

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

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



Henri Demange
Président de la CPDP

**" Réunion publique de synthèse
Bordeaux, 17 novembre 2005 "**

Actes de la réunion publique de synthèse

SOMMAIRE

Introduction	4
<i>Ouverture du débat par Henri DEMANGE, Président de la Commission</i>	5
<i>Intervention Hervé de TREGLODE Directeur de la Stratégie et du Développement RFF</i>	7
<i>Intervention de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	8
Débat Public	10
<i>Intervention de M. BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO</i>	11
<i>Intervention de M. COURBU, Président de la CCI</i>	12
<i>Intervention de Pierre DUCOUT, Député de Gironde</i>	13
<i>Intervention de Jacques BORDES Conseiller Municipal à Lartigue, canton de Captieux, Sud Gironde</i>	15
<i>Intervention de Simon CHARBONNEAU Universitaire Bordeaux 1</i>	17
<i>Intervention de Alain BLANC, SEPANSO</i>	18
<i>Intervention de M. ROUSSET, Président du Conseil Régional d'Aquitaine</i>	18
<i>Intervention de Noël MAMERE Député, Maire de Bègles</i>	21
<i>Intervention de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	25
<i>Intervention de M. le Maire d'une Commune Sud Gironde</i>	28
<i>Intervention de Etienne DUPIN, Maire de Landiras</i>	32
<i>Intervention de une Intervenante</i>	33
<i>Intervention de Jean-Luc STANEK, Génération Ecologie Gironde et Défense du Pays Bredois</i>	35
<i>Intervention de un Intervenant</i>	37
<i>Intervention de Denise CASSOU, Co-Présidente de l'association LEA (Landes Environnement Attitude)</i>	39
<i>Intervention de une Intervenante</i>	41
<i>Intervention de un Intervenant</i>	42
<i>Intervention de Roland LASTENNET, Association Défense du Pays Bredois</i>	42
<i>Réponse de la SNCF, par Alain de TESSIERES, Intervention de Lionel BRETONNET, Président de l'Association de Défense du Pays Bredois</i>	46
<i>Intervention de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	46

<i>Intervention de Xavier OUIN, Directeur Régional de la SNCF</i>	47
<i>Intervention de une Intervenante,</i>	48
<i>Intervention de Mme des ESGAULX, Député de Gironde, Arcachon,</i>	49
<i>Intervention de Mme des ESGAULX, Député de Gironde, Arcachon,</i>	50
<i>Intervention de Hervé de TREGLODE, Directeur de la Stratégie et du Développement RFF</i>	53
<i>Intervention de Michel DUFRANC, Maire de la Brède</i>	54
<i>Intervention de M. BENES, Conseiller Municipal de la Commune d'Escaudes</i>	56
<i>Intervention de Stéphanie LECHAT, Habitante de Giscos, Canton de Captieux</i>	57
<i>Intervention de Michel ROUX, Médecin, sylviculteur et membre de l'Association de Défense du Pays Bretois</i>	57
<i>Intervention de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	59
<i>Intervention de Simon CHARBONNEAU Universitaire Bordeaux 1</i>	59
<i>Intervention de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	60
<i>Intervention de Alain PRAT, Directeur Régional RFF Aquitaine – Poitou-Charentes</i>	60
<i>Intervention de Simon CHARBONNEAU Universitaire Bordeaux 1</i>	60
<i>Intervention de Alain PRAT, Directeur Régional RFF Aquitaine – Poitou-Charentes</i>	61
<i>Intervention de Simon CHARBONNEAU Universitaire Bordeaux 1</i>	61
<i>Intervention de Jean-Luc GLEYZE, Conseiller Général, Captieux</i>	62
<i>Intervention de Frédéric DANJON, Adjoint au Maire de Pessac</i>	63
<i>Intervention de Jacques BORDES, Conseiller Municipal à Lartigue, Canton de Captieux, Sud Gironde</i>	65
<i>Intervention de Alain BLANC, SEPANSO</i>	66
<i>Intervention de Eric DUCURET,</i>	66
<i>Intervention de Denise CASSOU, Co-Présidente de l'association LEA (Landes Environnement Attitude)</i>	67
<i>Intervention de un Intervenat, Membre de l'association LEA et de la Défense du Pays Bretois</i>	69
<i>Intervention de Christophe LEBAS, Membre de l'association du Pays Bretois</i>	69
<i>Intervention de un Intervenat,</i>	70
<i>Intervention de Françoise SITONE,</i>	70
<i>Intervention de un Intervenat,</i>	71
<i>Intervention de Isabelle DEXPERT,</i>	71
<i>Intervention de Mme des ESGAULX, Député de Gironde, Arcachon,</i>	72

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. Jean-Claude SABIN**, membre de la CPDP
- M. Philippe MATHIS**, membre de la CPDP
- Mme Reine-Claude MADER**, membre de la CPDP

Pour le maître d'ouvrage et ses partenaires :

- M. Hervé de TREGLODE**, Directeur de la Stratégie et du Développement RFF
- M. Jean-Jacques FAUCHER**, Chef de projet débat public RFF
- M. Jean-Marc MAKON**, Suivi écran PC
- M. Xavier OUIN**, Directeur Régional SNCF

Introduction

Ouverture du débat à 19H00

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Je salue tout particulièrement...
(Cri dans la salle).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Souhaitez-vous tenir la réunion ? (Oui). Bon, merci. Donc, je salue tout particulièrement les élus, nombreux, qui sont présents dans cette salle. Et nous allons attaquer cette quatrième réunion en Gironde du débat public de la LGV.

Aujourd'hui, comme d'habitude, comme nous l'avons fait dans toutes les réunions, la Commission Particulière a un objectif : que tout le monde puisse s'exprimer. C'est la raison pour laquelle il n'y aura pas de limitation, ni de nombre d'interventions, ni de temps de parole ; simplement en souhaitant, pour que le maximum de personnes puisse parler, que ce ne soit pas trop long. Et également, nous continuerons la réunion.

Je sais que vous avez, dans une réunion précédente, souhaité que la plus grande partie du temps soit dédiée aux interventions dans la salle. Ce qui impliquera tout de même, si des questions sont posées, et il y en aura beaucoup au maître d'ouvrage, que ce dernier y réponde. Nous le lui avons demandé (et il est d'accord) de répondre de manière à la fois précise et concise !
(Cris et applaudissements dans la salle).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Peut-être, dans un premier temps, la présentation de la tribune... Vous connaissez la plupart des personnes qui sont à cette tribune :

- M. Kim REGNIER (à votre gauche) Directeur régional,
(Huées, sifflets dans la salle).
- M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet débat public RFF ;, Chef du Projet.
(Huées, sifflets dans la salle).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Il y a une grande liberté dans ces réunions. Je crois que les sifflets comme les applaudissements font partie du débat, il n'y a aucune interdiction à cela, mais je pense que c'est plutôt les arguments qu'il faut siffler, plutôt que les personnes.

Je continue la présentation :

- M. Hervé de TREGLODE, qui est nouveau dans ces réunions, Directeur de la Stratégie et du développement à RFF à Paris.
(Huées, sifflets, cris dans la salle).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Je souhaiterais quand même que la réunion puisse se tenir normalement, donc je vous demanderai de respecter les personnes, d'autant que M. Hervé de TREGLODE ne s'est encore exprimé dans aucune réunion, qu'il a mandat de la part de RFF pour représenter la position très officielle de l'institution. Par conséquent, vous avez là un interlocuteur qui est tout à fait habilité à prendre position au nom de l'institution qu'il représente. Vous avez ensuite :

- M. PRAT, Directeur Régional de RFF pour la région Aquitaine-Poitou-Charentes,
- M. Xavier OUIIN, Directeur Régional de la SNCF, également pour Aquitaine-Poitou-Charentes.

A cette table, vous devez commencer à nous connaître, puisqu'il y a les membres de la CPDP :

- Mme Reine-Claude MADER,
 - Le Professeur MATHIS,
 - Votre serviteur, Henri DEMANGE
 - M. Jean-Claude SABIN, membre de la CPDP ;,
 - M. Jacques BAREL.
- (Applaudissements à chaque nom cité).*

C'est une réunion de synthèse et de restitution. Voilà le programme très simple que je vous propose.

Nous avons bien enregistré votre souci d'avoir un maximum de possibilités d'expression. En ce qui nous concerne, nous allons tout faire pour que cela soit respecté.

Puisque c'est la restitution, il y aura une première intervention qui sera brève, qui durera autour de 7 minutes, de RFF, Monsieur de TREGLODE interviendra. Pour dire ce que, à ce stade du débat public, nous sommes actuellement près de la fin, mais pas encore à la fin, puisque le débat public se terminera le 25 novembre, c'est-à-dire dans une dizaine de jours et, information pratique : toutes les contributions, toutes les questions qui arriveront avant le 25 novembre à minuit, recevront une réponse et figureront sur le site Internet.

Donc pendant cette présentation de 7 minutes, RFF dira : « A ce stade de la discussion, voilà où nous en sommes ; voilà ce que nous avons commencé à retenir ». Là vous pourrez applaudir ou siffler, bien sûr, puisque ce sera sur un programme.

Ensuite, nous donnerons la parole à la salle. D'ores et déjà, il y a 3 ou 4 personnes qui ont souhaité intervenir. Je n'ai pas leur liste, là, mais je pense ne pas en oublier :

- M. BARBEDIENNE de la SEPANSO,
- Mme CASSOU, co-présidente de l'association LEA (Landes Environnement Attitude)
- M. COURBU, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Est-ce que j'en oublie ?

- Egalement l'Association du Pays Brédois...
- (Applaudissements)*

... qui nous a demandé (bien sûr nous n'y avons vu aucun inconvénient puisque cela ne posera pas de trop grandes difficultés techniques) de faire une intervention sur l'hydrologie de la région, qui supposera le passage d'un petit PowerPoint de 5 à 10 minutes.

Donc, vous pourrez intervenir quand vous le souhaitez ; vous m'avez dit que ce ne serait peut-être pas au début. Vous vous signalerez.

Voilà les premières interventions, et puis nous ouvrirons le débat. Ce sont les personnes qui se sont signalées récemment, mais après nous ouvrirons un débat très large, en essayant de voir comment on pourra l'organiser, s'il y a trop de demandes. A la dernière réunion, on nous a dit que les micros ne circulaient pas très bien. Ce n'est pas facile, il n'y avait aucune mauvaise volonté de notre part, vous vous en doutez bien. Nous allons voir comment faire mieux.

S'il y a trop de demandes d'intervention, nous ferons ce qui se fait dans un certain nombre de débats publics : nous ferons circuler des demandes d'intervention et nous tirerons au sort, non pas pour savoir qui passe ou ne passe pas, mais pour savoir l'ordre de passage, car s'il y a 15 personnes qui lèvent la main, on en choisit forcément une. Certaines sont mal placées, au fond de la salle, on a parfois des projecteurs dans l'œil. A la dernière réunion, certains nous ont fait observer qu'ils avaient levé très longtemps la main sans pouvoir parler.

Donc nous essaierons tous ensemble de résoudre dans les meilleures conditions ce petit challenge, qui n'est pas insurmontable.

Voilà comment cela se passera. Nous avons, dans les autres débats, dans le cadre de la restitution, organisé le débat autour des 7 ou 8 questions les plus fréquemment posées. Je sais que vous souhaitez une discussion beaucoup plus libre. Simplement, les 7 ou 8 questions qui auront été les plus fréquemment posées, et sur lesquelles il semble qu'il y ait le plus d'enjeux de votre côté, seront affichées, listées. Cela peut servir de base à ceux qui interviendront, mais on peut évidemment aborder d'autres sujets.

Voilà le schéma général de notre débat.

Sans plus attendre, je demande à Monsieur Hervé de TREGLODE de présenter un petit peu ce que, à ce stade du débat non encore terminé, RFF ressent et a constaté.

M. Hervé de TREGLODE, Directeur de la Stratégie et du Développement RFF :

Merci Monsieur le Président. Je serai bref, comme vous l'avez demandé.

Les nombreuses séances publiques du débat public sur le projet ont été riches d'enseignements pour le maître d'ouvrage, à savoir RFF, et lui ont apporté des éléments nouveaux.

On doit d'abord cette richesse à la CPDP ; elle a permis des discussions, des argumentations, des réfutations, qui ont fait progresser (du moins est-ce notre point de vue) la réflexion sur le projet. C'est la cinquième fois que RFF soumet un grand projet d'infrastructure à un débat public, et cette fois-ci encore, RFF constate qu'il a permis à plusieurs milliers de personnes de prendre connaissance du projet et de se préparer aux discussions.

Tous les avis et opinions éclairent d'un jour nouveau les trois questions essentielles que le maître d'ouvrage a posées dans les prémices du débat, à savoir : l'opportunité du projet, ses principales caractéristiques, et les enjeux environnementaux.

La décision sur la suite à donner que RFF, conformément à la loi, doit préparer et publier avant la fin du mois d'avril 2006, prendra bien évidemment appui sur tout ce qu'il a entendu depuis le printemps dernier.

Au fil des réunions, c'est en faveur du transport ferroviaire une unanimité qui s'est exprimée. Une unanimité certes faite de multiples nuances, selon qu'il s'agisse des TGV, des trains de grandes lignes, des TER, ou des trains de fret ; mais partout ont été mis en avant les avantages du chemin de fer pour le développement durable.

En Aquitaine, et tout particulièrement en Gironde, RFF a bien entendu les oppositions, ainsi que les craintes des uns et les souhaits des autres à propos du classement des projets ferroviaires. Je veux redire à ce sujet qu'il n'y a pas de projet freiné par RFF parmi ceux qui ont été définis par le gouvernement le 18 décembre 2003 et le 14 octobre 2005.

Si la future décision du maître d'ouvrage sur le projet était de poursuivre les études, tout un chacun pourra s'exprimer lors des nombreuses concertations, consultations et enquêtes publiques que RFF est tenu de faire et qui peuvent à chaque fois le sanctionner. C'est pourquoi la dynamique d'échange initiée par le débat public qui s'achève doit être maintenue pour prendre en compte les aspirations légitimes du plus grand nombre. Monsieur FAUCHER, le Chef du Projet, va vous présenter brièvement aussi une synthèse thème par thème de ce que le maître d'ouvrage a entendu.

M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet débat public RFF :

Je vous remercie.

Le débat nous a apporté beaucoup d'enseignements. D'abord, nous avons noté une large expression, grâce au dispositif mis en place par la CPDP, selon les différentes tribunes qui étaient offertes. Et le propos que je cite est ce qui nous a marqué au point de vue des expressions, sans qu'il y ait une volonté d'exhaustivité, et sans qu'il y ait également une notion de classement d'une opinion par rapport à une autre. C'est un élément qui est à chaud et ne préfigure pas une décision du maître d'ouvrage. Comme l'a dit Hervé de TREGLODE, l'intérêt du ferroviaire est reconnu en sa qualité d'élément d'aménagement du territoire et de report modal vers le fer qui est plus respectueux de l'environnement.

Nous avons aussi entendu des opinions contraires à cela, considérant qu'une LGV sur un pays qu'elle traverse sans le desservir n'est pas un facteur d'aménagement du territoire et est un facteur d'impacts environnementaux.

Ensuite, bien sûr, nous avons constaté qu'il y avait une priorité discutée entre les projets du Sud-Ouest, puisque nous sommes sur un territoire où il y a le projet Bordeaux-Toulouse, et en germe le projet Bordeaux-frontière espagnole. Je vous rapporte ce que nous avons entendu sur l'ensemble du territoire allant de Bordeaux à Toulouse. On va dire de Midi-Pyrénées, et également du département de Lot-et-Garonne, dans une grande partie : une attente forte vis-à-vis de la réalisation du projet Bordeaux-Toulouse. Et puis, sur le reste de l'Aquitaine, et en Gironde en particulier : une demande de priorité pour le projet Bordeaux-frontière par rapport à Bordeaux-Toulouse.

Nous avons également entendu, en ce qui concerne ce projet Bordeaux-Toulouse, une demande qu'il soit rapidement prolongé vers la Méditerranée avec le tronçon Toulouse-Narbonne, de façon à assurer la liaison Méditerranée-Atlantique.

Nous avons également entendu exprimer des avis en faveur de solutions alternatives à celle d'une LGV, comme le parti d'aménagement de la ligne existante, et également le parti d'un aménagement sans qu'il soit forcément précisé, mais par l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui apparaît à certains beaucoup plus naturel pour les relations entre Toulouse et Paris, que le fait de passer par Bordeaux.

Nous avons également fixé certaines caractéristiques à ce projet, donc des avis se sont exprimés à ce sujet. Une expression forte, sans ambiguïté, en faveur de la desserte des grandes agglomérations du parcours : Bordeaux, Agen, Montauban et Toulouse, avec quelques particularités en ce qui concerne les modalités de desserte, puisque c'était un thème des études. Les gares de Bordeaux Saint-Jean et Toulouse Matabiau sont peu remises en cause dans leurs principes ; il y a quelques expressions pour des gares bis ou des gares nouvelles de desserte des agglomérations, mais ce n'est pas l'essentiel. Et puis, sur le Lot-et-Garonne, un débat « gare centre, gare nouvelle » très ouvert en ce qui concerne Agen, et un quasi consensus pour une gare nouvelle de Montauban. Etait ensuite en question celle des options de passage, puisque nous avons identifié les zones du territoire qui pouvaient être impactées par les options de tracé à venir, dans les études futures.

En ce qui concerne l'Aquitaine, il y a entre Bordeaux et Agen 3 options de passage qui ont été présentées. Nous n'avons entendu que peu d'avis en ce qui concerne les options Nord et Sud ; et sur l'ensemble du territoire de Bordeaux à Toulouse, nous avons entendu des avis en faveur de l'option Sud, mais nous avons également entendu, bien sûr, beaucoup d'avis opposés à l'option Sud de passage. L'option proposée entre Agen et Toulouse n'est pas particulièrement remise en cause.

Nous avons, indépendamment de cet aspect du projet tel qu'il est présenté, sur lequel nous avons des attentes, entendu beaucoup de sujets de préoccupation qui se sont exprimés, au titre desquels notamment le besoin d'avoir une définition rapide d'un tracé dans un projet d'infrastructure, notamment pour des questions de gestion foncière, que ce soit de la part des particuliers ou de la part des collectivités, avec notamment pour celles-ci la gestion des projets locaux d'aménagements.

Bien entendu, au titre des préoccupations principalement exposées : l'environnement et le cadre de vie. Je cite rapidement le bruit, les effets de coupure, les risques d'incendies, directement liés à l'infrastructure. Et puis, en effet, un peu indirect, celui de l'extraction des granulats qui sera nécessaire à la réalisation de la ligne, et puis les impacts sur les milieux naturels. Bien entendu, un autre sujet fort d'interrogations mis en avant est le financement de l'infrastructure. Cette liste n'est pas limitative.

En conclusion, nous retenons également une demande forte exprimée, d'une façon générale, pour la participation à l'élaboration du projet.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci de votre attention. Comme je vous l'ai indiqué, peut-être, nous allons demander aux intervenants qui s'étaient signalés avant la réunion de passer.



Débat public

M. BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO :

Je vous remercie. Vous me donnez le redoutable honneur d'être le premier participant de la salle à s'exprimer. C'est très difficile, donc je vous prie d'être indulgents par rapport à mon émotion.

Je remercie tous les gens de Sud Gironde présents, cela me fait chaud au cœur de voir certaines pancartes s'agiter, au fond. J'ai repéré notamment les pancartes de Lartigue, de Captieux, de Lerm-et-Musset, de Goualade, de Giscos... Tout cela me fait très chaud au cœur et je vous en remercie.

Je vais redire un petit peu des choses que j'ai déjà dites au cours des débats publics précédents, peut-être plus maladroitement encore. Je suis là pour porter la parole de la SEPANSO, et pour la SEPANSO aux 3 questions qu'a posées le maître d'ouvrage, notre réponse va d'abord à la première question : non, ce projet n'est pas opportun. Et je pense que vous êtes nombreux, ici dans cette salle, à penser la même chose.

(Applaudissements).

Ce projet n'est pas opportun pour tout un tas de raisons, toutes valables. D'abord, parce que, en-dehors d'être des futurs riverains de cette LGV, je crois que vous êtes tous aussi des contribuables, et cette LGV sera construite avec cet argent. Or, il y a peut-être des priorités autres pour dépenser l'argent des contribuables, que de faire cette liaison Bordeaux-Toulouse, parce qu'en Aquitaine, nous avons un énorme problème qui est celui du mur de camions sur la N10 et sur l'A63. Et si l'on dilapide l'argent public pour faire une liaison rapide entre Bordeaux et Toulouse, pour faire gagner quelques minutes aux Toulousains en enclavant tous ceux qui sont sur le cours du trajet, on n'aura plus d'argent pour faire du ferroutage, pour transférer le transport routier sur les trains.

(Applaudissements).

Et donc, incontestablement pour nous, la priorité des priorités en mode de transport, ce n'est pas de faire cette LGV Bordeaux-Toulouse, ce n'est pas de faire de nouvelles autoroutes, ce n'est pas de faire un grand contournement de Bordeaux. C'est en priorité de permettre le transfert modal de la route au rail, pour qu'on cesse de nous asphyxier avec ces camions sur la N10, sur l'A63.

Pour cela, il faudra peut-être effectivement faire une nouvelle ligne entre Bordeaux et Irun qui permettrait de libérer des sillons, mais encore la SEPANSO sera extrêmement vigilante sur cette nouvelle ligne, parce que nous ne souhaitons pas qu'elle passe en pleine nature. Il faut qu'on arrive à réutiliser les corridors existants, et qu'on cesse de créer des nouveaux corridors dans les zones vertes des cartes IGN ou des cartes Michelin, parce que tout simplement on pense que là-bas il y a moins d'habitants, moins de gens qui vont protester, et que donc on peut y aller.

Une des richesses de notre Aquitaine sont ses milieux naturels. Et la richesse de ces milieux naturels en Aquitaine, c'est notamment les grands espaces sans coupure. Si l'on commence à quadriller tous ces espaces d'autoroutes, de LGV, de routes et d'installations industrielles, on aura perdu notre qualité de vie. Et la qualité de vie fait partie également de l'intérêt général. Il n'y a pas, dans l'intérêt général, que la rapidité du trajet entre Bordeaux et Toulouse. Voilà ce que je voulais dire.

(Applaudissements).

Donc, étant donné qu'il n'est pas question pour nous de dire systématiquement « non », si la ligne doit être améliorée entre Bordeaux et Toulouse, il y a possibilité d'améliorer la ligne existante, sans créer de nouvelle saignée. S'il faut améliorer la liaison entre Toulouse et

Paris, il y a peut-être la possibilité également, (effectivement, on ne roulera pas à 350 km/h) de relier Toulouse à Paris par Orléans et Limoges, ce qui désenclaverait quand même ces régions du centre de la France, et qui ne pénaliserait pas le Sud Gironde.

Je vous remercie. Je vais terminer là parce que je crois qu'il y a beaucoup de gens qui souhaitent prendre la parole. Je vois de nombreux élus ceints de leur écharpe tricolore. J'ai souvent critiqué les élus dans mes prises de position, et ce soir je voulais dire que je suis fier des élus que nous avons en Sud Gironde, et je les remercie d'être là.
(*Applaudissements*).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci Monsieur BARBEDIENNE. Comme je l'ai indiqué, deux personnes souhaitaient intervenir. D'une part, le Président de la C.C.I., Monsieur COURBU ; et d'autre part l'Association du Pays Brédois.

M. COURBU, Président de la C.C.I. :

Désolé, Monsieur le Président DEMANGE, de le dire aussi clairement ; au nom des 36 000 entreprises de la Gironde que représente la C.C.I. de Bordeaux, je tiens à dire que nous déplorons que ce débat ait lieu sur Bordeaux-Toulouse ici et maintenant. Nous pensons que le gouvernement a fait la mauvaise priorité en décidant d'engager ce débat public sur Bordeaux-Toulouse avant la priorité absolue pour les Aquitains qui consiste à doter l'Aquitaine d'une liaison directe vers l'Espagne, à grande vitesse.
(*Applaudissements*).

Assez d'hypocrisie, et assez de langue de bois ! Nous savons tous que jamais nous ne financerons les deux projets. A partir du moment où les études s'engagent sur Bordeaux-Toulouse avant Bordeaux-frontière, il semble que le gouvernement ait fait un choix, et ce choix est un très mauvais coup porté à l'Aquitaine. Nous le déplorons.
(*Applaudissements*).

Nous connaissons les arguments, c'est bien évidemment les 8 000 camions quotidiens qui polluent notre Aquitaine et qui nous empêchent d'échanger valablement avec nos voisins espagnols. Nous souhaitons une euro-région avec le Pays Basque, et aujourd'hui, nous ne pouvons pas échanger valablement, parce que 8 000 parasites quotidiennement, viennent polluer notre Aquitaine. Nous le subissons et nous n'avons aujourd'hui aucune alternative au « tout camion », et pour longtemps.

Ce trafic de 8 000 camions progresse inexorablement. Ces dernières années, il était en progression de 6 %. Il est encore en progression de 2 %. Nous réclamons une voie ferrée à grande vitesse vers le Sud pour délester ce trafic routier vers le ferroviaire. C'est une absolue nécessité. C'est la vie de l'Aquitaine et l'intégrité du territoire aquitain qui sont en jeu. Donc, nous le réaffirmons ce soir, très solennellement, pour nous il n'y a pas d'autre alternative que d'engager le plus tôt possible ces études sur la LGV vers le Sud, et d'engager les travaux le plus tôt possible.

Dans le même temps, où nous semblons hésiter, où le gouvernement ne tient pas compte des priorités de Bruxelles (je rappelle que Bruxelles a déclaré la ligne Sud Europe-Atlantique vers l'Espagne comme prioritaire), notre gouvernement ne semble pas suivre cette priorité.

Dans le même temps, nos amis espagnols ne dorment pas, nous le savions depuis longtemps. Le gouvernement de Madrid vient de décider de financer à hauteur de 900 millions d'Euros, sur 3 ans, à partir de 2006, « l'Y basque ». C'est considérable. Cela veut dire que l'Y basque, qui va rejoindre Victoria, Bilbao, et la frontière, se réalisera. Peut-on imaginer qu'en 2020 cette foie ferrée espagnole à grande vitesse débouche sur un no man's land, en Aquitaine ? Inconcevable. Grave ! Grave, pour les Aquitains !
(*Applaudissements*).

C'est la raison pour laquelle la C.C.I. et les 36 000 entreprises qu'elle représente demandent solennellement qu'aucune décision ne soit prise concernant Bordeaux-Toulouse, tant que les études sur Bordeaux-frontière n'auront pas été menées à leur terme.
(*Applaudissements*).

Enfin, et je terminerai là-dessus, je voudrais apporter au Président Alain ROUSSET le soutien de tous les socioprofessionnels et notre admiration devant le courage qu'il a eu en déclarant lui-même que cette priorité de l'axe Nord-Sud devait s'imposer à tous. Les socioprofessionnels sont derrière le Conseil Régional d'Aquitaine ! Sans réserve !
(*Applaudissements*).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci, Monsieur le Président. La première intervention de Monsieur BARBEDIENNE était une prise de position très claire, mais n'appelait pas de réponse particulière de la part du maître d'ouvrage. L'intervention de Monsieur le Président de la C.C.I. pose une question. On n'a pas encore affiché sur l'écran les 7 ou 8 questions qui sont revenues en permanence, et nous l'avons mis en numéro 1, c'était effectivement cette notion de priorité entre les deux projets : « Quelle est la priorité entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Irun ? » qui est revenue en permanence, avec bien évidemment en Gironde une affirmation quasi unanime pour une priorité pour le deuxième projet.

Je ne sais pas comment on opère et si, à ce stade de la réunion, on demande à RFF de répondre ou si vous préférez qu'on continue d'ouvrir le débat. Le Pays Brédois me propose de laisser la parole à la salle.

M. Pierre DUCOUT, Député de la Gironde :

Merci. Je m'exprime au nom du syndicat qui réunit 93 communes autour de Bordeaux dans ce qu'on appelle l'aire urbaine de Bordeaux. Ce syndicat, pour le schéma de cohérence territoriale, est celui qui a compétence en ce qui concerne l'aménagement du territoire et la position des grandes infrastructures.

Je voudrais, par rapport à ce débat public (étant entendu que notre syndicat avait eu à donner un avis pour le débat public précédent concernant les besoins liés au projet de grand contournement de Bordeaux) dire que ce débat s'est inscrit dans une accélération indécente vis-à-vis de ce projet de Bordeaux-Toulouse, alors même que les consultations qui doivent être faites en amont n'avaient pas été réalisées, alors qu'elles sont aujourd'hui naturellement en cours pour ce qui concerne Bordeaux-frontière espagnole.

Je crois que c'est le premier point sur lequel nous devons vraiment réagir, et sur lequel nous avons réagi au niveau de notre syndicat : nous n'avons été en aucune manière consultés dans ce qui doit être des études préalables dans le cadre de la préparation du dossier pour le débat public.

Vous le savez, les uns comme les autres, c'est en cours aujourd'hui vis-à-vis du projet de ligne entre Bordeaux et la frontière espagnole, qui pour nous tous Aquitains est important pour aller contre le mur de camions.

Dans ce cadre-là, il y a une étude de contexte territorial préparatoire à l'organisation du débat public où nous sommes les uns et les autres consultés, soit en tant qu'élu, soit en tant que syndicat compétent, ce qui n'a en aucun cas été fait pour ce débat public sur Bordeaux-Toulouse. Alors on peut se demander, et cela a été dit par ceux qui sont intervenus avant moi, dans quelles conditions a été accéléré ce débat, et de ce point de vue notre syndicat le SISDO se réserve (en considérant que ce débat n'a pas pu être valablement réalisé, l'étude et le dossier n'ont pas pu être valablement réalisés) éventuellement, d'attaquer la procédure vis-à-vis de ce manque grave à la manière de préparer le débat, et qui est indiquée clairement dans l'ensemble de la procédure. C'est un premier point qui pour nous est très, très important.

(Applaudissements).

Dans ce cadre-là, c'est peut-être lié à une accélération vis-à-vis de « certains » qui sont aujourd'hui « Ministre des Affaires Etrangères » mais qui indiscutablement...

(Huées).

... n'ont pas respecté la responsabilité des uns et des autres, et en particulier de tous les élus qui sont ici.

Le deuxième point est que dans ce dossier, je crois qu'il est également indécent de considérer que notre environnement (cela a été également dit) qui fait la richesse de l'Aquitaine, et en particulier l'environnement boisé n'a pas de valeur en soi, et qu'on peut le traverser, le couper sans qu'il y ait d'incidence vis-à-vis de l'ensemble de nos populations.

(Applaudissements).

Et je crois que c'est également indécent dans la mesure où, vous le savez, s'il y a une attractivité aujourd'hui de l'Aquitaine, qui rattrape un petit peu son retard par rapport à 200 ans de difficultés, c'est parce que nous avons une qualité de vie, et dans cette qualité de vie, la qualité de notre massif forestier en particulier est énorme. Et dans le dossier, c'est retenu d'une manière absolument indécente, ce n'est pas pris en compte du tout.

Le troisième point que nous avons souligné, que j'ai déjà eu l'occasion de souligner sur l'ensemble des débats publics, c'est qu'il est également indécent qu'au niveau national, on ne prenne pas en compte des conditions éventuelles de compensations et d'indemnisations, pour les particuliers mais également pour l'ensemble des collectivités qui seraient traversées, dans des conditions correctes, alors qu'on prend en compte uniquement ce qui est matériellement touché par la largeur d'une emprise de LGV, ce qui est une injustice au niveau national. J'ai eu l'occasion de le dire au Président MANSION, qui est Président du débat public au niveau national, et j'espère que là-dessus notre Etat français avancera, pour ne pas léser l'ensemble des citoyens ou l'ensemble des collectivités, comme cela pourrait être le cas dans ce sujet-là.

Le point suivant est, naturellement, que nous avons inscrit et jugé tout à fait inopportun, que ce débat intervienne aujourd'hui, alors même que l'étude sur Bordeaux-Espagne est correctement avancée. Cela a été dit, que le CIADT du 18 décembre 2003 retienne prioritairement la ligne Sud Europe-Atlantique ainsi que l'Union Européenne en avril 2004, et de fait, et nous le savons, il n'y aura pas les moyens pour tout financer au niveau de ces infrastructures, et il est évident qu'il y a une priorité absolue sur l'axe Péninsule Ibérique vers le nord de l'Europe, pour arriver à faire une alternative au mur de camions, en permettant

que la voie ferrée et le fret ne soient pas laissés à l'abandon pour le fret ferroviaire, et je crois que c'est très clair pour tous.

Le dernier point que je voulais souligner, c'est que nous avons solennellement demandé à l'Etat, donc à vous, de surseoir à toute décision dans le cadre de ce projet qui a été véritablement, d'une manière indécente, accéléré, avant que ne soit lancé (et cela doit pouvoir se faire dans le courant de l'année prochaine donc il n'y a aucune urgence justifiée) le débat sur la ligne Sud Europe-Atlantique.

Donc, pour toutes ces raisons nous estimons que la Commission n'était pas en état d'être valablement saisie. Nous nous réservons. Et c'est réellement la capacité et la pertinence ainsi que la responsabilité de notre syndicat où il y a ces 93 communes qui sont énormément touchées. Il y a les élus du secteur de La Brède qui sont ici, tous ceux du Sud Gironde, pour lesquels c'est véritablement une catastrophe... Et également la manière dont cela a été fait est tout à fait sujette à caution et doit pouvoir permettre de casser la procédure.

Donc, nous emploierons tous ces moyens en notre pouvoir pour nous opposer à des résultats éventuels de ce débat qui n'a pas lieu d'être. Je crois que là-dedans, nous avons les arguments pour gagner. Merci.

(Applaudissements).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Monsieur BORDES et Monsieur CHARBONNEAU vont intervenir. Je voudrais simplement dire un mot sur l'intervention du Président. J'ai été très flatté d'être assimilé à l'Etat, mais en aucun cas la CPDP ne représente l'Etat. Nous sommes une autorité administrative indépendante, ou plus exactement la CNDP telle que la définit la loi du 27 février 2002 fait de la CPDP une autorité administrative indépendante. Nous n'avons reçu de pression de personne, nous n'avons eu aucun mérite à être indépendants. Par contre, nous n'avons aucune autorité pour répondre au nom de l'Etat.

Quelques questions ont déjà été posées. Il faudra qu'on y réponde. Je vois que Monsieur BORDES et Monsieur CHARBONNEAU dans l'ordre, souhaitent intervenir.

M. Jacques BORDES, Conseiller Municipal à Lartigue, canton de Captieux, Sud Gironde :

Merci. D'abord je voulais féliciter Monsieur Laurent COURBU, de la façon dont il s'est exprimé. Il n'y a absolument aucune ambiguïté sur son propos, et je l'en félicite sincèrement.

Monsieur DEMANGE, je crois qu'il ne faut pas s'étonner que ces Messieurs de RFF et SNCF, et j'en suis absolument navré pour eux, aient reçu l'accueil du public qu'ils ont reçu. Parce que, je vous le dis depuis le début, depuis le 20 juin, la première fois que nous nous sommes rencontrés, ce débat est pipé depuis le début. Je vais vous dire pourquoi, Messieurs, vous avez eu cet accueil de la part du public.

Vous avez lancé ce débat en catimini complet, en sourdine. C'est vrai, vous avez mis une première page dans « Sud Ouest ». Il faut croire que les Girondins et les gens du Sud Ouest ne lisent pas le « Sud Ouest », parce que cela a échappé à beaucoup de monde. Le 20 juin, à la Médoquine, nous étions tout au plus 200 dans la salle. Heureusement que cela a fait des petits, depuis. Toujours est-il que vous avez lancé ce débat. Aucun de nos élus n'était

prévenu, n'était averti. C'est nous, population de base qui les avons avertis, petit à petit. Nous avons organisé énormément de réunions et consacré énormément de jours, de nuits, pour essayer d'avertir et d'alerter la population. Cela, c'était à vous de le faire.

Donc vous avez lancé ce débat en catimini. On vous a posé x fois la question : « Pourquoi ? », parce qu'on ne comprenait pas pourquoi tout d'un coup, Bordeaux-Toulouse arrivait comme cela, sortait comme un lapin d'un chapeau. On est à la clôture du débat, maintenant on comprend, on a saisi. Vous avez fait de la rétention d'informations. Vous n'avez pas répondu à énormément de questions que nous avons posées. Vous avez fait, Messieurs, un petit peu la langue de bois. Il a fallu que nous attendions 50 jours, depuis le 20 juin, pour obtenir enfin de votre part la liste des communes concernées par les 3 fuseaux. Ceci est absolument inadmissible, et je me rappelle des propos de Monsieur FAUCHER, disant qu'il avait oublié les cartes...

(Huées).

... On vient discuter d'un projet qui pèse 3 milliards d'Euros ; manque de pot, on a oublié les cartes. Voilà. Il a fallu donc attendre 50 jours. C'est ce qui m'a valu, et à beaucoup d'autres personnes, de demander la prolongation du débat de 50 jours, d'autant de jours que ceux que vous nous aviez volés, et vous nous avez donné royalement 8 jours, Monsieur DEMANGE, et je vous en remercie quand même.

Donc, il y a eu rétention d'informations. Et à plusieurs reprises, on vous a dit : « Mais est-ce qu'il n'y a pas en filigrane, derrière tout cela, un projet Bordeaux-Irun, qui passerait pas Captieux, avec un tronçon commun, Bordeaux-Captieux, etc. ? ». « Mais non, mais non, etc. ». Bien évidemment.

Et nous découvrons le document de saisine de la CNDP, qui va argumenter le futur débat public qui sera lancé en juillet 2006, et bien évidemment, il y a 6 hypothèses de tracé, dont 3 par la façade Atlantique, et 3 par Mont-de-Marsan, donc avec le tronçon commun Bordeaux-Captieux. C'est peut-être ce qui expliquerait que le dossier Bordeaux-Toulouse ait été lancé au préalable, de façon à installer, à camper le tronçon commun Bordeaux-Captieux et en avant, après cela roulait, on tirait tout droit, direction Mont-de-Marsan, et on obliquait à gauche, direction Toulouse, et les carottes étaient cuites, voilà !

(Huées).

Donc tout cela, Messieurs, vous nous l'avez caché, longtemps, jusqu'à ce que l'on finisse par le découvrir. Egalement, Monsieur DEMANGE, vous qui vous faites fort de ne pas prendre parti, etc., il n'en demeure pas moins que l'on constate que les comptes rendus, les journaux du débat que nous avons reçus les uns et les autres (le journal numéro 2 et le journal numéro 3) sont totalement édulcorés dans leurs comptes rendus. Et je regrette tout à fait que Monsieur MATHIS, que je respecte tout à fait au demeurant, ait dit hier soir sur « Sud Radio » que dans le Sud Gironde, il y avait quelques inquiétudes.

(Huées).

Monsieur MATHIS appelle cela « quelques inquiétudes ». Je voudrais un jour, Messieurs, voir figurer sur les comptes rendus des débats qu'il y a ici une très forte opposition, une opposition catégorique !

(Applaudissements, on scande « non au TGV ! »).

Voyez Messieurs, je pense que vous seriez beaucoup plus appréciés si vous aviez vraiment joué le jeu, et si vous aviez retranscrit ce qui s'est réellement passé. Nous sommes allés, une dizaine, à Toulouse, à une réunion thématique. Nous avons tenu le micro pendant 4 heures. Les gens, là-bas, étaient un petit peu surpris, parce que je peux vous dire que les Toulousains sont archi chauds pour ce projet, bien évidemment et cela se comprend. Mais il n'empêche qu'on s'est exprimé, on est allé dire à ces gens-là qu'on comprenait tout à fait

qu'ils aient envie d'un TGV et qu'ils aient envie d'être à Paris en 3 heures, mais qu'il y avait toute une région qui était absolument opposée, et qui n'acceptait pas qu'on la massacre. Le lendemain, le surlendemain, dans « la Dépêche du Midi », pas une seule ligne ! Pas une ligne.

(Huées).

Alors il y a peut-être un représentant de « la Dépêche du Midi » ici, mais de toute façon cela ne me gêne pas du tout de dire ce que je dis. Je trouve cela un petit peu dommage qu'un quotidien du renom de « la Dépêche du Midi » n'ait pas relaté l'information avec exactitude. C'est tout à fait dommage.

Tout ceci, Monsieur DEMANGE, fait beaucoup de choses tout au long de ce débat, et vous comprendrez que nous ne soyons pas très chauds et pas très aimables avec les gens de RFF, et de la SNCF bien évidemment.

Il y a un alibi également, un élément que j'ai oublié, qui tout au long de ce débat public a figuré dans votre argumentation, c'est l'alibi du transport. On sait très bien que la SNCF a entrepris complètement la démolition du fret ferroviaire depuis 2003. C'est une réalité, une constatation. Et je peux vous dire, Messieurs, que je garde un excellent souvenir de la tribune qui était à Toulouse, justement, de professionnels majeurs, d'industriels majeurs, dont AIRBUS, etc. Ils vous ont tous condamnés, unanimement, sur la faiblesse de votre capacité sur le fret. Et vous nous dites : « On est obligé de construire une voie nouvelle parce qu'on veut libérer les voies existantes pour augmenter le fret ». Arrêtons de nous raconter des sornettes !

(Applaudissements).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Comme convenu, je donne la parole à Monsieur CHARBONNEAU. Bien entendu, nous nous arrêterons une seconde, et nous répondrons aux questions qui ont été posées, ou aux demandes de comptes qui nous ont été formulées.

M. Simon CHARBONNEAU, universitaire Bordeaux 1 :

Je voudrais simplement soulever un problème de fond.

La justification ultime de ce projet, c'est de gagner une heure entre Bordeaux et Toulouse, si le TGV ne s'arrête pas à Agen et à Montauban. Là derrière, il y a l'idéologie implicite dans la formation d'ingénieurs, à savoir : toujours plus vite !

Le problème est que les gains de temps sont de plus en plus réduits. Imaginez qu'effectivement, au 19^{ème} siècle, quand on est passé de la diligence au train, alors évidemment le progrès était palpable ! Mais maintenant, plus on va vite, plus les gains de temps sont réduits. Par contre, cela coûte de plus en plus cher.

J'aimerais savoir : combien de millions d'Euros par minute gagnée ? Cela relativise l'histoire. Il y a là derrière toute une question qui relève de l'anthropologie des ingénieurs, à savoir justement l'obsession religieuse de la performance technologique. Franchement, c'est absolument ridicule ! Quand on pense aux 3 milliards que cela implique, alors que vous avez toute la remise en état du réseau ferré, qui devrait être considérée comme prioritaire ; c'est un véritable scandale.

Le problème est que cette idéologie est aussi partagée par quelques grands élus. Aujourd'hui, vous savez, on n'utilise pas à plein la puissance des voitures, je ne vois pas pourquoi on utiliserait à plein la puissance du TGV !

Ce débat est important. On a éliminé le POLT, parce que cela ne va pas assez vite. Je pense qu'on est tous d'accord là-dessus, vous êtes bien d'accord avec moi ? Cela ne va pas assez vite ! C'est dramatique ! On gagne une heure, et combien en perd-on dans les embouteillages ? Voilà ! Il faut tout relativiser, il faut s'arrêter. Dans cette espèce de fuite en avant dans la puissance, dans le « toujours plus de puissance, de mobilité », c'est la question indicible des limites du progrès.

Chaque fois qu'on franchit ces limites, cela coûte de plus en plus cher, pour des gains de plus en plus réduits. Je voulais quand même soulever ces questions et rappeler qu'il y avait à Pessac un grand esprit qui s'appelait Jacques ELUL qui déjà avait soulevé la question éthique : quand on a mis au point une technique, on n'est pas forcé de l'utiliser, et surtout de l'utiliser à plein.

(Applaudissements).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Il y a une intervention, si vous voulez donner le micro à ce Monsieur. Et puis j'ai déjà noté pas mal d'interrogations. S'il n'y a pas de réponses, on risque de passer à l'as. Je vois que Monsieur le Président du Conseil Régional souhaite intervenir dans la foulée. Monsieur le Député MAMERE également.

M. Alain BLANC, SEPANSO :

On sait aujourd'hui que la planète n'est pas bien, elle est en mauvais état, et on parle beaucoup de développement durable, dans lequel sont impliqués tous les élus, le Conseil Général, le Conseil Régional, et j'ai l'impression que ce projet qu'on est en train de nous donner, qu'on veut nous imposer, ne répond pas du tout à cette notion de développement durable.

Il y a 3 volets dans le développement durable : l'environnement, le social et l'économie. Si l'on analyse ces 3 volets : celui de l'environnement, je crois que tous les gens qui sont là seront de mon avis, c'est la destruction d'un espace naturel préservé, certainement unique ; au niveau social, morceler une région, c'est défaire complètement le tissu social. Il fait actuellement bon vivre dans le Sud Gironde et je pense qu'il ne faut pas s'attaquer à cela. Le troisième volet économique, comme on l'a vu, si on l'investit dans cette LGV, on ne pourra plus investir dans la ligne Sud Europe-Atlantique.

Donc, je pense que quels que soient les critères que l'on prenne pour le développement durable, ils ne sont pas respectés dans ce projet, et donc on ne peut que s'y opposer.

(Applaudissements).

M. ROUSSET, Président du Conseil Régional d'Aquitaine :

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, mes chers amis et chers collègues, ma position n'est pas forcément aussi facile qu'elle n'en a l'air, parce qu'il ne faut pas que la position de l'Aquitaine donne l'image d'être opposée à celle de Midi-Pyrénées.

Nous avons, avec Midi-Pyrénées, des projets d'emploi, et des projets industriels ou scientifiques qu'il est important de poursuivre. Je pense notamment à l'aéronautique. Parce que ces projets feront demain l'emploi de nos enfants. Et je pense que dans ce domaine-là, la position que j'ai demandé de prendre au Conseil Régional d'Aquitaine n'a pas forcément, peut-être par la presse, était bien comprise et bien perçue en Midi-Pyrénées.

Je voudrais redire beaucoup de choses qui ont déjà été dites. D'abord, ce qui est essentiel pour l'Aquitaine, parce que cela nous submerge et provoque une thrombose dont on ignore peut-être les conséquences, aujourd'hui la voie ferrée Bordeaux-Hendaye est saturée, et lorsque l'Aquitaine veut mettre des trains supplémentaires pour améliorer la desserte d'Arcachon, ce n'est pas possible. C'est-à-dire, pour éviter qu'on prenne la voiture.

Il n'est pas possible de faire passer un train supplémentaire de marchandises sur la ligne Bordeaux-Hendaye. Or, si nous ne le faisons pas, demain il y aura 16 000 camions par jour qui franchiront l'Aquitaine. Cela est insupportable et impossible. Il y a régulièrement à Biriadou 10 à 12 kilomètres de camions qui bloquent parfois la frontière.

Le développement économique de l'Espagne amène aujourd'hui des conséquences que l'on ne peut pas mesurer. Et l'Aquitaine est placée quasiment au centre de cette voie qui amène vers le nord de l'Europe. Et on ne peut pas déplacer l'Aquitaine. Il faut donc que nos amis de Midi-Pyrénées se rendent compte que la priorité pour nous ne peut être que cette voie-là, par définition. Car si nous voulons prendre une simple partie des 120 millions de tonnes de marchandises qui vont franchir les Pyrénées dans les 15 ans qui viennent (et c'est ce chiffre-là dont il faut se rendre compte), la mission que j'avais demandée au gouvernement, dite « Mission Becker » a bien montré cela. Il faudra qu'il y en ait non seulement sur la mer avec les autoroutes maritimes, mais que nous prenions en gros et rapidement entre 15 et 25 millions de tonnes sur le fer. Or, la voie Bordeaux-Toulouse n'est pas saturée. Et elle ne concerne pas le fret.

(Applaudissements).

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec ce qu'a déclaré un intervenant tout à l'heure. Si nous ne faisons pas des voies ferrées nouvelles sur des sillons existants ou qui sont préparés, alors toutes nos routes vont être envahies par des camions. Il est indispensable que nous ayons une priorité pour le fer. Cela signifie qu'il faut faire une voie nouvelle pour le TGV. En Aquitaine d'abord, sur la liaison Bordeaux-Hendaye, l'Aquitaine s'est suffisamment exprimée au niveau du Conseil Régional là-dessus. Je le dis...

(Contestations).

J'ai entendu ! Attendez, si vous avez lu les uns et les autres la position que j'ai prise et qui n'est pas forcément facile, elle est relativement claire.

(Contestations).

Deuxième observation, cela a été dit aussi tout à l'heure, soit par Pierre DUCOUT, soit par le Président de la Chambre de Commerce. Sur le plan des coûts, il n'est pas possible d'engager deux chantiers de cette importance, me semble-t-il, en même temps. Ou alors, il faut que le gouvernement nous explique quels sont ces coûts, et où on prend les financements, d'autant que dans ce domaine-là, l'Europe, qui est prête à nous financer, et à financer un certain nombre de parcours à 20 %, ne le fera qu'en direction de l'Espagne. L'Europe est en train de nous aider sur le bouchon ferroviaire de Bordeaux, l'Europe peut nous aider sur la liaison Bordeaux-Hendaye, je suis certain qu'elle ne peut pas nous aider sur la liaison entre Bordeaux et Toulouse.

Je l'ai dit aux représentants de RFF, je suis un peu surpris de voir qu'avec une voie nouvelle entre Bordeaux et Toulouse qui roulerait à 320 km/h, on gagnerait 1h05 tandis qu'un train pendulaire qui roulerait à 220 km/h ne ferait gagner que 5 minutes. Je suis surpris de cela.

En tout cas, l'Aquitaine ne peut pas payer le renoncement par des mises en cause de son environnement, je partage ce qui a été dit tout à l'heure. On ne peut pas multiplier les sillons tels qu'ils existent aujourd'hui, je ne peux pas accepter qu'on paye par notre environnement une absence de choix, d'autant que (je crois que c'est Pierre DUCOUT qui l'a évoqué tout à l'heure) le CIADT de 2003 et le Contrat de Plan dans lequel nous sommes avaient inscrit aussi des études sur Bordeaux-Hendaye. Le gouvernement a mis en cause le fameux POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), pour des raisons financières. Mais l'Aquitaine ne peut pas payer pour l'abandon d'un projet d'amélioration de la desserte de Toulouse par le gouvernement. Cela ne serait pas du tout acceptable.

J'étais à Bruxelles, hier, où j'ai eu l'occasion de réaffirmer la priorité de l'Aquitaine. J'entends : « Toulouse a un problème d'infrastructure aéroportuaire saturée ». J'entends qu'il y a l'idée refusée d'un deuxième aéroport sur Toulouse. J'entends tous ces problèmes.

Et je pense qu'on peut trouver une solution beaucoup moins onéreuse qui permette de régler le problème de l'aéroport de Toulouse, parce qu'il faut aussi le régler. On ne peut pas ne pas regarder ce qui se passe autour de nous et avoir bénéficié de cette infrastructure.

Je ne pourrai pas totalement suivre l'intervenant précédent sur l'utilité qu'il y a à ce qu'une ligne TGV Paris-Tours-Bordeaux-Hendaye soit importante pour l'Aquitaine.

L'Aquitaine a pendant trop longtemps, et en paye durement les conséquences en terme d'emplois, refusé un certain nombre d'infrastructures. Aujourd'hui, nous avons le choix : ou nous améliorons le fer ; ou nous aurons demain, qu'on le veuille ou non, des infrastructures routières qui devront s'élargir, des camions qui rentreront partout.

Regardez déjà ce qui se passe à travers les Pyrénées. Ce n'est pas une hypothèse que j'évoque, c'est la réalité aujourd'hui. Il y a déjà, à travers la vallée d'Aspe, qui passe sur le Somport parce qu'on a ouvert et fait ce tunnel que je ne voulais pas, un certain nombre de conséquences dramatiques !

Donc il faut, aujourd'hui, que nous agissions en responsables. Je suis particulièrement le dernier point qu'a évoqué Pierre DUCOUT tout à l'heure. J'étais en contact avec les maires du nord de la Gironde. On ne peut plus faire une infrastructure de cette importance, aujourd'hui, sans qu'on se préoccupe des familles, de leur environnement et des communes. (*Applaudissements*).

Je le dis à RFF d'une manière extrêmement ferme, il faut notamment sur le nord de la Gironde, que nous soyons avec chaque maire, puisque la voie passe dans le Nord Gironde, extrêmement précis. Il faut leur favoriser des possibilités d'installation de nouveaux lotissements, pouvoir aider à leur garantir des financements ; leur permettre que chaque fois qu'il y a ce type d'infrastructure, le moins de dégâts possibles sociaux, familiaux, environnementaux aient lieu.

Je crois que cela a été dit aussi par Laurent COURBU, en tout état de cause, l'Espagne est en train de mailler tout son réseau de transport ferré. En 2012, il sera à la frontière espagnole. Et nous, nous ne serons pas prêts avant 2025. C'est-à-dire que la France sera dans l'organisation des transports, une espèce de mur où seuls pourront passer les camions.

Donc il faut que la SNCF, RFF et les gouvernements, celui-ci et d'autres, prennent conscience que pour nous, si nous défendons aussi âprement et aussi vivement la priorité

Bordeaux-Hendaye, c'est qu'il s'agit d'une question vitale pour l'Aquitaine, une question existentielle. Je demande à chacun de regarder ce qui se passe et je vous demande, parce que vous le savez, ce qui se passe sur la RN 10 : 8 600 camions par jour, une augmentation...

(Quelqu'un dit quelque chose).

Si la croissance sert à faire baisser le chômage en Espagne, mon cher collègue, tant mieux ! Justement ! Si l'on veut sortir... Je vous ai écouté ! Je ne vous ai pas interrompu.

Si l'on veut arrêter cet envahissement des camions, il faut prendre des décisions draconiennes, mettre des péages pour les camions aux frontières, et vous ne pouvez qu'être d'accord. Et mettre le plus possible de camions sur le train ou sur la mer, c'est en tout cas le combat que je vous propose.

(Applaudissements).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci, Monsieur le Président.

M. Noël MAMERE, Député-maire de Bègles :

Oui, vous avez raison de nous surveiller, c'est votre rôle de la société civile, et c'est notre rôle que d'essayer de répondre à nos convictions.

Il y a une certaine incongruité à discuter dans un débat public dont les dés semblent un peu pipés de l'avenir du fer alors même que RFF et surtout la SNCF depuis plusieurs années, ont abandonné la priorité des priorités qui devait être la sienne, c'est-à-dire le transport du fret ferroviaire.

(Applaudissements)

Je vous rappelle qu'aujourd'hui, la SNCF est le premier transporteur routier de France, avec sa filiale Géodis. Il ne faut donc pas s'étonner que la SNCF ait abandonné le transport des marchandises sur les trains. Il ne faut pas s'étonner que dans la fin des années 70, lorsque le petit pont de l'Estanguet dans la vallée d'Aspe s'est détruit, on l'a laissé pourrir et croupir pour abandonner une voie qui n'était plus assez rentable pour la SNCF, parce qu'elle préférerait faire descendre ses camions par le tunnel du Somport et par la vallée d'Aspe !

(Applaudissements)

Il ne faut pas s'étonner si, aujourd'hui, un train de marchandises de la SNCF réalise une vitesse moyenne de 18 km/h. Il ne faut pas s'étonner qu'il y ait 8 500 camions par jour qui passent sur ce mur de l'Atlantique et qu'il y en ait un peu plus de 7 500 qui passent par le tunnel du Mont Blanc.

Quand on fait parcourir à un pot de yaourt près de 4 000 kilomètres, uniquement pour des raisons d'économie de marché, de rentabilité, parce qu'on est dans un système qui s'appelle le système libéral, donc il n'y a plus de stocks et les stocks sont aujourd'hui gérés dans les camions, cela s'appelle le flux tendu, et l'arrivée à temps le « just in time » et c'est la raison pour laquelle aujourd'hui, on paye le prix fort en matière d'environnement, de santé publique, du coût du transport des marchandises par les camions.

(Applaudissements)

On ne vous dit pas combien coûte le transport des marchandises par les camions, parce qu'on n'intègre pas dans le prix du transport ce que cela coûte en destruction des routes, en effet de serre et en pollution, et en accidents.

Vous et moi, nous payons pour les blessés, pour les personnes handicapées à l'issue de ces accidents, et cela on ne le sait pas. On préfère effectivement répondre au lobby des

transporteurs routiers qui est puissant, parce que c'est plus facile de « thromboser » une ville avec un 40 tonnes entre les mains qu'avec un stylo à la main ou quand on est un fonctionnaire ou un employé d'une entreprise privée en statut un petit peu précaire.

C'est un métier, évidemment, le transport routier. Et les grandes entreprises de transport routier, parce qu'il en existe, sont tout à fait prêtes, cher Monsieur, à mettre leurs camions sur des trains, pas dans le cadre de ce qu'on appelle le ferroutage, mais dans le cadre du transport combiné.

Mais le problème est qu'en 1986, un Premier Ministre qui est aujourd'hui Président de la République, qui était dans sa phase thatchérienne, a décidé de déréguler le transport routier, et a permis à une petite entreprise qui a un ou deux camions, si elle est conduite par son patron, de ne pas respecter un certain nombre de règles sociales qui ont été mises en œuvre pour la sécurité, et qu'aujourd'hui on soit dans une situation impossible à gérer.

Je m'adresse ici aux élus de la région, aux élus du département, aux élus de la communauté urbaine de Bordeaux, parce que je peux le faire, pour m'être exprimé d'une manière constante avec les Verts contre ce projet.

Comment peut-on, dans le même temps, de la main gauche nous dire qu'il faut le grand contournement autoroutier de Bordeaux et de l'autre nous dire qu'il faut favoriser le transport des marchandises par le train ? Ce n'est pas possible, ce sont deux logiques totalement contradictoires.

(Applaudissements).

Logique contradictoire également : il y a eu une réunion internationale à Barcelone, récemment, qui n'a pas remis en cause un autre projet très dangereux. Il y a le grand contournement autour de Bordeaux, il y a la trans-navarraise, celle qui doit aller du Pays Basque français vers la Navarre et qui fera passer à peu près 4 500 camions. Et puis il y a le creusement du tunnel du Somport qui fait qu'aujourd'hui, les camions descendent cette vallée.

Nous sommes aujourd'hui quadrillés par le transport routier, et rien n'a été fait sur le transport des marchandises par les trains. L'Etat s'est totalement désengagé. Aujourd'hui, la priorité des priorités, ce n'est pas effectivement de raccourcir les trajets pour les passagers ; c'est de faire en sorte que la SNCF remplisse sa mission de service public et que RFF facilite cette mission de service public en faisant d'énormes investissements sur le transport des marchandises par les trains. Et cette ligne Sud Europe-Atlantique, devrait être d'abord une ligne qui transporte des marchandises sur l'emprise actuelle et pas ailleurs.

(Applaudissements).

Quand on a la prétention de faire de la politique, on se projette dans l'avenir. On ne regarde pas simplement le bout de ses souliers. Se projeter dans l'avenir, c'est tenir compte d'une double réalité aujourd'hui, qui menace les générations futures, et peut-être la nôtre. Alors ne nous comportons pas comme des égoïstes.

Premier élément, c'est effectivement la crise du pétrole, qui est durable. Ce n'est pas celle de 1973. Et le prix du pétrole va augmenter durablement ou restera à un niveau élevé. Ce qui va renchérir le coût des marchandises sur les camions et réduire singulièrement le transport des avions.

Et quand on me parle d'un deuxième aéroport à Toulouse, je comprends que mes copains Verts se battent contre cette extension d'un aéroport. Parce que dans 10 ans, dans 15 ans, alors qu'il n'y aura plus de ressources pétrolières et que le pétrole coûtera très cher, les lignes intérieures seront devenues pratiquement obsolètes, et là il faudra effectivement les

remplacer par des lignes ferroviaires qui seront beaucoup moins consommatrices en énergie et qui produiront beaucoup moins. La deuxième conséquence de cet usage immodéré du pétrole, de cette addiction de nos sociétés à cette ressource épuisable, s'appelle l'effet de serre.

Si nous voulons lutter contre l'effet de serre qui entraîne les bouleversements climatiques que vous connaissez, ce n'est pas la peine de se fatiguer, il y a plein d'élus ici du Sud Gironde qui savent ce qu'est par exemple la sécheresse aujourd'hui, et qui savent que l'usage immodéré de l'eau contribue à accélérer un petit peu plus la sécheresse.

Si nous voulons lutter contre l'effet de serre, il faut rechercher l'efficacité énergétique, les économies d'énergie, et les énergies alternatives. Effectivement, le fer entre dans cette logique de l'efficacité énergétique.

Vous allez me dire, si on refuse certains tracés, c'est laisser la place aux camions. Oui, d'une certaine manière. Mais il faut peut-être que nous regardions tous ensemble... Je ne me sens pas particulièrement responsable parce que je n'étais pas élu il y a 30 ou 35 ans, mais je sais que quand j'étais étudiant à Bordeaux, à l'Université, dans les années 70, lorsque j'allais à La Brède, c'était pour y chercher des champignons. Et aujourd'hui, La Brède est devenue une banlieue pavillonnaire. Cela pose le problème de l'étalement urbain qu'il faut que nous reconnaissons !

Et aujourd'hui, quand on me dit que cela pose des problèmes de venir d'Arcachon jusqu'à Bordeaux, je sais que le dernier recensement nous indique que la population a augmenté de 15 % autour du bassin d'Arcachon. Cela veut dire que pour aller rechercher la qualité de la vie, on prend sa bagnole pour aller travailler tous les jours à Bordeaux, parce qu'il n'y a plus de lignes secondaires.

Alors que la SNCF et RFF, avant de nous proposer des projets qui sont dans la mythologie du projet, entretiennent leurs voies ! Il y a aujourd'hui des tracés sur lesquels on met plus longtemps qu'il y a 20 ou 25 ans.

Que la SNCF, au lieu de favoriser le TGV, qui est une modalité technique très intéressante, réhabilite les lignes secondaires et les lignes de desserte, et que cela vous évite d'être le prisonnier et l'otage de votre voiture. Voilà ce qu'il faudrait faire. Et que l'Etat joue son rôle !

Avez-vous vu les lignes consacrées au transport ferroviaire dans le budget de l'Etat ? C'est pratiquement « peanuts » ! Et pendant ce temps, l'ancien Ministre des Transports, Monsieur de ROBIEN, après le CIADT, se vantait et se gaussait de nous dire qu'il y avait des autoroutes de la mer. Mais nous sommes tout à fait d'accord pour qu'il y ait des autoroutes de la mer.

De plus, l'Aquitaine est une des rares régions qui possèdent une façade maritime très grande. Oui ! Nous sommes pour l'inter modalité des transports ! Et principalement l'inter modalité entre le fer et l'eau, comme ont su le réaliser nos collègues et nos voisins d'Allemagne où un bateau peut arriver au port de Hambourg, on transporte les marchandises sur le train qui va jusqu'au fond de l'Europe de l'Est.

Ce qui vous est proposé avec cette LGV entre Bordeaux et Toulouse, c'est non seulement l'inversion de la pyramide, car le débat public aurait dû avoir lieu d'abord sur Sud Europe-Atlantique et pas sur Bordeaux-Toulouse, d'une part ; d'autre part, c'est vous faire croire que tout ira mieux demain parce qu'on mettra moins de temps entre Paris et Toulouse. Ce n'est pas une justification, surtout dans la perspective qui est la nôtre aujourd'hui, de l'effet de serre et de l'enchérissement du pétrole.

Enfin, je dirai que dans cette affaire-là, nous sommes finalement au cœur de ce que l'on pourrait appeler le déménagement du territoire plutôt que l'aménagement du territoire. C'est-

à-dire qu'au nom d'une certaine idéologie, il faut bien le dire, on vous propose de massacrer des zones entières.

Comme l'a précisé Alain ROUSSET tout à l'heure, je dis qu'effectivement notre priorité est de nous tourner vers l'Espagne et vers la côte Cantabrique, que cette ligne Atlantique doit être d'abord une ligne de fret ferroviaire qui passe par le sillon dans lequel aujourd'hui on se trouve. Et que l'on remette à plus tard cette ligne Bordeaux-Toulouse, et surtout que l'argent prévu : 3,5 milliards d'Euros, pourrait être consacré au confortement d'un certain nombre de lignes et à la réhabilitation d'un certain nombre de lignes secondaires qui font qu'aujourd'hui, vous êtes prisonniers de vos bagnoles, et qu'un jour on sera peut-être obligé de vous demander de payer pour rentrer dans les villes. Cela, il faut le remettre en cause. C'est une question importante et essentielle, à travers cette affaire. C'est la question que nous devons tous nous poser si nous avons le sens des responsabilités : quel mode de développement, de consommation, de consommation du territoire, de consommation des énergies non renouvelables, et quel mode de vie ?

Ce n'est pas parce que l'on va un peu moins vite que l'on vit plus mal. Et je pense qu'on va s'apercevoir un jour avec une certaine consternation et un certain effroi que cette recherche désespérée de la vitesse et de la consommation, cela ne nous a porté qu'à notre perte. Voilà pourquoi je suis venu vous dire ce soir qu'avec mes collègues élus, je m'oppose à ce débat public.

Et je dirai enfin que si je crois à l'indépendance, évidemment, des personnes qui sont derrière cette table, je n'ai pas pour rôle en tant que politique de les remettre personnellement en cause. Mais je sais ce que sont les débats publics, parce que mes responsabilités nationales m'ont amené dans plusieurs lieux. Je vous donne un exemple de ce que la vigilance de la société civile doit être sans faille, pour que ces Commissions du Débat Public correspondent à l'esprit du législateur. Je le dis avec d'autant plus de sérénité que c'est un législateur de droite qui a voulu la Commission du Débat Public, et pas la gauche.

La Commission du Débat Public sur l'EPR... Vous savez ce qu'est un EPR, un réacteur nucléaire à eau pressurisée. On a organisé un débat public, et en plein débat public, le Premier Ministre nous a expliqué que de toute façon on allait faire l'EPR parce que c'était l'avenir de la France et l'avenir de son indépendance énergétique. Eh bien on a pipé les dés. Cette Commission du Débat Public n'a servi à rien. J'espère, Messieurs, en croyant à votre bonne foi bien évidemment, à votre honnêteté et votre intégrité, que cette Commission du Débat Public aura servi à éviter le pire et une grave erreur qui se prépare dans votre dos !
(Applaudissements).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Oui, Monsieur le Député, soyez sûr que la CPDP appliquera la loi, toute la loi, rien que la loi, comme nous en avons déjà pris l'engagement, bien évidemment.
Je suis pris entre deux solutions : continuer les interventions, parce que je sens qu'il y a un certain nombre de personnes qui souhaitent intervenir, ou commencer à répondre à certaines questions ? (Réponses).

On a noté un certain nombre de questions. RFF les a, je pense, scrupuleusement repérées, elles sont très nombreuses. Il y a le problème de la priorité entre les deux lignes, le problème du fret, il y en a d'autres... Peut-être, RFF répond, et si vous percevez que certaines

questions ont été omises, vous nous le direz et nous relancerons la question. La Commission vous donne la parole.

Comme d'habitude, dans les débats publics nous formons une équipe, et à tour de rôle l'animation est assurée par un membre de la Commission et les 4 membres l'assureront dans la soirée. Je passe l'animation du débat à Monsieur SABIN.

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

Merci Président. Quand on anime un débat comme celui-là, on a toujours un problème : les gens ne veulent parfois pas parler. Ce soir, ce n'est pas le cas, donc ce sera si facile.

Président, si je comprends bien, vous proposez qu'il y ait une série de réponses, donc on va répondre à quelques questions posées. Ensuite, on reprend le débat, en essayant de donner la parole aux uns et aux autres. Je ne résume pas les questions, vous les avez notées du côté de RFF.

Pouvez-vous répondre à quelques questions sur les problèmes de grands débats qu'on a bien notés depuis le début, par exemple la priorité entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, il faudrait quand même y revenir.

M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet débat public RFF :

Monsieur SABIN, je vous remercie ; je vais essayer d'être bref dans mes réponses, aborder un certain nombre de points évoqués concernant la façon dont RFF est arrivé dans le débat public.

Un projet comme Bordeaux-Toulouse, RFF ne le fait pas tout seul, pour une raison assez évidente, également au départ, c'est qu'il faut financer les études, et ces études sont co-financées.

Donc sur les années 2002 et 2003, il y a eu un projet dit « Bordeaux-Toulouse-Narbonne », qui était co-financé par les Conseils Régionaux d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées et de Languedoc-Roussillon ; et pour lesquels RFF a travaillé avec ses partenaires et l'Etat dans le cadre de Comités techniques et de Comités de pilotage qui ont eu connaissance des résultats des études, qui ont participé à leur réalisation, et qui ont arrêté des choix.

Le choix arrêté sur ce projet, réalisé lors d'un Comité de pilotage de janvier 2004, a été de retenir le projet d'une LGV Bordeaux-Toulouse qui a donné lieu ensuite à des études spécifiques dans le but de présenter ce projet à débat public, pour lequel le Comité de pilotage a été élargi à un certain nombre d'autres acteurs comme la Communauté Urbaine de Bordeaux, le département de Lot-et-Garonne, la Communauté d'agglomération d'Agen, le département de Tarn-et-Garonne, la Communauté d'agglomération de Montauban, le département de la Haute-Garonne (le Conseil Régional) et puis la communauté d'agglomération du grand Toulouse et du SICOVAL.

Dans le cadre de la préparation au débat public, RFF a l'habitude (je pense comme tout maître d'ouvrage) de réaliser une étude de contexte qui consiste à demander à un bureau d'études spécialisé d'aller interviewer une centaine d'acteurs du territoire concerné, on va dire de Bordeaux à Toulouse.

Donc, une centaine d'acteurs ont été interviewés sur ce qu'ils pensaient du projet de LGV Bordeaux-Toulouse et ce qu'ils pensaient du débat public.

(Dans la salle : des noms !)

Nous avons, de la même façon, dans le cadre de la préparation du dossier du maître d'ouvrage, sachant qu'il y a des éléments techniques que nous maîtrisons et avons maîtrisés avec nos partenaires mais que nous avons également évoqué un certain nombre d'aspects liés au territoire, créé des groupes de travail lancés dès décembre 2004, constitués de représentants d'organismes de l'Etat, de milieux socioprofessionnels, et nous avons travaillé avec ces partenaires à la préparation du dossier support. Je pense que la préparation de ce débat public et la connaissance du projet étaient relativement larges.

Sur un second point, je réponds...

(Cris).

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

Attendez, je vous donnerai la parole, ne vous en faites pas.

M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet débat public RFF :

Pardonnez-moi, je termine, après vous poserez les questions que vous voudrez. Il nous a été reproché, comme à une réunion précédente, d'avoir occulté certains éléments concernant le fait que le projet Bordeaux-Toulouse pouvait avoir un lien avec le projet Bordeaux-frontière espagnole. Je refais la même réponse qu'à l'époque : dans le dossier du maître d'ouvrage, à la page 84, figure à propos de l'option Sud développée sur une page... : « Cette option présente au Sud de Bordeaux une partie commune avec l'une des hypothèses étudiées dans le cadre du projet de prolongement de la LGV SEA de Bordeaux vers l'Espagne. Un tel train commun, qui pourrait porter une trentaine de kilomètres, permettrait de limiter l'impact environnemental global de ces deux infrastructures »...

(Contestations).

... Non, ce n'est pas faux, c'est écrit dans le... Si, si !

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

Monsieur le Maire, je vous donne la parole en premier, je vous le garantis !

M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet débat public RFF :

Je réponds à une question qui était que nous n'avions pas fait état de cette possibilité. Donc je regrette, mais cela figure expressément dans le document.

Il y a eu une question également de Monsieur CHARBONNEAU sur le coût à la minute gagnée, donc je vais très rapidement vous donner l'indication. Dans le cadre de la présentation des différentiels entre le projet d'aménagement de la ligne actuelle pour faire circuler les TGV pendulaires, et la notion de LGV. Vous avez 2 indicateurs, le coût à la minute gagnée : 65 millions d'Euros dans le cadre du train pendulaire, et 50,6 millions d'Euros par minute gagnée dans le cadre de la LGV. Je pense qu'il y a un autre indicateur à prendre en considération : dans le premier cas...

(Contestations).

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

Terminez et on reposera la question, ne vous en faites pas.
(*Contestations, « vous nous dites combien on va gagner »*).

M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet débat public RFF :

Je pensais que votre question était ce que coûtait chaque minute gagnée, et quand je dis que cela coûte 65 millions par minute gagnée dans le pendulaire, je pense avoir répondu à votre question ; et quand je dis 50,6 millions d'Euros par minute gagnée dans le cadre de la LGV, je répons de la même façon, dans l'hypothèse LGV.

Mais ce qui doit être pris en considération, c'est un autre élément : la minute gagnée dans l'un et l'autre cas ne font pas gagner le même nombre de voyageurs, parce qu'on n'obtient pas les mêmes temps de parcours. Et l'hypothèse pendulaire fait gagner 500 000 voyageurs par an ; l'hypothèse LGV fait gagner 3 millions de voyageurs par an.

(*Huées et brouhaha*).

Je suis désolé mais je n'entends strictement rien.

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

Allez-y, terminez cette question-là, Monsieur FAUCHER, on en prendra une autre après.

M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet débat public RFF :

A propos de chiffres faux, je modère un peu mon propos, mais le Président ROUSSET a évoqué l'aménagement de la ligne pour faire circuler des trains pendulaires à 220 km/h. Nous avons entendu des raisonnements de cette nature, qui tendent à dire qu'il y a 240 km/h entre Bordeaux et Toulouse, si on aménage la ligne pour faire circuler des trains à 220, on fait un calcul arithmétique de classe élémentaire et on obtient un temps de parcours.

Je suis désolé, l'étude de cet aménagement de ligne a été faite et présentée dans le dossier du maître d'ouvrage, et l'aménagement que l'on fait ne permet de relever la vitesse à 220 km/h que sur quelques tronçons de ligne, et pas sur la totalité, parce que la géométrie de cette ligne est telle que si on voulait créer une ligne sur laquelle on peut rouler à 220 km/h, il faudrait créer une vraie ligne nouvelle.

Donc ce n'est plus de l'aménagement sur ligne existante, et ce ne serait pas le même coût que celui qui vous a été présenté. Pour rappel, cet aménagement de ligne avec les relèvements de vitesse sur sections représente à lui seul 6 minutes de gain de parcours, et lorsqu'on met des trains pendulaires sur cette infrastructure, on gagne 6 autres minutes, et le gain de temps de parcours autorisé par l'hypothèse de train pendulaire entre Bordeaux et Toulouse est un gain de temps global de 12 minutes.

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

On reprendra peut-être une réponse tout à l'heure, Monsieur FAUCHER.

M. le Maire d'une commune du Sud Gironde :

Merci Monsieur le Président. C'est un exercice difficile, parce qu'après les ténors de la politique, je ne suis qu'un tout petit élu du Sud Gironde...

D'abord, je voudrais souligner, comme d'autres l'ont fait, la présence d'une population importante qui s'est déplacée ce soir. C'est important pour ceux qui se sont battus au cours des derniers débats publics de voir que derrière eux, ils ont une population qui s'est déplacée massivement. Et je vous en remercie.

(Applaudissements).

Avant de rentrer dans le vif du sujet, je voudrais faire deux remarques sur ce qui a été dit par Monsieur FAUCHER.

Je suis intervenu de façon un peu virulente tout à l'heure parce que pour ma part, je ne vous ai pas reproché de ne pas avoir indiqué dans le dossier de débat public (c'est l'intervention que j'avais faite la dernière fois) qu'il y avait un tronc commun éventuel entre les deux lignes. Ce que je vous reproche, c'est que s'il y a tronc commun entre les deux lignes, cela signifie que c'est une donnée fondamentale du débat et non pas une donnée anodine qui doit faire l'objet de 8 lignes en page 84 !

(Applaudissements).

Concernant la réponse relative au temps par rapport au nombre de voyageurs, qui me paraît très démagogique, c'est un petit peu la même que celle concernant le bruit du train. Quand on demande ici le bruit d'une LGV en puissance maximum, on nous répond des résultats en Décibels pour le bruit moyen. Ce n'est pas la question qu'on pose, mais c'est la réponse que l'on a toujours eue ici, donc encore une fois on a une réponse à côté de la question.

(Applaudissements).

Nous avons ce soir l'occasion de nous exprimer concernant ce projet de la LGV Bordeaux-Toulouse, et c'est la dernière intervention que nous pouvons réaliser en situation de débat public, puisque seule l'enquête publique nous le permettra ensuite, dans 5 à 8 ans, si le projet est maintenu. C'est dire l'importance que chacun d'entre nous attache à s'exprimer ce soir, et j'essaierai d'être complet mais concis, c'est la raison pour laquelle j'ai pris quelques notes.

Depuis plusieurs mois vous nous donnez, Monsieur le Président de la Commission, l'occasion de développer nos arguments contre ce projet. Ce ne fut pas toujours facile, en raison notamment de l'information tardive aux élus et de la période estivale peu propice à la mobilisation.

Il aura également fallu, le 15 septembre dernier à Langon, une pression forte de notre part pour que nous parvenions à transformer la grand-messe au programme bien huilé en véritable lieu d'expression où la parole est avant tout donnée à la salle. Vous avez respecté ensuite, le 28 septembre, et vous en faites de même ce soir, ce mode de fonctionnement, et je vous en remercie.

Il s'agit ce soir d'une réunion de synthèse. Pour ce qui me concerne, ma synthèse est simple. En quelques mots, ce débat m'a beaucoup appris. Il m'a appris tout d'abord que la priorité est une valeur relative. La LGV Bordeaux-Toulouse ne figure pas parmi les 30 grands projets prioritaires de réseaux transeuropéens de transport arrêtés en avril 2004 par l'Union Européenne.

Elle ne présente aucun lien avec les efforts d'infrastructures ferroviaires en cours de réalisation en Espagne, avec des solutions mixtes fret-passagers, ce qui a été évoqué. A l'inverse, la LGV Sud Europe-Atlantique répond à ces préoccupations et figure comme

prioritaire dans le schéma européen. Malgré cela, le débat public sur ce projet a été brusquement lancé, en dehors de toute logique de programmation. Puisque ce choix a une valeur subjective contradictoire avec les priorités de fait, nous, citoyens girondins, ne voulons pas d'une LGV Bordeaux-Toulouse.

(Applaudissements).

Ce débat m'a ensuite appris que la ligne droite n'est finalement pas le chemin le plus court d'un endroit à un autre. Alors que l'aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, la ligne POLT qu'on a évoquée, répondrait à une logique physique de transit au plus court, RFF lui préfère une vaste courbe passant par Bordeaux. De forme très graphique et séduisante, j'en conviens, elle me laisse cependant perplexe sur la logique géométrique de vos ingénieurs. Des ingénieurs qui, de la même manière, balaient le TGV pendulaire d'un revers de main, sans arguments convaincants.

Puisque ce projet évacue sans convaincre toute solution alternative moins coûteuse, nous, citoyens girondins, ne voulons pas d'une LGV Bordeaux-Toulouse !

(Applaudissements).

Ce débat m'a aussi appris que l'augmentation de la vitesse est préférable à la diminution de la pollution. Alors qu'en Aquitaine la façade atlantique s'engorge d'un flux incessant de camions (on en a beaucoup parlé), RFF se préoccupe de créer une nouvelle ligne dont l'impact se mesure seulement au regard de la circulation des passagers et non du fret de marchandises. Il apparaît ainsi que pour le maître d'ouvrage du projet, en situation de déficit chronique, la LGV Bordeaux-Toulouse s'avère uniquement pertinente dans ses perspectives de rentabilité en exploitation, puisque sa seule pertinence ignore les réalités de terrain.

Ce débat m'a également appris que dépenser plus d'argent que son portefeuille n'en détient n'est pas une maladie grave, alors que l'Europe s'apprête à modifier ses règles d'intervention financières au profit seulement des projets qu'elle juge prioritaires, alors que le contexte actuel des finances de l'État rend impossible, on l'a dit, la prise en charge de tous les projets ferroviaires envisagés, alors que la manne financière liée aux péages des autoroutes ne peut plus être invoquée comme un financement miracle et que les collectivités seront sollicitées dans une large mesure pour co-financer ce projet, alors que l'audit récemment remis à Monsieur le Ministre des Transports par un expert neutre atteste que le réseau ferroviaire, mal entretenu par RFF, pâtit du manque de 500 millions d'Euros par an pour le maintenir à niveau, au lieu de répondre à ces exigences avérées, RFF envisage la création de LGV coûteuse en site propre.

Puisque nous pouvons exprimer notre avis sur l'utilisation de notre impôt au regard de ce projet, nous contribuables Girondins ne voulons pas que des crédits publics financent une inutile LGV Bordeaux-Toulouse

(Applaudissements).

Ce débat m'a enfin appris que le développement durable, qui fonde aujourd'hui toute action politique raisonnée et raisonnable, peut faire l'objet d'applications insoupçonnées.

Sur le plan économique, la LGV Bordeaux-Toulouse fait généreusement bénéficier toutes les zones rurales traversées d'un effet tunnel. A ce titre, le projet ne présente aucune perspective de développement sur toute sa traversée girondine.

Mieux encore, il tranche dans le patrimoine économique que constituent vignobles et forêts, augmentant au passage (un cadeau ne vient jamais seul) le risque d'incendie et les difficultés de desserte de la forêt.

Sur le plan environnemental, deuxième pilier du développement durable, la LGV Bordeaux-Toulouse déchire allégrement le parc naturel régional des Landes de Gascogne, écorne

quelques fleurons du patrimoine bâti et naturel girondin, dévaste des zones Natura 2000, et de manière générale un espace dont la seule qualité (et c'est pour cela que nous y vivons) est sa préservation.

Après, que certains zonages européens aient généré des contraintes d'usage fortes pour les habitants des territoires concernés, plus aucune règle soudain ne s'impose devant le superbe passage d'un TGV générateur démultiplié de nuisances environnementales.

Sur le plan social, la LGV créera de sympathiques nuisances sonores et visuelles, occasionnera la perte de propriétés foncières et immobilières, mettra en péril des agences immobilières locales, mais surtout renversera la tendance de repeuplement de certains secteurs ruraux.

Après 30 ans de lutte en Sud Gironde pour éviter la désertification, et alors que les premiers signes d'un regain d'intérêt se font sentir depuis deux à trois ans à peine, le TGV s'annonce comme un obstacle majeur au développement que nous commençons à espérer.

(Applaudissements).

Ainsi, les arguments justifiant le projet ont valeur d'alibi au regard du développement durable. Pourtant, nous ne sommes plus, Messieurs de RFF, au temps où un projet de ce type pouvait n'exister que sur sa seule justification de grande vitesse au détriment de tout autre préoccupation, où le développement insolent ignorait quelle planète nous lèguerions demain à nos enfants.

Aujourd'hui, ce sont des projets raisonnés que nous exigeons. Pour cette raison, nous citoyens responsables nous ne voulons pas d'une LGV Bordeaux-Toulouse.

(Applaudissements).

Pour terminer, je voudrais tout d'abord m'adresser aux membres de la CPDP. Vous avez pour mission à présent d'adresser à la Commission Nationale un compte rendu du débat, qui fera l'objet d'un bilan destiné à éclairer le maître d'ouvrage sur les composantes de ces choix.

Vous nous avez assurés au fil des réunions de votre volonté de réaliser votre mission, et donc de rendre compte au maître d'ouvrage des grandes questions posées et des points de divergence.

Je ne doute pas de votre intégrité. Vous allez ainsi très logiquement restituer dans ce cadre la véritable lame de fond d'opposition de nos territoires du Conseil Régional d'Aquitaine à la Chambre d'Agriculture de la Gironde, du parc naturel régional des Landes de Gascogne à l'Association des Maires de Gironde, du pays des Landes de Gascogne au Conseil Économique et Social d'Aquitaine à l'Association Régionale de Défense des forêts contre l'incendie au syndicat des sylviculteurs, de la SEPANSO à la Fédération Départementale de Chasse, des députés dont un européen aux sénateurs, et j'en oublie sans doute, aucun n'a défendu cette LGV.

(Dans la salle : les citoyens aussi sont contre...)

Le Conseil Régional de la Gironde a pour sa part voté à l'unanimité, toutes tendances confondues, une motion refusant cette réalisation. J'y ajouterai les communes, les communautés de communes qui ont accumulé ces dernières semaines les délibérations d'opposition, dont nous voyons régulièrement ce soir les panneaux.

Ce sera donc un bel ensemble homogène, dont vous aurez soin, Monsieur le Président de traduire la force, ainsi que les arguments toujours motivés.

(Applaudissements).

Quant à vous, Messieurs de RFF, vous tirerez enseignement de ce débat, comme le veut la loi. Or, la position des divers interlocuteurs que je viens de citer est sans appel. Il ne nous viendra donc pas une seconde à l'esprit que vous puissiez maintenir la prévision de réalisation de ce projet sur nos territoires.

Dans le cas contraire, cela signifierait que ces derniers mois n'auront été qu'une mascarade trompeuse, et inutilement coûteuse pour le contribuable.

Dans le même temps, vous obtiendriez alors une radicalisation de notre position, tout en délivrant une belle image de concertation démocratique.

En conclusion, je retiens les propos introductifs de M. DUPORT, ex Président de RFF, qui dans le dossier de maître d'ouvrage indiquait que le débat devait permettre in fine d'éclairer les décideurs.

Pas d'ambiguïté d'éclairage pour ce qui nous concerne, le projecteur de toutes les populations que nous représentons de puissance massive est résolument orienté vers la porte de sortie immédiate du projet de LGV Bordeaux-Toulouse.

(Applaudissements soutenus).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Monsieur le Maire, vous avez effectivement posé le problème du compte rendu du débat, que nous serons amenés à faire. Je confirme que ce compte rendu est bien sûr public, de même que le bilan. Il figurera sur le site Internet, et d'après notre planning, ce sera le 18 janvier à 12h00. Egalement, cela sera doublé par un envoi « papier » avec la disquette de tous les actes du débat aux 6 000 et quelques personnes qui sont les réceptionnaires habituels de toutes les pièces du débat, c'est-à-dire à peu près 3 000 responsables des collectivités, des établissements publics, des associations ; et également les 3 000 et quelques personnes qui nous ont demandé de recevoir régulièrement les pièces.

En tout cas, avant la fin du mois de janvier, il y aura 6 000 dossiers adressés à l'ensemble des citoyens et des responsables des régions concernées, et également, le 18 janvier à 12h00, sur le site Internet.

J'en profite pour donner une information. Bien sûr, le débat se termine, mais la discussion et la concertation vont continuer, mais en tout cas en ce qui concerne le site Internet, je signale que si la décision du maître d'ouvrage est d'arrêter le projet, le site Internet restera ouvert 4 ans. C'est-à-dire que pendant 4 ans, vous disposerez de toutes les pièces et de toutes les déclarations faites par les uns et par les autres pendant la durée du débat.

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

Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Maire, merci de donner copie ou votre pièce au débat.

(Un intervenant parle du Conseil Régional, du 24 octobre, de l'avis du Conseil Général qui ne figure pas sur Internet).

Attendez, je crois savoir, et c'est une première dans les débats publics, c'est important, qu'il y a un peu d'engorgement technique, mais cela vient. Je ne suis pas Monsieur Internet...

(Le même intervenant dit que l'avis date du 21 octobre).

Il y sera, n'ayez crainte, Monsieur le Maire. Attendez, j'ai promis à cette dame.

M. Etienne DUPIN, Maire de Landiras :

Je me présente rapidement...

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

Mais Monsieur !

M. Etienne DUPIN, Maire de Landiras :

Je rappelle que je suis exactement dans le débat avec le Président DEMANGE. Ma question s'adresse au Président DEMANGE. Je l'ai déjà posée à Agen le 3 novembre, elle était très claire : pourquoi l'avis du Conseil Régional d'Aquitaine, et pourquoi l'avis du Conseil Général de Gironde n'ont pas été donnés sur le site Internet ? La réponse a été de me dire qu'il n'avait pas eu de ces organismes les informations. Il lui appartenait donc de demander cette information à ces deux organismes. Et on me dit, oh surprise ! C'est le contrôle de légalité de la Préfecture qui n'a pas donné son avis.

Ce soir, nous avons ici des représentants de la Préfecture. Nous avons le Président du Conseil Régional, nous avons les représentants du Conseil Général. Prenez l'engagement de faire figurer ces deux avis dès demain sur le site Internet !

(Applaudissements).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Bien sûr, je vais répondre, Monsieur le Maire. Premièrement, nous faisons figurer rigoureusement toutes les contributions qui nous arrivent. Et depuis le début, nous n'avons pas fait la moindre censure, dans la mesure où les contributions étaient tout à fait correctes. Il y avait évidemment de nombreuses contributions fondamentalement opposées au projet, mais ce n'est pas notre problème. Toutes les contributions arrivent. Encore faut-il que celui qui prend une décision...

M. Etienne DUPIN, Maire de Landiras :

On est d'accord, c'est fondamental, l'avis du Conseil Régional, c'est quelque chose de majeur. Vous pouvez faire l'effort de demander au Conseil Régional !

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Mais le Conseil Régional nous l'a envoyée, récemment. Donc la Préfecture ou la Sous-préfecture n'a pas bloqué.

C'est tout simplement (Monsieur SABIN l'a indiqué) parce que nous travaillons sur un modèle informatique Internet qui est le modèle appliqué dans tous les débats publics et qui est donné par la CNDP. Et pour la première fois, parce qu'il y a beaucoup de contributions, parce que nous les mettons toutes, parce que nous avons opté pour les comptes rendus des réunions la sténotypie (parce que c'est la plus honnête, celle qui permet de reproduire et non pas des résumés), c'est pour cette raison que nous avons un petit problème technique. Et nous avons aujourd'hui des gens de Paris qui sont venus pour débloquent...

Donc je prends l'engagement, Monsieur le Maire... Puisqu'on est obligé de rentrer dans le détail, puisque vous avez l'air de dire qu'on essaie de garder sous le coude des déclarations ; je vous donne ma parole d'honneur que ce n'est pas le cas. D'ailleurs je ne vois pas pourquoi et quel intérêt nous aurions. Dans la mesure où les contributions sont envoyées en ligne, elles passent très vite. Sinon, effectivement, nous les scannons et cela prend du temps. Mais je prends l'engagement formel que toutes les contributions qui arriveront avant la fin du débat figureront sur le site Internet. Vous pourrez le vérifier, puisque vous aurez, tous ceux qui sont intéressés par le débat, l'information, à travers le compte rendu et la disquette. Ceux qui ne consulteront pas Internet auront la disquette du Site Internet.

Donc, Monsieur le Maire, je prends l'engagement ici, je ne sais pas si ce sera demain, mais ce sera dans les tout prochains jours !

(Brouhaha).

Une intervenante :

S'il vous plait !

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

Attendez, j'avais donné la parole à Madame, mais avec l'autorisation de Madame...

Une intervenante :

Simplement pour terminer sur les délibérations. Je comprends que la délibération du Conseil Régional soit très importante, ainsi que celle du Conseil Général, je peux vous assurer qu'elles ont été prises et bien prises. Mais je voulais aussi vous rappeler que des communes et des Communautés de Communes ont pris des délibérations, et que ces délibérations ne font pas non plus partie du débat, et ne sont pas en site.

Alors, l'explication, aujourd'hui, parce qu'on essaie quand même d'avoir des explications... On a une sombre histoire de facteur en période estivale. Il faudrait peut-être arrêter de nous prendre aussi pour des imbéciles ! Je pense que la Poste fonctionne à peu près normalement. Que l'on ait des difficultés en milieu rural, je peux le concevoir, quoi que nous soyons plutôt bien desservis de ce côté-là et j'aimerais bien que cela continue. A priori, ce n'est pas le cas chez vous. Donc, franchement, il n'y a pas de problème de contrôle de légalité, nos délibérations sont revenues sans problème de la Sous-préfecture, il n'y avait aucun souci. Donc elles se doivent d'être dans les contributions que nous vous joignons. Merci.

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

Madame, je manie Internet autant que tout le monde ici. Je sais aussi que compte tenu de la quantité et du volume qu'il y a, il faut un temps de passage. Madame, maintenant vous avez la parole.

Une intervenante :

Je voudrais rajouter que quand on parle d'environnement, de notre style de vie que l'on veut protéger, je pense qu'il ne faut pas s'arrêter à cela, parce que cela peut paraître effectivement un peu mesquin, un peu dérisoire, un peu individualiste.

Mais la forêt des Landes, ce n'est pas simplement notre style de vie que l'on défend. C'est l'avenir que nous défendons. Dans une période où le développement de l'économie se fait de façon totalement anarchique, sans se préoccuper des destructions que cela peut entretenir... On a vu à travers toute l'Europe, au fur et à mesure, et même à travers le monde d'ailleurs, des zones absolument superbes complètement déglinguées, démolies, fichues, définitivement, par l'activité humaine, au Saint nom du développement économique. La forêt des Landes, ce n'est pas simplement notre style de vie maintenant, c'est un avenir à très long terme.

Je voulais aussi préciser, concernant les transports de voyageurs, les chiffres que RFF nous donne absolument sans broncher, régulièrement... En ce qui concerne le transport des voyageurs, il nous a annoncé les dernières fois des chiffres absolument mirifiques, que l'on allait transporter je ne sais plus combien, des millions de voyageurs.

Or, on sait très bien, et il y a une contribution qui figure dans les derniers envois que vous nous avez faits, qui fait bien voir que toutes les prévisions de voyageurs sur les LGV construites ont été revues toutes à la baisse. Parce que, effectivement, vous ne pouvez pas créer du besoin de déplacement comme cela, ex nihilo. Ne peuvent se déplacer que les gens qui ont besoin de se déplacer. Or vous faites comme si le fait de mettre une LGV allait entraîner des afflux de population extraordinaires dans chaque ville desservie, et que donc cela entraînerait des flots de voyageurs. Cela aussi fait partie de la langue de bois qu'utilise RFF depuis le début.

La dernière chose que je voudrais quand même aborder : maintenant tout le monde est unanime pour dire que c'est la Bordeaux-Hendaye qui est prioritaire, même si certains ont marqué quelques hésitations pendant un certain temps, mais ont fini par se rallier à la majorité.

Bordeaux-Hendaye, certes ! Mais par où ? Je suis à peu près sûre maintenant qu'effectivement, l'amorce de la Bordeaux-Toulouse ne coupera peut-être pas à travers La Brède, Saint Morillon ou Saint Selve ; mais cela risque d'être non pas Bordeaux-Hendaye en passant par le long la N10, mais bien un Bordeaux-Langon suivant le canal de nuisance qui existe déjà, et que de Langon cela repique vers Captieux, Captieux-Mont-de-Marsan, Mont-de-Marsan-Hendaye, et Hendaye-Irun. Voilà. Et je pense qu'il faut que tout le monde ait cette possibilité en tête, parce que la traversée du Sud de l'agglomération bordelaise en direction de Irun va poser des problèmes. Elle en pose déjà en passant par Cadaujac, allant vers Langon ; elle en posera également en passant vers La Bouère et Hendaye.

Donc, il faut savoir que cette possibilité, qui n'irait peut-être pas jusqu'à Toulouse ou qui irait à Toulouse bien longtemps après, de faire Bordeaux-Hendaye en passant par Langon, Captieux, et Mont-de-Marsan, existe. Il ne faut pas que les élus des communes qui ne se sentiraient plus concernés parce que cela couperait moins brutalement se désolidarisent des élus qui, eux, vont continuer à être intéressés par cette chose-là. Parce que reste la traversée de l'agglomération bordelaise. C'était tout ce que j'avais à dire, pour l'instant.

(Applaudissements).

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

Nous ne sommes pas dans le débat public Bordeaux-Hendaye, je vous le signale, cela viendra.

M. Jean-Luc STANEK, Génération Écologie Gironde et Défense du Pays Brédois :

Bonjour, merci de me donner la parole. Je voudrais faire un petit résumé des nombreux courriers dont je vous ai abreuvé, Monsieur le Président. Je laisserai la parole à deux de nos experts sur des problèmes très importants, experts reconnus sur le plan national qui n'ont d'ailleurs pas été consultés. Un très gros débat va pouvoir être mené aussi.

De nombreuses conséquences découlant de la création d'une nouvelle ligne LGV Bordeaux-Toulouse n'ont pas réellement été prises en compte par RFF, suggérant ainsi une précipitation anormale (tout le monde l'a dit) dans la présentation prématurée d'un dossier incomplet et immature, avec l'oubli du principe de précaution.

La logique économique d'une ligne TGV Bordeaux-Toulouse nouvelle condamnerait inévitablement les petites gares actuelles situées sur le trajet ; ce que certains ont nommé « l'effet tunnel ».

Les classes moyennes les plus défavorisées sur un plan patrimonial et exilées en milieu rural se verront obligées de financer des déplacements en voiture vers les centres urbains d'intérêt universitaire ou économique. Des centaines de milliers de personnes qui vivent dans les zones de desserte de ces petites gares se trouveront ainsi sacrifiées au profit des quelques minutes de gains obtenus pour une minorité d'utilisateurs. Je crois que cela va réellement à l'encontre de l'intérêt public.

Au niveau des conséquences fiscales, on observera premièrement, pour tous les contribuables français : ils auront à acquitter leur quote-part des 2 milliards ou 2,5 milliards d'Euros supplémentaires à trouver pour financer une nouvelle voie par rapport à l'adaptation de la voie existante à un TGV pendulaire, dont je trouve que les explications sont très tendancieuses au niveau de RFF. On pourrait y revenir sur un plan technique, on n'aura peut-être pas le temps ce soir.

Deuxièmement, les contribuables aquitains, eux, devront supporter le coût du maintien des trains régionaux. Parce que naturellement, quand ce n'est plus rentable, on se tourne vers les régions pour financer ces petits trains régionaux, qui sont indispensables à la survie des populations.

Troisièmement, les contribuables locaux des communes déjà touchées par la LGV, et donc déjà lésées sur le plan patrimonial et économique, devront en outre compenser les pertes fiscales engendrées par la baisse de la taxe professionnelle, résultant de la désertification économique et de l'exode rural qui en découlera.

On aura aussi des conséquences routières. Parce que la suppression inéluctable des petites gares rurales (pardon, je ne suis pas un grand orateur, j'ai besoin de lire) induira à l'évidence un accroissement significatif du nombre de camions et voitures sur l'axe Bordeaux-Toulouse. Elle augmentera de manière dramatique les problèmes de circulation sur la rocade de Bordeaux, qui sera alors sursaturée (déjà que ce n'est pas bien joli aujourd'hui).

Enfin, on aura des conséquences écologiques et de santé publique. L'eau potable, dont je laisserai notre professeur en hydrogéologie développer le sujet ; et par contre je voudrais aussi dire que des modifications du réseau hydrologique de surface consécutives au passage de la LGV seraient inévitables.

Or, l'une des particularités de la forêt landaise est sa platitude, qui en fait une zone originale, particulièrement sensible aux problèmes de drainages. Donc on aurait une conséquence majeure, avec ces petites flaques pour la SNCF et des petits marais pour nous. C'est le risque réel. Là j'ai toute une étude, si vous voulez (mais ce sera très long de la lire) issue du CNRS en particulier, de voir apparaître des biotopes favorables aux anophèles, vecteurs du paludisme (et d'autres maladies tropicales aussi) qui restent aujourd'hui le plus grand tueur toutes catégories confondues de l'histoire de l'humanité.

On a ici les zones de température d'apparition du paludisme, s'il y a de l'humidité ; s'il n'y en a pas, il n'y a pas de risque. Et on voit bien que la forêt landaise, pendant toute la période estivale, est particulièrement favorable à cela. Je laisserai donc mon confrère, le Docteur ROUX * vous parler plus longuement de ce sujet.

Je pense que là aussi, le principe de précaution s'impose, par des études qui devront évaluer le risque d'apparition dans notre région de ce fléau, voire d'autres comme le virus du Nil ou encore de certaines maladies tropicales.

Je vais passer sur le plan patrimonial. La préservation de notre exceptionnel patrimoine exigerait de minimiser au maximum les impacts des différentes infrastructures. Il convient donc d'utiliser les trouées existantes ou programmées avant d'envisager d'en créer de nouvelles. Cela permettrait de rationaliser l'utilisation des deniers publics (ce n'est pas trop à la mode chez les énarques) et de restreindre des expropriations inutiles.

Ce projet de LGV souligne l'aberration égocentrique d'une volonté politicienne de desserte centrale des grandes métropoles, qui ne tient pas compte de la nécessité d'une inter-modalité réfléchie entre les différents moyens de transport et de la nécessité d'espace qu'implique cette logique.

La majeure partie des pôles d'intérêt économique étant répartie au niveau de la rocade, à Bordeaux, particulièrement à l'Ouest au niveau technologique et aérospatial, il paraît plus logique d'envisager une interconnexion des différents modes de transport à l'Ouest de l'aéroport de Bordeaux, avec utilisation de la nouvelle trouée décidée pour le plus grand contournement de Bordeaux, qui permettrait d'optimiser les emprises foncières tout en créant les conditions optimales pour des transferts entre les différents modes de transport : TGV, avion, ferroutage, tramway, voiture, avec des parcs d'échanges (je ne vois pas comment on va les créer au centre ville) permettant de rationaliser les transports personnels afin de favoriser les transports en commun attractifs indispensables pour éviter l'asphyxie du centre ville, et de désenclaver le Médoc et le bassin d'Arcachon.

Enfin, le ferroutage n'emprunterait plus l'ubuesque traversée de Bordeaux. A qui voudrait-on faire croire que le ferroutage Nord-Sud transeuropéen doit traverser Bordeaux ? C'est une aberration.

Les Bordelais désirant se rendre à Paris choisiront plus facilement le TGV s'ils peuvent le prendre en périphérie, plutôt que de se risquer dans les aléas horaires tellement stressants d'un périple en centre ville. Si vous venez par Bordeaux, essayez d'aller au centre ville aujourd'hui en voiture... Sinon, vous ne prenez pas le TGV, à part ceux qui vivent au centre.

Ces rapides remarques montrent à l'évidence qu'une réflexion globale doit être menée sur la desserte LGV de la CUB, et non pas destination par destination, afin d'en optimiser les objectifs et retombées économiques, dans une logique structurante moderne.

En conclusion, je dirai qu'il paraît irrationnel, et fautif en terme d'utilité publique, de vouloir mener un débat isolé et donc inopportun, sur une éventuelle liaison Bordeaux-Toulouse sortie de son contexte global, et sans avoir mené des études significatives sur la nécessaire inter-modalité des transports, et sur les conséquences plausibles et non exhaustives

évoquées plus haut. En préalable au débat public. A défaut de quoi, la volonté du législateur quant à la parfaite information préalable du public, nécessaire à l'équité du débat, serait travestie. Et on pourrait se poser la question du détournement de pouvoir de motivation étrangère à l'intérêt public, en particulier pour RFF.

Pour toutes ces raisons, je réclame, une nouvelle fois, Monsieur DEMANGE, une information préalable complète avant la reprise d'un nouveau débat public que l'on aurait prolongé ainsi de deux mois.

En effet, ce débat a été tronqué par la pauvreté d'un dossier dont on remarquera qu'il n'a pas été fourni au préalable, à part à quelques élus juste avant l'été, mais pas à la population en tout cas. Mais pendant le soi-disant débat, et sans le temps nécessaire à la réflexion du public ! Or, il est un principe constant, découlant des droits de l'Homme : que tout procès ou débat ne peut être considéré comme équitable que si l'ensemble des parties sont à même de disposer de l'ensemble des informations, et ceci avec un laps de temps suffisant avant le débat, pour pouvoir l'étudier. Parce que, là, la SNCF nous donne au fur et à mesure quelques informations, qu'on n'a jamais eu le temps de vérifier, surtout des chiffres très tendancieux. On pourra encore une fois en discuter.

Enfin, rappelons que la France a inscrit dans sa Constitution, un alinéa intitulé « De la préservation de l'environnement », issu de la Charte de l'environnement et inspiré (article 10) de l'action européenne et internationale de la France.

Article 1 (c'est la Constitution) : « Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ».

Article 2 : « Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement ».

Article 5 : « Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine, en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution, et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques (ce que vous n'avez fait en aucun cas) et à l'adoption de mesures provisoires afin de parer à la réalisation du dommage ».

Enfin, article 7 : « Toute personne a le droit d'accéder aux informations relatives à l'environnement et de participer (le mot « participer » est bien clair) à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ».

Merci.

(Applaudissements).

Un intervenant :

Je serai beaucoup moins long que mes prédécesseurs, avec peut-être moins de talent.

La salle semble largement acquise à l'idée que la LGV n'est pas une bonne chose ; on l'a compris, je pense, à ce stade du débat. J'espère cependant que ce sentiment sera développé avec la même vigueur s'agissant des projets autoroutiers qui vont voir le jour prochainement, concernant Langon-Pau, concernant le grand contournement de Bordeaux, et concernant les prolongements à 2 fois 3 voies des actuelles A10 et A63.

J'espère qu'on tiendra compte de la qualité du fer d'un point de vue écologique, dans le débat qui se tiendra, ou pas, sur les projets autoroutiers à venir.

Je vous remercie de tenir compte de ceci. Il me semble qu'il aurait fallu, pour l'autoroute nouvelle Langon-Pau qui est promise à brève échéance, qu'on ait la même qualité de débat, les mêmes considérations : défense des territoires et des droits des populations qui subissent de nouvelles nuisances.

Ensuite, une affirmation a été dite concernant la saturation de Bordeaux-Hendaye. Sans doute, pour justifier a priori le fait qu'une nouvelle LGV traverse à nouveau les Landes. Cette affirmation est fautive. Actuellement, la ligne Bordeaux-Hendaye n'est pas saturée, des circulations ferroviaires sont supprimées, par contre, sur cette ligne classique, du fait d'un comparatif tout à fait déplorable du point de vue des coûts de transport, qui sont au bénéfice de la route. Pour des raisons qui ont été évoquées, que je ne vais pas développer, que vous connaissez, puisque la route ne « paie » pas ces coûts d'infrastructure, notamment.

Donc on a cette réalité-là, et je ne voudrais pas qu'on en ressorte avec l'idée que la LGV Sud Europe-Atlantique est forcément une bonne chose, même si Bordeaux-Toulouse est une mauvaise chose. La LGV Sud Europe-Atlantique s'imposerait d'elle-même ; ce n'est pas aussi évident que cela. La ligne classique souffre de sous-investissements qui viennent d'être clairement établis par l'audit (décrit tout à l'heure par un orateur), l'audit « infrastructure » qui a été demandé à la fois par la SNCF et RFF, et qui a démontré que sur le réseau ferroviaire national classique, il y a actuellement moitié moins d'argent qui est mis en maintenance que sur les autres réseaux européens. Quatre fois moins qu'en Angleterre, et la moitié moins que dans la plupart des autres réseaux ! Vous me contredirez si c'est faux ; je ne pense pas puisque c'est un document officiel que vous pouvez vous procurer. La première cause de l'absence de report modal est une situation complètement défavorable au rail du point de vue de la maintenance des rails, et du point de vue du coût de la tonne transportée puisqu'il y a une concurrence complètement déloyale de la part des transporteurs routiers, qui n'intègrent ni les nuisances qu'ils occasionnent, ni les péages d'infrastructures, pour l'essentiel.

Donc nous avons ce problème-là. Je ne voudrais pas me faire le défenseur de la LGV Bordeaux-Toulouse. J'ai, comme vous, le sentiment qu'on pourrait améliorer le réseau classique avec des voies d'évitement qui permettraient de faire circuler beaucoup plus rapidement des trains, pour que les trains plus lents soient doublés sans conflit de circulation, comme c'est possible avec les techniques actuelles à la SNCF, et RFF, qui permettent de faire circuler très rapidement des trains sans préjudice pour les trains les plus lents, au moyen d'inversions de sens de circulation, et de voies d'évitement, notamment.

Cela demande des investissements que la SNCF et RFF n'ont pas la capacité de donner actuellement, parce qu'il y a une sous-rémunération des moyens affectés à la maintenance du réseau, comme l'audit auquel je viens de faire allusion l'établit clairement. Donc nous avons d'abord ce problème.

L'audit réalisé par les Suisses dit même que d'ici 2025, si rien ne change, du point de vue de l'argent donné chaque année à la SNCF pour maintenir le réseau, 60 % du réseau disparaissent en 2025.

Quel sens cela a-t-il, de faire des lignes nouvelles, si 60 % du réseau classique disparaissent ? Cela répondra-t-il aux besoins des populations locales ?

(Applaudissements).

Je voudrais juste conclure. On attend autre chose des politiques. Leur responsabilité n'est pas de mettre à disposition du marché de nouvelles infrastructures pour mieux délocaliser nos emplois. Je voudrais conclure par cela, parce que relier à tout prix la Péninsule Ibérique au Nord de l'Europe, à quelle logique cela correspond-il ?

(Applaudissements).

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

Merci. Plusieurs questions ont été posées et on n'a pas encore donné la parole à la SNCF, sur le ferroutage... Mais avant, j'ai promis la parole à une dame au fond, qui trépigne. Donc elle a la parole.

Mme Denise CASSOU, co-présidente de l'association LEA (Landes Environnement Attitude) :

Je ne trépigne pas, j'avais simplement demandé la parole ce matin, et je cherchais à l'avoir. Je parle tout d'abord au nom de l'association, qui considère que le rail est un mode de déplacement à favoriser, dans le cadre d'une politique globale cohérente de déplacement des personnes et de transport des marchandises, qui prend en compte les territoires ruraux.

L'étude de l'ensemble du projet de LGV Bordeaux-Toulouse conduit notre association à trouver ce projet démesuré, inutile et destructeur.

Démesuré, parce que le seul but annoncé est la mise de Toulouse à 3 heures de Paris, et pour cela, faire une ligne qui permette d'aller de Toulouse à Bordeaux en 1 heure, et réaliser donc une LGV.

Les autres enjeux ne sont que des intentions. Personne, et RFF le premier, ne peut garantir quoi que ce soit quant au développement envisagé. Par exemple, les transports experts régionaux, le fret ferroviaire, ne sont ni inscrits ni financés dans ce programme, mais relèvent du dynamisme des collectivités locales, depuis le désengagement de l'Etat et de la SNCF.

En fait, le projet soumis au débat public est uniquement un projet de transport rapide de voyageurs entre grandes métropoles. L'aménagement du territoire est relégué au rang des conséquences du projet, au lieu d'être le fruit d'une politique globale.

Le coût énorme annoncé, 2,9 milliards d'Euros au minimum, valeur 2004, majoritairement financé par le contribuable, et une liste impressionnante de nuisances, en font un projet démesuré.

Pour justifier ce projet, RFF se base sur les prévisions de trafic établies en 2003 par le CIADT. Ces estimations sont contestables. Elles envisagent entre autre un prix du baril de pétrole de 35 dollars à l'horizon 2005. Donc ces projections semblent peu réalisables, et difficilement compatibles avec un cadre de développement durable.

Pour la région Aquitaine, en matière de transport, le problème à régler en priorité est la saturation de la N10 et de l'A63 par les camions, cela a été souligné lors de nombreuses interventions. Il est inutile de se lancer dans la construction de nouvelles lignes TGV avant d'avoir résolu ce problème. Elles n'y apportent aucune réponse concrète. Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse est totalement inutile pour régler ce problème majeur en Aquitaine.

C'est aussi un projet destructeur. Donc RFF, pour son option favorite, a choisi de traverser la région des Graves et le massif forestier, sur 80 kilomètres. D'après RFF, cette option semble présenter une sensibilité environnementale moindre, et paraît en outre plus économique, toujours d'après RFF.

Mais c'est oublier que cette forêt est très sensible au feu. Le département de la Gironde est le premier en France, pour les départs de feu. Une ligne TGV au milieu d'un tel massif va augmenter les risques d'incendies, et créer un réel obstacle à l'intervention des pompiers.

Une des richesses du département est également ce vaste espace naturel, qu'il est indispensable de préserver pour les générations futures. Un projet de LGV créerait un couloir très perturbateur dans cet espace fragile, en traversant notamment le Ciron, et une partie de ses affluents.

RFF a précisé, lors de la seconde réunion publique à Langon, que la ligne serait construite sur un remblai. Il sera alors nécessaire de trouver et de transporter des quantités phénoménales de granulats, ce qui entraînera la construction de gigantesques gravières.

Quelle que soit l'option de passage retenue, ce projet de création d'une LGV présente un impact trop lourd, que ce soit sur les plans humain, naturel et patrimonial, pour un objectif très contestable : la recherche systématique de la vitesse.

En ce qui concerne le développement durable, RFF, dans son dossier, prétend inscrire ce projet dans le développement durable. S'il est vrai que le TGV ne produit pas de gaz à effet de serre, sa vitesse élevée augmente la consommation en électricité.

Cette même vitesse produit des nuisances sonores très importantes. Une LGV entraîne une augmentation de l'étalement urbain, et de l'enclavement des zones rurales traversées ; elle accélère donc les déséquilibres territoriaux et accentue la polarisation du territoire.

Enfin, elle tend beaucoup plus à augmenter le nombre de déplacements qu'à remplacer d'autres moyens de transport.

Contrairement à ce qu'affirme RFF, ce projet ne se place donc pas dans une perspective de développement durable.

En conclusion, notre association Landes Environnement Attitude demande une politique de développement ferroviaire au service de tous. C'est-à-dire en fonction des besoins réels et des urgences avérées, et avec une attention toute particulière aux territoires ruraux, inscrite dans une vraie politique de développement durable : préservation des milieux naturels, économie d'énergie, maîtrise des déplacements. Elle considère que ce projet de LGV Bordeaux-Toulouse ne répond pas à cette définition.

En conséquence, l'association LEA considère que le projet de LGV Bordeaux-Toulouse n'est pas opportun. Elle prend position contre le projet, quel que soit le tracé. J'ai donc pris la parole au nom de l'association LEA.

Je prends également la parole au nom de plus de 3 000 personnes. J'ai à côté de moi, et je vais vous apporter tout à l'heure, les signatures de plus de 3 000 personnes, qui disent « non » au projet de LGV Bordeaux-Toulouse, quel que soit le tracé.

(Applaudissements).

(Brouhaha).

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

Laissez terminer Madame, voyons !

Mme Denise CASSOU, co-présidente de l'association LEA (Landes Environnement Attitude) :

Donc ces 3 000 personnes, à la première question posée dans le cadre du débat : « Ce projet de LGV est-il pertinent ? » disent : « Non, ce projet n'est pas pertinent ».

Alors je souhaiterais (je m'adresse aux membres de la Commission), puisque les membres de la Commission nous ont assurés de leur indépendance et de leur volonté de rendre compte de ce que nous portons et exprimons, qu'il ne soit pas question à propos des deux réunions à Langon seulement d'inquiétudes, il s'agit d'opposition. Nous ne sommes pas inquiets. Nous sommes opposés à ce projet, quel que soit le tracé !

(Applaudissements).

Quand Monsieur DEMANGE rend compte à la Commission Nationale des réunions de Langon en disant qu'on défend notre petit pays... Ce n'est pas seulement notre petit pays, ce sont tous les espaces naturels qu'une LGV traverserait, c'est le gâchis d'argent, c'est le côté inutile de ce projet.

Dans ces 3 000 signatures, il y a des signatures de Gironde, bien sûr, mais aussi du Lot-et-Garonne, et même de Toulouse. Parce que certains Toulousains se sont rendus compte qu'à Marseille, l'arrivée de la LGV n'a pas apporté que des avantages. Elle a augmenté l'étalement urbain, elle a entraîné une augmentation énorme de l'immobilier, si bien que les personnes qui vivaient à Marseille ne peuvent plus y vivre actuellement. Voilà ce qui risque d'arriver aux Toulousains.

D'autre part, ces 3 000 signatures que je vais vous apporter sont non seulement des citoyens mais aussi des élus, des conseillers municipaux, des maires, mais aussi des conseillers généraux et députés. Ils disent tous que ce projet est démesuré, inutile et destructeur.

Alors, notre association s'est mobilisée pour diffuser l'information, qui a eu beaucoup de mal à parvenir auprès des citoyens du Sud Gironde. Elle a exprimé son opposition tout au long du débat et a porté l'opposition (et je la porte ce soir) de beaucoup de personnes qui ne peuvent être là. Elle a argumenté cette opposition, en envoyant une contribution qui est visible sur le site de la CPDP, et sur le site de notre association, et qui est aussi à disposition à la sortie de la salle pour ceux qui souhaiteraient la consulter.

Ce débat se termine, nous tenons à vous dire que nous resterons très vigilants sur la suite donnée à ce dossier.

(Applaudissements).

Nous resterons vigilants, avec toutes les autres associations, qui ont fait le même travail que nous, qui ont travaillé avec nous ; et aussi avec tous les élus qui se sont mobilisés dès le début, avec nous, contre ce projet.

Je souhaitais dire à Monsieur ROUSSET, mais puisque nous n'avons pas pu le lui dire en direct nous le lui écrirons... Il a dit « priorité à Bordeaux-Irun », nous, nous lui demandons de refuser de financer Bordeaux-Toulouse. Nous n'avons pas pu le lui dire ce soir directement, puisqu'il est parti, donc nous veillerons à le lui faire savoir et le lui écrire.

(Applaudissements).

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

Merci Madame. J'ai de nouvelles demandes, notamment les gens de La Brède qui ont fait, je pense, un travail intéressant, sur une partie hydraulique, qui concerne le projet bien sûr. Peut-être pourrions-nous quand même demander aux gens de la SNCF de répondre à un certain nombre de questions qui ont été posées sur les gares, le feroutage... Je pense que ce sont des questions importantes. Il faut aussi que l'on puisse répondre. Merci de les écouter une seconde, après c'est à vous, Messieurs.

Une intervenante :

Ils répondent toujours la même chose !

Un intervenant :

Oui, on n'apprendra rien de plus.

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

Allez, vous voulez parler, parlez ! Je cède, ce n'est pas mon habitude, je vieillis !

M. Roland LASTENNET, de l'association Défense du Pays Brédois :

Je suis docteur en hydrogéologie, maître de conférence à l'Université Bordeaux 1. Je fais partie de plusieurs comités d'experts en région, ici en Aquitaine et aussi en Poitou-Charentes, et je fais partie du comité d'experts du SAGE « nappe profonde » de Gironde. Mon intervention sera sur un des aspects environnementaux qui n'a pas été beaucoup traité, dont je n'ai pas beaucoup entendu parler pendant le débat public, qui concerne l'eau.

Dans l'étude environnementale préliminaire au débat public, réalisée par un bureau d'études, SCETAUROUTE, mandaté par RFF, les portions du tracé ont été analysées par une étude de sensibilité environnementale.

On s'étonne que le secteur Ouest du tronçon commun aux différentes options, c'est-à-dire de Bordeaux jusqu'à Saint-Morillon, et au-delà, n'ait pas été lui aussi étudié. Pourquoi ?
(Huées).

Il n'apparaît pas dans la synthèse sur les enjeux environnementaux. C'est pourtant cette portion très sensible qui concentre nombre d'enjeux pour la Gironde et qui déterminera le choix final de l'option.

Je voudrais dire que 100 % de l'alimentation en eau potable de notre département provient des nappes souterraines, qui sont pour cela même d'un intérêt majeur.

En 1998, une Commission Locale de l'Eau a été créée en Gironde. Elle s'est chargée, en relation avec l'Agence de l'Eau Adour-Garonne, d'établir le SAGE dit « nappe profonde ». Un SAGE est un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux, dont l'objectif est de gérer et de préserver notre ressource en eau souterraine. Celui-ci a vu le jour officiellement, par arrêté préfectoral, le 25 novembre 2003. Donc SCETAUROUTE était au courant de l'existence de ce SAGE.

Voici le premier transparent que je voulais vous montrer, qui indique les 5 zones à risques pour les nappes souterraines, qui sont identifiées par le SAGE nappes profondes. Une concerne l'oligocène bordelais. L'oligocène est une formation géologique qui contient une nappe très importante pour nous, parce que cet aquifère fournit 57 % de l'eau potable du département. Pour le Sud Gironde, c'est 80 % de l'eau potable.

Or, la future LGV va parcourir un long trajet sur la zone d'alimentation de cette nappe, au niveau des coteaux de la vallée de la Garonne.

J'ai fait un zoom sur cette zone qui nous concerne. On voit à droite la Garonne, la situation de La Brède. Désolé, je n'ai pas mis toutes les communes du secteur. Les taches rouges correspondent aux affleurements géologiques de la nappe de l'aquifère qui contient la nappe de l'éocène.

Le tracé en bleu est le tracé pressenti par RFF. Tous les numéros que vous avez, correspondant aux différents points de cette carte, correspondent à des forages AEP (alimentation en eau potable). Vous voyez que la LGV telle qu'elle est pressentie longe au

moins une dizaine de forages d'eau potable de la région bordelaise, qui alimentent la ville de Bordeaux et les communes du secteur.

Le problème est que cet aquifère est constitué de calcaires à astéries, qui sont karstiques. Dans l'étude de cette route, les zones sensibles sont bien identifiées, justement, en particulier les zones karstiques. Celle-ci n'est pas du tout mentionnée dans l'étude de cette route.

(Huées).

Calcaires karstiques, cela veut dire que les eaux peuvent circuler rapidement à l'intérieur, mais surtout les pollutions. C'est là où je veux en venir. On remarque sur cette carte le tracé de l'autoroute en noir, il fait des petites bifurcations. Ce tracé de l'autoroute, à l'époque, n'avait pas été fait n'importe comment, parce que les ingénieurs étaient venus consulter les hydrogéologues régionaux et on avait bien fait attention que le tracé de l'autoroute ne traverse pas les lignes de forages qui sont alignées, ici, quasiment, sur la LGV.

Ces forages constituent ce que l'on appelle la ligne des 100 000 ici, à Bordeaux, parce que 100 000 m³/jour pour l'alimentation en eau potable de notre région.

Ceux qui ont fait le C.T. à l'époque, pour le passage de l'autoroute, je ne vois pas pourquoi RFF et cette LGV ne prendraient pas en compte maintenant.

Quels sont les risques pour les eaux potables ? La SNCF est le plus gros consommateur d'herbicides de France.

(Huées).

Voir le site CNRS, ou le rapport du Sénat N° 215 tome 2 de 2002-2003 sur la qualité de l'eau et de l'assainissement en France.

Les pesticides efficaces sont très peu biodégradables. Il est de notoriété publique dans le milieu de l'hydrologie que malgré les efforts de la SNCF pour réduire l'utilisation de ces produits dangereux pour la santé, elle reste un des premiers pollueurs de nappes phréatiques dans notre pays.

(Huées).

Les pesticides constituent un axe majeur dans les ateliers d'études pour la protection des eaux souterraines définie par l'Agence de l'Eau Adour-Garonne pour 2005-2006, et ceci dans un souci de répondre à la directive cadre européenne qui stipule le retour au bon état qualitatif et quantitatif des masses d'eau souterraine en 2015. C'était le premier point.

Deuxième point, les terrains karstiques sont des secteurs présentant des risques d'effondrement reconnus pour tous les ouvrages de transport route et voie ferrée. De tels phénomènes ont déjà eu lieu dans la région, à Virelade, en Sud Gironde, en relation avec la présence des calcaires karstifiés oligocènes. Ces affaissements de terrains sont favorisés par les trépidations causées par le passage des trains ou des camions. Plusieurs exemples existent en France sur diverses lignes de chemin de fer, en particulier dans le Nord de la France, mais aussi dans celle de Bordeaux-Toulouse actuelle. Et ceci au droit des calcaires oligocènes qu'on se prépare à traverser avec cette ligne.

De plus, « à dire d'experts », puisque c'est l'expression très utilisée dans l'étude de SCETAUROUTE... J'aimerais bien, d'ailleurs, savoir qui sont les experts qui ont été consultés, j'aimerais bien avoir une liste de ces gens-là parce que j'ai fait une petite enquête de mon côté, auprès de mes collègues hydrogéologues, personne n'est consulté ici en Gironde, alors j'aimerais savoir qui sont les experts consultés par SCETAUROUTE...

Je continue sur les risques de la LGV. Les travaux de terrassement et remblaiement sont particulièrement polluants du fait de la mise en suspension de particules facilement

transportées dans le karst vers les captages. Surtout par temps de pluie. Sans compter les pollutions par hydrocarbures des engins de chantier quand on fait les travaux.

J'aimerais signaler qu'il existe des zones de perte au niveau de certaines rivières, en particulier de Saucats à La Brède, rendant cette zone très sensible à d'éventuels travaux, car proche de plusieurs forages. Cette étude, c'est le LARAG, un Laboratoire d'Université qui l'a faite en 94 pour l'établissement de périmètres de protection de différents captages. D'ailleurs je le signale, périmètres de protection qui ne sont pas sur l'étude environnementale de SCETAUROUTE.

(Huées, on crie « remboursez l'étude ! »)

Une autre rivière très sensible est la rivière du Tursan en amont hydraulique des sources de Budos. Voilà les sources de Budos. Apparemment, à SCETAUROUTE, on ne sait pas ce que sont les sources de Budos. Alors je vais vous l'apprendre.

Les sources karstiques de Budos sont des exutoires naturels de la nappe de l'oligocène au Sud de la terminaison péri-anticlinale de Villagrain-Landiras. Elles sont connues de tout temps pour leur productivité et la qualité de leurs eaux. Celles-ci sont captées et acheminées par gravité jusqu'à Bordeaux, grâce à un aqueduc de 41 kilomètres. (C'est ce que vous avez en points bleus).

Où est cet aqueduc dans l'étude de sensibilité ? Et où sont les sources de Budos dans l'étude de sensibilité que vous avez réalisée ?

Sachez que les sources de Budos, c'est 15 % de l'eau potable de la ville de Bordeaux. Ce n'est quand même pas rien ! Cela représente 10 millions de m³ d'eau potable par an. D'accord ? Ce qui constitue un enjeu environnemental majeur.

La zone d'alimentation de ces sources sera traversée par la LGV dans l'option Sud, les rendant très vulnérables aux pollutions. La flèche bleue sur le transparent vous indique le sens d'écoulement de la nappe dans ce secteur.

Je continue par la nappe alluviale de la Garonne. Dans les directives du SAGE « nappes profondes » il est préconisé la recherche de ressources de substitution aux nappes de l'oligocène et de l'éocène trop fortement sollicitées dans notre région.

Le SMEGREG (Syndicat Mixte d'Etude pour la Gestion de la Ressource en Eau du département de la Gironde) et le BRGM (Bureau de Recherche Géologique et Minière) ont déterminé une zone potentiellement intéressante dans les alluvions de la Garonne, dans le secteur de Saint Médard d'Eyrans, ce sont les zones 1 et 2 sur cette carte.

L'étude hydrogéologique montre, après modélisations des écoulements effectuées par un Bureau d'Etudes qui s'appelle EXCIP * en l'an 2000 que 40 % de la ressource proviendront des coteaux constitués par les anciennes terrasses de la Garonne et qui constituent la zone libre de l'alimentation de la nappe. C'est sur cette zone que devrait passer la LGV. Cette solution mettra en péril l'avenir de cette ressource prévue de 5 millions de m³/an destinée à alimenter tout l'Entre-deux-Mers, région qui a de très sérieux problèmes d'alimentation en eau potable.

Je continue pour un quatrième point (je n'aurai pas de transparent), l'hydrologie de la forêt des Landes. On en a parlé un petit peu tout à l'heure. Le CEMAGREF, l'Université de Bordeaux et l'INRA ont beaucoup travaillé sur le sujet. Il faut signaler l'impact important de la future LGV sur l'hydraulique globale de la forêt.

La forêt des Landes a été plantée à la fin du 19^{ème} siècle pour assécher les zones de marais insalubres dans cette région. C'est la topographie très plane des Landes qui ne permet pas l'évacuation des eaux superficielles, et surtout souterraines, par manque que gaillon hydraulique.

Pour la pérennité de la forêt, un réseau de drainages (qu'on appelle les « crastes » dans les Landes), très dense, a été réalisé afin d'évacuer les eaux, l'hiver et au printemps, en période de hautes eaux de la nappe phréatique.

Ce schéma ne fonctionne que par l'entretien régulier des forestiers qui assurent le bon écoulement des eaux en curant régulièrement les fossés et en désobstruant les buses aux passages des voies de communication. Le problème étant que toute la région est recouverte par les sables des Landes qui se déplacent très facilement sous l'action du vent et de l'eau.

La LGV va constituer un barrage hydraulique aux écoulements vers la Garonne. Pas pour les grands émissaires qui seront franchis dans les règles de l'art, mais pour tout le réseau de fossés permettant à la forêt de survivre. Le pin n'aime pas avoir les pieds dans l'eau trop longtemps, et ce ne sont pas les forestiers qui vont me contredire.

Des zones entières seront submergées une bonne partie de l'hiver et du printemps, avec un impact important sur la forêt et sur les pistes qui deviendront impraticables. La ligne construite, RFF maintiendra-t-il le libre écoulement de toutes les eaux surfaces ? On peut se poser la question.

Je finirai par un cinquième point. On a beaucoup parlé de granulats. Et là c'est le géologue qui parle. Toute la zone des Landes traversée par la LGV sera en remblai. Vous le savez parfaitement. Soit des millions de tonnes de granulats à trouver. Ce sera le problème majeur de RFF dans la construction de cette ligne. On s'étonne de n'avoir eu aucune réponse à ce sujet à la réunion de Langon, alors que c'est un problème clé. Il faudra que RFF se fournisse dans des multitudes de nouvelles carrières sur le trajet, qui deviendront ensuite une multitude de gravières en eau car la nappe phréatique est proche. Nous savons très bien que ces nouveaux points d'eau constituent des secteurs environnementaux très sensibles, car la nappe affleure et devient très vulnérable. N'oublions pas que sous ces terrasses, la nappe des calcaires oligocènes karstiques est très proche et nous alimente en eau potable.

En conclusion, les éléments à notre disposition dans ce débat public sont tronqués et incomplets. L'étude de sensibilité environnementale est très loin d'être exhaustive, et occulte les problèmes clés de l'environnement girondin. Nous déplorons ce travail incomplet qui sera utilisé pour les décisions futures. Il faudrait une vraie étude d'impact environnemental pour avoir des éléments décisionnels. Nous réfutons la méthode suivie dans cette pré-étude qui doit servir de support pour le choix final.

Les enjeux pour la Gironde sont importants à une époque où le concept de développement durable est présent dans tous les discours politiques et médiatiques, on l'a vu depuis le début de cette réunion. Ce qui s'est traduit en Gironde et en région Aquitaine par des investissements financiers très importants en matière de connaissance et de gestion de notre patrimoine « eau ». La construction de la future LGV aura un impact indéniable à court et à long terme sur l'environnement du Sud Gironde. Pendant les travaux, mais aussi après les travaux. Nous n'aimerions pas que tous les efforts entrepris par l'ensemble des acteurs de la gestion de l'eau, en Gironde, soient anéantis par ce projet destructeur et inutile pour la Gironde.

Nous voulons alerter les pouvoirs publics sur les risques d'une nouvelle cicatrice dans notre environnement, pour nous et les générations futures. L'extrême sensibilité des zones traversées au Sud de Bordeaux nous incite à recommander de conserver l'ancienne ligne et d'abandonner l'option Sud, fortement pressentie par RFF.

Ce choix était réalisé à l'époque pour le tracé autoroutier de l'A62 par les ingénieurs du C.T., qui ont respecté les zones hydrologiques sensibles du Sud Gironde, en suivant les avis des experts régionaux.

Il est temps d'arrêter le soi-disant développement durable à la RFF, et de revenir à un développement raisonnable et raisonné. Merci.

(Applaudissements).

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

Je voulais remercier Monsieur de cette importante contribution.

M. Lionel BRETONNET, * Président de l'Association de Défense du Pays Brédois :

Je suis le sympathique Président de l'Association de Défense du Pays Brédois...
(*Applaudissements*).

... La contribution de notre ami Roland fera l'objet d'un cahier d'acteurs, et j'ai pris contact avec Monsieur DEMANGE et ses services pour que tous les éléments soient sur votre mail lundi matin, afin que soit publié le cahier d'acteurs N° 16 la semaine prochaine. Voilà ce que je voulais vous dire. Merci.
(*Applaudissements*).

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

Merci. J'ai terminé mon temps et je vais passer la parole à un autre animateur. Peut-être une dame, Madame MADER.

Mme Reine-Claude MADER , membre de la CPDP :

Merci.
(*On crie quelque chose*).

Si vous me laissez parler, c'est ce que j'allais leur demander, d'apporter une réponse à ces questions posées concernant la protection des ressources hydrauliques. Messieurs, vous avez la parole.

M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet débat public RFF :

Je vais être très bref. Ce qu'a dit Monsieur...
(*Protestations*).

M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet débat public RFF :

Je peux être encore plus bref si vous le souhaitez, mais il ne faut pas nous demander une réponse et refuser de l'entendre. Donc je vais aller assez vite, parce que ce qu'a dit Monsieur caractérise bien la situation ; il a dit « il faut une étude d'impacts ».

Je voudrais rappeler que le débat public prévoit de porter à la connaissance du public un projet lorsqu'il est à un stade très amont d'étude, et qu'il est défini dans les grandes fonctions qu'il peut assurer, de façon à ce que le débat se prononce en premier lieu sur son opportunité.

Les études que nous avons réalisées 2002-2003 sur le projet Bordeaux-Toulouse-Narbonne sont qualifiées de préfonctionnelles et elles ont pour mission de définir, effectivement, les grandes caractéristiques du projet et l'étude réalisée l'est sur une aire très large, d'une cinquantaine de kilomètres de large, à l'intérieur de laquelle nous n'avons pas réalisé de tracé. Je ne sais pas d'où vous tenez le tracé qui figure...

(*Contestations*)

... sur vos cartes. D'ailleurs j'ai vu que sur la première carte il y avait LGV avec un point d'interrogation. Oui, c'est vous qui l'avez imaginée. Mais le problème est bien là. Nous ne saurons définir des impacts environnementaux que dès lors que nous entrerons dans les phases d'études de tracé. Pour l'instant, comment pouvons-nous...
(*Contestations*).

Mme Reine-Claude MADER , membre de la CPDP :

S'il vous plait, pouvez-vous écouter ?

M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet débat public RFF :

On ne peut pas avoir deux choses à la fois : un débat ouvert sur une hypothèse de projet dont les caractéristiques sont simplement définies mais qui est encore très modulable par l'apport que fera le public pendant le débat, et aller au même débat avec une hypothèse de tracé qui a déjà figé un projet sur lequel on est au niveau de l'étude d'impact qui fait partie du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique. On est dans une situation de fin d'étude. Là, nous sommes dans la situation de début d'étude. Je ne conteste pas tout ce que vous dites, mais nous avons simplement un décalage chronologique, qui est naturel de par le moment où le projet passe en débat public.
(*Contestations*).

Mme Reine-Claude MADER, membre de la CPDP :

Monsieur OUIN, je crois que vous vouliez ajouter quelque chose.

M. Xavier OUIN, Directeur Régional de la SNCF :

Je ne voulais pas intervenir sur les aspects hydrogéologiques, mais sur le fret, parce qu'il y a eu pas mal d'observations sur le fret. Quelqu'un a dit que la SNCF se désengageait du fret ; quelqu'un d'autre a même dit que la SNCF avait entrepris la démolition du fret depuis 2003. Donc je voulais simplement apporter quelques éléments.

En 2003, c'est vrai, la SNCF perdait sur le fret 400 millions d'Euros. Et quand on perd 400 millions d'Euros, je ne connais pas beaucoup d'entreprises qui, durablement, peuvent poursuivre une activité avec ce type de perte. Donc c'est vrai, service public, oui, mais il faut bien qu'à un moment, quelqu'un le finance ! Sinon, l'entreprise s'endette. Et une entreprise dont la dette augmente indéfiniment ne dure pas très longtemps.

Par rapport à cette situation, c'est vrai, nous avons entrepris de gros efforts de productivité : 20 % sur 3 ans, ce n'est pas rien, en faisant davantage tourner nos wagons et nos locomotives. C'est vrai qu'on a été amené à certains endroits à augmenter les tarifs, cela n'a pas toujours fait plaisir à nos clients. Certains sont même partis. Et dans les premières années on a eu, effectivement, une décroissance de nos trafics. C'est tout à fait exact. Simplement, c'était la condition impérative pour assainir notre situation. On perdait quand même de l'argent sur 80 % de nos clients.

Aujourd'hui, en 2005, on s'apprête à ne perdre « que 250 millions d'Euros ». Cela veut dire qu'on a fait des progrès, mais on n'est pas encore au bout. Cela étant, quand on investit, comme on est en train de le faire, 1 500 millions d'Euros, on ne peut pas dire que ce soit un plan de démolition qui soit en cours.

Avec ces 1 500 millions d'Euros, on achète 1 000 locomotives de fret (pas des TGV), on achète un nouveau système d'information pour pouvoir apporter un meilleur service à nos clients, et on est en train d'obtenir des licences pour envoyer des trains en Belgique. On est en train d'obtenir des licences pour aller au Luxembourg. Bref, à partir de 2006, on table sur un re-décollage de nos trafics, un re-développement, en particulier à l'étranger et sur le territoire européen.

Pour terminer, je voulais dire simplement qu'à la SNCF, on se bat avec les armes dont on dispose. Mais c'est vrai, comme cela a été dit, par rapport à la RN10 où on roule à 110 km/h de Bordeaux à Bayonne sans payer 1 Euro quand on est un camion, eh bien ce n'est pas facile de se battre avec des wagons et des locomotives en face de cela, c'est clair !

Une intervenante :

Merci beaucoup. Simplement, Monsieur FAUCHER, je voulais vous répondre et vous dire que nous n'imaginons rien. C'est quand même vous qui nous avez proposé 3 tracés. Vous nous demandez de nous positionner et de donner notre avis pendant ce débat. Nous vous le donnons. Entendez-nous, tout simplement ! Ecoutez-nous, et entendez-nous, première chose !

(Applaudissements).

De plus, je crois que de manière très pragmatique, parce qu'il va falloir revenir dans le concret, il y a eu plein d'arguments contre ce projet et on va en trouver d'autres très certainement. De plus, vous n'avez pas forcément les réponses à nos questions, c'est d'autant plus dommage.

Je voudrais simplement vous rappeler que vous ne tenez pas compte des populations qui vivent sur ce territoire. Ce sont les gens, mais aussi les activités économiques qui vont avec les gens. Nous vivons ici ! D'accord ? Il faut aussi que vous compreniez cela. Ce n'est pas une terre avec des indigènes que vous pouvez massacrer comme vous le souhaitez.

(Applaudissements).

Une économie certainement pas aussi importante que nous le souhaitons ; une grosse activité autour de la forêt, ne la méprisez pas. Il y a des gens qui vivent de la forêt et dans la forêt.

Je voudrais que vous preniez en compte ce que l'on a à vous dire ce soir, et que l'on vous a déjà dit lors des deux réunions de débat public à Langon. Vous nous demandez notre avis, nous nous exprimons, tenez-en compte. Je crois que la Commission nous entend. J'en reste persuadée. Je voudrais vraiment que vous arriviez à faire remonter nos avis et nos arguments.

Je crois qu'ici, toute la population qui s'est déplacée avec ses élus (mais les élus ne sont que des citoyens) est là pour vous dire que nous sommes réellement opposés à ce projet, mais pas pour le mettre chez quelqu'un d'autre ou parce que tout simplement nous voulons préserver notre pré carré. Non ! Nous avons de vrais arguments qui vous ont été présentés, et je souhaite qu'ils soient entendus. Voilà, tout simplement, ce que j'avais envie de vous dire.

(Applaudissement, on scande « non au TGV ! »).

Mme Reine-Claude MADER, membre de la CPDP :

Merci Madame. J'aurais aimé donner la parole à Madame le Député, et pour répondre à Madame, l'assurer qu'en ce qui concerne les membres de la Commission, nous veillerons à ce que les propos tenus soient rapportés, avec toute la rigueur nécessaire. Je crois que je suis prête à m'y engager personnellement.

Mme Marie-Hélène Des ESGAUX, Député de Gironde (Arcachon) :

Je crois que c'est très important que vous vous engagiez, effectivement, parce qu'il y a un vrai problème de confiance dans ce débat. Et vous voyez bien que cela ne va pas du tout, que la salle n'est pas contente. Mais je suis venue aussi vous dire que les élus de la République ne sont pas contents du tout, non plus. Et moi, élue de la Nation, élue de la République, certainement qu'un petit 577^{ème} de cette République, puisqu'on pourrait dire que chaque député, chaque circonscription, c'est 1/577 de la République. Je suis en colère et en révolte ! Je vais vous dire pourquoi je suis en colère !

Parce que d'abord, on ne me répond pas. J'ai écrit, je rappelle les faits, je l'ai dit à Langon, au Président de RFF de l'époque, Monsieur DUPORT. Il n'est plus là. J'ai écrit au mois de juillet. Pas de réponse ! Je demandais un rendez-vous.

J'ai ensuite écrit au successeur, le 10 octobre très précisément. A ce jour, pas de réponse ! Je suis allée voir le Directeur Régional de Toulouse (non, à vrai dire, il est venu me voir). Je suis allée voir le Directeur Régional de Bordeaux. J'ai vraiment essayé d'avoir un contact avec RFF. J'ai posé des questions, une question extrêmement importante à mes yeux, je m'en suis expliquée à Langon. J'attends encore de RFF un simple accusé de réception.

Je ne demande même pas à Monsieur le Président, qu'on me réponde, au fond, sur ce que j'ai demandé et ce que je vais répéter là. On ne m'a même pas accusé de réception ! C'est un mépris à l'égard des élus de la République qui est inacceptable ! Et moi je ne suis pas un député pour me faire traiter de cette manière, en tant qu'élue de la Nation, par RFF. Et je le dis très clairement ici, et très fortement. C'est extrêmement grave ! Parce que s'il y a un fossé aujourd'hui entre la politique et les citoyens, c'est à cause de situations de cette nature, parce qu'il y a véritablement des organismes qui se croient tout permis, qui ne sont pas du tout en contact avec la population, qui ne dépendent pas d'elle et prennent des décisions au-dessus, justement, des élus ! C'est scandaleux, Monsieur le Président ! Je le dis vraiment avec beaucoup de fermeté !

Je reviens sur les faits, parce que, moi, j'ai posé les questions. On peut se demander : « pourquoi ce mépris ? ». Parce que je pose les bonnes questions ! Elles sont de 3 ordres.

Première question : il y a une décision à prendre, géostratégique... Je ne sais pas comment l'appeler... Géopolitique. D'abord, géostratégique ou géopolitique. Après, environnementale. Et je dirai, accessoirement, financière. On va y venir en 3. Il y a 3 questions, pas qu'une.

D'abord, géostratégique. Alors, quand je vous écoute, Monsieur OUIN, vous me faites peur ! Vous me faites peur, je vous le dis ! Parce que s'il y a une question géostratégique, il me semble qu'à la SNCF, la RFF, tout cela aujourd'hui c'est quand même à l'heure de l'Europe. Il y a un schéma transeuropéen, oui ou non ? Pouvez-vous répondre à cette question ? Peut-on le montrer ? En avez-vous un exemplaire ?

M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet débat public RFF :

Non.

(Huées, sifflets).

Mme Marie-Hélène Des ESGAUX, Député de Gironde, Arcachon :

Voilà ! On fait un débat ! On n'a même pas une carte ! C'est scandaleux !

Je vais vous dire, le schéma transeuropéen, comment il est, parce qu'il existe. Et la SNCF ne peut pas l'ignorer, Monsieur OUIN. Et RFF ne peut pas l'ignorer ! Tous les jours, sur votre bureau, vous avez ce schéma. Y a-t-il la Bordeaux-Toulouse dans ce schéma, Monsieur OUIN ? Non ! Y a-t-il la Bordeaux-Irun, par exemple ? Oui ! Voilà ! Et on passe notre temps, ce soir, ici, avec des gens qui font un débat totalement tronqué, totalement mal assuré depuis le départ, et qui est totalement faux !

Donc je reviens sur la première question géostratégique. On doit répondre. Que doit-on faire d'abord ? On doit d'abord faire des investissements, avec notre argent, accessoirement.

On doit faire ces investissements quand ils sont déjà inscrits dans le schéma transeuropéen ; cela commence ainsi. C'est comme dans une commune. Il y a des maires ici. Demandez aux maires s'ils vont commencer par faire un chemin vicinal, ou s'ils vont d'abord faire la route départementale ou nationale. Bien sûr, on commence par la route nationale, on fera le chemin vicinal après. Eh bien c'est exactement ce qu'on est en train de nous proposer. Au lieu de faire l'investissement dans le schéma transeuropéen, qui est la Bordeaux-Irun, on nous fait faire un petit chemin entre Bordeaux et Toulouse, pour nous amuser ! Non, ce n'est pas sérieux ! C'est la première considération. Considération géostratégique !

(Applaudissements).

Deuxième considération, environnementale. Il y a ici des gens, et je les regarde, on n'est pas toujours d'accord, mais ils sont bien plus compétents que moi en matière environnementale. Je vais vous dire avec beaucoup d'amitié, on ne peut pas... Il ne faut pas sortir de Polytechnique pour raisonner en matière environnementale, cela peut être très simple et on peut avoir aussi un peu de bon sens...

Tout le monde sait que créer une LGV est catastrophique, sur le plan environnemental. C'est quand même un problème, c'est une ligne à haute tension, des tas de trucs. Donc cela pose des problèmes. Eh bien si on veut les réduire (sans sortir de Polytechnique, on peut être un simple petit élu de la République pour avoir de bonnes idées) il suffit de faire des lignes dans les sillons où ils existent déjà. On est sûr que là, bien évidemment, on prendra le moins de risques environnementaux, parce qu'il y a déjà un sillon. Tout le monde le sait.

Troisième considération : considération financière. Je suis élue de la République, je suis membre de la Commission des Finances à l'Assemblée Nationale. J'ai déjà eu l'occasion de le dire ; on ne fera pas 36 000 LGV en même temps, ce n'est pas vrai, les finances du pays ne le permettent pas. N'est-ce pas ? Quelqu'un peut-il me contredire ? Non, je ne crois pas.

Ils n'écoutent pas, c'est possible. Ils ne répondent pas aux lettres ; et ils n'écoutent pas ! C'est pour cela d'ailleurs que je m'adresse à vous, finalement, plutôt qu'à eux !

Soyons sérieux. Sur le plan financier, on n'a pas la capacité. C'est pour cela qu'il faut faire des choix géostratégiques, et qu'il y a des schémas transeuropéens ou autres, pas pour autre chose. Parce qu'on sait très bien qu'on ne peut pas tout faire.

Nous sommes la première région où le problème se pose, parce que dans l'Est, dans le Sud Est, partout, on n'a jamais eu ce problème. Ils n'avaient qu'une ligne, pas deux. J'attire l'attention du Président DEMANGE, que je salue très respectueusement et sur qui je compte

beaucoup, parce que Monsieur le Président, il y a eu des débats publics, ils n'ont jamais servi à grand chose, jamais ! Je vous le dis comme je le pense. Ils étaient là pour satisfaire la loi, et n'ont jamais servi à grand chose ; et quand la décision était prise, elle était déjà prise. Alors, pour une fois, j'aimerais bien que ce débat public serve à quelque chose, parce qu'il a une vraie raison d'exister.

Il a démarré, franchement, sur rien. Tout simplement parce que peut-être que la Direction Régionale de Toulouse a des gens extrêmement compétents, extrêmement dynamiques... Je peux le dire, si ! C'est leur travail. Ils ont particulièrement bien phosphoré, alors que je crois qu'à Bordeaux on a pris du retard, je le dis comme je le pense. En plus ils ont eu le financement et à Bordeaux il n'y avait pas le financement, c'est aussi simple que cela.

Mais il n'en demeure pas moins que sur cette base-là, on ne peut pas raisonnablement continuer sérieusement. Cela n'a pas de sens de se faire plaisir avec un débat qui a démarré sur ces bases-là qui ne sont pas des bases sérieuses, qui sont des bases tronquées. Parce que déjà, quelle est la tromperie ? Il ne faut plus parler de la Bordeaux-Toulouse. Ils nous ont menés en bateau avec cette histoire de Bordeaux-Toulouse, il faut parler de la Paris-Toulouse ! Et c'est cela la première tromperie dans ce débat, parce que le vrai dossier c'était la Paris-Toulouse, jamais la Bordeaux-Toulouse ! On nous a trompés là-dessus ! On nous a vraiment menés en bateau !

Ce débat étant tronqué, il y a une seule solution de s'en sortir. Premièrement, pour une fois, qu'un débat public serve à quelque chose ! D'ailleurs, en tant qu'élue de la République et vue l'écoute de ces débats publics, j'aimerais bien que pour une fois, un débat effectivement débouche sur quelque chose. Jusqu'à maintenant, tous les débats publics, quels que soient leurs domaines, ont été là (je le redis) pour satisfaire la loi et n'ont pas donné grand chose. Sur ce débat, il y a une vraie motivation. L'étude est partie trop vite. Elle est partie du côté de Toulouse. Elle est partie trop vite, incontestablement. Nous, ici, sur Bordeaux, sur l'Aquitaine, nous avons un axe qui est la Bordeaux-Irun, c'est ce qui est important. Je vous signale (j'ai vérifié) que les Espagnols de leur côté seront prêts en 2012. Nous n'allons pas être prêts si nous continuons comme cela.

Donc on n'a qu'une solution pour s'en sortir. Il faut, premièrement, que le débat public de la Bordeaux-Irun démarre très vite et tout de suite. Ensuite, (comme je l'avais demandé et on ne m'a pas répondu, je le redis), qu'il n'y ait aucune décision prise à l'issue de ce débat public, et qu'on attende la décision du débat public de la Bordeaux-Irun, et qu'on fasse en sorte que les deux débats soient complémentaires, d'une certaine manière... Attendez, il ne s'agit pas de regarder les tracés, là, les débats. Il faut que les deux débats soient mis en parallèle, en perspective. C'est indispensable s'il n'y a véritablement pas une volonté de tricher et de tromperie. C'est indispensable pour nos collectivités locales.

Je me suis aussi occupée quand même, du côté du ministère. J'ai rencontré notamment le Conseiller du Ministre, et je dois voir le Ministre dans quelques jours avec mes collègues parlementaires. Les choses sont très claires. A Paris, au ministère, on n'a pas les mêmes informations qu'ici sur le plan local. Eh oui ! J'ai appris au Conseiller du Ministre un certain nombre de choses sur le dossier, qu'il n'avait pas. On leur dit ce qu'on veut, là-haut. Ce débat, Madame, vous me dites que ce sera bien retransmis, etc. Que tout remontera. C'est essentiel dans cette affaire. Je vais y veiller très personnellement, parce que je peux vous dire que là-haut, au Ministère, ils n'ont pas les informations que nous donnons ici, sur le terrain. Ils ne les ont pas. Vu de Perben, là-bas, c'est bien évidemment : un débat public se fait, il doit se faire, etc. Mais ils n'ont pas ces informations, que ce débat public est parti un peu bizarrement, tout le monde sait comment il est parti, et il est parti avant le débat essentiel qui doit avoir lieu et qui est celui de la Bordeaux-Irun.

Sur cette question, où on ne m'a pas répondu, je souhaite vraiment qu'il y ait une réponse, mais pas une réponse... On n'en est plus à l'accusé de réception. Il faut qu'il y ait véritablement un engagement. Parce que nos collectivités locales ne peuvent pas, de toute façon, prendre une décision. Je n'ai malheureusement pas été là quand le Président de la Région s'est exprimé tout à l'heure. Je sais quelle est la position du Conseil Général, et du Président du Conseil Général, qui me l'a dite. Sans le financement des collectivités locales, Monsieur le Président DEMANGE, ce dossier ne peut pas avancer. Eh bien nous, nous sommes tous ici, les élus locaux... Les collectivités locales ne peuvent pas prendre une décision honnête envers leurs administrés si elles n'ont pas une vision globale sur le dossier.

La vision globale sur le dossier, c'est parler non seulement de la Paris-Toulouse, mais la Bordeaux-Irun. On ne peut pas ne pas avoir cette vision, il ne peut pas y avoir confusion des deux débats avant qu'une décision soit prise par RFF. Donc j'insiste là-dessus. Et si on allait dans ce sens, pour une fois, un débat public servirait, à mon avis, à quelque chose. C'est vrai qu'aujourd'hui j'ai la même insatisfaction que tous les participants dans la salle. Je vous le dis franchement. Vous voyez, tout à l'heure, des spécialistes m'ont appris, à moi, un certain nombre de choses sur des questions hydrauliques, etc. Et vous ne répondez pas aux questions.

A quoi sert un débat public, si cela doit se passer de cette manière ? Votre réponse est de dire : « On est en amont ». Mais cela n'a pas d'intérêt. A quoi cela sert ? Un débat public coûte très cher. Si, avec les arguments que nous avons aujourd'hui, à RFF vous n'êtes pas en mesure de véritablement prendre la mesure de l'opposition qui est la nôtre, extrêmement forte, en tant qu'élue de la République, je vais me poser un certain nombre de questions. Parce que, que faut-il faire, devant RFF, pour être entendu ? Pour oser espérer avoir une réponse ? Faut-il que je me ligote sur les rails de je ne sais pas quelle ligne ? Vous viendrez avec moi ! Je ne sais pas, on peut avoir des idées, ensemble. On peut peut-être avoir la première page de « Sud Ouest », d'ailleurs !

Monsieur le Président, soyons sérieux. Entendez-nous ! Entendez-nous ! Je vous le demande, très sérieusement. Entendez ; c'est un problème aujourd'hui de confiance, qui va au-delà de ce dossier. Ce débat a mis en lumière un fossé entre des habitants, des citoyens, RFF... Vraiment une incompréhension totale est en train de s'installer. Je compte sur votre CPDP pour véritablement permettre une sortie honorable de ce dossier, qui n'aurait jamais dû s'appeler la Bordeaux-Toulouse, mais la Paris-Toulouse !
(Longs applaudissements).

Mme Reine-Claude MADER, membre de la CPDP :

Je crois qu'on ne peut qu'assurer Madame le Député qu'elle sera entendue à tous égards, et je ne peux que répéter que de toute façon, les débats feront l'objet d'une relation absolument complète.

Je voudrais donner la parole à Monsieur de TRÉGLODÉ, RFF ayant été mis en cause de façon claire et précise pour une non-réponse de son ancien Président, et du nouveau Président. Monsieur, pouvez-vous nous apporter une réponse sur ce point ?

M. Hervé de TRÉGLODÉ, Directeur de la Stratégie et du Développement RFF :

Je voudrais apporter brièvement des réponses sur trois points, importants je crois.

Premièrement, sur le classement au niveau européen du projet Bordeaux-Toulouse, comme indiqué dans le dossier du débat public, le projet figure dans le réseau transeuropéen de transport. Il a été inscrit en 1996 et est, bien sûr, toujours inscrit. Extraite de cette liste, qui est toujours une liste figurant dans le réseau transeuropéen de transport, une liste des projets internationaux qu'elle a appelés « les projets prioritaires ». Donc, le projet de LGV Paris-Bordeaux-Toulouse fait partie du réseau transeuropéen de transport. Le projet Bordeaux-Espagne fait partie lui aussi du réseau transeuropéen de transport et de plus il fait partie de la sous-catégorie « projets prioritaires ».

(Contestations).

Deuxièmement, (je ne veux pas être trop long), la question financière est évidemment très importante, donc je me permettrai d'apporter simplement trois points d'information.

1) Bien entendu, le bouclage financier d'une opération de LGV (il y en a eu un certain nombre par le passé) ne peut véritablement être entrepris qu'à un stade beaucoup plus aval, et surtout après la déclaration d'utilité publique du projet. Une fois qu'il est déclaré d'utilité publique, là les négociations peuvent vraiment prendre corps.

2) Je voudrais apporter deux informations.

Nous allons avoir en chantier, en France, très prochainement, 3 LGV en construction : la LGV Est Européenne, de Paris à Strasbourg ; le Perpignan-Figueiras et (les travaux vont bientôt commencer, comme l'a indiqué le Ministre chargé des transports) ; la LGV Rhin-Rhône, branche Est. Donc on aura 3 LGV ; cela donne une indication des capacités financières.

3) Je voudrais rappeler, sur cette question financière, que l'État est toujours, bien entendu, un partenaire important. Par exemple, pour le bouclage financier de la LGV Est Européenne qui représente un peu plus de 3 milliards d'Euros, l'État participe pour un peu plus d'un tiers, et donc est un partenaire important.

L'État a maintenant, comme vous le savez, une agence financière à sa disposition, l'AFITT, qui aura, en 2006, 2 milliards d'Euros de budget ; et il a prévu sur la période 2005-2012, de consacrer aux grandes infrastructures de transport 7,5 milliards d'Euros.

Je reconnais que je ne réponds pas à l'ensemble de la question, mais vous sont donnés quelques ordres de grandeur des possibilités financières qui peuvent être mobilisées.

En ce qui concerne les débats publics sur les deux projets, je rappelle que RFF est dans la ligne de la décision du gouvernement de décembre 2003 (le CIADT de décembre 2003) qui a été confirmée récemment par un Comité Interministériel du 14 octobre 2005, et qui prévoit très explicitement que le débat public, pour (c'est ainsi que c'est appelé) le TGV vers l'Espagne aura lieu en 2006, et le débat public pour Toulouse sera organisé en 2005. C'est sur cette feuille de route que nous avons travaillé.

(Contestations).

Mme Reine-Claude MADER, membre de la CPDP :

Il y a beaucoup de personnes que l'on ne voit pas au fond de la salle, avec les éclairages, ce n'est pas très facile. Alors Monsieur le Maire, puis ensuite le fond de la salle, s'il vous plaît.

M. Michel DUFRANC, Maire de La Brède :

Je voudrais formuler quelques brèves observations simplement. On ne va pas rappeler tout ce qui a été dit à cette réunion et aux réunions qui ont eu lieu auparavant.

Je m'interroge tout de même sur les conditions qui ont présidé au lancement de ce dossier. Monsieur FAUCHER a répondu tout à l'heure. Après l'intervention du Président du Conseil Régional, il a tenté de nous expliquer qu'en définitive, si l'on avait donné la priorité à ce projet de ligne Bordeaux-Toulouse, c'était à la suite d'une concertation à laquelle avait été associées, notamment la région Aquitaine, et aussi la Communauté Urbaine de Bordeaux. C'est un élément, j'y reviendrai tout à l'heure.

A propos de la préparation technique du dossier, tout de même quand on lit le dossier du débat public, on a l'impression qu'il est argumenté. Tout le monde, me semble-t-il, a la même impression, qu'il y a un choix très affirmé sur une option de passage. Au nombre des arguments qui la justifient, il y a l'étude des impacts environnementaux que peut avoir le projet sur les 3 hypothèses de tracé.

Quand vous répondez tout à l'heure à mon administré, le Professeur d'hydrogéologie qui vient vous expliquer les problèmes qu'il y a par rapport à la ressource en eau, sur le tracé supposé que, de près ou de loin, cette voie prendrait, vous nous expliquez qu'on n'en est pas à ce stade-là. Néanmoins, des bureaux d'études ont été payés, et ont fourni un certain nombre d'indications à partir desquelles ce choix aurait été finalement fait.

Je m'étonne de la légèreté avec laquelle on s'avance sur un choix qui semble être un choix sans discussion possible. C'est un premier point.

Sur l'aspect politique, peut-être que des réunions ont pu être tenues, auxquelles ont été associés à un moment donné des représentants du Conseil Régional d'Aquitaine. Peut-être. Ce qui m'intéresse aujourd'hui, et c'est l'essentiel, je me pose la question de savoir si un cas de figure identique s'est présenté lors des précédents débats publics.

Même si je partage ce qui vient d'être dit par Madame le Député Marie-Hélène des ESGAULX, c'est bien d'un dossier Paris-Toulouse qu'il s'agit, ne nous trompons pas ! En tout état de cause, on parle de Bordeaux-Toulouse.

Par conséquent, deux régions sont concernées. La région Aquitaine et la région Midi-Pyrénées. Je pense que c'est peut-être la première fois qu'on se trouve dans le cas de figure où les deux régions sont en désaccord sur le projet lui-même, et cela me paraît être un élément essentiel du résultat de ce débat, car si cet aspect de la question n'était pas clair lorsque le débat a été lancé, au mois de juin, de juillet, d'août ; aujourd'hui c'est une évidence qui éclate à la surface du débat.

La région Aquitaine, qui est aussi concernée que la région Midi-Pyrénées (il n'y a pas un ordre de priorité entre les deux régions, il n'y a pas un ordre de priorité entre les intérêts de Toulouse et ceux de Bordeaux), cette région Aquitaine vient vous dire, réunie derrière ses élus (1 400 000 habitants) mais surtout l'ensemble de ses collectivités représentatives, tous ses parlementaires, viennent vous dire « ce projet, nous n'en voulons pas, parce qu'il ne présente aucun caractère de priorité ou d'intérêt général, pour nous, les Girondins ! ». *(Applaudissements)*.

Je rappelle tout de même, c'est important : Conseil Général de la Gironde, Communauté Urbaine de Bordeaux, Syndicat Sysdau (Syndicat d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Aire Métropolitaine de Bordeaux, Monsieur le Député DUCOUT est venu exposer le point de vue de ce syndicat, tout à l'heure), Association des Maires de la Gironde (vous faites bien, mon

cher collègue, de nous le dire !) ; tous les organismes, toutes les collectivités territoriales de ces départements se sont prononcés contre.

Monsieur le Président de la Chambre de Commerce est venu rappeler également que ce point de vue est partagé par l'ensemble des acteurs socioéconomiques et socioprofessionnels de ces départements, et non pas simplement la Chambre d'Agriculture ou le Syndicat des Sylviculteurs ! Toutes les entreprises, et y compris les entreprises industrielles représentées à la Chambre de Commerce, se sont exprimées de manière unanime, contre ce projet !

(Applaudissements).

J'ai parlé de la région Aquitaine tout à l'heure... Monsieur le Président du Conseil Régional ne représente pas le département de la Gironde. Monsieur le Président du Conseil Régional représente l'Aquitaine ! C'est-à-dire non seulement une majorité politique, mais une majorité de ces départements ! Et aujourd'hui, on exprime de manière très claire que l'Aquitaine, la Gironde, Bordeaux, la Communauté Urbaine de Bordeaux, ne veulent pas de ce projet, qui n'est pas prioritaire. C'est cela l'essentiel. Et tous les arguments ou justificatifs techniques qui peuvent nous être apportés par la suite, permettez-moi de vous dire, Mesdames et Messieurs, nous indiffèrent totalement !

(Applaudissements).

Nous sommes dans un cas de figure particulier. Et il faudra bien que cette particularité, mais en même temps cette unanimité, qui représente une position populaire partagée par des centaines de milliers d'Aquitains, soit un élément décisif dans la prise de décision qui sera celle, demain, du gouvernement au niveau qui est le sien. Et, comme l'ont dit Madame le Député et d'autres acteurs tout à l'heure, je compte sur la CPDP, pour faire remonter cet aspect tout à fait singulier de ce débat public : une opposition forte d'une région, soudée derrière ses représentants, pour contester l'opportunité de ce projet.

Voilà essentiellement ce que je voulais vous dire ce soir. Nous comptons beaucoup sur vous. Et le résultat de ce débat... Monsieur le Président, il y a peut-être eu effectivement quelques dysfonctionnements ici ou là, mais dans l'ensemble, vous avez permis d'alimenter ce débat, que les questions soient posées, mais surtout vous avez permis aux associations, aux citoyens que nous sommes, et aux élus de base que nous sommes, de rassembler derrière nous tous nos parlementaires et toutes nos collectivités, pour qu'aujourd'hui, la Gironde d'abord, et l'Aquitaine ensuite, vous parlent d'une seule voix pour dire : « Non à ce projet ! ».

(Applaudissements).

Mme Reine-Claude MADER, membre de la CPDP :

Merci Monsieur le Maire. Nous avons enregistré votre prise de position très, très forte ; et par ailleurs je vous remercie, au nom du Président DEMANGE notamment, des propos que vous avez tenus à l'égard de la CPDP.

Je vais donner la parole au fond de la salle où un certain nombre de personnes voulaient s'exprimer depuis un certain temps.

M. BENES, Conseiller Municipal de la commune d'Escaudes :

Je suis très interrogatif lorsque je reviens au départ de cette réunion, pour avoir entendu de la part des responsables de RFF, ces paroles ô combien intéressantes pour nous. Nous avons entendu, et nous avons entendu...

Je m'interroge maintenant pour savoir quel est l'audioprothésiste qui a mis l'engin qui convient dans vos oreilles, pour avoir entendu ce que l'on vous a déjà dit à Langon d'une part, et je suis très étonné de surcroît, parce que vous n'avez pas tout entendu ce soir, compte tenu de l'attitude désinvolte que vous avez eue à l'égard de certains intervenants.

(Applaudissements).

D'autre part, petit responsable que je suis, en compagnie du maire et du conseil municipal, lorsqu'on reçoit sur la table, au niveau des études que ce Monsieur aux cheveux blancs que je respecte, avec ses lunettes (qui lui doit m'écouter ; je ne dis pas qu'il m'entend, mais il doit m'écouter)..., nous a dit que son bureau d'études n'avait, bien entendu, dans l'étude préliminaire, prévu que 10 kilomètres de préhension pour 80 en final. Vous ne risquez pas de vous tromper...

(Rires).

Par contre, lorsque nous avons un plan local d'urbanisme à mettre en œuvre, vous allez m'expliquer comment, dans les 10 kilomètres, on peut étayer un projet possible. De surcroît, je souhaiterais également qu'au lieu d'avoir des réponses nébuleuses, qu'on a des difficultés à comprendre (moi, il faut me parler d'une manière claire pour que je puisse comprendre), le problème a une acuité particulière. On vous a posé des questions, et moi en particulier, sur : lorsque le gouvernement a décidé au niveau européen de faire la ligne Belgique-Espagne, la question technique et technologique qui reste aujourd'hui encore sans réponse. Quand on arrive à Irun, il faut changer les bogies parce qu'elles n'ont pas la même largeur qu'en France. Il est bien évident que si l'Espagne aujourd'hui doit (d'après ce que j'ai entendu, on apprend des choses très intéressantes des gens de la salle, et pas par vous je le dis tout de suite)... Il faut être très clair, lorsqu'en 2012 ces réseaux seront terminés, nous serons encore à Bordeaux.

Il est bien évident qu'aujourd'hui, j'ai entendu bon nombre de ceux qui se sont exprimés pour une opposition totale. Je voudrais y rajouter, Mesdames et Messieurs, ma conclusion. Ce n'est pas une opposition, c'est un rejet.

Un rejet ! Si vous ne l'avez pas entendu, je vais vous l'écrire ! C'est un rejet unanime ! De tous les élus. J'écoutais tout à l'heure le Député, Monsieur DUCOUT, que je connais très bien. Il pourrait vous dire que cet été il y a eu un feu en bordure de la ligne Bordeaux-Irun, suite à une manœuvre de freins, etc. Pourquoi ? Parce que RFF a oublié d'entretenir les bordures de voies !

(Huées).

Il faut dire également (vous n'en parlez pas) qu'à RFF ils sont très bien, certes, mais l'entretien des voies est sous-traité. J'ai l'impression que, d'une manière claire certains, en respectant vos fonctions, vous ont expliqué que vous nous preniez pour des zouaves. Je crois que vous avez tout faux.

Je l'ai dit à Langon et je le répète aujourd'hui, il est dommage que Coluche ne soit pas là, parce qu'il vous aurait dit et redit que l'intellectuel assis va moins loin que celui qui recherche et qui marche.

(Applaudissements).

Mme Stéphanie LECHAT, habitante de Giscos, canton de Captieux :

Je suis simple citoyenne. Aujourd'hui, c'est très étonnant, je tiens à vous remercier, Monsieur OUIN, parce que je crois que dans toute la tribune de RFF, vous êtes le premier à nous avoir dit une vérité, aujourd'hui.

C'est-à-dire : premièrement, le fret pour vous est déficitaire, donc ne vous intéresse pas ! Vous l'avez dit vous-même, qui va maintenir une branche qui est déficitaire, en plus à une telle hauteur ?

Deuxième chose que vous avez dite, et là je vous fais confiance, RFF se bat avec ses armes. Vos armes, on les connaît. C'est-à-dire, envers nous, le manque d'informations, la rétention d'informations, et des dossiers incomplets. C'est ce que nous avons récolté, ce sont vos armes !

Maintenant, vous êtes dans un débat public. Attendez-vous autre chose de notre part que de la résistance ? Quelle confiance peut-on vous faire ?

Vous dites qu'il faut soulager les routes, déplacer les camions... Avec la même langue, vous nous dites : « On est vachement déficitaires, alors ce n'est pas franchement intéressant ! ».

J'ai écouté le Syndicat des Sylviculteurs, à Langon. Qu'apprend-on ? Je ne sais pas si vous avez remarqué, au niveau de l'eau vous n'êtes pas très forts, vous ne savez pas où sont les nappes phréatiques, mais peut-être, par hasard, avez-vous constaté qu'on a des arbres, dans la région, une montagne d'arbres ! Où peut-on les mettre sur les rails ? Le Syndicat des Sylviculteurs vous a clairement exprimé qu'il n'y a pratiquement plus aucun moyen de mettre les arbres qu'on coupe ici, sur les rails. C'est superbe.

A quoi nous servez-vous ? Vous ne soutenez pas notre économie, parce que vous n'en avez strictement rien à faire. Et dites-moi, les passagers, très sincèrement, je voudrais savoir combien de gens dans la salle prennent au quotidien le TGV, et combien de gens prennent au quotidien un petit train, qui les ramène de leur travail. Ces trains ne vous intéressent pas, mais c'est ce qui nous intéresse, car on en a marre de se déplacer un par un dans notre voiture pour aller à notre lieu de travail, parce que vous, vous supprimez les trains dont on a besoin pour les remplacer par des trucs hyper rapides dont personne ne veut.

Non à la LGV Bordeaux-Toulouse !

(Applaudissements).

Mme Reine-Claude MADER, membre de la CPDP :

Y a-t-il d'autres questions au fond de la salle, oubliées depuis un certain temps ?

M. Michel ROUX, médecin, sylviculteur et membre de l'Association de Défense du Pays Brédois :

Merci Madame la Présidente. A ce stade du débat, Messieurs les responsables de RFF et de la SNCF, je voudrais vous apporter un petit peu de réconfort.

Vous passez un moment difficile, mais courage ! Dans 2 heures, cette réunion sera terminée. Dans une semaine, normalement, le débat public sera clos. Et dans quelques années, ce sera la retraite paisible et méritée. Méritée, sans aucun doute ; mais paisible, je l'espère sincèrement pour vous.

Gouverner, c'est prévoir. Décider, c'est s'engager. Vos décisions d'aujourd'hui engagent l'avenir. Le vôtre, et le nôtre. Si votre projet se concrétise, qu'en sera-t-il dans 20 ans, dans 30 ans ?

Au niveau du trajet : tous les spécialistes, hydrogéologues, sylviculteurs, DFCI, Fédération des Chasseurs de Gironde, associations écologiques, tous vous ont mis en garde. Le projet Bordeaux-Captieux est un barrage de 50 kilomètres de long, au cœur d'une forêt et d'une nature aujourd'hui assainie, mais qui fut autrefois marécageuse et insalubre. Chassez le naturel, il revient à « grande vitesse » !

Je reprendrai rapidement ce qu'a dit notre ami géologue. L'interruption des réseaux de drainage, plus les carrières pour extraire les granulats, vont transformer les Landes en un véritable gruyère humide. Je sais que vous nous répondrez : « Ce risque a été pris en compte ». Des systèmes de continuité et de renforcement des drainages existants seront créés. Mais l'expérience du TGV Sud Est montre que si les ouvrages sont toujours promis, ils sont parfois insuffisants, et souvent mal entretenus, faute de moyens.

Permettez-moi donc d'être inquiet. Car, c'est le deuxième point, nous savons maintenant que la tendance au réchauffement climatique va s'aggraver encore dans les prochaines années. Vous n'en êtes pas directement responsables, je vous l'accorde. Ni plus ni moins, en tout cas, que chacun d'entre nous.

Mais si, sur un milieu rendu humide, s'abat un climat de plus en plus chaud, on obtient alors un cocktail favorable à l'apparition de risques sanitaires majeurs, qui jusque là n'existaient qu'en zone tropicale.

Ces maladies, pour le moment exotiques, sont nombreuses et graves. Je ne citerai que la plus connue et répandue d'entre elles : le paludisme. Je sais, le paludisme en Gironde, cela fait rigoler tout le monde. On lève les yeux au ciel et on se tape sur les cuisses. Un instant, s'il vous plait.

Les derniers cas autochtones de paludisme en France métropolitaine ne remontent pas au Moyen Age, mais à l'année 1970, dans la plaine orientale de la Corse ; plaine alors marécageuse qui était en cours d'assainissement. La Corse de 1970 est-elle si loin de nous ?

Aujourd'hui, en 2005, des structures de veille sanitaire sont mises en place dans le delta du Rhône en Camargue, ou dans le delta du Danube en Roumanie, où l'on observe déjà des cas sporadiques d'infections par le virus du Nil, inconnu jusque là sous ces latitudes. Qu'en sera-t-il en Aquitaine, avec quelques degrés et quelques dizaines d'années en plus ? Etymologiquement, « l'Aquitaine » signifie « le pays des eaux ».

Enfin, dernière tendance pour l'avenir dont nous constatons déjà les effets : la dérive judiciaire de la société. Venu des Etats-Unis, ce phénomène fait que les procédures individuelles ou collectives fleurissent, et que les responsables désignés doivent rendre des comptes à la Justice. Et cela, même plusieurs dizaines d'années après les faits incriminés.

Pour ce qui est de mon domaine, la médecine, méditons l'expérience des drames du sang contaminé ou de l'hormone de croissance. Pour ce qui est de votre domaine, les transports, méditez le cas de l'accident du Concorde de l'été 2000. Dans cette affaire, le 25 juillet dernier, après plus de 20 ans de retraite paisible et bien méritée, l'ancien Chef du Bureau de Certification Technique de la Direction Générale de l'Aviation Civile a été entendu durant 7 heures et mis en examen par un juge d'instruction du Tribunal de Pontoise.

On lui reproche en effet de n'avoir pas pris en compte de façon appropriée le risque, mentionné pourtant dans un rapport technique dès 1979, que faisait courir la vulnérabilité des réservoirs. Depuis le 28 février dernier, le Parlement réuni en congrès a adopté la Charte de l'Environnement qui consacre le droit de chacun à vivre dans un environnement équilibré et favorable à sa santé. Ce texte inscrit à l'article 5 le principe de précaution dans le préambule de la constitution.

Messieurs les responsables de RFF et de la SNCF, par précaution, pour notre santé et votre retraite, ne touchez pas à notre forêt !

(Applaudissements, « bravo ! »).

Mesdames et Messieurs du débat public, maintenant, nous vous proposons ce soir un vote public. Qui refuse ce projet ?

(Cris).

Mme Reine-Claude MADER, membre de la CPDP :

Je crois que le vote était superflu, ce soir. Monsieur FAUCHER, vous voulez répondre, je crois, sur cette question de veille sanitaire.

M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet débat public RFF :

J'ai juste relevé dans les propos de Monsieur un élément qui me paraît assez intéressant. Il a évoqué, par rapport aux risques liés au passage de l'infrastructure, par rapport aux risques hydrauliques et ceux qui en découlent, que bien évidemment il existait des solutions.

Je pense que c'est ce que nous avons essayé d'indiquer, lors des réunions environnementales. J'ai compris également que nous n'étions pas crédibles quant au fait que nous assurions ces mesures et solutions qui permettent d'éviter les problèmes.

Donc on a là un élément assez fondamental du débat. On a des éléments par rapport aux risques environnementaux qui existent, que nous ne savons pas, à défaut de tracé, identifier à l'heure actuelle, mais pour lesquels nous avons essayé de montrer notre expérience sur les autres LGV, pour montrer comment ils étaient traités.

Mais, sur ces sujets-là, on n'a pas voulu nous entendre. Et je note qu'on ne nous fait pas confiance. La confiance ne se décrète pas. Mais je crois qu'il n'y a que dans un travail en commun que l'on peut établir la règle de confiance. Et, c'est important, les risques que vous évoquez, vous savez pertinemment qu'il existe des mesures pour les prévenir.

(Intervention inaudible).

Mme Reine-Claude MADER, membre de la CPDP :

Vous n'avez pas de micro, nous ne pourrions pas en profiter.

M. Simon CHARBONNEAU, universitaire Bordeaux 1 :

Madame le Député a dit que le vrai projet était Paris-Toulouse. Je pense que vous serez d'accord, l'enjeu c'est Paris-Toulouse. Je voudrais quand même poser une question à RFF, établissement public : pourquoi n'y a-t-il pas eu de demande de débat public sur le Tours-Bordeaux ?

C'est quand même une énormité. Ce n'est pas une espèce d'oubli, mais une démarche volontaire et en plus, on a fait passer le tronçon Angoulême-Bordeaux avant le tronçon Angoulême-Tours. Si on fait avancer cette procédure, avant, le reste découle automatiquement. Il y a toute une démarche « tactique » pour faire avancer les projets. On n'est pas innocent, il faut le savoir. Vous vous réunissez pour établir des stratégies, mais pourquoi n'avez-vous pas saisi la Commission du Débat Public ?

Mme Reine-Claude MADER, membre de la CPDP :

Réponse directe, Monsieur FAUCHER.

M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet débat public RFF :

Je vais répondre sur le point et laisserai Alain PRAT qui connaît parfaitement le dossier de la LGV Sud Europe-Atlantique apporter les précisions quant à la concertation qui a accompagné ce projet.

Bordeaux-Toulouse est un projet d'infrastructure pour relier Bordeaux à Toulouse. Nous avons expliqué dans le dossier support qu'il n'avait effectivement de sens que pour autant que la liaison qui précède, LGV Sud Europe-Atlantique, les tronçons Bordeaux-Angoulême et Angoulême-Tours, étaient réalisés. Donc c'est une association des deux. Nous avons également mis en évidence, y compris pour l'Aquitaine et pour Bordeaux, qu'il n'y a pas de regard que vers le Nord de la France, ou vers le Sud. Il y a également la liaison Atlantique-Méditerranée, et Bordeaux-Toulouse constitue le premier maillon de cette liaison qui sera constituée progressivement.

(Protestations).

Je laisse la parole à Alain PRAT.

M. Alain PRAT, Directeur Régional RFF Aquitaine – Poitou-Charentes :

En ce qui concerne le débat public de Bordeaux-Tours, quand la décision ministérielle a été prise sur le principe d'une liaison à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, la loi telle que nous tentons de la respecter n'existait pas. C'était simplement un débat public qui avait lieu, mais pas dans les formes que nous vivons actuellement. Donc il y a peut-être eu un débat public que vous pouvez trouver tronqué, mais il a eu lieu en 1994 et 1995. Quand la Loi Démocratie de Proximité est sortie, nous avons interrogé la CNDP pour savoir s'il fallait refaire un débat public sur Bordeaux-Tours, et la Commission a statué en disant qu'on pouvait considérer à l'époque que le débat qui a eu lieu en 1995 était suffisant.

M. Simon CHARBONNEAU, universitaire Bordeaux 1 :

Il était parfaitement possible d'organiser un débat public à partir de 1995. Et celui d'avant 1995 n'avait aucune valeur juridique. Donc vous ne pouvez pas dire que, puisqu'il y avait eu un débat public avant 1995 il était inutile d'en concevoir un après 1995, où il y avait, justement, déjà un cadre juridique. Puisque c'était inscrit dans la Loi Barnier, de 1995. Donc je ne comprends pas votre argument. Encore une fois, ce sont les ingénieurs, qui n'ont aucune formation juridique...

M. Alain PRAT, Directeur Régional RFF Aquitaine – Poitou-Charentes :

Monsieur, c'est une décision de la CNDP. Nous l'avons saisie.

M. Simon CHARBONNEAU, universitaire Bordeaux 1 :

Vous l'avez saisie ? Et elle a refusé !

M. Alain PRAT, Directeur Régional RFF Aquitaine – Poitou-Charentes :

Elle a dit qu'il n'y avait pas lieu à un nouveau débat public.

M. Simon CHARBONNEAU, universitaire Bordeaux 1 :

Ce n'était pas un débat public !

M. Alain PRAT, Directeur Régional RFF Aquitaine – Poitou-Charentes :

Non, ce n'était pas un débat public dans la forme où il est organisé maintenant.

M. Simon CHARBONNEAU, universitaire Bordeaux 1 :

Eh bien voilà ! C'est très important juridiquement, vous comprenez ?

M. Alain PRAT, Directeur Régional RFF Aquitaine – Poitou-Charentes :

Ce n'est pas RFF qui a décidé qu'il n'y avait pas lieu de le faire, mais la Commission Nationale...

M. Simon CHARBONNEAU, universitaire Bordeaux 1 :

J'ai compris. Là vous m'informez, effectivement, je trouve cela regrettable pour la Commission Nationale, en tout cas.

Mme Reine-Claude MADER, membre de la CPDP :

Etant membre de la Commission Nationale et ayant assisté à ses débuts, je peux vous dire que la règle qui a été observée, conformément à la loi, est de considérer que tout ce qui avait eu lieu avant et avait fait l'objet d'une décision qui avait été publiée au J.O. devait rester en l'état. Parce qu'il y a un moment où il faut commencer les débats. Donc nous sommes partis de cette règle qui a été adoptée et, je crois, ne peut choquer aucun juriste. Il fallait bien un jour ou l'autre que cela démarre. La règle de la publication au J.O. a été observée.

Monsieur le Maire, et puis ensuite Monsieur avec le pull-over rouge. Et je passerai le micro à Monsieur MATHIS... Non, je ne vous oublie pas ! Monsieur BORDES a demandé la parole, après.

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

Je voulais dire deux ou trois choses en réaction à des choses dites dans la salle. Premièrement, signaler que tout comme Madame le Député, le Président du Conseil Général a sollicité également un rendez-vous auprès du Ministre des Transports. Nous sommes, Madame le Député, dans la même situation que vous. Ce qui signifie que, que l'on soit de droite ou de gauche, dans la majorité gouvernementale ou dans l'opposition, nous sommes tous traités de la même manière. Je pense qu'il est extrêmement regrettable qu'un Ministre ne soit pas en capacité, sur un sujet aussi important, de recevoir une délégation du département de la Gironde, ou la Députée de la 8^{ème} circonscription.
(Applaudissements).

Deuxièmement, je voudrais vous livrer deux chiffres, puisque des choses ont été dites dans la salle et il y a sans doute des interrogations, derrière. On a parlé d'un coût de débat public. Peut-être Monsieur FAUCHER peut-il m'indiquer le coût de ce débat public ?

D'après les informations en ma possession, le coût du débat public qui arrive, qui est prévu pour 2006 pour la LGV Sud Europe-Atlantique, serait de 4 millions d'Euros. Cela signifie que si le débat que nous organisons actuellement était lettre morte en terme de résultats, par rapport à l'opposition que nous avons manifestée, vous auriez escroqué de 4 millions d'Euros les contribuables français. Et particulièrement les Girondins !
(Applaudissements, on crie « remboursez ! »).

Ensuite, un deuxième chiffre que je voudrais communiquer, je l'ai déjà dit à la réunion du 28 septembre, on m'a rétorqué que c'était pour une infrastructure, je crois que c'est Monsieur FAUCHER qui l'avait dit.

Vous m'aviez dit le 28 septembre à Langon que cela concernait une autoroute, que ce n'était pas la même chose qu'un TGV. Je veux bien l'entendre mais il y a certainement des ordres de grandeur à rapprocher.

Il faut savoir que pour l'autoroute A65, Langon-Pau, dans le secteur de l'extrême Sud Gironde dont on parlait tout à l'heure, qui est extrêmement plat et donc ne permet pas de décaisser des parties surélevées pour remplir des parties en déblai, actuellement les besoins sont de 40 000 m³/km d'autoroute construite. Cela signifie que pour un TGV (je veux bien entendre qu'on n'est pas sur les mêmes largeur et hauteur) à mon avis nous avons là un ordre de grandeur. Quand on évoquait le problème des gravières, je crois que c'est véritablement un problème de fond, il va falloir creuser et recréer des tas de territoires aujourd'hui tout à fait préservés et qui n'ont jamais été touchés.

Dernière chose, j'ai entendu qu'on ne pouvait pas parler du financement de la LGV tant qu'il n'était pas bouclé, tant qu'on n'était pas arrivé un petit peu plus loin dans les étapes. Il faut rester quand même sérieux quand on dit ce genre de choses. On sait très bien, aujourd'hui, qu'un projet de ce type-là appellera inévitablement le financement des collectivités. Donc il ne faut pas raconter autre chose.

Là se posera une question pour nous, c'est la loi. La question qui se posera pour les collectivités que nous représentons sera celle de la légitimité de l'impôt que nous allons lever auprès du contribuable. Sera-t-il justifié que nous fassions appel aux impôts des

contribuables girondins pour réaliser une infrastructure dont ils n'ont pas voulu ? Ce sera une question fondamentale pour nous, et à mon avis, la réponse est non !
(*Applaudissements*).

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Merci Monsieur le Maire de votre point de vue. Un Monsieur a demandé la parole... Il y a un ordre, on est obligé de respecter un peu l'ordre...

M. Frédéric DANJON, Adjoint au Maire de Pessac :

Je vais parler pour les Verts, en complément de ce qu'a dit Noël MAMERE. Sur deux points.

Le premier point est qu'on a réussi à s'entendre... On va faire une contribution commune, avec Midi Pyrénées et la Commission Nationale des Verts au niveau du transport, qui sera déposée demain à la Commission de Débat Public, donc vous aurez un avis écrit et plus détaillé.

Je voulais faire un autre complément, par rapport à la prospective, parce qu'en fait sur cette ligne qui pourrait se faire dans 20 ans, il y a quand même un travail de prospective assez important à faire, dans le contexte de crise énergétique qu'on a actuellement. Puisque 2005 pourra être la première année de la crise énergétique au niveau du prix du pétrole et de l'effet de serre... Donc on a pensé qu'on pouvait définir 3 scénarios.

Le premier scénario, serait un scénario de crise énergétique très forte, un effet de serre qui s'emballerait ou un prix du pétrole atteignant des sommets. Dans ce cas, on aurait une modification profonde de notre système économique, et notre système en général. Donc une diminution de la consommation énergétique, et des transports.

Dans ce cas, je pense qu'il n'y aura pas besoin de lignes TGV, on prendra le train, mais on n'aura plus besoin de ligne. Ce serait aussi une hypothèse qui pourrait être réalisée si l'on faisait vraiment du développement durable et équitable, c'est-à-dire que chacun, chaque Français, chaque personne dans cette salle, ne dépenserait pas plus que la moyenne de ce que peut produire la terre, donc je pense 10 fois moins que ce qu'on consomme actuellement. Ce sont des positions sur lesquelles sont peut-être Simon CHARBONNEAU, la SEPANSO, etc.

Le deuxième scénario serait une crise énergétique grave mais ne remettant pas en cause complètement notre système. Ce serait une crise avec des quotas d'émissions (par rapport à l'effet de serre) ou alors avec un prix du pétrole élevé. On aurait, je pense, une disparition de l'avion comme moyen de transport court et moyen courrier, et une diminution forte de l'automobile. Dans ce cas-là, les trajets non pas du quotidien mais les trajets à l'intérieur de la France se feraient plutôt en train, donc on aurait une situation de report modal.

Je crois que l'on a 20 millions de personnes qui transitent entre Bordeaux et Toulouse par an, et 4 millions par le fer. Là on n'en aurait pas 4 millions qui prendraient le train, mais peut-être 12 millions ou 15 millions. Donc on aurait besoin d'augmenter les capacités ferroviaires.
(*Un brouhaha récurrent dans la salle*).

Le troisième scénario, c'est le scénario proposé par le maître d'ouvrage, dans le document « air, fer » page 17. Il est marqué que les simulations sont basées sur une augmentation du

prix du carburant automobile de 0,49 % par an et une baisse des prix de l'avion de 0,40 % par an. Ce scénario ne nous paraît vraiment pas réaliste, parce que cela supposerait une grande stabilité de tout le Moyen-Orient, de la Russie ; que les Chinois, les Français, tout le monde, redécouvrent le vélo comme transport du quotidien et pas la voiture.

Cela supposerait qu'on découvre de nouveaux gisements de pétrole, qu'on augmente les énergies renouvelables, les économies d'énergie... Cela paraît relativement peu probable.

Même dans ce cas-là, il sera intéressant d'avoir une meilleure capacité ferroviaire entre Toulouse et Bordeaux parce que dans ce cas, le pétrole n'est pas inépuisable ; dans 20 ou 30 ans il n'y en aura plus assez. Donc pour préserver l'avenir, il faut surtout ne pas faire de nouvelles infrastructures ferroviaires ou aéroportuaires, routes, grands contournements, et tout miser sur le fer, les transports en commun et le vélo.

(Brouhaha).

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Il y a contradiction, entre les infrastructures ferroviaires et miser sur le fer...

M. Frédéric DANJON, Adjoint au Maire de Pessac :

Je voulais ajouter quelque chose à une personne qui a parlé de pôle multimodal en banlieue. C'est une aberration. Si vous voulez voir un beau pôle multimodal...

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

S'il vous plaît, juste une minute, Monsieur. Vous laissez parler Monsieur. Tout le monde a pu s'exprimer et il n'y a aucune raison qu'un des citoyens de cette salle ne puisse pas s'exprimer. Continuez, Monsieur.

M. Frédéric DANJON, Adjoint au Maire de Pessac :

Si vous voulez voir un beau pôle multimodal, allez près de Strasbourg, il y a un extraordinaire pôle multimodal. Il y a relativement peu de voitures mais le tram traverse toutes les voies de chemin de fer. On peut aller très facilement en tram, en train, partout. Ce n'est absolument pas le modèle qui pourrait être fait en banlieue, à Mérignac par exemple. Là cela correspondrait prioritairement à des accès en voitures.

J'arrêterai là. Vous pourrez lire notre contribution dans un cahier d'acteurs. Merci.

(Applaudissements).

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Merci beaucoup de cette contribution. Juste avant Monsieur BORDES, je voudrais rappeler à la salle, puisque cela s'est bien passé jusqu'à présent, qu'un certain échange citoyen doit être respecté, et quelqu'un peut émettre ses opinions, même si on n'est pas nécessairement d'accord.

M. Jacques BORDES, Conseiller Municipal à Lartigue, canton de Captieux, Sud :

Merci bien. Excusez-moi de prendre la parole une deuxième fois. Ayant décidé de ne plus m'adresser à RFF, ni à la SNCF, ni à la Commission de Débat Public, je m'adresserai donc au Président ROUSSET.

Je sais qu'il est parti, bien évidemment, mais je fais confiance à ses oreilles pour percevoir et entendre parfaitement ce que je vais dire.

Je voulais féliciter le Président ROUSSET (je regrette qu'il ne soit plus là) pour position qu'il a prise. Quand il a pris le micro tout à l'heure, il nous a dit que sa position n'était pas facile. Effectivement, le grand écart politique est une position extrêmement difficile.

En tout cas je peux vous dire qu'il y a trois semaines ou un mois, nous n'aurions pas misé 10 Francs sur la prise de position de Monsieur ROUSSET. Et quand Michel DUFRANC a fait remarquer que dans de débat public extraordinaire on voyait l'opposition de deux régions... C'est vrai que Martin MALVY, qu'on entendait hier soir et qui est le Président de la région Midi-Pyrénées, s'exprimait sur Sud Radio et disait qu'il ne faut surtout pas opposer les deux régions, Midi-Pyrénées et Aquitaine. On le comprend bien. Il n'empêche que c'est la situation aujourd'hui, actuelle, et c'est uniquement dû à la position du Président ROUSSET. Elle ne devait pas être facile à prendre, surtout après les engagements qu'il avait pris vis-à-vis de Midi-Pyrénées. Je pense que cette position a été prise consécutivement à la très forte opposition que nous avons montrée, Mesdames et Messieurs, et je vous remercie de vous être tous mobilisés...

(Applaudissements).

... Et je remercie particulièrement tous les élus qui sont montés au créneau et n'ont pas économisé leur temps, ils sont venus à beaucoup de réunions, les maires, les conseillers généraux, les députés ; bravo !

Monsieur le Président ROUSSET, je voulais vous faire une supplique, après ces félicitations.

Dans le débat public qui va venir, vous l'avez dit : important, la priorité, etc. Nous vous supplions, tous, de ne pas faire passer Bordeaux-Irun par Mont-de-Marsan, mais de le faire passer sur la façade atlantique. C'est une supplique.

Vous avez entendu tout à l'heure que certaines personnes ont dit : « On vous surveillera ». Je vous confirme que nous surveillerons de très près l'évolution de ce débat public, parce qu'il n'est absolument pas question que le Bordeaux-Irun passe par Mont-de-Marsan, nous ne le laisserons pas faire. Et je pense que nous serons encore plus virulents sur ce débat à venir que nous ne l'avons été sur le Bordeaux-Toulouse, pardon sur le Paris-Toulouse.

(Applaudissements).

Troisième point, Monsieur le Président ROUSSET, je suis navré de vous contredire sur quelque chose que vous nous avez dit tout à l'heure et qui est faux. Je pense que les gens de RFF qui sont sur la tribune vous répondront peut-être, ou vous le confirmeront. Vous avez dit que la ligne Bordeaux-Irun était totalement saturée,

Les chiffres, qui vous ont été indiqués vraisemblablement par RFF pour donner du crédit à l'urgence absolue de créer une ligne, étaient pipés, parce que cette ligne n'est nullement saturée ; le fret ferroviaire pour l'année 2002 se monte à 2,4 millions de tonnes, ce qui est absolument minime.

Le fret ferroviaire sur cette ligne est réduit à sa plus simple expression, à cause justement du problème de largeur de bogies entre l'Espagne et la France, c'est parfaitement connu. Donc on sait très bien que sur cette ligne, il n'y a quasiment pas de fret ferroviaire. Il faudrait m'expliquer comment vous pouvez dire (vous avez donné cela comme un argument

extrêmement important) : cette ligne est totalement saturée, il faut donc en créer une nouvelle.

Cela vient conforter l'installation et la création de nouvelles lignes en site propre. On peut très bien doubler, passer à 4 voies, les lignes existantes. Attention, il faudra que RFF vous confirme ce que je viens de dire. Un sillon est saturé à partir de 200 ou 220 trains aller-retour par jour. Je serais content que RFF vous confirme le nombre de trains aller-retour par jour sur le sillon Bordeaux-Irun ; je doute qu'on atteigne la moitié du taux de saturation.

Donc, il faut se garder de dire et de reprendre les arguments de RFF pour conforter leur envie de créer de nouvelles lignes en site propre. Il faut être extrêmement prudent sur cette idée, cette notion de la saturation de la ligne. Merci.

(Applaudissements).

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Merci, Monsieur BORDES, pour cette déclaration.

M. Alain BLANC, SEPANSO :

Je voulais juste que mon confrère fasse son intervention, le Docteur ROUX. C'est fait, merci.

M. Eric DUCURET * :

Je suis éleveur de brebis dans le Sud Gironde, sur le canton de La Brède. J'ai écouté les débats. Je suis aussi opposé à cette LGV, mais je me pose la question de savoir si je ne suis pas aussi opposé à la ligne Bordeaux-Irun. Je vais m'expliquer.

La question qu'il faudrait se poser est : pourquoi a-t-on besoin de ces grandes infrastructures ? Or notre système de stratégie économique est basé sur une sectorisation de la production, depuis une trentaine d'années. On a pris l'habitude de produire dans différents bassins la totalité des besoins de production de produits d'un pays. Donc, nous nous amusons à produire un produit industriel dans le Nord, un produit alimentaire dans le Sud, un autre produit dans une autre région. Et, bien sûr, pour alimenter le reste de la région, il faut le transporter.

Je m'adresse à l'ensemble des élus, des décideurs, des députés, etc. Si l'on veut résoudre les problèmes de grandes infrastructures, que ce soit le transport ferroviaire, aérien ou routier, il faudra finir par régionaliser les productions, pour éviter que les marchandises ne fassent trop de kilomètres.

Je voudrais m'adresser à toute l'assistance. Parce que ce ne sont pas seulement les décideurs qui feront l'avenir de notre pays, c'est aussi nous, c'est ce que nous faisons ce soir, mais nous avons aussi un comportement de consommateurs à modifier. Quand nous mangeons de la tomate au mois de décembre, nous faisons rouler des camions espagnols sur les autoroutes. Il faut prendre cela aussi en compte. Quand nous mangeons de l'agneau de Nouvelle Zélande parce qu'il n'est pas cher, nous faisons voler un avion. Il faut répondre à toutes ces questions. C'est ce changement de comportement qui nous amènera demain à ne plus avoir de débats publics pour savoir s'il est nécessaire de faire une LGV ou non. A ce moment-là, nous n'en aurons plus besoin. Merci.

(Applaudissements).

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Merci Monsieur.

Mme Denise CASSOU, co-présidente de l'association LEA (Landes Environnement Attitude) :

Dans ce débat, RFF a beaucoup parlé de transparence et de concertation. Je voudrais faire référence à la partie entre Tours et Poitiers dont parlait Monsieur CHARBONNEAU tout à l'heure.

A cet endroit-là, où il n'y a pas eu de débat, où les associations l'ont demandé et où il a été refusé, la concertation et la transparence les associations les ont « à l'arraché ». C'est toujours extrêmement compliqué d'obtenir des documents de la part de RFF, dans la mesure où ce n'est pas encadré par la loi, où il n'y est pas tenu ; ce n'est pas apparemment la culture de RFF, et c'est extrêmement dommage.

Du côté de la LGV Est, où l'on en est à la phase du chantier, là aussi les relations sont très difficiles entre RFF et les communes concernées par les travaux. Là aussi, ce sont très souvent des rapports de force. Je rappelle que le Parc Naturel a embauché quelqu'un pour s'occuper des relations avec RFF, tellement c'est compliqué. Je trouve cela dommage qu'un organisme, sur fonds publics, ait autant de mal, malgré ce qui est dit, à donner les informations.

En ce qui concerne les informations sur ce projet, notre association a posé et reposé des questions, dont une série importante sur le bruit. Un document a été produit par une personne à notre demande, et nous avons posé une série de questions par rapport au document que RFF a mis en ligne, il y a 15 jours ou 1 mois, suite à nos demandes répétées. Je pense que ce soir l'important est que les personnes dans l'assistance puissent s'exprimer. Par contre, je souhaiterais une réponse à nos questions, concernant notre dossier et les questions posées. Je propose que RFF les envoie et les mette à disposition du public.

Nous avons également posé une question, très précise, depuis le début, concernant le devis estimatif. Jusqu'à présent, nous avons eu des réponses très vagues : on nous renvoyait au dossier de RFF où il y avait simplement une carte de zonage de prix. Mais si vous alliez sur le débat public de la LGV PACA, il y a une page avec un devis estimatif précis, avec ce que coûte une gare, un pont, un kilomètre de LGV. Et à partir de là, on arrive au coût global. Mais ce coût global est explicité. Nous souhaitons là aussi avoir une réponse. Que l'on n'ait pas le temps de l'avoir ce soir, en raison du nombre d'interventions, d'accord. Mais nous attendons une réponse et nous souhaitons qu'elle soit rendue publique.

Il y a une autre question, que je souhaiterais poser à la Commission : combien y a-t-il de personnes à chaque réunion ?

Monsieur MATHIS a dit hier, sur une radio, qu'ils allaient écouter et prendre en compte, pas seulement en nombre mais en terme de valeur... Tout d'abord, les valeurs sont très relatives, et varient suivant les personnes, les cultures et les époques.

Actuellement, avec tous les problèmes qui concernent la crise climatique, les problèmes avec le pétrole, les valeurs ne sont certainement pas les mêmes qu'il y a 10 ou 20 ans. Et

quelles seront les valeurs, dans 20 ou 30 ans ? Il est important d'avoir un peu de prospectives, de se projeter en avant, dans ce domaine-là.

D'autre part, le nombre est quand même la base de la démocratie. S'il y a énormément de personnes dans certaines réunions ; s'il y a 500, puis 800, puis 900 ou 1 000 personnes ce soir, qui disent « non ! », c'est quand même autrement plus important que, apparemment, 40, 100, 150 personnes sur Toulouse.

Toulouse dit : « Oui, on la veut ». La Dépêche du Midi dit : « Oui, Toulouse veut... ». Non, 150 personnes, 100, veulent la LGV. Et à Bordeaux, ce sont des salles entières qui disent « Non ! ». Donc la question du nombre me paraît importante et là aussi, si la Commission ne peut pas répondre ce soir, je souhaiterais que nous ayons une réponse à cette question : quel nombre de participants y avait-il à chacune des réunions ? Cela permet de relativiser les expressions, les prises de positions qui ont été faites dans chacune de ces réunions. Merci.

(Applaudissements).

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Merci Madame. Alors trois explications, trois éléments de réponse pour l'instant.

Nous avons le nombre de participants, ce sera dans le rapport. Je n'ai pas les chiffres ici, on les a globaux, uniquement.

Sur l'explicitation de mon terme « valeur » : c'est la qualité de l'argument et la nouveauté que je voulais souligner, pas forcément le nombre. Certains arguments nous sont donnés par une personne et nous apparaissent, à tort ou à raison, importants. Cela peut être relatif au nombre de personnes...

Mme Denise CASSOU, co-présidente de l'association LEA (Landes Environnement Attitude) :

Je veux dire que vous avez parlé de prendre en compte plutôt la valeur que le nombre. D'une part, je vous répondais là-dessus que la valeur est très relative suivant les personnes, la culture, le milieu, et d'autre part suivant l'époque. C'est-à-dire que les questions qu'on se pose aujourd'hui ne sont pas celles qu'on se posait il y a 30 ans, et pensons aux questions qui vont se poser dans les 10, 20 ans à venir.

D'autre part, la question du nombre est quand même très importante. Quand beaucoup de personnes s'opposent, ne veulent pas un projet, en démocratie, le nombre est important.

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Tout à fait, je suis d'accord. Le problème est toujours la difficulté entre égalité et consensus, vous le savez bien.

La troisième chose : la contribution dont vous nous parlez sera mise dans les tout prochains jours sur le site, on vient de nous confirmer par téléphone que le problème de mémoire était réglé. Donc on va pouvoir mettre tout ce qu'on peut sur le site.

Un intervenant, membre de l'Association LEA, de la Défense du Pays Brédois :

Je suis désolé que beaucoup de monde parte maintenant. J'avais juste un petit message, et si je tourne le dos aux gens qui sont sur l'estrade, ce n'est pas que je suis impoli, c'est parce que je ne vais pas revenir sur tout ce qui a été dit, je suis tout à fait d'accord.

J'habite à 15 mètres de la voie ferrée actuelle. Je voulais vous dire que le débat de ce soir, pour moi, n'est pas terminé. Les projets de déclaration d'utilité publique qui ont déjà été faits plusieurs fois en France montrent qu'il faudra se battre après le 25 novembre 2005. Vous êtes tous d'accord ?

Tout à l'heure, Madame la Députée nous a proposé quelque chose, et je le lui accorde, je suis prêt à aller m'attacher sur la voie ferrée avec elle. Je pense que nous serons plusieurs.

Mais il n'a été fait aucune allusion à une arme absolue, et je sais de quoi je parle, je travaille pour la Défense Nationale. Vous avez une arme absolue dans votre portefeuille, et je vais vous la montrer. Il faut savoir que là, nous sommes devant un débat qui ressemble beaucoup à ce qui se passait au Moyen Age. C'est le Roi de France qui décide pour le Duc d'Aquitaine. Nous sommes ici tous en Aquitaine ; nous allons dire au Roi de France que lors des prochaines élections, nous utiliserons l'arme absolue qui est notre carte d'électeur. Ce mot n'a pas été prononcé de toute la soirée ! Nous avons entendu des citoyens, des Aquitains, des élus que je salue ici, qui nous ont apporté leur soutien. On n'a pas parlé des électeurs. Voilà ce que je voulais dire, merci.

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Merci Monsieur. Je pense que dans l'esprit des membres de la Commission, « citoyen » veut aussi dire « électeur ».

M. Christophe LEBAS, membre de l'Association du Pays Bretois :

Pour certains c'est un sonotone, pour vous ce seront des lunettes.

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

C'est la lumière !

M. Christophe LEBAS, membre de l'Association du Pays Bretois :

Je suis aussi membre de l'Association du Pays Brédois. Désolé, on monopolise un peu les questions, mais on en a tellement.

Vous nous avez transmis un dossier de maître d'ouvrage. Je me permets (il est un peu tard, les gens partent) de vous rappeler ce que vous attendiez de nous. Vous attendiez qu'on optimise un projet déjà ficelé, et que cette optimisation vous permette de proposer au Ministre de l'Équipement les modalités de la poursuite du projet. Nous, nous sommes venus au débat public pour vous dire autre chose : l'inopportunité de ce projet.

J'ai une requête à faire aux membres de RFF : l'année prochaine, dans l'autre session, le vrai débat public pour la vraie ligne Bordeaux-Irun, ne revenez pas avec ce genre d'intention

de projet déjà ficelé en débat public, et on sera très vigilants quant à ce dossier que vous appelez « maître d'ouvrage » et qui est pour moi un catalogue de propagande qui ne met en avant que les choses qui vous intéressent et qui omet les choses qui fâchent.

Quand nous avons l'intelligence et le cœur de vous les rappeler, vous nous dites : « Non, c'est trop tôt, on ne peut pas vous répondre, on n'a pas les éléments pour ! ». Alors, l'année prochaine, s'il vous plait, Messieurs, faites-nous l'honneur de venir en face de nous avec quelque chose de plus acceptable pour nous, citoyens de la Gironde. Merci.
(Applaudissements).

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Merci Monsieur. Je vous rappelle que la première question du débat public était bien évidemment celle de l'opportunité. Je crois qu'effectivement, des réponses ont été faites, clairement, aujourd'hui ; à Langon aussi. Donc le problème est clair.

Un intervenant :

Deux petites secondes, juste pour rebondir sur l'arme de l'électeur. J'ai une petite proposition à faire. Mais nous allons nous organiser, vous avez vu que l'on sait très bien le faire.

Tant que vous n'aurez pas pris la décision d'arrêter ce projet inopportun et dont personne ne veut, nous allons proposer à tous les Aquitains d'autres moyens alternatifs : de boycotter, donc, la SNCF. Voilà, c'est tout, merci !

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Merci. Madame ? Vous pouvez donner le micro à Madame...

Mme Françoise SITONE :

Bonsoir. Je suis intervenue plusieurs fois à Langon. Depuis que le projet du TGV est intervenu, j'ai demandé, autour de moi, aux gens qui prenaient le TGV, comment cela se passait.

Si j'en crois le dossier, la chose principale est la vitesse, gagner du temps que ce soit entre Paris et Toulouse ou Bordeaux et Toulouse. Or, autour de moi, j'ai des gens qui ont pris et prennent le TGV. La dernière en date est ma fille, qui est revenue de Londres avec l'Eurostar il y a 15 jours, qui m'a téléphoné et m'a dit : « Maman, on est arrêté, parce qu'il y a eu, justement, un sanglier renversé par un TGV ». Et 33 TGV se sont arrêtés et ont dû attendre que cela reparte, pendant une heure. Donc sur le trajet, ce n'était pas aussi rapide que cela.

Une autre de mes filles est revenue de Belgique. Je crois que c'est le Thalys, qui part de Bruxelles. Ensuite elle devait arriver à Paris. Il y a eu du retard. Finalement ils sont partis, je crois, à l'heure à laquelle ils auraient dû arriver à Paris. C'est encore un autre exemple.

J'ai des amis qui sont arrivés de Tours, qui ont pris le TGV, ils sont arrivés une heure en retard. Donc si aujourd'hui, le TGV ne remplit pas sa fonction (d'aller plus vite), qu'est-ce que cela sera plus tard ? Est-ce que cela va s'améliorer ? On est dans un questionnement.

Parce que, franchement, toute la technologie, tout l'argent qu'on y met, et l'argument surtout qu'on utilise du temps gagné... Est-ce que c'est rempli ?

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Merci beaucoup, Madame.

Un intervenant :

Même la SNCF n'aime pas le TGV. Je ne sais pas si beaucoup regardent la télé, les publicités qui sont faites sur le TGV. La dernière est impressionnante puisqu'on voit des gens sur les branches d'un arbre et qui vont petit à petit descendre et partir tout le long d'une vallée. Il y a tout : les passagers, les villes (mais il n'y a pas le TGV, il flotte au-dessus d'une espèce d'herbe magnifique), il n'y a pas de lignes. Donc vous avez honte de vos trains. C'est tout. Je vous remercie.

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Merci pour votre avis. On transmettra au publicitaire. Y a-t-il d'autres questions.

Mme Isabelle DEXPERT :

Je suis élue dans la commune de Cabanac et Villagrains. Ce qui me frappe, sur ce projet, à la limite qu'il soit bon ou mauvais, c'est qu'on accepte de spolier des citoyens d'une partie de leur patrimoine. Et je trouve qu'aujourd'hui notre démocratie n'est pas très moderne : on accepte que de grands projets structurants se fassent sur le dos de citoyens.

Et je pense qu'aujourd'hui, les gens qui étaient là, pour beaucoup, sont venus la peur au ventre, en imaginant que peut-être un jour ils auraient le TGV et que leur patrimoine serait estimé peut-être à 30 ou 40 % de sa valeur, et que toute une vie de travail serait complètement niée.

Je pense que nos parlementaires devraient vraiment entreprendre un travail de fond pour que les projets structurants puissent se faire de façon équitable, en France.

Parce que ce projet est mauvais, cela tombe bien. Mais s'il était bon, dans le coût de ce projet, je pense qu'il serait moral qu'apparaisse aussi la perte de patrimoine des gens.

Je pense que vraiment, aujourd'hui, on est dans une situation totalement inéquitable. Je crois que notre démocratie devrait progresser, sur ce plan-là. Et j'espère que la Commission pourra faire remonter cet avis, et que nos parlementaires auront envie de travailler sur ce type de projet. En tant qu'élue, je sais aussi que les projets sont difficiles à faire passer, parce que les citoyens en ont un petit peu assez d'être les dindons de la farce. Et que parfois ce qu'on leur oppose, l'intérêt général, ce n'est qu'une somme d'intérêts privés. Et l'intérêt privé du citoyen n'est pas moins respectable qu'une somme d'intérêts privés qu'on appelle « intérêt général ».

(Applaudissements).

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Merci Madame. Mais vous soulevez un problème qui est important, qui est très général en France : la loi n'indemnise pas les problèmes d'aménagement, sauf si on est sur le trajet. Il faut demander aux députés de la changer.

Mme Marie-Hélène Des ESGAUX, Député :

Juste un petit mot. Pas exactement là-dessus, mais quand même en lien. Quand j'ai dit tout à l'heure que souvent les débats publics ne servaient pas à grand chose, je veux à nouveau m'en expliquer pour dire que souvent c'est parce que ceux qui sont en désaccord sont soit des gens qui sont spoliés à titre personnel, parce que la ligne passe devant chez eux, etc., ou parce que ce sont des écolos qui sont systématiquement contre. Donc on peut comprendre qu'à ce moment-là les débats publics n'aient pas avancé et n'aient pas tenu compte de leur avis, d'une certaine manière.

Moi aujourd'hui, la question que je veux vous poser, c'est : qui est pour ce dossier ? Qui ? Je ne parle pas que de la réunion d'aujourd'hui.

D'une manière générale, dans ce débat, dans cette décision, qui en Gironde, qui en Aquitaine, a dit qu'il était pour ? Personne ! Vous n'avez personne... C'est beaucoup plus grave qu'il n'y paraît.

Ce ne sont pas simplement des gens qui ont un intérêt personnel ; ce sont des gens qui vous ont tous dit « non » pour des raisons ou d'autres, ou des raisons financières de contribuable, qui vous ont dit « ce n'est pas la priorité, la priorité c'est la Bordeaux-Irun ».

Si je m'adresse à vous, c'est parce qu'il n'y a que la Commission Particulière qui peut faire remonter cela. Et pour une fois, la Commission Particulière, à mon avis, a une responsabilité extraordinaire. Parce que je suis tout à fait d'accord de dire que..., et vraiment montrer du doigt RFF. Je le redis.

On ne nous a pas répondu, on nous a traités n'importe comment, y compris dans cette réunion. Moi je compte sur cette Commission Particulière, et donc la Commission Nationale (évidemment Madame aussi) que je respecte parfaitement. Elle a un rôle dans ce dossier qui est capital. Vous avez bien vu, la salle a bien fait la différence, entre RFF que nous accusons de tous nos maux, et vous, CPDP, qui seule pouvez porter maintenant nos revendications.

Nos revendications vont au-delà d'un simple riverain touché qui n'est pas d'accord, d'un simple écolo qui est contre les infrastructures en général et ne veut défendre que la position du vélo. Non ! Ce débat, aujourd'hui, va bien plus loin que cela.

C'est un débat qui touche tous les citoyens contribuables qui vous disent : « Ce n'est pas la priorité ». On ne vous dit pas forcément de ne pas faire la Bordeaux-Toulouse. Vous ne m'avez pas entendue dire de ne pas la faire. Vous m'avez entendue vous dire : « Faites d'abord la Bordeaux-Irun ! ». Faites donc d'abord le débat public, et après on verra, faisons la Bordeaux-Irun !

C'est la première fois que ce problème se pose. Vraiment je re-insiste, c'est une responsabilité vraiment capitale, ou alors, en tant que parlementaire, je devrais me poser la question (dans le cadre peut-être même d'une mission parlementaire) de savoir à quoi servent ces débats publics particuliers, avant les infrastructures. Parce que, là, aujourd'hui, il y a un vrai problème de fond, si on n'a pas réussi à se faire entendre, et si vous-mêmes... Je ne doute pas une seconde de votre objectivité, et vous saurez faire remonter cet élément-là.

Mais si cet élément n'est pas pris en compte, alors il faudra effectivement, en tant que parlementaires, qu'on se pose des questions.
(*Applaudissements*).

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Merci Madame le Député. Je reprends ce que disait Mme MADER, que nous sommes tous engagés à titre personnel, du reste la salle sait très bien que j'ai déjà démissionné, personnellement, d'une Commission, à la suite d'un CIADT ; que nous consacrons tous, individuellement, notre temps et plus que notre temps, croyez-moi (les indemnisations sont administratives, donc pas terribles, très en dessous des dépenses, excusez-moi de ces détails sordides). Franchement, nous ferons un rapport, qui sera notre intime conviction sur ce que nous avons entendu. Je peux m'y engager.

Nous allons peut-être tirer la conclusion de ce dernier débat, puisqu'une grande majorité de l'assistance a dû partir, pour des raisons de transport, etc. Je tiens à remercier tous ceux qui ont assisté jusqu'au bout à ce débat, et tous ceux qui sont partis. L'apport a été très clair, très net, très franc. Donc nous en ferons l'écho dans notre rapport, et on verra ensuite. Vous savez que nous n'avons pas la décision. Merci beaucoup à tous.