tribune, je pense que j'ai les compétences pour cela. Mais, chose curieuse, cela m'arrive rarement ! En tout cas, pour s'opposer à ce projet, il faut d'abord une très forte mobilisation. Et je pense qu'elle est parfaitement réussie. Il faut faire de la contre-expertise, évaluer le dossier de manière critique mais honnête également, et ensuite il faut envisager toute une stratégie contentieuse, c'est-à-dire que le contentieux dans ce domaine, ce sont en quelque sorte des peaux de bananes que l'on glisse sous les pieds de l'administration. Tout simplement.

Il faut être un peu pointu dans ce domaine, mais il y a des experts, dont je suis, et quoi qu'il en soit, il y a des possibilités d'actions, il ne faut pas se faire d'illusions. Comme je l'ai dit, sur les grands projets de ce type, on peut dire que l'état de droit est en défaillance totale, du point de vue de la justice, je dis bien. On peut s'en servir quand même, c'est quelque chose qui peut retarder le projet, et toute action visant à retarder le projet est une action qui peut le faire capoter.

(*Applaudissements*).

Mme Françoise SITONE, Association Bioservice :

Je ne parle pas aussi bien que tous ces Messieurs qui sont intervenus avant, mais j'ai quelque chose à dire. Je suis allée sur le site de RFF, et je suis allée voir en particulier les bilans financiers. Dans le bilan de 2004, j'y ai trouvé des choses intéressantes, en particulier que les dettes de RFF (cela a été évoqué tout à l'heure) sont de l'ordre de 30 milliards 600 millions d'Euros. Mais dans ces dettes, il y a 28,3 milliards d'Euros de dettes financières.

Donc cela veut dire que ce sont des dettes qui seront dues à des entreprises financières, autrement dit des banques, il me semble.

Autre chose, avec un tel montant de dettes – j'ai vu également qu'ils ont lancé un emprunt en Angleterre, chez les Anglais, à 50 ans – en regardant le compte d'exploitation, j'ai vu qu'ils avaient un déficit pour l'année 2004 de 650 000 Euros, 1,4 millions en 2003 et 1,5 millions pour 2002. Cela avait été diminué parce qu'il y avait eu 800 millions d'Euros qui avaient été donnés par l'Etat en subvention, par la Loi de finances de 2004.

J'ai continué mon processus, et je me suis demandée s'il n'était pas dans le cheminement de RFF de faire financer les grands travaux, parce qu'il y a quand même un certain nombre de travaux prévus pour les années qui viennent : LGV Lyon-Turin, LGV Est, LGV Languedoc-Roussillon, LGV Rhin-Rhône, LGV Pays de Loire, LGV Sud Europe-Atlantique, LGV PACA, LGV Paris-Londres, LGV Bordeaux-Toulouse, LGV Limoges-Poitiers. Cela va jusqu'à 2020. Combien cela coûte-t-il ? Entre 38 et 41 milliards, et c'est une source de « l'Express » du 3 juillet 2005, donc je ne l'ai pas inventé. Je pensais que la stratégie était peut-être de faire financer par le public ces grands travaux, et dans la vision de la privatisation, de vendre après l'entreprise, quand cela deviendrait rentable.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Merci de votre opinion. Il y a une personne debout depuis une dizaine de minutes qui lève la main, au fond.

M. Gilles GOUBARD (*) :

J'habite à La Brède. Depuis le début de cette réunion, j'entends parler des raisons pour lesquelles on ne veut pas de cette ligne. Je me demande même pourquoi on la voudrait. Dans les termes LGV, il y a Ligne, mais la ligne on l'a déjà, c'est donc « Grande Vitesse » qui nous intéresse. Qui aura besoin de cette grande vitesse ? Nous aurons donc des vacanciers, mais une demi-heure gagnée, ils s'en fichent un peu. Nous aurons donc des ouvriers, qui finalement n'habitent pas à Bordeaux pour aller travailler à Toulouse. Nous allons avoir peut-être des décideurs, effectivement, qui auront besoin de circuler rapidement sur tous leurs sites de production. Par exemple, j'appartiens à une entreprise qui a 600 employés sur la zone de Bordeaux, avec des sites un peu partout en France. Par exemple, un site à Toulouse. Mais ils ne vont plus à Toulouse. Maintenant, avec les autoroutes de l'information, leur savoir transfère d'une ville à l'autre sans avoir à bouger leur corps, et ces autoroutes de l'information se développent de plus en plus, et ils auront de moins en moins besoin de cette vitesse. La ligne, je n'en parle pas, bien sûr on en a besoin pour le ferroutage, tout le monde le sait. Mais cette vitesse, en a-t-on vraiment besoin avec l'évolution de l'Internet, de tous ces transferts d'informations ? Ce point a-t-il été pris en compte dans les évolutions qui annoncent 2,5 millions de gens en plus ? Bien sûr, ce ne sont pas « 2,5 » différents, c'est plusieurs fois le même. Et s'il refuse de partir parce qu'il a déjà transféré son savoir, cela va faire des milliers de passages en moins, par personne. (*Applaudissements*).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Une personne a demandé la parole depuis longtemps.

M. Philippe BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO :

Je suis membre de la SEPANSO. Je me suis exprimé assez longuement il y a 15 jours. J'essaierai de ne pas abuser trop du temps de parole. Je voudrais dire que je partage l'avis du précédent intervenant, et j'ai remarqué que quand les représentants de RFF parlent de ce projet, ils emploient toujours le futur. Ils disent « nous ferons, nous ferons ». Et bien je regrette, non, vous ne ferez pas, parce que les gens qui sont là, sont là pour que vous ne fassiez pas. Vous ne ferez pas, parce que faire passer des gens à Bordeaux pour les emmener de Paris à Toulouse ou de Toulouse à Paris, c'est une aberration complète en terme d'économies d'énergie. On est en train de calculer comment on va faire pour nos approvisionnements en énergie plus tard, et ce n'est pas en rallongeant la route que vont faire les gens qu'on va économiser de l'énergie. C'est en raccourcissant. Vous ne ferez pas à cause de cela.

Vous ne ferez pas non plus parce que l'intérêt général n'est pas évident dans cette affaire. On nous parle de déclaration d'intérêt public, et d'intérêt général. Mais où est l'intérêt général ? L'intérêt général, est-ce justement de faire gagner quelques minutes aux passagers qui vont partir de Toulouse pour Paris ou de Paris vers Toulouse, ou est-ce de maintenir le cadre de vie de tous les gens qui sont ici ? Et de tous ceux qui ne sont pas ici parce qu'ils n'ont pas été prévenus de ce débat. Où est l'intérêt général ? Pour moi l'intérêt général, il est de maintenir la qualité de vie de ces gens-là ; il est de maintenir aussi les milieux naturels, les grands espaces, parce qu'on en aura de moins en moins, je l'ai dit il y a 15 jours, je le répète aujourd'hui. Une ligne nouvelle ne doit pas passer dans les espaces naturels préservés. Il faut employer les anciens couloirs de circulation, pas de nouvelle ligne.

J'ai vu aussi qu'il y avait un rapport, celui de Jean-Jacques BECKER. Dans un rapport remis en octobre 2004 au Ministère de l'Economie, je cite : « La solution TGV est rentable pour des niveaux de trafic élevés. Ainsi, dans le cas de la liaison Toulouse-Bordeaux, seul un niveau de trafic de près de 15 millions de voyageurs par an serait susceptible de justifier l'investissement nécessaire à la construction des 250 kilomètres de LGV ». Or, dans tout ce que j'ai entendu jusqu'à présent, il n'a jamais été question de 15 millions de passagers par an. J'ai oublié de dire que ce n'est pas une question que je pose à RFF, ce sont des affirmations que j'avance, mais je n'ai pas envie de vous redonner la parole à vous, la salle attend de la prendre. C'était juste des observations que je faisais. Je vous remercie.
(Applaudissements).

Mme Annie DESCOT :

Je voudrais vous lire un petit entrefilet qui est paru dans « Le Nouvel Observateur » de cette semaine. Je lis : « 15,3 milliards d'Euros, c'est le budget nécessaire sur 10 ans pour remettre en état le réseau des voies ferrées de France, d'après un rapport remis cette semaine au Ministre des Transports et rédigé par Robert RIVIER de l'Institut Polytechnique de Lausanne. L'audit dénonce le manque d'investissements et leur mauvaise utilisation ».
(Applaudissements).

M. Philippe BRAY (*) :

Je suis peut-être « ex futur » habitant d'un petit village que j'avais choisi pour m'installer. Je voudrais savoir, avec tout ce qui se dit ce soir : a-t-on une chance ? Je pose la question plus particulièrement à la Commission, puisque vous allez être en charge de rapporter tout ce qui se dit, et je dis : quel est le poids du débat public dans la future décision ?

(Applaudissements).

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je réponds, mais Monsieur SABLAYROLLES pourrait répondre tout aussi bien. Le poids du débat public est fixé par la loi, c'est-à-dire que la Commission Particulière doit noter, avec une honnêteté totale, et de manière complète, toutes les observations, toutes les prises de position. Et ce rapport, d'ailleurs, est rendu public, et donc s'il n'était pas conforme il y aurait des milliers de personnes qui le verraient, soit sur le site Internet, soit ailleurs. Et au vu de ce compte rendu, c'est la CNDP qui en tire le bilan et qui fait part au maître d'ouvrage de l'ensemble des observations qui ont été formulées, en essayant d'en déterminer un classement, non pas hiérarchique, mais englobant l'ensemble des problèmes soulevés. Là-dessus, le maître d'ouvrage, RFF (mais quelqu'un a dit effectivement, c'est un établissement public, c'est l'Etat), l'Etat décide de la suite à donner au projet. Cela a été dit et redit x fois, il y a eu des projets qui ont été considérés comme pouvant continuer à peu près dans leur forme prévue, d'autres ont été arrêtés, et d'autres dont on a décidé une évolution profonde. Voilà un petit peu ce que l'on peut dire, à ce jour.

Mme Dominique GALLAND :

Bonjour, je fais partie d'une association du secteur Saint Morillon. On parle du poids du débat public sur la décision finale, de l'opportunité du projet. Je voulais savoir aussi quel serait le poids de l'étude d'impacts qui sera effectuée sur ce projet, c'est-à-dire sur l'environnement, aussi bien l'écologie que l'environnement humain... Quel sera l'impact de cette étude sur l'opportunité (ou pas) du projet, sachant qu'elle ne viendra pratiquement qu'en fin de course, puisqu'elle ne viendra qu'à partir de l'enquête publique ?

Comme le disait Simon CHARBONNEAU, les enquêtes publiques, de connaissance, jamais ne remettent en question un projet. Or on en avait discuté il y a 15 jours, une petite analyse de sensibilité du secteur avait été faite (je parle du secteur Sud évidemment puisqu'on a tous l'impression que ce sera le secteur Sud). Donc cela va être la seule étude de faisabilité (elle s'appelait comme cela, « faisabilité »), pour savoir si on continue ou pas le projet, sachant qu'au niveau de l'enquête publique, il n'y aura pas de remise en question. Je trouve inadmissible que cet aspect-là, qui est quand même essentiel, c'est-à-dire l'environnement dans tous les sens : cadre de vie, écologie... Par exemple, dans le secteur Sud il faut savoir que la totalité du Bassin versant du Ciron va être détruite, quels que soient les petits aménagements et compensations qu'il y aura. Donc j'aimerais savoir si cette étude d'impacts, qui arrive à la fin, va avoir un sens et si elle ne devrait pas être fournie avant. Enfin, comment peut-on dire si ce projet est faisable ou pas, opportun ou pas ?

(Applaudissements).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Un petit mot s'il vous plaît. J'espère ne pas sortir du devoir de réserve qui est le mien, mais souvent, on dit que l'enquête publique, effectivement, ne sert à rien, qu'elle est inutile. Je signale quand même qu'il y a 5 ans, une série d'enquêtes publiques portant sur des transports en sites propres, pour lesquels les maîtres d'ouvrage étaient les collectivités locales, ont reçu au moment de l'enquête publique (peut-être maladroitement) des avis non pas défavorables, mais de fortes réserves, et ceci a lancé une bronca très forte contre l'enquête publique et contre les commissaires enquêteurs, non pas cette fois-là de la part de

la population concernée par le projet, mais par les maîtres d'ouvrage. Ceci pour juste laisser un petit peu de leurs d'espairs sur le parcours qui est devant vous, s'il y en a un ...

Le maître d'ouvrage peut-il répondre à la question plus précise, sur le rôle de l'étude d'impact ?

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Oui, alors peut-être pour répondre aussi à deux questions qui ont été posées, qui interpellent un peu. La première, à Madame qui a fait état, un peu, des comptes de RFF, et a fini par un soupçon qui était de se demander si on n'allait pas privatiser le réseau à terme. Ce qui nous ramène à ce que l'on a pu entendre en matière de profits et autres sujets qui dénoteraient une attitude de la part du gestionnaire du réseau. Je peux dire, en matière de réseau de transport ferroviaire, que la règle, en Europe, est que les réseaux de transport ferroviaire sont tous dans le giron de l'Etat. Il y a eu une exception, vécue par la Grande-Bretagne, qui a privatisé son réseau ferroviaire et qui, à l'expérience qu'elle en a tirée, l'a réintégré dans le giron de l'Etat. C'est un premier élément.

Je pense qu'il y a deux aspects également, pour répondre à cette intention (j'allais dire ce soupçon), c'est qu'il y a deux éléments dans les comptes de RFF : c'est bien sûr la situation dans laquelle il s'est trouvé à sa création, qui était le poids de l'histoire du développement ferroviaire en France, avec une dette contractée pour réaliser l'infrastructure qui était relativement importante et qui a été considérée comme une dette d'Etat. Mais cela rejoint l'idée que le réseau ferroviaire est bien dans le giron de l'Etat à proprement parler. Donc RFF a eu comme mission de stabiliser cette dette. Aujourd'hui c'est un objectif qui est atteint. Atteint également parce que l'Etat avait décidé d'apporter un certain nombre de concours dans cet objectif ; ce qui peut expliquer aussi, en fonction de la façon dont l'Etat peut débloquer les fonds correspondants, que les bilans, chaque année, puissent marquer quelques différences d'une année sur l'autre. C'est le premier élément.

Et puis il y a le second élément, assez fondamental : le passé existe, mais le présent et le futur existent aussi. Je pense qu'on est tous à peu près persuadés que le réseau ferroviaire doit vivre et se développer. Dans la perspective du développement qu'on a à différents niveaux, je pense que les contrats de Plans Etat/Région qui, aujourd'hui vous intéressent tous, ont consacré depuis 2000 une montée en puissance des investissements ferroviaires, parce que cela permettait effectivement aux Conseils Régionaux, autorités organisatrices des transports régionaux de voyageurs, de développer les services de TER, c'est-à-dire d'opérer un transfert modal de la route vers le rail pour les déplacements de la vie quotidienne. C'est une échelle de l'investissement ferroviaire.

Une autre échelle est la réalisation des grandes infrastructures, du développement du réseau ferroviaire, et de toute façon pour les investissements, l'histoire a permis à l'Etat de considérer qu'il fallait faire en sorte que RFF ne perpétue pas cet historique d'endettement et il a fixé les règles selon lesquelles RFF pouvait participer financièrement à des investissements d'infrastructure. Très clairement, un investissement d'infrastructure est une dépense immédiate pour réaliser l'opération, c'est une dépense future d'entretien et d'exploitation de cet investissement, et puis c'est en contrepartie des péages d'infrastructure, puisque les entreprises ferroviaires qui vont utiliser la ligne en question vont payer des redevances à RFF. On projette tout cela dans le futur, en dépenses capitalisées, dépenses, recettes et on en déduit la capacité financière d'investissement de RFF pour l'opération. Je rappelle qu'elle est aujourd'hui dans une fourchette qui s'inscrit entre 10 et 20 %. C'est un premier point.

Je pense que les deux choses sont étanches, et pouvoir vous dire qu'il n'y a pas aujourd'hui d'intention d'aller vers une privatisation du réseau.

Un second élément peut-être, assez rapidement également, qui a été évoqué, concernait le nombre de voyageurs de la ligne. Je rappelle les grands chiffres repères qui sont dans le dossier support. Aujourd'hui, le trafic intéressant l'axe Bordeaux-Toulouse, pour les voyageurs grandes lignes est de 4 millions de voyageurs. A l'horizon qu'on appelle « horizon de référence » c'est-à-dire à la veille de la mise en service de la ligne, il y aura eu un développement de trafic qui aura été dégagé par la mise en service de la LGV Sud Europe-Atlantique, puisque les tronçons Bordeaux-Angoulême et Angoulême-Tours vont permettre de gagner une heure également sur le parcours depuis Paris. Donc ce trafic s'établit à peu près à 7 millions de voyageurs, et la mise en service du projet Bordeaux-Toulouse, qui peut être à ce moment-là modélisé, fait que l'infrastructure en question va permettre de gagner de l'ordre de 3 millions de voyageurs pour passer à un trafic total sur cet axe d'un peu plus de 10 millions de voyageurs.

Je dirai, là aussi, que RFF est un organisme de l'Etat qui applique les politiques de l'Etat ; politiques de l'Etat que l'on trouve d'ailleurs dans le dossier support, dans une annexe qui est co-signée de la Direction des Transports Terrestres et de la DGAC et montrent qu'il y a une volonté de l'Etat d'opérer des transferts modaux, des modes routiers et aériens vers le ferroviaire. Ce qui justifie un certain nombre de développements du réseau des LGV. En ce qui concerne ce gain de 3 millions de voyageurs, sur la LGV, un peu plus de la moitié proviendra de ces reports modaux. Voilà les éléments que je voulais indiquer.

En ce qui concerne l'étude d'impacts, elle fait partie intégrante du dossier de l'enquête publique et est soumise à la déclaration d'utilité publique. Donc l'étude d'impacts a toute son importance pour que la déclaration d'utilité publique soit prononcée. Cette étude d'impacts confronte le projet à tous les éléments d'environnement qu'il va « perturber » et analyse les solutions que préconise le maître d'ouvrage pour y remédier, et notamment il est imposé au maître d'ouvrage de respecter toute la législation qui s'applique sur les différents thèmes environnementaux. Cela définira un certain niveau de faisabilité et un niveau de coût du projet qui peut entraîner...

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Je crois que sur ce point précis de la jurisprudence, l'étude d'impacts est calée au niveau de l'enquête publique, proche de la déclaration d'utilité publique, et là nous sommes sur le terrain de l'expropriation et nous avons fait venir pour nous éclairer sur ce point-là le Professeur NOYER. Je suis tenté de lui donner la parole pour qu'il réponde au moins sur ce point.

J'ai noté que vous aviez demandé la parole et je vous la donnerai tout de suite après, si vous permettez... Si vous voulez, un complément... Mais j'aimerais que le Professeur NOYER, qui s'est dérangé pour venir ici, puisse dire un mot qui me semble correspondre au souci qui est développé par certaines personnes.

M. Jean-Luc GLEYZE, Conseiller Général de Captieux :

Je vous remercie. C'était un complément à titre de témoignage, à une question qui a été posée concernant la possibilité lors d'un débat public d'interférer au niveau de la décision finale. Je n'ai qu'un témoignage d'expérience à proposer, et c'est celui de l'itinéraire à Très

Grand Gabarit AIRBUS qui passe là aussi par Captieux. Nous avons eu donc un débat public du même type que celui-ci. Simplement, il avait été délocalisé sur le canton de Captieux, donc nous étions moins nombreux à l'époque, nous étions une centaine dans la salle. Les associations présentes, les élus présents, les citoyens présents, tout le monde, de la même manière que ce soir, se sont opposés au tracé. De toute façon, on savait que cela se ferait ; par contre, il y avait un tracé qui ne nous convenait pas parce qu'il passait à proximité de l'agglomération. Donc tout le monde dans la salle s'est opposé à ce tracé, en disant : « Clairement, sur les alternatives possibles, ce n'est pas ce tracé-là que nous voulons, il y a d'autres alternatives, surtout dans une commune qui fait 12 000 hectares et qui est boisée à 90 % ». Il y avait des possibilités, en suivant les lignes de gaz existantes par exemple, pour ne créer qu'un seul couloir au travers de la forêt.

Je me rappelle être intervenu (je n'étais pas élu à l'époque) dans la salle auprès du Préfet qui était chargé de mission du projet, pour lui avoir dit que s'il avait bien entendu ce qui s'était dit ce soir-là dans la salle, inévitablement, il ne pouvait que dévier le trajet initialement prévu pour l'ITGG. Aujourd'hui, l'ITGG passe où ils l'avaient prévu. Le seul engagement que nous ayons réussi à négocier est que dans l'enquête publique a été noté (cela me fait doucement sourire) que lorsque l'autoroute A65 sera créée, ils déplaceront ensuite l'ITGG. Donc je vous laisse deviner, en termes de gestion des deniers publics, les coûts que cela représente, et donc la logique de la chose.

(Applaudissements).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Merci, je suggère donc que vous puissiez intervenir maintenant sur l'expropriation, puisque c'est une question qui a quand même été posée plusieurs fois.

Me Bernard NOYER, Avocat, Professeur université Bordeaux :

Je ne sais pas dans quelle mesure mon intervention est attendue ou non, et si le public ne souhaite pas allonger le débat sur ce point, il lui appartient d'en décider ... On m'avait demandé de donner au moins quelques indications basiques et dans un temps très réduit sur, précisément, les possibilités d'actions contentieuses qui existent tant en ce qui concerne la phase administrative d'expropriation, c'est-à-dire la phase qui tourne autour de la déclaration d'utilité publique qu'en ce qui concerne la phase judiciaire, c'est-à-dire le transfert de propriété et l'indemnisation.

J'ai écouté attentivement ce qui s'est dit depuis le début de cette réunion. Je pense que ces possibilités d'actions contentieuses répondent à certaines préoccupations qui ont été exprimées. Quelles que soient les positions de principe que l'on peut prendre lors de réunions de ce style, et de ce point de vue, il a été souligné que quelquefois on pourrait songer à une évolution du droit qui donnerait à ce genre de débat une portée plus authentique, mais il faut bien se mettre dans la tête que si les autorités juridiquement compétentes prennent la décision de faire ce projet, le seul rempart ensuite, c'est le Juge. Sauf à sortir évidemment de la légalité. Donc voilà ce qui m'avait été demandé. Je ne sais pas ce qui est souhaité ou pas souhaité, si on considère que ces explications sont, compte tenu de l'orientation générale du débat, superflues, je m'abstiendrai de les donner...

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Y a-t-il des personnes qui souhaitent parler ?

Me Bernard NOYER, Avocat, Professeur université Bordeaux :

Si elles sont suffisantes alors que je n'ai rien dit, c'est une réponse !

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Non, elles ne sont pas suffisantes. Je disais qu'il y a plusieurs personnes qui souhaitent parler dans la salle. Nous prenons encore quelques questions, puis nous verrons ce que nous faisons.

M. Pierre DAGES (*), Habitant de Saint Morillon :

J'interviens à deux titres. Je suis habitant de cette commune qui est apparemment frappée par le trajet, et en même temps agent immobilier. Donc j'apprends aujourd'hui qu'il va s'écouler 6 à 8 ans entre ce débat et l'enquête publique. Donc qu'est-ce que je me répons et qu'est-ce que je vais répondre à mes anciens clients ou mes futurs clients, au niveau de l'indemnisation d'expropriation, et sur quelle base de prix au m² ces indemnisations vont-elles être calculées ?

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

C'est sur ces points-là, je crois, qu'était axée votre intervention, Professeur ? Je vous repasse la parole.

Me Bernard NOYER, Avocat, Professeur université Bordeaux :

Non, dire sur quelles bases cela va être calculé, cela est impossible.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Non, mais sur le contexte dans lequel l'expropriation est conduite et quels sont les critères qui permettent de prendre en compte les...

Me Bernard NOYER, Avocat, Professeur université Bordeaux :

Je répète ce que je viens de dire, cela me paraît quand même important. Il est exact que la législation qui organise ce type de débat contient des vides énormes, et qu'il y a un décalage entre tous ces débats que l'on met en œuvre, qui sont assez lourds à organiser (je crois que la Commission en est parfaitement consciente), et la portée pratique que cela peut avoir, le projet étant ensuite élaboré sans qu'il y ait véritablement participation du public à cette élaboration. Simon CHARBONNEAU d'ailleurs l'a dit tout à l'heure, c'est ce qui fait l'intérêt des recours contentieux. Car il arrive un moment où, si l'on veut vraiment s'opposer au

projet, et si l'on n'a pas réussi à le faire abandonner en amont, le seul rempart devient le juge. Et à ce moment-là, il n'est pas inutile de connaître les possibilités qui sont ouvertes de recours contentieux, précisément.

Une intervenante :

Qui paie le contentieux ?

Me Bernard NOYER, Avocat, Professeur université Bordeaux :

Je suis tout à fait d'accord avec vous, et en plus ce sont des contentieux particulièrement longs. Je me borne à présenter l'état du droit. Je ne dis pas qu'il est idéal, je dis simplement que s'il s'agit de s'opposer à une opération de cette nature et si on veut rester dans la légalité, on est obligé de passer par la voie contentieuse. Je ne vois pas très bien quelle autre possibilité il y a, si l'on n'arrive pas à convaincre les décideurs en amont que le projet est mauvais et qu'il faut y renoncer.

En deux mots, s'agissant de la déclaration d'utilité publique qui est la phase essentielle de l'opération, parce que c'est elle qui permet de recourir à l'expropriation, si l'on veut faire tomber l'opération d'expropriation, c'est la déclaration d'utilité publique qu'il faut attaquer, devant le Juge d'expropriation. Ensuite, on ne peut rien faire, il n'est pas compétent pour se prononcer sur cet aspect de la question. Il n'est compétent que pour prononcer le transfert de propriété, et indemniser. Donc, si l'on veut faire capoter l'opération, au niveau contentieux, par la voie contentieuse, à ce moment-là la seule voie ouverte, c'est un recours devant le Juge administratif contre la déclaration d'utilité publique. Il est exact (Simon CHARBONNEAU l'a dit tout à l'heure) que ce recours est une voie étroite. Pourquoi ? Parce que, sauf s'il y a (mais c'est rare dans ce genre d'opération) des vices de forme ou des vices de procédure absolument évidents... Mais cela peut arriver ! Par exemple, un cas d'annulation, si le projet est finalement adopté est substantiellement différent de celui qui a été mis à l'enquête, et c'est moins rare qu'on ne le croit de voir introduire dans le projet, après l'enquête publique, des modifications qui peuvent être jugées par la juridiction administrative comme substantielles, et qui entachent à ce moment là l'opération d'illégalité.

Sinon, compte tenu de ce que j'ai entendu ce soir, la voie la plus intéressante qui peut être évoquée ici, c'est cette jurisprudence du bilan que Simon CHARBONNEAU a évoquée tout à l'heure qui est une jurisprudence pas très ancienne, puisqu'elle date des années 70, et par laquelle le juge administratif s'est donné le moyen de censurer une déclaration d'utilité publique, en faisant le bilan entre les avantages et les inconvénients de l'opération. C'est-à-dire qu'on met d'un côté l'utilité publique revendiquée pour justifier l'opération, et de l'autre côté les inconvénients, de nature sociale, atteinte à la propriété privée, coût financier, et éventuellement atteinte à d'autres intérêts publics, par exemple atteinte à l'environnement. Et le Juge s'est reconnu le pouvoir, sur la base de ce type d'appréciation, c'est-à-dire en faisant un bilan (d'où le nom de jurisprudence du bilan) entre les avantages et les inconvénients, s'il estime que ce bilan est négatif, de déclarer l'opération (la déclaration d'utilité publique) illégale.

Il est exact (Simon CHARBONNEAU l'a dit tout à l'heure) que cette jurisprudence, qui est spectaculaire sur le plan juridique (des principes juridiques), n'a eu jusqu'à maintenant que des résultats pratiques assez limités, dans la mesure où il y a eu plusieurs annulations prononcées sur cette base, mais c'est vrai, pratiquement pas d'annulations de très grandes

opérations. Parce que le Conseil d'Etat n'est jamais allé jusqu'à considérer que le solde était suffisamment négatif pour censurer l'opération sur cette base.

Mais cela ne veut pas dire qu'il n'y en aura jamais ! Si j'en crois ce qui a été dit ce soir, et les très fortes oppositions qui se sont manifestées au cours de cette séance, il y a des arguments importants qui peuvent être invoqués. Simon CHARBONNEAU disait tout à l'heure que la première chose à faire était de préparer un dossier, de la façon la plus solide. Il y a des arguments qui peuvent être invoqués et qui sont de nature, au vu de ce qu'on connaît de la jurisprudence administrative, à faire réfléchir le Juge administratif.

S'il est exact que, par exemple, pour gagner sur un trajet limité un temps très court (ou quand même assez court) on a un coût financier prohibitif et des inconvénients d'atteintes à l'environnement considérables, on est en plein dans la jurisprudence du bilan. Donc on ne peut pas, quand même, partir de l'idée que cette jurisprudence est un pur trompe l'œil (le Conseil d'Etat ne se serait pas donné ce moyen d'intervention si c'était pour en arriver là) et que de toute façon cela n'aboutira à rien. En revanche, il est exact qu'une procédure de cette nature, qui doit passer successivement devant le Tribunal administratif, la Cour administrative d'appel, et le Conseil d'Etat, est longue et coûteuse.

(Applaudissements).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Le maître d'ouvrage souhaite-t-il intervenir ? Synthétiquement. Il est maintenant plus de 23 H 30. Nous revenons à la salle juste après. J'ai noté trois questions qui sont là depuis un petit moment. Il y en a d'autres qui sont venues postérieurement, mais d'abord le maître d'ouvrage.

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Je vais très vite, en deux mots, pour expliquer que la situation que vient d'évoquer Maître NOYER est une situation qui n'est pas à l'avantage du maître d'ouvrage, et je pense, dans laquelle le maître d'ouvrage n'a aucun intérêt à s'engager. C'est un grave échec que d'arriver dans une situation comme celle-là.

Il a été dit ce que la loi prévoit. La loi n'interdit pas effectivement, que dans la phase entre le débat public et l'enquête publique, il y ait une concertation sur le projet. Plusieurs éléments, d'ailleurs, aujourd'hui, convergent dans ce sens. D'abord le débat public, considéré comme un moment de concertation, bien entendu, et la possibilité donnée à la CNDP, si le projet à une suite, de demander au maître d'ouvrage de lui rendre compte des modalités de concertation qu'il aura mises en œuvre pour la suite du projet.

Egalement, nous représentons l'Etat, le Ministère des Transports dans le cadre de la conduite des projets d'infrastructures, mais un autre représentant de l'Etat a tout son rôle dans ces projets ; c'est le Préfet, en général. Chaque projet est piloté par un Préfet coordinateur. Ce Préfet peut décider de la mise en place de Comités de suivi, qui sont des instances qui vont gérer la concertation pendant les phases entre la situation où nous sommes et l'enquête publique.

Et puis il y a, aujourd'hui, mais par nature parce que RFF commence à avoir une certaine expérience en matière de conduite de grands projets d'infrastructures, la volonté de RFF, effectivement, de ne pas se trouver dans des situations d'impasse parce qu'il aura conduit un projet « en chambre » sans avoir consulté les partenaires.

J'en ai terminé, je voulais simplement faire cette mise au point.

Me Bernard NOYER, Avocat, Professeur université Bordeaux :

Une précision, qui concerne les indications procédurales données tout à l'heure, je vous ai dit une bêtise en ce qui concerne la procédure. Dans une opération de cette nature, la déclaration d'utilité publique ne relève pas d'un arrêté préfectoral, mais d'un décret. Or cela raccourcit la procédure, parce qu'un recours en annulation contre un décret doit être porté directement devant le Conseil d'Etat. Donc vous évitez les deux phases (la phase de première instance et la phase d'appel).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Merci professeur.

M. Christian TAMARELLE, Maire de Saint Médard d'Eyrans :

Largement concerné par le projet de la LGV., je suis Président de la Communauté de Communes de Montesquieu, territoire largement aussi concerné par ce projet. Je suis un peu surpris d'entendre les derniers propos, parce que ce soir, vous avez entendu, Messieurs, la salle s'exprimer, les élus... Vous avez entendu des gens qui habitent sur ce territoire vous faire part de leur refus complet de ce projet. Aujourd'hui, il n'est pas question de parler d'indemnisation. Quelque indemnisation qui serait mise en place ne viendrait jamais, jamais, compenser les blessures que vous occasionneriez aux gens qui habitent sur ce territoire.

(Applaudissements).

Vous avez entendu ce soir la volonté des élus des différents territoires de dénoncer la non-légalité du dossier que vous portez, et de vous avertir de notre volonté de nous mettre en travers de votre route, de manière à faire capoter ce projet. Nous le ferons. J'ai proposé l'autre soir à Saint Morillon de constituer un collectif des différents Maires des petites communes qui n'ont pas été associés à la réflexion, que vous avez négligé, et qui représentent 200 communes ; ils iront du territoire de Bordeaux jusqu'à Toulouse. Les Maires des petites communes existent, ils ont avec eux les habitants, vous en avez la démonstration ce soir avec le monde qui était dans la salle. Les gens de ce territoire sont encore là à cette heure parce qu'ils sont inquiets, concernés. Donc ne nous parlez pas d'indemnisations, il n'en est pas question. Parlez-nous plutôt de la conclusion que vous devez tirer de cette réunion de ce soir, qui à mon avis, est une excellente enquête publique. Et nous, élus, qui sommes habitués aux enquêtes publiques, quand nous avons comme cela une contestation, le projet est mis à mal et on recommence à zéro.

(Applaudissements).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Je crois que la parole était aussi depuis longtemps demandée par Madame LECHAT, je crois.

Mme LECHAT, Habitante de Giscos :

Je voulais juste récapituler. Je ne crois pas qu'on parle d'indemnisations aujourd'hui, parce que moi, pour mon métier, je retiens que les gens qui sont aujourd'hui propriétaires, ne peuvent pas se défendre, sauf dans 6, 8 ans. Donc s'ils veulent vendre leur maison aujourd'hui, c'est tant pis pour eux. Les gens qui veulent acheter ne peuvent pas se défendre, non plus, parce qu'ils seront au courant du projet par ce débat public. Donc il n'y a pas d'indemnisations non plus. Et les derniers qui restent seront certainement les derniers à être indemnisés, ce sont des gens qui gardent leur maison, et qui sont à 1 ou 2 kilomètres de votre super projet, avec le train qui vibre.

Et tout cela sur nos maisons de la région, sans fondations, qui tiennent pour la plupart uniquement par compression par la grande charpente. Cela veut dire qu'à long terme, le train qui passe et émet des vibrations à travers le sol va aider à faire des fissures graves dans le mur, qui vont entraîner des travaux considérables sur les maisons respectives.

Et je suis désolée, on habite dans une région riche de patrimoine, avec des maisons anciennes, c'est ce que les gens cherchent d'abord quand ils viennent ici, ils demandent des maisons en pierre, en colombage, en brique. Ce n'est pas à double chaînage comme aujourd'hui. Donc toutes ces maisons-là sont déjà menacées par les défauts de construction, c'est-à-dire qu'elles ont duré 100, 200, 300 ans, même 400 ans. Au moment où vous vous mettez dessus, cela va durer 3 ans, et après on peut passer le « bull ». Vous allez effectivement arriver à rendre déserte la région pour de bon !

(Applaudissements).

Un intervenant :

Monsieur TAMARELLE, j'espère que vous avez raison. Et nous comptons tous sur vous, vous tous, les élus du canton brédois, et de La Brède jusqu'à Captieux, et voire plus loin.

Par contre, une personne à la tribune n'est pas encore intervenue, justement à propos des indemnités. Donc on va imaginer le pire, bien qu'il faille rester positif. Mais j'aimerais avoir des réponses de la personne qui est tout à fait à droite, puisque je pense qu'elle est compétente pour répondre sur les critères sur lesquels seront établies les indemnités.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Monsieur MENY, la question vous est posée directement.

M. Lionel MENY, Responsable actions foncières RFF :

Les critères sur lesquels seront établies les indemnités. D'abord, il faut se placer dans le cadre où effectivement le projet est déclaré d'utilité publique. A la suite de cela, les estimations sont faites sur la base des estimations des services fiscaux, à partir des valeurs du marché immobilier, en terme d'acquisition sous déclaration d'utilité publique.

Dans la salle :

Avant ou après le projet ?

M. Lionel MENY, Responsable actions foncières RFF :

Avant ! Oui.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

La date d'évaluation ?

M. Lionel MENY, Responsable actions foncières RFF :

C'est à la date de déclaration d'utilité publique.
(*Protestations*).

Mme LECHAT, Habitante de Giscos :

Vous leur volez leurs propriétés, en plus vous leur volez leur argent et leur maison ! Il y a des gens qui ont travaillé ici pour s'acheter une maison. Il faut que cela rentre dans la tête des technocrates.

(*Applaudissements*).

On va prendre la valeur au moment de l'estimation, vous voyez ! Allez aujourd'hui sur le territoire ! Regardez comment le prix de leurs maisons baisse. Il y a des gens qui ont acheté il y a 2 ans et qui ont mis tout leur argent là-dedans ! Vous n'en tenez pas compte ! Vous vous en moquez !

(*Applaudissements*).

M. Lionel MENY, Responsable actions foncières RFF :

A ce stade, effectivement, le projet est hypothétique.

(*Protestations*).

Lorsqu'on est dans une phase où des acquisitions sont menées, effectivement, les estimations sont faites comme je le dis, avec la capacité du Juge à fixer les indemnités, en écoutant d'une part les services fiscaux, et depuis la récente évolution du code de l'expropriation, il peut également s'appuyer sur d'autres sources d'expertises, plus facilement.

Un intervenant :

Vive la démocratie quand même !

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Excusez-moi, mais il y avait deux questions de ce côté-ci, donc vous, Monsieur BORDES je crois. Parce que c'est vous qui avez demandé la parole depuis le plus longtemps, maintenant.

M. Jacques BORDES, Elu Municipal de Lartigue :

Excusez-moi de reprendre la parole pour la troisième fois. Je voulais apporter une réponse à une question qu'on se pose tous. Peut-être pas une réponse, mais au moins une réflexion. Pourquoi cette priorité au Bordeaux-Toulouse ? Tout d'un coup, cela passe devant le Bordeaux-Irun. Depuis le 20 juin, depuis que je m'intéresse un peu (grâce à vous, et merci d'occuper mon temps) à ce projet, j'ai soutenu à la réunion de Saint Morillon, l'autre jour, devant 300 personnes, ce qui me semblait être votre tactique. Puisqu'on dit que le débat est pipé, que vous avez déjà des intentions, etc. Et on a essayé d'analyser un peu votre tactique, et on se demandait pourquoi. Je pensais que vous aviez lancé d'abord le Bordeaux-Toulouse pour camper le tronçon commun Bordeaux-Captieux.

Vous avez l'intention de lancer le débat public, février, mars, avril 2006 etc., direction Bordeaux-Irun une fois que vous auriez établi le Bordeaux-Captieux. On enquillait derrière, on filait sur Mont-de-Marsan et en avant direction Irun. Et après, on aurait peut-être éventuellement laissé tomber la réalisation du Bordeaux-Toulouse, puisque Marie-Hélène DES ESGAULX l'a dit l'autre jour, financer les deux projets en même temps c'était absolument impossible. Elle fait partie de la Commission des Finances, et on peut lui faire confiance de ce côté-là. Donc on aura abandonné le Bordeaux-Toulouse, on avait campé le tronçon commun Bordeaux-Captieux, et on enquillait derrière Mont-de-Marsan, et je pense avoir cru comprendre que cela faisait très plaisir au Sénateur CARRERE.

Depuis, j'ai révisé quelque peu ma position, et c'est pour cela que je voulais soumettre, quand même, à la réflexion du public qui est encore là très nombreux, bravo. Et je trouve ces informations dans un document que Denise CASSOU de LEA a récupéré, qui est le livre blanc du Comité TGV Réaction Citoyenne, que vous devez très bien connaître, Messieurs de RFF, parce que je crois qu'il vous mène un bal assez sérieux sur le Bordeaux-Tours, tout du moins sur le Tours-Angoulême.

Ce Comité d'action réunit 24 associations sur le Bordeaux-Tours et, ne vous inquiétez pas, ils ont exactement les mêmes difficultés que nous. Ils ont confié la rédaction de ce livre blanc à des élèves de l'école Sciences Po., qui ne sont pas quand même des demeurés, et qui ont certainement pris de très sérieuses informations, bien évidemment, avant d'écrire ce qui est écrit là-dedans. Et je vous lis un paragraphe qui me semble d'une extrême importance, d'une extrême importance ! Et qui apporte peut-être la réponse à la question que nous nous posons tous : pourquoi cette soudaineté du Bordeaux-Toulouse ? Pourquoi tout d'un coup cette priorité ? Je vous lis cela parce qu'il faut vraiment y réfléchir.

Donc, la vocation européenne, c'est la question posée à la ligne SEA Atlantique. On se pose la question de la vocation européenne. « Pour RFF, l'une des finalités premières de la nouvelle LGV Sud Europe-Atlantique est, comme son nom l'indique, d'être le maillon d'une liaison à grande vitesse entre Paris et Madrid. L'intérêt d'établir un réseau ferroviaire transpyrénéen cohérent et harmonisé ne fait pas de doute. Mais où la traversée doit-elle s'effectuer prioritairement ? A l'heure actuelle, on assiste en effet à une intensification des échanges qui se heurte à la frontière à un engorgement croissant du transport routier ainsi qu'à l'incompatibilité des voies ferrées françaises et espagnoles. Pourtant, l'amélioration du franchissement des Pyrénées n'est pas mentionnée dans l'Avant Projet Sommaire ».

C'est-à-dire qu'entre Tours et Angoulême, ils sont au stade de l'APS (Avant Projet Sommaire). Donc, le franchissement des Pyrénées n'est pas mentionné dans l'APS, c'est quand même extraordinaire, pour une ligne européenne. « Les prévisions de l'étude s'arrêtent donc à Bordeaux, évoquant timidement la liaison vers Dax et laissant pour une troisième phase hypothétique l'extension vers la péninsule ibérique, voire le Maghreb. Quelle est alors la dimension européenne d'un axe qui, de fait, dessert exclusivement la capitale de l'Aquitaine ? ».

On comprend que Monsieur ROUSSET soit favorable.

« Deuxièmement, la vocation européenne de la ligne est également mise en doute par l'Union Européenne... » (Et cela est extrêmement grave !) « ... qui a mis en suspens sa participation au financement du projet. Tant que les systèmes ferroviaires (écartement des rails) ne sont pas harmonisés entre la France et l'Espagne, le problème du transport transpyrénéen subsistera, malgré la création de la LGV SEA ». Là peut-être les gens de RFF pourront-ils nous répondre pour savoir... Ils ne m'écoutent pas ! Mais ils faisaient comme cela l'autre jour, c'est pareil. Mais enfin, on s'en « fout », toutes les questions sont enregistrées, a dit Monsieur DEMANGE. Donc, un jour ils seront obligés d'y répondre...

Je poursuis mon propos. « Donc la vocation européenne de la LGV SEA est en fin de compte un leurre. Cette vocation européenne est d'autant plus suspecte et improbable que l'Union Européenne semble avoir déjà choisi l'axe méditerranéen et la liaison avec Barcelone pour la traversée des Pyrénées ».

Je soumetts cela à votre réflexion parce que je l'ai découvert hier lorsqu'on m'a transmis ce document. C'est extrêmement important. On va tenter, bien évidemment, un rapprochement sérieux avec les gens du Comité TGV Réaction Citoyenne, parce que ce sont des gens actifs. Il faudra peut-être que nous aussi, nous confiions des études aussi sérieuses que ce livre blanc, de façon à contrer un petit peu les chiffres qui sont donnés par RFF, parce qu'on ne reçoit que des informations et des chiffres de RFF. Alors ils peuvent nous raconter ce qu'ils veulent, on ne sait pas... Ils ont l'habitude de surestimer les chiffres qui les arrangent, et de sous-estimer les chiffres qui les dérangent. Donc il faudra que nous-mêmes, également, confiions peut-être des études importantes.

Et je finis juste le dernier petit paragraphe que j'ai trouvé dans les conclusions de ce rapport, et qui intéresse également la vocation européenne de cette ligne. « Donc une utilité non démontrée. La liaison vers la péninsule ibérique laissée de côté ». Péninsule ibérique, côté Hendaye, bien évidemment, côté Irun.

« Après la suppression (écoutez bien !) de la partie Bordeaux-Dax du projet LGV SEA par le Ministère des Transports (je n'avais pas entendu parler de cela !) et des successives déclarations provenant de Bruxelles confirmant la liaison du Sud de l'Europe à travers l'axe Rhin-Rhône-Méditerranée-Barcelone-Madrid-Lisbonne. L'objectif de la construction de la LGV SEA semble très clair : relier les villes de Paris et de Bordeaux ».

Alors, Messieurs, et vous, Mesdames et Messieurs, si tel était le cas : qu'effectivement Bruxelles privilégie la traversée via la Méditerranée, on comprend mieux (et je comprends mieux maintenant) que vous arrêtiez la LGV SEA à Bordeaux, et que vous envisagiez bien évidemment de bifurquer direction Toulouse, pour le maillage, etc. Et on oublierait peut-être le franchissement des Pyrénées, et l'axe Bordeaux-Irun, et nous nous sommes tous focalisés là-dessus. Et on a demandé la priorité sur le Bordeaux-Irun avant d'attaquer le Bordeaux-Toulouse. Et vous réfléchirez les uns et les autres à ce que je viens de lire, et on se fera notre petite idée. Mais on se demande, quand même, si vous ne nous menez pas en bateau.

(Applaudissements).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Y a-t-il une réponse de la part de RFF ?

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Oui, une réponse assez générale. Je pense qu'il faut prendre en considération l'importance de projet, c'est-à-dire qu'on n'est pas sur des LGV de 500 ou 600 kilomètres d'un seul tenant, et donc ce sont des projets qui, forcément, mûrissent par phases. Donc aujourd'hui, on peut dire que la LGV SEA a une réalité, c'est de Paris à Tours, et puis elle a des réalités de projets qui s'étudient. On a pu entendre également que certains, dans leurs phases, trouvaient quelques difficultés de financement, ce qui déjà, montre les limites de l'exercice, mais qui vont consacrer normalement à la réalisation d'un tronçon entre Bordeaux et Angoulême, puis entre Angoulême et Tours.

Ces projets pour l'instant s'inscrivent, effectivement, dans une logique qui est de continuer ensuite vers la frontière espagnole, dans le cadre d'ailleurs des objectifs des réseaux transeuropéens de transport. Et je crois qu'on a dit tout à l'heure qu'effectivement, ce projet-là figurait bien dans la liste des projets prioritaires de l'Europe. En ce qui concerne les choix que vous prêtez à l'Europe de prioriser et de favoriser le corridor méditerranéen pour développer les échanges franco-espagnols, je pense qu'il faut déjà regarder tous les documents édités par les observatoires des trafics à travers les Pyrénées, qui montrent que les échanges de la péninsule ibérique vers l'Europe se répartissent à peu près équitablement entre les deux passages : le passage atlantique et le passage méditerranéen. Donc, il y a sûrement une volonté de l'Europe de faire des aménagements sur les deux corridors, car ils sont nécessaires.

Comme signe tangible d'avancée, il y a la réalisation aujourd'hui d'une section internationale, entre Perpignan et Figueras, qui est donnée en concession à un consortium franco-espagnol.

Si vous parlez d'ordre de priorités (mais nous avons, je pense, dans les réunions d'introduction, indiqué que pour RFF, il n'y avait pas à l'heure actuelle de priorité entre ces projets) on peut dire que le corridor allant vers l'Espagne, côté Méditerranée, se heurte aujourd'hui au fait qu'il n'y a pas de projet tangible (du moins aussi bien avancé que Bordeaux-Toulouse ou que Bordeaux-Frontière espagnole, sur la section Montpellier-Perpignan. Donc je ne suis pas sûr que ce soit le signe d'une priorité accordée à cet axe-là. Je pense qu'on n'est pas forcément sur des cohérences globales d'axes, mais on avance également par tronçons en fonction de la façon dont les projets peuvent également avancer. Cela nous ramène un peu aussi au débat d'aujourd'hui peut-être.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

J'avais noté une question là. L'heure passe, je vous invite à être le plus concis possible maintenant, merci.

M. Jean-Luc AJASSE (*) :

Je suis simple citoyen. J'avais préparé une contribution, donc je vous la livre.

A l'heure où notre société est confrontée à des problèmes environnementaux majeurs : effet de serre, dérèglement climatique, trou d'ozone, pollution des eaux ; un environnement préservé devient le bien le plus précieux. Parallèlement, la saturation des transports par route, coûteux, polluants, et générateurs d'accidents et extrêmement gourmands en infrastructures, impose de faire des choix. Comme l'ont compris, parfois récemment, les grandes métropoles, la solution passe par le développement des transports en commun. L'expérience a montré qu'un transport en commun, pour être efficace, ne doit pas venir en plus, mais doit s'imposer à la place des autres.

Ce transport devrait donc permettre :

- ⇒ Premièrement, de se substituer à la voiture par une meilleure desserte des villes petites et moyennes et par des fréquences de passages plus importantes ;
- ⇒ Deuxièmement, de se substituer aux camions pour le transport de fret par le développement du ferroutage.

Je le regrette, mais la solution que propose RFF d'un TGV utilisant une LGV ne résout aucun des problèmes importants que pose notre système de transport. Il détruit le cadre de vie de milliers de personnes et n'apporte aucune amélioration pour la desserte de notre territoire. Il ne se substitue pas aux autres modes de transport, il vient en plus. RFF est au service d'une logique commerciale, avec pour ambition la conquête de parts de marché dans un marché lui-même supposé en perpétuelle expansion.

Je suis forcé de constater qu'en l'absence de débat national sur la politique des transports, ce sont les industriels et le marché qui semblent décider pour nous. A grands coups de marketing, on nous impose l'image de la vitesse, alors que la population, dans son immense majorité, aspire au calme et à un cadre de vie le plus naturel possible. Nous sommes nombreux chaque jour à faire ce choix de temps de transport plus importants, pour vivre dans un environnement plus sain. Pour reprendre le slogan du TGV : « Prenons le temps d'aller vite », le bon sens voudrait qu'enfin nous prenions le temps de prendre le temps. (*Applaudissements*).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Je pense que c'est plutôt vous, Madame, qui avez levé la main la première. Vous avez un micro aussi, parfait.

(*Intervention de Mme DESCOT inaudible*)

Monsieur FONTENOT, de la Direction du Patrimoine de RFF.

M . FONTENOT, Direction du Patrimoine de RFF :

Bonsoir Madame, bonsoir Messieurs. Je suis de la Direction du Patrimoine de RFF, je suis collaborateur à cette Direction du Patrimoine. Je ne suis pas ingénieur, un point positif, peut-être ? Je vais répondre à votre question.

Vous dites « quand vous avez acheté les maisons ». Pour acheter les maisons, il faut encore que le projet ait été décidé, que son tracé ait été connu, donc c'est bien dans cette circonstance que vous vous placez ? Si les acquisitions immobilières ont eu lieu, elles

seront, dans ce cadre-là, faites dans le périmètre déclaré d'utilité publique, soit après une démarche amiable, soit à l'issue de la procédure qui permet des acquisitions jusqu'à une ordonnance d'expropriation. Quand de tels biens ont été achetés, c'est qu'ils sont nécessaires à la réalisation du projet. S'ils sont nécessaires à la réalisation du projet...

Une intervenante :

... Vous ne les revendez pas, vous ne les relouez pas...

M . FONTENOT, Direction du Patrimoine de RFF :

Non, Madame. Je me place dans le cas où des biens immobiliers bâtis ont été acquis pour réaliser le projet. S'ils ont été acquis, ces biens vont être utilisés pour les besoins du projet. Ils vont donc disparaître, en eux-mêmes.

La même intervenante :

...Vous ne les relouez pas, vous ne les revendez pas...

Un intervenant :

La voie passe dessus !

M . FONTENOT, Direction du Patrimoine de RFF :

Si la voie passe dessus, bien sûr, ces biens disparaissent !

Une intervenante :

Quel périmètre ?

M . FONTENOT, Direction du Patrimoine de RFF :

Les acquisitions immobilières qui sont faites pour les besoins d'un projet sont, normalement, les acquisitions faites sur l'emprise du projet, pas au-delà de cette emprise. Donc sur la partie qui est nécessaire pour la réalisation de la voie ferrée.

Une intervenante :

Pas au-delà ?

M . FONTENOT, Direction du Patrimoine de RFF :

Y a-t-il des acquisitions qui sont faites au-delà de la stricte nécessité de l'emprise ? C'est la question que vous posez, en fait ?

(Brouhaha).

S'il arrive que des maisons soient acquises en-dehors de l'emprise qui est nécessaire à la circulation, donc l'emprise de la voie ferrée, c'est que cette acquisition a été nécessitée par le fait que ces biens immobiliers devenaient inutilisables, et qu'ils étaient frappés par les effets de l'exploitation de la voie ferrée de telle manière qu'on ne pouvait pas trouver d'autre solution que de les acquérir. Que se passe-t-il dans ces cas-là ? Si ces maisons étaient inutilisables, ou tout du moins frappées de tels inconvénients qu'on ne puisse pas les utiliser, souvent, je dis bien souvent, elles disparaissent.

Une intervenante :

Non, toujours !

M . FONTENOT, Direction du Patrimoine de RFF :

Pas toujours !

Une intervenante :

Qu'est-ce que vous en faites, alors ?

M . FONTENOT, Direction du Patrimoine de RFF :

Dans ces cas-là, ce que je peux vous dire... Laissez-moi, s'il vous plait, vous donner les éléments dont je dispose ! Moi, je travaille pour RFF, je vais vous parler de choses que je connais, que j'ai pu voir et qui sont en rapport avec ce que vous me demandez !

J'ai vu des dossiers relevant de la LGV Méditerranée, qui a entraîné l'acquisition de maisons d'habitation sur, je dirais, sa partie longitudinale. Ces maisons d'habitation ont été conservées par RFF, aujourd'hui elles sont encore sa propriété. Elles ont été, pendant la durée du chantier de construction de la voie ferrée, louées, le plus souvent à des ouvriers qui travaillaient sur ce chantier. Ensuite, ils les ont quittées, ce chantier a donné lieu à la ligne, qui a été mise en exploitation. Nous en étions les propriétaires, on nous a demandé, pour essayer d'être le plus économe possible des deniers publics, d'en trouver la meilleure utilisation, donc de les louer. Nous les avons louées, pour ce qu'il était possible de faire. Certaines maisons étaient en trop mauvais état pour les louer. Et même étaient dangereuses, elles ont donc été démolies. D'autres ont été louées, et le sont encore, à des loyers qui ne sont pas des loyers, effectivement, aussi élevés...

(Brouhaha).

Attendez, ce sont des loyers qui ne sont pas aussi élevés que si ces maisons étaient dans un territoire qui n'est pas à proximité de la ligne, bien entendu... Non, ce ne sont pas des logements sociaux.

Certaines de ces maisons ont été revendues. Certaines d'entre elles, pas toutes. Celles qui ont été revendues étaient des maisons qui, par leur qualité de construction, par leur situation, pouvaient revenir sur un marché immobilier. Mais ce n'est pas la totalité. Certaines sont restées encore entre nos mains. Aujourd'hui, nous les gérons avec le maximum de rentabilité possible. Et puis, nous nous posons effectivement la question de savoir comment nous allons, finalement, envisager leur avenir. L'avenir étant toujours de pouvoir les céder

petit à petit. Parce que nous ne sommes pas des gestionnaires immobiliers, ce n'est pas notre métier. Nous avons hérité de cette situation.

Un intervenant :

Ce ne sera pas long. Je suis un peu dépassé par le débat. Ce n'est pas vraiment un débat, puisque de toute façon, vous n'écoutez même pas les intervenants. C'est un monologue. De toute façon, vous avez prévu votre ligne, elle va passer au Sud, c'est clair.

Je voudrais revenir sur le fait de pouvoir entendre le TGV. Si, effectivement, l'ingénieur du son avait le son disponible, parce que vous avez parlé d'un niveau de potentiomètre qui pourrait être poussé à l'excès. Il y a un niveau d'écoute optimal qui existe, sinon moi quand il met le son je pourrais très bien saturer s'il montait le niveau. Cela vous déboucherait un peu les oreilles pour entendre les gens, je pense, et cela vous mettrait en situation de ce que vont vivre les gens qui habiteront à côté de votre ligne.

Une dernière question : je pense que, parmi vous, il n'y a pas de gens qui ont une maison sur le tracé, sinon ils ne seraient pas là ?

(Applaudissements).

Alors est-il possible d'entendre le son du TGV, si l'ingénieur du son l'a ? Cela a été demandé déjà au premier débat. Je vois que de toute façon, c'est en tout cas une réponse qu'on n'a pas, comme les autres d'ailleurs. Puisque vous n'êtes pas à même d'amener la bande son...

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Pardonnez-moi. La réponse, la première fois, était de préciser qu'un bruit sans possibilité d'échelle de comparaison, nous paraissait un exercice inutile, parce qu'il n'apporte rien. Tout à l'heure, j'ai rappelé, effectivement, que l'exercice pouvait prêter à des niveaux de bruits différents selon le niveau de potentiomètre. On ne sait pas restituer précisément ce qu'est le bruit « précis », et nous avons...

Le même intervenant :

Non, non, je suis désolé !

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :

Laissez-moi terminer, vous avez la parole dans 2 minutes !

Vous avez dit un certain nombre de contrevérités, comme quoi nous ne nous intéressons pas aux questions que vous posez. Alors, je pense qu'on est là pour y répondre, dans la mesure où on le peut, et que ce serait de notre part vraiment vous mépriser et faire injure que d'être là pour penser à autre chose que le débat qui est là pour nous réunir ce soir. J'ai dit que nous vous communiquerions des éléments généraux sur le bruit, dans une publication, dont on verra avec la Commission du Débat Public comment elle sera portée à votre connaissance. Maintenant, je vous écoute.

Le même intervenant :

Justement, sur les arguments qui ont été donnés, il n'y a pas eu d'information distribuée, ou alors très, très mal. Les élus n'ont même pas été informés. Les informations parviennent aux gens mais vraiment par miracle, visiblement. Quand vous parlez du niveau sonore, je suis désolé, quand vous écoutez un CD, il y a un niveau minimal. Je travaille dans le son et dans la vidéo, alors je sais de quoi je parle. Il y a un niveau minimal d'écoute, qui se retrouve dans une zone. On peut très bien entendre ce fameux passage du TGV si vous l'avez, et, effectivement, je pense que cela va vous déboucher les oreilles.
(Applaudissements).

Un intervenant :

Pour revenir encore dans la même lignée de la question de tout à l'heure, sur les chances et sur la capacité de la Commission de rapporter ce qui est dit... Ce soir, je pense qu'il y avait unanimité.

Par contre, j'aimerais savoir, puisque vous faites tous les autres débats publics, ce qui se passe ailleurs, et à partir de quel niveau géographique Sud les gens sont pour le projet. Y a-t-il des gens qui sont pour, et à quel niveau ? Parce que là, aujourd'hui, ce soir, effectivement, on pourrait repartir en se disant : « Quand même, avec cette opposition, le débat public ne peut pas pencher, on ne peut pas dire qu'il y a des gens pour ». Mais on se doute aussi que de l'autre côté, il y a du monde qui est pour et on voudrait savoir quel est le poids et comment peut se faire la balance entre les deux.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Pour l'instant, on vous a déjà dit que la Commission n'avait pas de compte-rendu conclusif, c'est une première chose. « Pas conclusif », cela veut dire qu'il n'y a pas d'avis émis, donc encore moins de décision. Nous sommes clairs là-dessus, cela a déjà été dit.

En ce qui concerne ce que vous venez d'énoncer, c'est-à-dire les points que le débat a montrés comme étant une préoccupation importante de la part de la population, nous y réfléchissons, et nous pensons que, lors des réunions de synthèse (nous rappelons qu'il y en aura quatre, une dans chacune des Préfectures : Bordeaux, Agen, Montauban, Toulouse) ces points-là, d'une manière ou d'une autre, devront être abordés. Et le maître d'ouvrage, prévenu à l'avance, devra à ce moment-là apporter les réponses avec une qualité que nous souhaitons bonne.

En ce qui concerne la répartition des opinions vis-à-vis du projet lui-même, les opinions globales, nous ne sommes pas en situation d'affirmer autre chose que ce que vous dites vous-même, à savoir que le taux d'acceptation est plus fort au Sud Est qu'au Nord Ouest. Mais nous n'avons pas de chiffres pour l'instant, qui permettent de répondre à votre question.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je rajoute un mot, pour compléter la réponse de Monsieur SABLAYROLLES, à laquelle je souscris totalement. Il y a une grande règle dans le débat public, c'est d'être totalement transparent à l'issue du débat public, donc rien ne sera caché, d'être totalement complet.

Mais pendant le débat public, la Commission s'abstient de toute prise de position partielle, parce qu'il apparaît que les avis évoluent pendant les mois où se déroule le débat public. C'est pour cela qu'aujourd'hui, ce serait prématuré et contre les règles d'éthique qui nous sont imposées, de dire à peu près notre impression, ou quelque chose.

Mais je répète ce qui a été dit deux ou trois fois, nous nous engageons (nous ne pouvons pas ne pas nous engager puisque c'est notre devoir et si on ne le faisait pas, nous serions en faute grave) à ce qu'à l'issue du débat public, rien de ce qui sortira de la Commission ne soit clandestin ou caché. Ce sera public. Voilà tout ce que je peux dire, à ce stade.

Un intervenant :

Par quel moyen ?

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Bien sûr, site Internet, cela va de soi. Mais on nous dira : « Tout le monde n'a pas le site Internet ». Donc ce sera envoyé sous forme « papier » aux destinataires... Oui, par la Poste ! Si vous avez une autre formule...

Je rappelle ma demande, mais je la réitérerai dans quelques jours auprès d'un certain nombre de Maires, vraiment, vous nous rendriez service (je parle aux Maires) en nous écrivant pour nous dire : « Je n'ai pas reçu de dossier débat public, (puisque les transmissions nous ont été garanties comme ayant été faites) « entre le 6 juin et le 15 juin ». Vous nous rendez service en nous écrivant : « Nous n'avons pas reçu, à la Mairie, ces documents ».

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission :

Je crois que la question est celle du fond, et puis il y en a deux au milieu, et une autre devant. Donc on essaie de faire en sorte que ce soient les dernières... Il y a une série de questions écrites, qui sont importantes. Je fais la suggestion, enfin le Président la reprendra ensuite, que ces questions soient listées et que réponse soit donnée par les moyens de communication traditionnels de la Commission. Normalement, on avait indiqué que les questions posées par écrit recevaient réponse écrite. Et je pense que sur chacun des papiers que nous avons, sur lesquels sont les questions, figurent le nom et l'adresse des personnes.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je rajouterai une chose. Effectivement, nous sommes très gênés vis-à-vis des personnes qui ont posé une question écrite, parce qu'ils auraient peut-être souhaité que nous en rendions compte ce soir, mais l'engagement complémentaire que nous essaierons de prendre est que ces questions que nous ramènerons à la CPDP demain matin, soient traitées peut-être en priorité pour que ceux qui les ont posées aient le plus rapidement possible des réponses aux questions.

A propos de questions, j'indique que nous avons, à la date d'hier, reçu 894 questions et que nous avons répondu à 812. Ce qui veut dire qu'il y a encore un certain nombre de questions auxquelles nous n'avons pas répondu, mais bien évidemment cela se fera, cela va de soi.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Donc, quelques questions ... Je suggérerais que les trois bras levés soient les dernières questions. Madame LECHAT.

Mme LECHAT, Habitante de Giscos :

J'ai entendu un très joli mot, maison « inutilisable ». Alors je voudrais bien avoir des précisions. Je sais, je suis pénible. Mais que classifiez-vous comme une maison qui n'est plus utilisable ?

M . FONTENOT, Direction du Patrimoine de RFF :

J'ai utilisé ce terme tout à l'heure, Madame, en vous parlant d'expériences que nous avons pu vivre, à la Direction du Patrimoine de RFF, sur le cas d'une autre LGV qui est aujourd'hui en service. Des maisons avaient été acquises, comme je vous l'ai dit, situées de manière proche de la voie, elles étaient devenues inutilisables...

Mme LECHAT, Habitante de Giscos :

Votre « proche » arrive où ? La question est là, à combien de mètres de votre ligne considérez-vous que c'est inhabitable ?

M . FONTENOT, Direction du Patrimoine de RFF :

Il s'agissait de maisons acquises dans un périmètre de 150 mètres de part et d'autre de la voie.

Mme LECHAT, Habitante de Giscos :

Merci.

M . FONTENOT, Direction du Patrimoine de RFF :

Les maisons dont je vous ai parlé tout à l'heure étaient devenues inutilisables. Elles n'avaient pas été détruites, puisque la voie passait, et elles étaient au bord de cette voie. Pourquoi étaient-elles devenues inutilisables ? Tout simplement, parce que, étant restées inoccupées pour une faible durée (elles n'avaient pas été louées, ou occupées par les ouvriers qui construisaient la voie), elles ont été littéralement pillées. Certaines étaient en mauvais état, d'autres dans un état convenable d'habitation, mais elles ont été littéralement pillées, détruites par des tiers. Dès que vous laissez une maison inhabitée, vous prenez ce risque. J'ai vu des maisons, des photographies et j'en ai visité aussi, qui avaient été visitées,

et dont tous les éléments d'équipement qui n'étaient pas du mobilier, qui avaient pu être déménagés, avaient été enlevés, détruits... Jusqu'aux tuyaux, robinets, portes, fenêtres, tuiles ; jusqu'au plancher. Voilà pourquoi elles n'étaient pas utilisables. Dieu merci, ce n'était pas la majorité, mais certaines l'étaient.

M. CASARETTE (*), Habitant de Saint Morillon :

Je voudrais apporter une précision au Monsieur qui a posé la question tout à l'heure, à savoir, quel impact cela avait passé la Gironde. L'impact, on le retrouve sur Internet, et effectivement on se rend compte que ces Messieurs de RFF consentent plus favorablement à répondre à un public qui est déjà, on va dire converti à la future LGV, à savoir les réunions à Agen, à Montauban où finalement, les questions posées sont en gros : « Va-t-on avoir une nouvelle gare ? ».

Le résumé, ce n'est pas moi qui le fais, c'est le site Internet, les réunions effectivement sont assez bien reportées là-dessus. Quant à savoir le nombre de participants, je ne pense pas me tromper en disant que ces quantités sont indiquées ; ces réunions, que ce soit à Montauban ou à Agen, qui ont eu lieu fin juin et début juillet, ont attiré entre 200 et 300 personnes ; et également, que le débat qui commence à priori au même moment que celui de ce soir et celui d'il y a 15 jours, ces débats ont fini à 21 H 30. Donc, en fait, tout le monde était d'accord pour s'entendre éventuellement pour savoir qui de la partie Est ou Ouest d'Agen aurait la gare. Et ce qui est très plaisant (je ne suis pas intervenu avant pour voir jusqu'où irait le mensonge de RFF, y compris ce soir)...

On nous a remis un document à 18 H 30, à l'entrée, je pense que tout le monde l'a, où est effectivement rien n'est décidé concernant la partie Sud, même si je pense qu'au bout de 6 heures de réunion, tout le monde est conscient de quel tracé concernera la future ligne LGV. Mais je ne supporte pas des personnes qui refusent carrément ce qu'elles ont imprimé sur leur document. Qu'est imprimé sur le document ? C'est très simple. Vous avez à l'entrée du document les trois tracés. On ne peut rien dire, les trois tracés qui vont d'ailleurs au-dessus d'Agen, donc entre Agen, Montauban et Toulouse, finalement, on reprend quasiment la ligne existante. Donc on comprend mieux que les personnes qui habitent là-bas, finalement, n'aient pas un gros désintérêt à accepter cette ligne. Mais surtout, ce qui est très bizarre, c'est qu'on propose les trois tracés sur la partie Nord, et quand on ouvre, en terme d'argumentation, on se rend compte... Et je vous lis !

« Trois possibilités entre Bordeaux et Agen :

- ⇒ Au Nord de la Garonne (parfait),
- ⇒ Au Centre en suivant le couloir de l'A62 » (parfait).
- ⇒ Et par contre, effectivement, en toute neutralité, on indique : « Au Sud de l'autoroute (qui réserve en particulier la possibilité d'une section commune entre la LGV Bordeaux-Toulouse et une des hypothèses pour un futur prolongement de la LGV Sud Europe-Atlantique entre Bordeaux et l'Espagne) », je n'ai pas fini, « Cette option semble présenter une sensibilité environnementale moindre. Elle apparaît, en outre, nettement plus économique que les deux autres ».

Si ce n'est pas du parti pris, dès le document que vous distribuez à l'entrée d'un éventuel débat public, comment doit-on appeler cela ?

Dernière chose, je vous laisse répondre et ne monopolise pas plus le micro. Je ne sais pas si vous êtes amenés à prendre le train. Moi, de temps en temps, je suis amené à prendre le Corail entre Bordeaux et Toulouse, sur un train qui, je pense, est le plus rapide, à savoir qu'il

est sans arrêt, c'est un Corail, il met 2 H 02 et c'est le dimanche soir, donc je pense que sur des périodes estivales ce train est censé ramener un paquet de gens entre Toulouse et Bordeaux. Regardez-le, vous verrez qu'il est vide, et contrairement à d'autres trains qui desservent les gares d'Agen et Montauban, que ce soit en TGV ou en Corail, ces trains sont pleins. Cela veut dire que les gens ne sont pas forcément à la recherche du train le plus rapide, mais le train qui dessert le mieux les gares qui sont déjà existantes. J'espère que cela pourra vous faire réfléchir, à un moment donné ; que vous ouvrirez enfin vos oreilles !

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Je voudrais quand même dire à Monsieur qu'il ne faut pas confondre mensonge et objectivité. Vous avez parlé de mensonge, alors que nous avons fait l'effort (ce n'est même pas un effort), nous nous sommes imposés de donner au public toute l'information dont nous disposions. Si vous appelez cela un mensonge, moi j'appelle cela de l'objectivité.
(*Brouhaha*).

Une intervenante :

Je voudrais dire deux choses. D'abord, confirmer une chose qu'avait dite Madame LECHAT tout à l'heure, en ce qui concerne les vieilles maisons landaises qui ont entre 200 et 300 ans. Ce sont effectivement des maisons qui ne résisteront pas au passage continu de TGV, même à une certaine distance parce que, effectivement, ces maisons entrent en vibration quand des engins passent et font du bruit. Vous allez me dire que vous vous en fichez royalement que 100, 150 ou 200 maisons anciennes puissent disparaître, effectivement, ce n'est pas vous qui les habitez, d'abord. Et puis vous vous en fichez complètement !

Deuxièmement, je voudrais savoir comment (un embryon de réponse a été donné) la Commission de débat public va pouvoir rendre les réponses jésuitiques de RFF, parce que quand vous vous fâchez parce qu'on vous traite de menteur, vous dites que vous donnez les réponses que vous pouvez donner dans vos faibles moyens (parce que vos moyens sont effectivement très faibles quand il s'agit de répondre), vous étiez, Monsieur REGNIER, beaucoup plus mordant la première fois ... Cette fois-ci, vous avez énormément bafouillé, à chercher vos mots pour essayer de louvoyer, arriver à répondre envers et contre tout, mais je suis désolée, vous ne nous avez apporté aucune réponse. Vous avez continué à utiliser la langue de bois, continué à essayer de passer à travers les gouttes mais personne n'a été convaincu. Alors, appelez cela comme vous voulez. Mensonge, c'est peut-être un terme bien fort ? Moi-même, je l'ai utilisé. Mais vous ne dites pas la vérité. Et vous la masquez. Et c'est vraiment désolant parce que, vraiment, vous continuez à nous prendre pour des imbéciles.

Et le débat public, c'est effectivement très bien. C'est mieux puisque avant cela n'existait pas. Mais je suis quand même sceptique sur l'utilité réelle de ce débat public. Effectivement, cela permet à tout le monde de s'exprimer, de se défouler comme ont dit certains, mais le poids que nous avons quand on voit que dans les explications qui nous ont été données par la Direction de l'Équipement, et qu'il faut après adapter les PLU, adapter les POS, adapter les SCOT... C'est-à-dire que tout ce travail qui est fait sur l'urbanisme pour que, justement, les choses puissent se développer de façon pas anarchique, de façon harmonieuse, de façon à ce qu'on puisse respecter au maximum l'environnement, les contraintes économiques, les besoins des uns et des autres... Tout cela, est rayé d'un trait de plume, parce qu'il y aura un TGV qui va passer.

Une chose dont quelqu'un a parlé, mais à laquelle vous vous êtes bien gardés de répondre est quid des autoroutes de l'information en remplacement des autoroutes et des LGV ? Mais c'est un élément dont vous ne voulez pas tenir compte parce que cela fiche en l'air tous vos grands projets. Quand vous dites que vous voyez l'avenir à long terme, c'est faux ! Vous voyez le très court terme. Tout à l'heure, je crois que c'est vous, Monsieur le Chef de Projet, vous avez dit que c'était un projet qu'il fallait voir à 50 ans. Mais que savez-vous à 50 ans ? Qu'y aura-t-il à 50 ans ? Vous n'en savez strictement rien. Et à 50 ans, vous laissez entendre qu'à ce moment- là, on pourrait peut-être revenir en arrière, mais à 50 ans les dégâts seront faits et de façon irrémédiable ! Donc c'est complètement ahurissant. Moi, je suis complètement effarée de la façon dont vous répondez. C'est tout ce que j'avais à dire. (*Applaudissements*).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

C'était normalement la dernière question, mais on peut bien ouvrir deux minutes de plus, s'il vous plaît.

Un intervenant :

Dernière question, en partie évoquée tout à l'heure par ma consœur, puisque je suis également agent immobilier : à partir de quelle distance de la voie serons-nous indemnisés ? J'ai entendu « 25 mètres ». Tout à l'heure j'ai entendu Monsieur qui disait « 150 mètres ». Donc quelle est la vraie distance ?

Une intervenante :

150 mètres, c'est parce que dans le Sud Est, ils se sont ...

Le même intervenant :

Voilà ! C'est ce que je voulais entendre ... Donc cela veut dire que si on se bat, on peut obtenir 200, 300 ... C'est possible ?

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Deux mots pour répondre, d'abord à Madame, qui a émis son opinion ; et son opinion, je le répète, est parfaitement respectable. Même si ce n'est pas tout à fait la mienne, je la respecte. Ceci étant, croire que l'Internet va remplacer tous les déplacements de personnes, c'est peut-être illusoire.

La discussion est ouverte sur notre appréciation, qui est d'ailleurs une application des règles tutélaires fixées par le Ministère, sur les taux de croissance du PIB, les taux de croissance corrélatifs des déplacements, etc. C'est une discussion qui, certes, est ouverte. Ceci étant, nos calculs donnent un certain résultat et ont été faits honnêtement, à partir des données dont nous disposons et des valeurs tutélaires qui nous sont imposées.

Pour répondre à la deuxième question, à partir de quelle distance nous procédons à l'acquisition des maisons. Ce n'est pas que la question soit mal posée ; la réponse est moins

simple. En particulier vis-à-vis du bruit, qui est la source essentielle qui pourrait nous conduire à acquérir une maison. Nous avons des obligations (je le répète légales ; si la loi change, on changera les obligations qu'on s'imposera) de protection et de ramener le cas échéant le niveau de bruit sur une maison d'habitation à un certain niveau. On peut, d'abord, essayer de chercher le tracé qui limite l'exposition au bruit. Supposons cette phase terminée. On fait le calcul du niveau de bruit. On cherche les protections qu'on peut faire soit par mur, soit par merlon anti-bruit, pour essayer de ramener le niveau de bruit en dessous de la limite. Et si on n'y arrive pas, on peut soit procéder à des isolations de façades, soit procéder à l'acquisition, parce qu'on ne sait pas faire autrement. C'est en particulier vrai sur le bruit, cela peut être vrai sur d'autres aspects.

(Intervention inaudible dans la salle).

Non, il n'y a pas de règle. Comme vous le verrez sur le document qu'on va faire passer sur le site dans quelques jours, suivant que l'on est en déblai ou en remblai, le niveau de bruit n'est pas le même. Il n'y a pas de règle, on fait un calcul au cas par cas.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Je passe la parole maintenant au Président DEMANGE, pour donner la conclusion de ce débat. Président, c'est à vous.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

J'ai indiqué tout à l'heure qu'il n'y avait pas de conclusion à ce stade de la procédure de débat public. Simplement, je note deux petites choses. La première est qu'aujourd'hui, nous étions extrêmement nombreux, environ 800 selon les organisateurs. Donc une manifestation extrêmement suivie, et tous ceux qui l'ont demandé ont pu intervenir comme nous nous y étions engagés. Cela veut dire effectivement que, comme nous nous y étions engagés, on a tenu à ce que tout le monde puisse s'exprimer. Cela présentait une petite difficulté quand il y avait cinq mains qui se levaient en même temps. En donnant la parole à quelqu'un, on faisait un ingrat et quatre mécontents. Mais dans l'ensemble, je crois cela s'est à peu près bien passé. Et cela a été possible également parce qu'il y a eu une bonne discipline (je n'ose pas employer ce terme) de tous les participants, qui effectivement, parfois, avaient des positions très vives à défendre. Il y a eu peut-être quelques propos à l'égard de RFF qui ont été un petit peu durs, mais dans un débat public, cela est assez classique ...

De toute manière, à l'heure où nous sommes arrivés, je vous souhaite une bonne fin de soirée et un bon retour.