

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

**" Milieux naturels et environnement
Langon, 15 septembre 2005 "**

Actes de la réunion publique thématique

SOMMAIRE

Introduction	7
Mot d'accueil de Charles VERITE , Maire de Langon.....	8
Ouverture du débat par Henri DEMANGE , Président de la Commission.....	8
Table ronde n° 1 : L'évaluation des impacts environnementaux de la LGV	11
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	12
<i>Intervention de Gilles HABASQUE, Expert Environnement SCETAUROUTE</i>	13
<i>Intervention de Marie-Christine MARTIN, Conseillère municipale de Louchats</i>	17
<i>Intervention de Gilles HABASQUE, Expert Environnement SCETAUROUTE</i>	18
<i>Intervention de Isabelle DEXPERT, Conseillère Générale du Canton de Villandraut</i>	19
<i>Intervention de Gilles HABASQUE, Expert Environnement SCETAUROUTE</i>	19
<i>Intervention de Charles VERITE, Maire de Langon</i>	19
<i>Conclusion de Gilles HABASQUE, Expert Environnement SCETAUROUTE</i>	19
<i>Intervention e Jacques BORDES, Conseiller municipal de Lartigue</i>	20
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	20
<i>Intervention de Jean-Luc GLEYZE, Conseiller Général de Captieux</i>	21
<i>Intervention de Philippe CARREYRE, Conseiller Général du canton de Saint-Symphorien</i>	21
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	21
<i>Intervention de Marie-Hélène DES ESGAULX, Député de la Gironde, 8^e circonscription</i>	22
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	25
<i>Intervention de Simon CHARBONNEAU, Professeur de Droit de l'Environnement, Université de Bordeaux</i>	25
<i>Intervention de Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude »</i>	26
<i>Intervention de Marie-Christine MARTIN, Conseillère Municipale de Louchats</i>	28
<i>Intervention de Jean-Luc GLEYZE, Conseiller Général de Captieux</i>	29
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	30

<i>Intervention de Philippe BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO</i>	31
<i>Intervention de M. MOURA, Directeur du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne</i>	34
<i>Intervention d'un Porte-parole, Association « Patrimoine A Préserver » Experts SCETAUROUTE</i>	38
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	38
<i>Intervention de Françoise DELPECH, Secrétaire de l'Association « Landes Graves Palus Environnement »</i>	40
<i>Intervention de René PRALAT, Enseignant à l'IUT à Bordeaux, Département Génie Civil</i>	40
<i>Intervention de Stéphanie LECHAT, Canton de Captieux</i>	42
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	43
<i>Intervention de Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude »</i>	44
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	46
<i>Un intervenant</i>	46
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	47
<i>Un intervenant</i>	47
<i>Une intervenante</i>	47
<i>Intervention de Philippe MORAT, Habitant de Mios</i>	48
Table ronde n° 2 : Les témoignages	50
<i>Intervention de Gilles HABASQUE, Expert Environnement SCETAUROUTE</i>	51
<i>Intervention de Bernard DONNEVE, Maire de Bourrideys</i>	51
<i>Un ingénieur de l'aéronautique</i>	52
<i>Intervention de Sandrine RABASEDA, Responsable Environnement RFF</i>	52
<i>Une intervenante</i>	53
<i>Réponse de Sandrine RABASEDA, Responsable Environnement RFF</i>	53
<i>Intervention de Marie-Hélène DES ESGAULX, Député de la Gironde, 8^e circonscription</i>	53
<i>Réponse de Sandrine RABASEDA, Responsable Environnement RFF</i>	53
<i>Intervention de Philippe BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO</i>	54
<i>Intervention de Catherine SEMIDOR, Ecole d'Architecture et Paysage de Bordeaux</i>	55
<i>Intervention de Etienne DUPIN</i>	57
<i>Réponse de Catherine SEMIDOR, Ecole d'Architecture et Paysage de Bordeaux</i>	57

<i>Intervention de Dominique GALLAND</i>	58
<i>Une intervenante</i>	58
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER,</i> <i>Chef de projet débat public RFF</i>	59
<i>Une intervenante</i>	59
<i>Réponse de Kim REGNIER,</i> <i>Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	59
<i>Intervention de Annie DESCOT,</i>	60
<i>Intervention de René PRALAT,</i> <i>Enseignant à l'IUT Bordeaux, Département Génie Civil</i>	60
<i>Intervention de Dominique DABORDS,</i> <i>Habitante de Landiras</i>	60
<i>Réponse de Kim REGNIER,</i> <i>Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	61
<i>Intervention de Michel LACOME,</i> <i>Maire de Balizac</i>	61
<i>Intervention de Annie DESCOT,</i>	61
<i>Intervention de Patrick LAFFORGUE,</i> <i>Membre de CLCV</i>	62
<i>Réponse de Kim REGNIER,</i> <i>Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	63
<i>Intervention de Stéphanie LECHAT,</i> <i>Canton de Captieux</i>	63
<i>Intervention de Jacques LEDIEU,</i> <i>Président d'une Association « Qualité de vie »</i>	63
<i>Réponse de Kim REGNIER,</i> <i>Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	64
<i>Intervention de Colette LIEVRE,</i> <i>Présidente de Paysage d'Aquitaine</i>	64
<i>Réponse de Kim REGNIER,</i> <i>Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	65
<i>Intervention de Jean-Luc GLEYZE,</i> <i>Conseiller Général de Captieux</i>	66
<i>Intervention de Roselyne BANCON,</i> <i>Habitante de Préchac</i>	67
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER,</i> <i>Chef de projet débat public RFF</i>	67
<i>Intervention de Philippe BARBEDIENNE,</i> <i>Directeur de la SEPANSO</i>	68
<i>Réponse de Kim REGNIER,</i> <i>Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	69
<i>Intervention de Etienne DUPIN,</i> <i>Maire de Landiras</i>	69
<i>Intervention de Françoise SITONE,</i> <i>Association BioServices</i>	69
<i>Intervention de Bernard DONNEVE,</i> <i>Maire de Bourrideys</i>	70
<i>Une intervenant</i>	70
<i>Intervention de Michel DUFRANC,</i> <i>Maire de La Brède, Vice-président de la Communauté de Communes de Montesquieu</i>	71
<i>Intervention de Mme DAUBET,</i> <i>Office National de la Forêt</i>	72

Table ronde n° 3 : Les aspects méthodologiques 73

<i>Intervention de Mme DAUBET, Office National de la Forêt</i>	74
<i>Intervention de M. BACHERY</i>	77
<i>Intervention de Pierre MACE, Représentant des associations DFCI</i>	79
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	80
<i>Intervention de Guy CLAVERIE</i>	81
<i>Intervention e Jacques BORDES, Conseiller municipal de Lartigue</i>	81
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	82
<i>Intervention e Jacques BORDES, Conseiller municipal de Lartigue</i>	85
<i>Intervention de Marie-José MORLOT, Maire d'Origne</i>	85
<i>Intervention de Jean-Luc GLEYZE, Conseiller Général de Captieux</i>	86
<i>Intervention de Marie-José MORLOT, Maire d'Origne</i>	87
<i>Intervention de Pierre AUGER, Conseiller Général de Langon, Maire de Fargues</i>	88
<i>Intervention de Edgar SOULAT, Citoyen de Villandraut</i>	89
<i>Intervention de Denise CASSOU, Présidente de l'Association « Landes Environnement Attitude »</i>	91
<i>Un intervenant</i>	91
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées</i>	91
<i>Intervention de Vincent COQUILLES, Chargé de mission scientifique, Association Ciron Nature</i>	92
<i>Un intervenant</i>	92
<i>Intervention de Stéphanie LECHAT, Canton de Captieux</i>	93
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	94
<i>Un intervenant</i>	94
<i>Intervention de Jean-Luc GLEYZE, Conseiller Général de Captieux</i>	95
<i>Un intervenant</i>	95

Sont notamment intervenus lors de ce débat :

Pour la Commission particulière du débat public :

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

Pour le maître d'ouvrage :

M. Kim REGNIER, Directeur régional Midi-Pyrénées
M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public
M. Jean-Marc MAKON (suivi écran sur Pc)

Pour la SNCF :

M. Alain de TESSIERES, Directeur régional SNCF

Pour la Table ronde n° 1 :

M. Gilles HABASQUE, Expert SCETAUROUTE
M. Philippe BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO
M. Jean-Louis MOURA, Directeur du Parc naturel régional des Landes de Gascogne

Pour la Table ronde n° 2 :

Mme Sandrine RABASEDA, Responsable Environnement RFF, Direction des opérations LGV Est
Mme Catherine SEMIDOR, Ecole architecture et paysages de Bordeaux

Pour la Table ronde n° 3 :

Mme Béatrice DAUBET, Ingénieur ONF

Introduction

Ouverture du débat à 18h30

M. Charles VERITE, Maire de Langon :

Mesdames et Messieurs, chers collègues, chers amis, contrairement à ce que vous pouvez penser, ce n'est pas une répétition ce soir pour le mariage de Sauternes ! Je m'empresse de le dire, pour ceux qui auraient confondu.

Nous sommes donc réunis ce soir, pour écouter d'abord, et puis ensuite débattre sur les propositions qui vont vous être faites concernant cette fameuse Ligne à Grande Vitesse. Je me méfie personnellement des termes « grande vitesse », parce que j'ai déjà connu la liaison rapide entre Bordeaux et Pau, alors je me méfie un peu. Mais mon propos s'arrêtera là. Je vais donc passer la parole aux intervenants qui vont, scientifiquement et avec beaucoup de patience je pense, vous exposer ce projet. Ensuite, à vous de jouer, merci.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Merci Monsieur le Maire.

Tout d'abord, bonsoir à toutes et à tous. La réunion de ce soir s'inscrit dans la démarche de débat public, qui a démarré le 8 juin, et qui va encore se poursuivre pendant plusieurs semaines.

Au cours des réunions générales de lancement, en juin, en particulier à Bordeaux, avaient été soulevés plusieurs points.

- Premier point, il y avait une demande ferme d'obtention d'une cartographie plus précise des options de passage. La Commission avait jugé cette demande légitime, et avait donc demandé à RFF de la satisfaire.
- Le deuxième point, qui avait été soulevé, indiquait que le dossier présenté par RFF méritait des développements plus complets sur les problèmes posés au milieu naturel et à l'environnement. C'est l'objet de la présente réunion.
- Troisième point : d'une manière plus large, un projet de cette importance entraîne des enjeux fonciers et territoriaux qu'il conviendrait d'approfondir. Ce point avait été également soulevé. Et ce propos sera le thème d'une prochaine réunion thématique comme celle d'aujourd'hui, qui se tiendra dans cette salle le mercredi 28 septembre à 18 heures 30 ; où seront abordés, je l'ai indiqué, les problèmes fonciers et territoriaux.

Enfin, je rappelle que le mardi 15 novembre à 19 heures, donc avant la fin du débat, se tiendra à Bordeaux la réunion de synthèse où la Commission Particulière rendra compte du déroulement du débat, des principales interrogations, des problèmes soulevés. Sur ces sujets, RFF précisera son point de vue ; et l'ensemble du public aura alors la possibilité de s'exprimer très largement.

Bien entendu, pendant tout ce temps, les autres outils du débat continueront à fonctionner activement. Vous les connaissez : Internet, Journaux du débat, Cahiers d'acteurs.... Et je n'oublierai pas de souligner le rôle important que jouent la presse écrite, la radio et la télévision, qui assurent depuis le début une couverture large et de qualité, de ce débat. Et nous les en remercions.

De quoi va-t-on parler ce soir ? Nous allons parler des points de sensibilité environnementale, des modalités de prise en compte des enjeux environnementaux, et des retours d'expérience et des témoignages. Soit trois tables rondes animées par mes collègues de la CPDP, que je présenterai tout à l'heure : Madame MADER, Monsieur BAREL, Monsieur MATHIS.

Plusieurs intervenants sont prévus, avec un temps de parole limité, qui leur a été fixé afin de laisser une large place aux questions et aux interventions de la salle. Monsieur SABLAYROLLES, chargé du chronométrage, interviendra. Nous le lui avons demandé, si un orateur dépassait son temps de parole. Et il assurera également, je l'indique, le rapport des questions écrites, puisque pendant la durée de la réunion, indépendamment des interventions orales, il y a, vous le savez maintenant, la possibilité de poser des questions par écrit.

Notre souci est qu'à la fin de cette réunion, tout le monde ait pu s'exprimer. Ce qui supposera, compte tenu du nombre de personnes présentes, une certaine discipline, que nous nous efforcerons de faire respecter. La composition et l'ordre des tables rondes ont été conçus de manière à alterner interventions d'experts et témoignages.

L'objet de la réunion tourne autour de l'environnement et des milieux naturels. Mais il est possible que certains intervenants souhaitent aborder d'autres sujets. Par exemple, revenir sur l'opportunité du projet. Ce n'est pas l'objet express de cette réunion, mais tout le monde pourra intervenir sur le sujet qu'il souhaiterait aborder. Pour cela, nous réserverons le temps qu'il faudra. Je le répète, tout le monde pourra s'exprimer sur tout, à condition de ne pas être trop long et, bien entendu, de rester dans les limites de la courtoisie, qui est une qualité généralement reconnue aux girondins.

Le rappel des principes du débat public : Je rappelle, mais vous le savez tous, que le débat public se situe entre un public et le maître d'ouvrage, en l'occurrence Réseau Ferré de France. Il est organisé par la Commission Particulière de Débat Public.

A ce stade de mon propos, j'indique rapidement les personnes qui sont présentes ici.

A droite, nous avons la représentation du maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France. En partant de votre gauche vers votre droite :

- Monsieur Jean-Marc MAKON, qui est responsable des présentations informatiques de RFF,
- Monsieur Jean-Jacques FAUCHER, qui est le Chef du Projet,
- Monsieur Kim REGNIER, qui est le Directeur Régional Midi Pyrénées,
- Madame Sandrine RABASEDA, qui travaille à RFF et qui interviendra en tant que témoin, puisqu'elle a particulièrement traité les objets et les problèmes d'environnement pour une LGV Est qui vient d'être réalisée. Elle fera donc part du vécu, si besoin en est.

A cette table, la Commission Particulière, toujours de votre gauche à votre droite :

- Madame MADER,
- Le Professeur MATHIS,
- Votre serviteur, Henri DEMANGE,
- Monsieur BAREL,
- Monsieur SABLAYROLLES.

A la table qui se trouve à votre droite, les trois premiers intervenants qui seront présentés dans quelques instants par Madame MADER, qui animera la première partie de ces exposés.

Pour revenir à la mission de la Commission Particulière, cela a été déjà dit, mais je rappelle que nous avons un devoir d'indépendance, de neutralité et d'objectivité. C'est notre fonction. Que la LGV Bordeaux-Toulouse se fasse ou ne se fasse pas, ce n'est pas notre problème.

Quelle est donc notre mission ? Elle nous a été confiée par la Commission Nationale de Débat Public, dans le cadre de la loi de démocratie de proximité, et notre mission est triple : informer, organiser le débat, rendre compte.

- ⇒ Informer et organiser le débat, c'est veiller à ce que tout citoyen puisse avoir accès, dans les meilleures conditions, à toutes les informations disponibles. Qu'il puisse largement exprimer son point de vue, et obtenir du maître d'ouvrage les réponses les plus complètes aux questions qu'il se pose.
- ⇒ Rendre compte, cela sera en fin de débat : cela consiste à la fin du débat à rédiger le compte-rendu le plus objectif et le plus complet possible, qui soit une aide à la décision apportée à toutes les autorités qui sont engagées dans le projet. Ce compte-rendu sera bien entendu rendu public, et chacun pourra donc juger s'il est complet et objectif. Il figurera en particulier sur le site Internet du débat, qui restera en ligne pendant un an à l'issue de la fin du débat.

Voilà la présentation que tous les Présidents de Commissions Particulières sont tenus de faire en début de réunion. Sur les premiers intervenants, je laisse la parole à Madame MADER, qui va présenter la première table ronde.

**Table ronde n°1 :
L'évaluation des impacts
environnementaux
de la LGV**

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Bonsoir, nous allons ouvrir le débat. Comme le Président DEMANGE vous l'a expliqué, nous avons structuré le débat de manière à ce qu'il soit le plus vivant possible, et que chacun puisse s'exprimer.

Je vais donc passer la parole en tout premier lieu d'une part à Monsieur HABASQUE, qui va présenter la cartographie. Ensuite, je passerai la parole à Monsieur BARBEDIENNE qui donnera le point de vue de SEPANSO et nous ouvrirons le débat.

Lorsque nous ouvrirons le débat, il est souhaitable que toutes les personnes qui veulent prendre la parole se présentent et se lèvent de façon faciliter leur enregistrement, et de façon à mieux les entendre.

Donc je vais entrer dans le vif du débat immédiatement, et donner la parole à Monsieur HABASQUE de SCETAURROUTE.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Madame MADER, mea culpa. Il était effectivement prévu que le maître d'ouvrage, c'est normal, en l'occurrence Monsieur FAUCHER, en quelques minutes nous présente un petit peu le travail qui a été effectué, et les éléments qu'apportera RFF pour engager le débat.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Excusez-moi, Monsieur FAUCHER, de vous avoir oublié.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Non, non, c'est ma faute uniquement, et pas la vôtre.

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

Non, je vous en prie, il n'y a pas de mal. Merci Monsieur le Président, Madame MADER. Je vais être très rapide dans le propos introductif que je ferai sans présentation, parce qu'on a un petit problème...

Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse. Très rapidement, il faut rappeler qu'il est un projet de création de LGV sur 200 kilomètres entre le Sud de Bordeaux et le Nord de Toulouse ; ligne qui répond à un certain nombre d'objectifs :

- Le premier étant d'améliorer l'accessibilité de la capitale de Midi Pyrénées.
- Ce faisant, et avec la création de ce lien, d'améliorer très significativement les relations entre Bordeaux et Toulouse, en ouvrant un lien entre l'Atlantique et la Méditerranée, puisque ce projet pourra se poursuivre ensuite par un tronçon entre Toulouse et Narbonne.
- C'est un projet qui n'ignore pas la desserte des territoires entre les deux grandes métropoles du Sud-Ouest, avec la desserte d'Agen et de Montauban.
- C'est un projet qui, en libérant des circulations grandes lignes qui emprunteront la LGV, libère de la capacité sur la ligne classique actuelle de façon à ce que puissent y être développés les services régionaux de voyageurs, et les Conseils Régionaux d'Aquitaine et Midi Pyrénées ont l'ambition de le faire.

- Enfin, il donnera les conditions favorables à ce que l'on puisse avoir le développement du fret ferroviaire.

Il y a dans ce projet un certain nombre d'étapes. Vous vous souvenez sans doute, dans les documents, de la présentation des diverses étapes de réalisation d'un grand projet. Nous en sommes à l'étape du débat public. Elle donnera lieu à la présentation par Gilles HABASQUE de SCETAUROUTE, d'une présentation cartographique de l'inventaire des grandes sensibilités environnementales qui ont été recensées.

Et puis il y aura ensuite une phase d'études plus approfondies, qu'on appelle études d'avant-projet, qui définissent des fuseaux d'un kilomètre de large dans lesquels peuvent s'inscrire des tracés ; puis on retient une bande de 500 mètres dans laquelle le tracé est étudié. Cette phase, et notamment la façon dont les questions environnementales sont prises en compte lors de ces études, sera présentée par Monsieur MEREAU de SCETAUROUTE.

Et enfin, nous arrivons dans les phases de réalisation de l'ouvrage, et Sandrine RABASEDA qui est responsable de l'environnement à la Direction des Opérations de la LGV Est Européenne, vous présentera quelques exemples de résolution des problèmes.

On se souvient de la réunion de lancement à Bordeaux où il avait été demandé d'être plus précis sur les cartographies disponibles en ce qui concerne le projet, donc nous avons répondu à cette attente par deux productions :

- Une première carte, dite « des options de passage », représente à une meilleure échelle que celle qui figurait dans le dossier support les options de passage, avec la représentation des communes qui sont concernées par ces options.

- Et puis une seconde cartographie, également disponible sur le site Internet de la Commission, sur laquelle Gilles HABASQUE fera une présentation beaucoup plus détaillée, qui est celle de l'inventaire des thèmes environnementaux que l'on a rencontrés.

Donc ce que je peux dire pour conclure, c'est que nous allons, dans la mesure où le débat public permettra à RFF de prendre cette décision, aller vers une suite du projet qui est faite de stades d'études. Et RFF a le souci d'être un maître d'ouvrage qui assure une bonne concertation autour de ses projets, et assure une concertation avec transparence.

Je vais passer maintenant la parole à Gilles HABASQUE, pour qu'il vous fasse l'inventaire des sensibilités environnementales sur la partie du projet se situant entre Bordeaux et Agen.

M. Gilles HABASQUE, Expert Département Environnement, SCETAUROUTE :

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Donc Gilles HABASQUE, du Département Environnement de SCETAUROUTE, SCETAUROUTE étant une Société d'Ingénierie qui intervient sur les grands projets d'infrastructures. Je vais vous présenter rapidement les objectifs de l'étude et la méthodologie que nous avons appliquée, et également les difficultés que nous avons rencontrées lors de cette étude de diagnostic des enjeux environnementaux de la zone dans laquelle vous vivez.

L'objectif de l'étude qui nous a été confiée par RFF, c'était de déterminer les grands enjeux environnementaux, de niveau collectif, et non pas particuliers. Je vais prendre un exemple pour ces enjeux collectifs. Sur le thème de l'agriculture, on a considéré les enjeux de type « les vignobles d'Appellations d'Origines Contrôlées » et on n'est pas descendu jusqu'à l'échelle d'une exploitation agricole, sachant que (vous le verrez au cours de l'exposé) pour les grands projets d'infrastructures, il y a une progressivité des études. Aujourd'hui, c'est la première étape, c'est-à-dire qu'on essaie de voir où on met les pieds. En résumé, de comprendre nos territoires, comment ils fonctionnent, comment les populations vivent à l'intérieur, comment cela se structure, comment ils vont évoluer.

Au niveau de la méthode, on a commencé par établir une cartographie que je vais vous présenter un petit peu plus en détails, associée à une base de données, évoluant dans le déroulement d'un projet, lors de son avancement, et on descend ainsi jusqu'à l'échelle de la parcelle. Mais tout cela dure quelques années, donc on va essayer de vous faire comprendre un petit peu quelle est notre vision, un peu macroscopique, de la zone dans laquelle vous vivez.

En terme de difficulté, justement cette vision un peu haute est liée à la surface de la zone d'étude, sachant qu'on a travaillé entre Bordeaux et Toulouse sur 200 kilomètres de long, sur une zone qui faisait 50 kilomètres de large, et dans laquelle on s'est efforcé de ne rien oublier, toujours en terme d'enjeux collectifs. Que signifient ces enjeux collectifs ? A ce stade, on ne peut pas déterminer les impacts d'un projet, sachant qu'on n'a pas de projet aujourd'hui déterminé, que la cartographie que je vais vous présenter, c'est un fil, qui est tout petit, et qu'on travaille effectivement sur une très grande zone. Aujourd'hui effectivement le projet virtuel se promène en fait dans cette zone de 50 kilomètres de large.

Donc je vais vous présenter rapidement et de façon un petit peu générale, la zone d'étude, et la légende des cartes. La carte n'est pas très lisible, donc je vais vous guider un petit peu, vous voyez le point rouge... Donc ici nous avons Agen, Marmande, Bordeaux (on va zoomer tout à l'heure sur cette carte et vous verrez un petit peu mieux, j'espère).

On a ici toute la zone de Gascogne, donc les coteaux de Gascogne avec leurs paysages caractéristiques, on a le pays de Serre qui est ici, avec la vallée du Lot dans cette partie-là, donc qui vient se jeter dans la vallée de la Garonne ; la partie des terreforts, de l'Entre Deux Mers, et enfin toute la partie de la forêt des Landes.

Vous avez ici en orange, représentées des options de passage préférentiel de RFF...

(Plainte dans la salle concernant la carte)

On va zoomer sur la carte, Madame, c'est juste une présentation générale pour vous situer justement dans la cartographie, sachant que tout à l'heure on va attaquer dans la partie bordelaise, et on va balayer donc ce premier fuseau, puis celui-ci, et enfin le dernier fuseau plus au Sud.

Une petite présentation de la légende : vous allez retrouver tout à l'heure sur les cartes les légendes concernant le milieu humain, sachant que la zone est caractérisée par plusieurs axes structurants : l'autoroute A62, la RN 113, la RN 524, la ligne ferroviaire classique entre Bordeaux et Toulouse ; et enfin des projets autoroutiers dont vous avez entendu parler, de l'autoroute A65 reliant Bordeaux à Pau, donc qui s'inscrit dans cette partie-ci.

En marron tout à l'heure, nous avons représenté les zones d'habitats regroupés, les zones d'habitats denses et urbains.

En marron foncé, vous avez les zones d'activité, et les petits points orange qui sont des établissements industriels de type SEVESO, des établissements à risques.

En hachuré, les enceintes militaires.

Les petits carrés mauves, ce sont les monuments historiques protégés. Ensuite, nous avons les sites naturels, sites classés ; sites inscrits en rose clair.

Et enfin, vous le verrez quasiment partout sur la zone d'étude, des hachurés qui figurent les communes d'Appellation d'Origine Contrôlée.

Un intervenant :

Nous ne voyons absolument rien ! Vous parlez dans le vide...

M. Gilles HABASQUE, Expert Département Environnement, SCETAURROUTE :

Je vous demande un tout petit peu de patience, je pense que c'est important que vous compreniez la légende pour comprendre les cartes que je vais vous présenter ensuite...

(Brouhaha et protestations dans la salle)

Donc on va vous présenter les cartographies, si vous le souhaitez, je vais accélérer.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Est-ce possible d'entendre cette intervention, pendant 20 minutes maximum, et ensuite vous aurez la parole ? Parce que si chacun d'entre vous fait des observations, jamais Monsieur HABASQUE n'ira jusqu'au bout de son explication. Or, je crois que son explication est importante parce qu'elle éclaire quand même largement les positions. On écoute Monsieur HABASQUE et ensuite vous aurez la parole, pour demander des précisions sur tel ou tel point.

(Brouhaha dans la salle)

Un intervenant :

On ne voit rien ! Il faut améliorer le pointeau...

(Applaudissements suite à une amélioration de la projection))

M. Gilles HABASQUE, Expert Département Environnement, SCETAURROUTE :

Effectivement, j'avais un petit souci de pointeau. Donc, nous pouvons continuer.

Vous avez ici l'agglomération de Bordeaux avec Bègles, Talence, Villeneuve d'Ornon, pour vous situer. Ensuite, sur la partie Sud ici, donc Cambes, Saint-Médard d'Eyrans, Ayguesmorte Les Graves, Beautiran, Castre Gironde.

Un petit commentaire sur les enjeux, tels qu'on les a identifiés. Forcément, il y a toutes les zones bâties qui se concentrent le long de la vallée de la Garonne. Vous connaissez bien tous ces secteurs : Langoiran, Portets, Beautiran, etc... La zone inondable de la Garonne est représentée ici. Les zones naturelles classées « Natura 2000 » qui sont les bocages humides de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans.

Au niveau du secteur de Castre Gironde, une concentration de monuments historiques, qu'on retrouve également de l'autre côté de la vallée de la Garonne. Et vous avez tous ces petits pointillés verts, ce sont des zones naturelles d'intérêt écologique et floristique.

Et ensuite ce qu'on peut signaler, c'est un secteur ici de coteaux relativement important en terme de relief, et ici une zone beaucoup plus plate, puisqu'on débute la forêt des Landes en fait.

Nous allons prendre la partie Nord Garonne : nous avons ici, pour vous situer : Escoussans, Soullignac, Ladaux, Pierre de Bat, Mourens...

(Brouhaha dans la salle)

Excusez-moi, mais je pense qu'il en faut quand même un petit peu pour tout le monde. Ici, nous avons la zone naturelle d'intérêt écologique et floristique, également une vallée qui est classée « Natura 2000 ». On est toujours dans des zones de relief avec des appellations A.O.C. que vous connaissez. C'est le Bordeaux, Cadillac, Première Côte de Bordeaux, l'Entre- deux Mers et le Haut-Bénauge...

Et ensuite nous allons attaquer d'autres secteurs A.O.C. Ici nous avons Sauveterre de Guyène, pour vous situer ; Saint Laurent du Plan, tout le secteur du Brion, le secteur « Natura 2000 » ce sont tous ces cours d'eau. « Natura 2000 » étant une contrainte importante vis-à-vis de l'Europe.

Nous avons La Réolle en bas, avec toute son agglomération et l'habitat associé. Donc Loubens, Roquebrune, Mesterrieux, Saint Martin de Lerm.

Ensuite, si je continue, vous avez une zone ici naturelle d'intérêt écologique et floristique. La vallée de la Garonne ici dont on longe la bordure, la Nationale 113 qui est ici, Castelnau sur Gupie, Beaupuy...

(Brouhaha dans la salle)

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Je crois que tout le monde n'a peut-être pas vu les cartes, alors je crois qu'il faut quand même prendre le temps de les regarder pendant une minute...

(Brouhaha encore plus fort dans la salle, sifflements...)

Alors c'est très bien, dans un certain nombre de réunions, des intervenants se sont plaints de ne pas avoir vu les cartes et de ne pas avoir les commentaires qui convenaient. Donc, il est possible que toute la salle soit informée, mais soyez tolérants. Et Monsieur HABASQUE, si vous pouviez aller un peu plus vite, je pense que cela arrangerait tout le monde.

M. Gilles HABASQUE, Expert Département Environnement, SCETAURROUTE : -

Donc l'agglomération de Marmande et l'aéroport...

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Et cet examen de la carte vous permet également de signaler les oublis, parce qu'il y en a peut-être, par conséquent c'est intéressant.

M. Gilles HABASQUE, Expert Département Environnement, SCETAURROUTE :

Ici, nous avons le Mas d'Agenais et Tonneins, avec la zone inondable de la Garonne qui est l'enjeu majeur, avec la Garonne classée « Natura 2000 ». Donc, la confluence avec le Lot, Clérac, Damazan, Aiguillon, avec toute la zone agglomérée et les enjeux liés aux monuments historiques.

Ici nous sommes dans le secteur de Buzet avec les célèbres A.O.C., sachant que toute la commune est classée. Le site inscrit d'Ambrusse (*), Figarol...

Nous allons passer sur le secteur central. Pour vous situer, Fargues sur Ourbize, Casteljaloux, avec la zone « Natura 2000 » de la vallée de la Vence. Donc, ici nous sommes en contexte fortement forestier. Pompage...

Un intervenant :

C'est le tracé Sud !

M. Gilles HABASQUE, Expert Département Environnement, SCETAURROUTE :

C'est vrai, oui, c'est le tracé Sud, excusez-moi. Est-ce qu'on peut remonter un petit peu...
(*Brouhaha, applaudissements*)

Donc pour vous re-situer l'autoroute A62 qui est ici, en parallèle à cette option de passage. Cocumont, Samazan, Romestaing.

Ici, nous avons la zone « Natura 2000 » de la vallée du Beuve. Nous sommes partout en secteur A.O.C. En fait, il y a plusieurs appellations, le Marmandais, Auros, tous ces cours d'eau sont classés en zone « Natura 2000 », Langon, Mazères, alors on va arriver dans le secteur du Sauternais, est-ce qu'on peut mettre Langon en bas de page, glisser sur l'Est ?

Ici nous avons un secteur particulièrement difficile que vous connaissez, avec toute l'agglomération de Langon, tout le site inscrit du Sauternais avec les A.O.C. associées, des sites classés, le site « Natura 2000 » de la vallée du Ciron qui est un site relativement important. On a attiré l'attention de RFF sur le fait que c'était un secteur difficile, ce qu'on qualifie de « point dur environnemental ». Donc, un secteur où il serait nécessaire, en cas de passage d'une LGV, de mener des études très fines, et d'avoir des mesures à la hauteur de la traversée du site.

On peut remonter un peu au Nord... Ici on a tout le secteur urbanisé de la vallée de la Garonne, puisqu'on arrive effectivement dans la périphérie entre Langon et l'agglomération bordelaise. Donc, c'est un secteur qui est fortement bâti, en bordure de zone inondable, l'autoroute A62, où effectivement il y a quelques concentrations de villages, l'habitat est plus disséminé.

Podensac : donc toujours ces vallées « Natura 2000 ».

Cette fois-ci, peut-on passer à l'option Sud ? L'option Sud est fortement marquée par son contexte forestier, puisqu'on traverse la forêt des Landes. Vous avez ici la limite du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, la vallée du Ciron et ses affluents, en jaune. Villandraut...

Mme Marie-Christine MARTIN, Conseillère municipale de Louchats :

Ce n'est pas un argument environnemental, le Parc ?! Par contre les vignes oui !

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Est-ce que vous pourriez, Madame, vous présenter lorsque vous faites part de vos remarques, parce que c'est très important ?

Mme Marie-Christine MARTIN, Conseillère municipale de Louchats :

Je m'appelle Madame MARTIN et j'habite Louchats. Je suis concernée mais à la marge. Je suis élue municipale, et en tant que telle je défends la région dans laquelle j'habite, et pour laquelle je me bats depuis des mois et des mois.

(*Applaudissements*)

Nous nous sommes battus dans cette région contre une décharge de déchets ultimes, nous avons réussi à avoir gain de cause, et nous espérons définitivement. Et maintenant que la décharge est finie, on nous colle le TGV ! Et après, je ne sais pas ce que cela sera.

Ce qui est absolument scandaleux, c'est qu'on nous parle d'argument environnemental quand on traverse les vignobles, mais quand on traverse la forêt, il n'y a plus d'environnement. Et c'est absolument inadmissible ! Je ne vois pas en quoi les forestiers seraient moins pris en compte que les vignobles. C'est certainement une question de gros sous, excusez-moi !

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Merci Madame. Monsieur HABASQUE, est-ce que vous pouvez conclure rapidement s'il vous plait ? Effectivement, les cartes ont l'air d'être relativement connues, d'autre part elles ont été affichées, donc si vous pouvez synthétiser...

M. Gilles HABASQUE, Expert Département Environnement, SCETAURROUTE :

Donc si je peux vous demander 5 minutes... On peut balayer rapidement, et je conclus. Je pense qu'effectivement les forêts sont un enjeu important, je pense que je l'ai signalé de la même façon, excusez-moi si j'ai mal fait passer le message. En tout cas, c'est pris en compte au même titre que les autres enjeux qu'on hiérarchise ensuite. Ceci dit, il faut bien comprendre que cet exercice de hiérarchisation se fait en concertation. Aujourd'hui c'est un premier exercice, on vous présente notre travail qui n'est pas forcément parfait, qui nécessite de la discussion. La forêt figure quand même tout à fait sur ces cartes. Si on peut continuer à balayer la zone...

Ici nous avons toujours ces cours d'eau classés « Natura 2000 ». Captieux, dans le parc, voilà, toujours les sites « Natura 2000 », et on est effectivement toujours en contexte forestier. Alors pourquoi je ne développe pas sur la forêt ? C'est un milieu quand même relativement homogène, assez facile à « comprendre » dans son fonctionnement.

En résumé, je pense qu'on a « retenu » effectivement :

Dans la partie Nord un relief difficile, avec des enjeux paysagers importants. Un fort enjeu agricole et humain, donc on a beaucoup de bassins de vie, avec beaucoup de territoires de vignes A.O.C., de nombreux villages et bâtis diffus dispersés dans ces bassins de vie ; des enjeux liés au milieu naturel, ce sont tous les fonds de vallées et les coteaux calcaires.

Dans la partie Centre, on l'a vu tout à l'heure, la présence d'un point dur important entre Langon et l'extrémité Nord de la zone, donc marqué par des zones urbaines, le site du Sauternais, les zones inondables de la Garonne, la vallée du Ciron, l'A62 qui est en situation parallèle par rapport à ce projet. Des enjeux agricoles également importants, toujours liés au milieu viticole, des bassins de vie entre Langon et Agen également marqués par un habitat dispersé. Des enjeux naturels liés au franchissement des vallées.

Et enfin la partie Sud, donc effectivement nous avons retenu en premier l'enjeu forestier (si j'avais pu conclure avant de débiter cela aurait été plus facile à comprendre) ; le Parc Naturel Régional qui est quand même un enjeu local ; des enjeux naturels et paysagers, notamment dans la vallée du Ciron et je dirais dans le milieu globalement. Et enfin, des enjeux humains, notamment dans tout le secteur de Neyrac, dans la partie Sud.

Sur les enjeux forestiers, un dernier mot également sur les enjeux d'ordres patrimoniaux, c'est-à-dire le tourisme, les loisirs. Effectivement, il y a des gens qui y travaillent, des gens qui s'y promènent, des gens qui y chassent, etc.

Mme Isabelle DEXPERT, Conseillère Générale du Canton de Villandraut :

Et des gens qui y vivent, bien sûr, Madame !

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Madame, s'il vous plait, si vous parlez pendant un certain temps, vous pouvez vous présenter et vous lever pour qu'on vous voit et qu'on vous entende mieux ?

Mme Isabelle DEXPERT, Conseillère Générale du Canton de Villandraut :

Je ne peux pas laisser dire que, sur Neyrac, il y a de l'habitat et des habitants, alors que sur le Sud Gironde, apparemment, il n'y en a pas ! Voilà tout simplement ce que je voulais dire. On est là aussi, pour vivre, dans le Sud Gironde !

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Bien, merci.

M. Gilles HABASQUE, Expert Département Environnement, SCETAURROUTE :

Donc, pour conclure rapidement, on vous a présenté notre travail aujourd'hui, et on va vous présenter par la suite un certain nombre de témoignages, et aussi, que vous compreniez bien l'enchaînement des études.

M. Charles VERITE, Maire de Langon :

J'ai une question quand même initiale à poser : on est ici en Aquitaine, on nous parle d'une liaison avec Toulouse. Qu'en est-il de la liaison avec Dax et puis l'Espagne ?

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Monsieur HABASQUE, est-ce que vous avez conclu ?

M. Gilles HABASQUE, Expert Département Environnement, SCETAURROUTE :

Je voulais juste dire qu'on vous a présenté notre travail, aujourd'hui il n'est pas question de parler d'impact ou de comparaison de fuseau. Je vous ai présenté les enjeux de l'aire d'étude, c'est-à-dire ce qui est important de retenir, et dans les phases ultérieures du projet, suite à la conclusion du débat public, effectivement les études permettront d'affiner et de comparer en

fait différentes solutions, et tout cela en concertation forcément avec tous les gens y vivent, et les décideurs.

M. Jacques BORDES, Conseiller Municipal de Lartigue :

Je suis Conseiller Municipal, je suis sylviculteur, je suis exploitant forestier, et vous l'avez compris, opposant à la LGV, bien évidemment. Alors je voulais poser une question à Monsieur HABASQUE, et savoir si c'était lui qui avait eu l'outrecuidance d'écrire à la page 41 de l'analyse des critères environnementaux du dossier du maître d'ouvrage que les uns et les autres peuvent consulter sur Internet : « *L'option concerne des territoires A.O.C. de grande renommée, comme Pessac-Léognan, Sauternes, Barsac, les Graves etc...* ». Et je poursuis : « *Les enjeux sylvicoles sont liés à la forêt landaise qui reste cependant peu exploitée au Nord de Captieux* ».

(Huées dans la salle)

Alors Monsieur, je voulais savoir d'abord si c'était vous qui aviez écrit cela, si c'était vous qui aviez fait l'analyse de la région. Si c'est vous, vous semblez bien mal connaître la région, je suis désolé. Il y a beaucoup de sylviculteurs dans la salle certainement, ils seront ravis d'apprendre que la forêt landaise au Nord de Captieux est peu exploitée, cela leur fera certainement tout à fait plaisir. Si vous aviez bien observé la région, vous vous seriez aperçu que dès l'instant où la vigne s'arrête, la forêt prend le relais. Or, la vigne s'arrête loin de Captieux, et je peux vous dire que la forêt est parfaitement exploitée, c'est une entité économique extrêmement importante pour la région, au Nord de Captieux.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Merci Monsieur. Pour répondre à cette question, et à la question qui avait été également posée par Monsieur le Maire, je vais donner la parole à RFF, qui est l'auteur du rapport d'une part, et qui d'autre part pourra répondre pour la deuxième partie de la question qui avait été posée par Monsieur le Maire.

M. Kim REGNIER, Directeur régional de RFF :

Je lis la page 41 du dossier du maître d'ouvrage et je n'y trouve pas cela, alors je suis désolé Monsieur BORDES.

M. Jacques BORDES, Conseiller municipal de Lartigue :

Ce n'est pas le dossier du maître d'ouvrage, c'est l'analyse des critères environnementaux

M. Kim REGNIER, Directeur régional de RFF :

Excusez-moi, Monsieur, je n'avais pas compris...

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

Je suis Conseiller Général de Captieux précisément, donc le canton dans lequel habite Jacques BORDES qui vient d'intervenir. Moi, je voudrais intervenir en tant qu'élus, parce que les propos qui viennent d'être tenus ont été tenus par un sylviculteur. Moi je suis élu. Je voudrais dire qu'en tant qu'élus, la forêt représente sur mon canton 90 % de la surface, et donc une richesse économique très importante ; je ne dis même pas très importante : vitale !

Cela veut dire qu'aujourd'hui quand on sous-considère la forêt dans le cadre de ce projet, on sous-considère ce qui fait la seule richesse économique de mon territoire. Cela veut dire qu'on se contrefout (excusez-moi le mot) de ce territoire-là parce qu'il est rural et qu'il est peu habité. Et je trouve inadmissible qu'aujourd'hui ce soit uniquement parce qu'il y a des zones habitées, on l'a entendu tout à l'heure, que l'on fasse attention aux populations présentes, et que l'on se moque complètement de ceux qui habitent des zones plus préservées, plus naturelles.

On va aborder les enjeux environnementaux après, notamment au travers du Parc. Je suis également Vice-président du Parc. Ces zones-là, leur qualité, c'est leur préservation. C'est cet espace naturel extraordinaire que nous avons. En faisant passer un TGV, vous détruisez cet espace, et vous détruisez tout ce que nous sommes !

(Applaudissements soutenus de la salle).

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Je voudrais quand même faire une remarque au passage, avant de repasser la parole à RFF pour répondre à la question de Monsieur le Maire. La Commission n'est pas là pour faire passer quoi que ce soit, mais pour organiser le débat et pour que vous soyez écoutés. Donc par conséquent il ne faudrait pas qu'il y ait une confusion des genres. Si vous pouvez répondre, Monsieur, à la question qui a été posée par Monsieur le Maire.

M. Philippe CARREYRE, Conseiller Général du canton de Saint-Symphorien :

Lorsque Monsieur HABASQUE parle d'une homogénéité paysagère sur les landes forestières, je l'invite et je lui propose de venir nous rencontrer, il s'apercevra qu'il y a une très grande diversité paysagère, aussi bien au niveau des feuillus, au niveau de la faune, au niveau de la flore. Donc lorsqu'on parle d'homogénéité, cela me gêne et cela me vexerait copieusement. Je vous en remercie.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Monsieur REGNIER, pour Monsieur le Maire, s'il vous plaît.

M. Kim REGNIER, Directeur régional de RFF :

C'est bien l'objet de la démarche du débat public, que le maître d'ouvrage présente son projet et présente son analyse des enjeux environnementaux, afin de savoir si elle est partagée ou si elle est critiquée. C'est bien l'objet des questions qui avaient été posées par le Président DUPORT à Toulouse et par Jean-Marie BERTRAND à Bordeaux, de savoir : partagez-vous,

partageons-nous une vision commune de l'environnement du projet, de l'environnement et de l'analyse que nous en faisons aujourd'hui ?

Visiblement nous avons quelques divergences, mais c'est bien l'objet du débat public, que le public s'exprime et fasse part de ses analyses, et de ses divergences d'analyses, afin que nous complétions notre analyse et que nous organisions la poursuite du projet. Si, à la fin du débat, RFF prend la décision de continuer, de manière à prendre en compte l'environnement tel qu'il existe, et si nous avons fait des imperfections, eh bien c'est bien l'objet du débat public de les mettre en valeur. Donc nous prenons bonne note de vos observations, et nous les étudierons en temps utile.

Quant à la réponse à la page 41 de l'analyse, c'est du même ordre. Il y a des choses qui sont écrites, vous ne les partagez pas, l'objet du débat public est bien que vous vous exprimiez et que nous en tirions les conséquences en temps utile.

Mme Marie-Hélène DES ESGAULX, Député de la Gironde 8^{ème} circonscription :

RFF, d'ailleurs a totalement oublié ou n'a pas du tout imaginé que le député était concerné par ce territoire ou par les territoires qui nous sont présentés. C'est dire la connaissance de ces territoires. Je voudrais quand même insister là-dessus. Parce qu'un représentant de la nation ne soit même pas consulté préalablement, et n'ait même pas reçu le dossier, en temps voulu, avant le débat... C'est quand même incroyable ! Evidemment, on ne doit me voir que comme le député du bassin d'Arcachon, et non pas concernée par cinq cantons pourtant de ma circonscription.

Alors ceci étant préalablement dit, je voudrais réagir justement aux propos de RFF, de Monsieur FAUCHER, sur deux points. Vous avez voulu rappeler l'objectif de la LGV. Et vous avez dit « il s'agit d'ouvrir un lien entre Bordeaux et Toulouse ». Deuxième point sur lequel je vais réagir, vous avez dit « tout cela, RFF, le maître d'ouvrage, veut le faire en bonne concertation, avec transparence ».

Premier point : l'objectif de RFF est donc d'ouvrir une LGV entre Bordeaux et Toulouse. Permettez-moi, en tant que député parlementaire aquitain, membre de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale, d'être extrêmement étonnée, parce que connaissant parfaitement bien l'état des finances de la France aujourd'hui, je ne considère pas, mais alors pas du tout, que la LGV Bordeaux-Toulouse puisse avoir un quelconque objectif prioritaire. Ce n'est pas possible. Nous sommes aujourd'hui avec un CIADT de décembre 2003, qui certes a parlé de cette liaison Bordeaux-Toulouse, mais qui a surtout parlé de Bordeaux-Espagne, de Bordeaux-Irun, et d'autre part Bordeaux-Irun est dans des schémas transeuropéens. Et RFF ne peut pas oublier cela. Et que je sache, Bordeaux-Toulouse n'est pas dans les schémas transeuropéens. Alors qu'est-ce que c'est que ce débat public qui démarre de cette manière, bien avant le débat public de la Bordeaux-Irun ? Pour quelles raisons ? Comment ?

Il n'y a pas de logique financière, donc j'avoue que je suis extrêmement surprise de ce débat. La seule explication qu'on m'a donnée, que j'ai pu comprendre en tant que parlementaire, c'est que pour faire un débat public, il faut qu'il y ait des études préalables qui sous-tendent ce débat public. Et pour ces études, il faut un financement, parce que tout cela coûte terriblement cher, c'est même hors de prix à mon avis. Donc il faut que ces études soient financées. Et semble-t-il les études sur la Bordeaux-Toulouse ont réussi à être financées beaucoup plus rapidement, parce qu'elles étaient inscrites dans le contrat de plan Etat-Région, de Midi Pyrénées. Alors voilà la vraie raison.

Mais tout cela n'a aucun sens, le vrai sens aujourd'hui c'est que la priorité des priorités, c'est la Bordeaux-Espagne, c'est la Bordeaux-Irun, parce que c'est inscrit en plus dans un schéma transeuropéen. Quand on parle, en plus, souvent de transmodalité, bien évidemment c'est d'abord sur la Bordeaux-Espagne que tout cela également doit se faire. Donc cela n'a vraiment aucun sens, et j'ai donc demandé (je vais aussi répondre à Monsieur DEMANGE) de manière très claire à ce qu'on lie les deux débats publics : celui-ci, qui malheureusement est parti comme il n'aurait jamais dû partir. Vous avez rappelé tout à l'heure comment cela se passait. A l'issue du débat public, 2 mois après il y a un compte-rendu, il y a un bilan de ce débat public, et 3 mois après (j'espère que je ne me trompe pas), RFF doit prendre une décision.

Je demande expressément à RFF, tout à fait conformément à la loi, de ne pas prendre de décision et d'attendre que le débat public de la Bordeaux-Irun ait lieu. Et là, vous répondrez vraiment, Monsieur FAUCHER, à ce que vous avez dit : *une bonne concertation, avec transparence*. Là on pourra parler de bonne concertation, avec transparence.

J'ai lu dans la presse que j'avais tort, à priori, de vouloir lier les deux débats. Un journaliste quelquefois ne rapporte pas expressément les propos, et que si je voulais aller dans ce sens, il fallait changer la loi. Pas du tout ! Mais alors pas du tout ! La décision de RFF peut être au bout de ce débat public, de prendre une décision quand le débat public de la Bordeaux-Irun aura eu lieu. C'est tout à fait possible techniquement. Et c'est ce que je demande. Parce que sinon, cela veut dire que ce débat auquel nous assistons aujourd'hui, qui commence fort mal d'ailleurs de mon point de vue, ce débat est tronqué. Et j'ai quand même l'idée que depuis le début ce débat est tronqué et déloyal, il est parti sur de mauvaises bases.

(Applaudissements)

Alors s'il n'est pas déloyal, s'il n'est pas tronqué, faites le débat sur la Bordeaux-Irun, et ensuite on verra. D'autant plus que sur le plan financier, je l'ai rappelé, l'état budgétaire de la France ne nous permet pas (et c'est un député de la majorité qui le dit)... On ne fera pas les deux en même temps. Donc, si on doit faire une LGV, c'est d'abord la Bordeaux-Espagne. Et personne ne pourra me dire le contraire, ce n'est pas possible. Donc sur ces questions financières, tout le monde sait que vous allez être obligé, RFF (et c'est l'objet d'un débat public) d'entendre tout ce qu'on va entendre, mais c'est aussi de voir le partenariat. C'est écrit dans votre document, partenariat privé, partenariat public, et c'est donc de voir comment les collectivités locales, le Conseil Général de la Gironde pour chez nous, le Conseil Régional d'Aquitaine, vont éventuellement s'associer à ce dossier et y participer financièrement.

Or, comment les élus, Conseillers Généraux qui sont ici, les élus Conseillers Régionaux qui doivent être là aussi, comment peuvent-ils prendre une décision, uniquement sur la Bordeaux-Toulouse, sans avoir une vue générale de ce dossier, et donc également de la Bordeaux-Irun ? Ce n'est pas possible.

Donc je redis que ces deux débats sont liés, que vous devez impérativement, et ce n'est pas au Président de la Commission Particulière du Débat Public de prendre cette décision, mais je vous demande quand même de ne pas dire aux journalistes que j'ai tort et qu'il faudrait changer la loi. RFF peut parfaitement me suivre. J'ai écrit en ce sens à Monsieur DUPORT. RFF peut parfaitement lier les deux débats.

On n'est pas nombreux en France, à avoir eu un problème de cette nature. Parce que c'est rare qu'on puisse avoir deux LGV qui pourraient partir pratiquement en même temps. Nulle part ailleurs, je n'ai jamais vu cela. Cette LGV Bordeaux-Toulouse est partie on ne sait pas comment, pourquoi... Ou alors on le sait trop bien. Elle est totalement tronquée. Elle est totalement déloyale. Donc que RFF respecte les engagements qui ont été pris dans le CIADT notamment de décembre 2003, et commence à faire le débat public. On me parle maintenant

de septembre 2006, peut-être, etc... Il faut que ce débat public ait lieu, et qu'on lie les deux débats avant de prendre une décision au niveau de RFF, ou alors en tout cas, moi, parlementaire aquitain, je ne comprends plus rien. Et je le dis très clairement.

Maintenant, pour que les choses soient très claires, je vous dirai que j'emploierai tout mon temps à m'opposer à ce projet de la Bordeaux-Toulouse. Je m'opposerai véritablement, parce que j'ai le sentiment que si je devais faire une seule chose importante dans mon mandat, eh bien c'est celle-là ! Ce n'est pas immédiat, ce n'est pas une décision à court terme, ce n'est pas à moyen terme, c'est à long terme, et si je devais avoir une seule chose importante à faire, je suis sûre que c'est celle-là, parce que c'est pour nos enfants, parce que c'est tous ceux qui vont vivre dans ce territoire !

(Applaudissements)

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Bien. Avant de redonner la parole à une autre personne dans la salle, je voudrais que le Président DEMANGE réponde sur la qualité du débat, parce que pour nous, CPDP, c'est quand même quelque chose de tout à fait important. Et je ne sais pas si Monsieur REGNIER peut donner des indications quant au choix qui a été fait de mettre en débat plutôt la LGV Bordeaux-Toulouse que la LGV Bordeaux-Hendaye ? Question qui avait déjà été posée par Monsieur le Maire, auquel vous avez déjà répondu d'une certaine manière tout à l'heure.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Pour répondre à votre interrogation, Madame, nous comprenons parfaitement votre position. En ce qui concerne le débat public, premier point : nous sommes actuellement chargés, Commission Particulière de Débat Public, d'un dossier qui nous a été confié, et effectivement qui concerne la LGV Bordeaux-Toulouse.

Deuxième point : il n'est jamais interdit dans un débat public concernant un objet, de ne pas faire intervenir dans ses conclusions des éléments qui sont soulevés et dont on peut considérer qu'ils ont une relation avec le projet. Et c'est pour cela qu'effectivement, à plusieurs reprises, et vous l'avez fait très nettement aujourd'hui, le problème de la ligne Bordeaux-Irun a été posé au cours des rencontres et au cours des réunions. De même que du côté de Toulouse on a posé le problème de la Toulouse-Narbonne, etc...

Donc, il est évident que notre devoir en tant que Commission Particulière de Débat Public, et vous pourrez le constater, puisque j'ai indiqué que le compte-rendu du débat public est public, et vous en aurez connaissance immédiatement. Notre devoir est de signaler qu'il y a un véritable problème, et de faire part de cette demande qui a été formulée, de lier les deux dossiers.

Ceci étant, en ce qui nous concerne, nous avons une mission qui consiste à faire ce compte-rendu dans les deux mois qui suivent, et c'est ce que nous demande la loi, donc c'est ce que nous ferons. Peut-être sur les deux projets, Monsieur REGNIER ?

M. Kim REGNIER, Directeur régional de RFF :

Je vais dire quelques mots de réponse à Mme DES ESGAULX.

Quelques précisions d'abord : les études de Bordeaux-Toulouse-Narbonne n'étaient pas inscrites au seul contrat de plan Midi Pyrénées, mais au contrat de plan Aquitaine Midi Pyrénées et Languedoc Roussillon.

Deuxième point, concernant le CIADT de décembre 2003. Ce CIADT prévoyait bien que la LGV Bordeaux-Toulouse serait bien proposée à la CNDP en débat public pour que le débat ait lieu en 2005, et celui de Bordeaux-Espagne étant décalé de quelques mois. Donc, nous sommes dans l'ordre qui a été fixé par le CIADT. Mais je ne cherche pas à polémiquer sur ce sujet. Le CIADT, c'est le CIADT, il est tel qu'il est. Sur ce point donc, RFF, qui est un établissement public industriel et commercial de l'Etat, se conforme aux décisions qui ont été prises par le gouvernement en CIADT, et effectue les saisines qui ont été décidées par le gouvernement.

Dans ce cadre-là, la saisine de la CNDP pour la liaison Bordeaux-Espagne devrait intervenir dans les jours ou les semaines qui viennent, et le débat public Bordeaux-Espagne aura donc lieu si la CNDP en décide ainsi, dans quelques mois.

Très rapidement, aujourd'hui nous avons un débat public Bordeaux-Toulouse, nous menons le débat public Bordeaux-Toulouse, il se finit le 18 novembre. Comme l'a indiqué Monsieur le Président DEMANGE, deux mois après on aura son rapport. Et trois mois après, le Président DUPORT et RFF devront prendre une décision, et c'est à ce moment-là que la décision sera prise et sera fondée.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Ce Monsieur avait demandé la parole depuis un certain temps, et après Madame, je vous donne la parole. On va prendre encore trois questions, et puis ensuite on va passer à la SEPANSO, ce qui n'empêchera pas ensuite qu'il y ait d'autres questions bien évidemment.

M. Simon CHARBONNEAU, Professeur de Droit de l'Environnement à l'Université :

Trente ans d'expérience de participation associative aux conflits « environnement » concernant l'implantation des grandes infrastructures ! Alors j'ai vu l'évolution. Avant, c'était le passage en force. Maintenant, effectivement, on a affiné les stratégies, il y a des textes nouveaux dans ce domaine, il y a maintenant des stratégies très élaborées visant à passer en douceur. Et même l'idéal, c'est passer avec l'approbation des citoyens. Voyez, l'idéal même, c'est l'approbation de celui qui a sa maison détruite ! Passer en douceur. Et je rappelle la citation du Président de la CNDP qui s'est exprimé un jour et qui a dit « A quoi sert le débat public ? Eh bien c'est un défouloir ! ». C'est un défouloir, c'est écrit, j'ai la citation, alors là ! Je suis universitaire, j'ai un travail universitaire sur le grand contournement de Lyon et Monsieur le Président de la Commission Nationale est cité. Par inadvertance, il a eu cette expression. Evidemment, il aurait dû se contrôler un peu.

En tant que juriste, je voudrais apporter une précision sur la saisine de la CNDP. La CNDP peut refuser une saisine. Et elle peut en accorder une. Donc c'est la responsabilité de la Commission Nationale d'avoir donné la priorité au débat public sur Toulouse. Comme par hasard, la demande de débat public sur la ligne Bordeaux-Angoulême a été refusée. Et il y a même un arrêt du Conseil d'Etat qui confirme la légalité du refus de la Commission. Il y a

toute une jurisprudence sur le refus de la Commission d'organiser un débat public. C'est donc la responsabilité de la Commission qui est engagée dans cette affaire. Elle peut accorder ou refuser le débat public.

Alors tout cela pour vous dire que si le dossier de Toulouse est passé avant, ce n'est pas un hasard. Il faut savoir que dans ces affaires, tout est étudié. Il y a des réunions de travail préliminaires de RFF, mais aussi de la Commission Nationale et de RFF. Rien n'est laissé au hasard, il faut vraiment se rendre compte de ce travail préliminaire. On fait passer d'abord le dossier de Toulouse parce qu'en réalité il n'y a qu'un seul scénario qui est retenu, c'est celui par Captieux, c'est la ligne Sud. Les autres alternatives ne sont que des alibis. On est dans la stratégie. Je suis désolé. Je vois que dans la tribune de RFF il y a des yeux qui se baissent, et tant mieux.

Pour terminer, tout simplement parce que la liaison Sud se ferait par Captieux, comme ainsi on fait passer un premier débat en privilégiant le passage par Captieux, et après le passage vers le Sud. Alors que la vraie solution pour le Sud, c'est l'emprunt des couloirs existants.
(Applaudissements)

Pour rassurer la Commission, je dirai que la procédure de débat public est un grand progrès, puisque située très en amont de la décision. Ce n'est pas RFF qui prend la décision, mais le Ministre de l'Équipement sur proposition de RFF bien entendu. Cette procédure est un progrès par rapport aux enquêtes publiques, puisque comme le montre ici cette assemblée, il y a un vrai débat contradictoire. C'est ce qui est intéressant, c'est le débat contradictoire. Ceci étant dit, tout dépend de la manière dont cette magnifique procédure est appliquée. C'est au citoyen de s'approprier la procédure.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Comme vous l'avez fait remarquer, la parole est libre, et c'est quelque chose d'extrêmement important. Il y a des rapports qui sont faits, tous les actes sont publiés, et c'est vraiment une novation par rapport à ce qui se passait antérieurement. Je vous remercie de l'avoir souligné.

En tant que membre de la CNDP, même si je ne suis pas là à ce titre, je dois vous dire que lorsque la CNDP est saisie, elle est saisie sur un dossier et non pas sur plusieurs dossiers, elle ne choisit pas parmi les dossiers et elle rend sa décision en fonction d'un certain nombre de critères qui sont ceux qui sont inscrits dans la loi. Je peux vous assurer que nous sommes très respectueux des textes pour une raison extrêmement simple, c'est que nous savons très bien que les décisions que nous rendons peuvent être sanctionnées. Je vous remercie Monsieur, Madame, et on en prend encore deux et ensuite je passe à SEPANSO.

Mme Denise CASSOU, Présidente de l'Association Landes Environnement Attitude :

Je suis une des deux Présidentes de l'association LEA. Je suis ravie d'entendre quelqu'un, au nom de RFF, dire qu'il a le souci de la transparence, et d'une bonne concertation. Parce que je vais vous raconter très brièvement notre expérience, à nous, notre association.

Nous avons découvert le projet tout à fait par hasard, au cours du mois de juin, par des amis d'autres associations. Il y avait eu soi-disant une distribution massive. Il y a eu apparemment un problème de diffusion ; la plupart des personnes n'ont pas eu, les documents du débat public. Donc je note bien que RFF a un souci de transparence.

Dès le mois de juin a été demandée la carte avec les fuseaux et les communes concernées. RFF a mis 50 jours avant de fournir cette liste des communes ! Je suis un peu étonnée qu'une structure comme RFF, avec les capacités techniques qu'elle a, n'ait pas pu nous fournir cette carte-là. Il lui a fallu 50 jours. Nous avons eu comme raisons : un problème technique, puis la personne qui s'occupait de ce document avait changé. La transparence est arrivée à la fin du mois de juillet...

Alors notre association, une fois au courant de ce projet, s'est informée. Effectivement elle a sollicité cette carte, elle est allée voir le dossier du maître d'ouvrage, mais c'était la même chose dans toute la région. C'est-à-dire qu'on nous sollicitait nous. Les élus et les habitants sont venus nous voir et nous ont demandé de faire de l'information sur ce projet. En juillet et août, quand la Commission était en vacances, nous, on ne l'était pas ! On a fait de l'information, à la demande de tous les habitants et des élus. Il y avait visiblement un déficit d'information. Quelle est la raison ? Je ne sais pas, mais c'est quand même assez étonnant. Nous avons demandé le dossier de RFF et nous l'avons obtenu. Il faut reconnaître qu'à chaque fois que j'ai demandé des documents à la Commission, je les ai eus très rapidement et il y a eu toujours d'excellentes relations avec la personne que j'avais.

Le dossier de RFF comporte de superbes photos sur l'environnement, où on voit le pays traversé, depuis le train. On est allé voir un pays traversé, mais depuis en bas. On a fait quelques photos qu'on fait circuler dans la salle. C'est moins clean que les dossiers de RFF, on a moins d'argent, c'est collé sur du papier carton, mais simplement les photos que vous voyez, ce sont les photos du TGV Sud-Est, et dessus, les commentaires de RFF. Il n'y a aucun montage, toutes les informations sont tirées de documents de RFF et les photos sont celles du TGV Sud-Est. Vous pourrez peut-être constater à travers ces photos, qu'une chose est ce que RFF dit, et une autre chose est ce que RFF fait.

En ce qui concerne notre association, nous nous sommes posé la question, ayant découvert le projet, de savoir quelle était notre position sur ce projet. Nous étions a priori favorables pour le train, en pensant que c'est un moyen de locomotion à privilégier. Nous avons étudié de près tous les documents que nous avons eus à notre disposition, et nous avons fait un tableau des avantages et des inconvénients. Je ne sais pas si RFF l'a fait, ou si quelqu'un d'autre l'a fait. Toujours est-il qu'au sein de notre association, après ce travail de recherche et d'analyse de dossier, nous avons trouvé que ce projet était non pertinent, et je dirai même plus. Je dirai qu'il est démesuré, inutile, et destructeur.
(Applaudissements).

Je vais vous donner un exemple. Des arguments, on en a énormément. Mais par exemple, un des arguments qu'on nous oppose : on nous dit « mais vous êtes contre le train, alors ? ». Non, on n'est absolument pas contre le train. On est pour le développement des correspondances locales, on est pour le fret, mais on est contre ce projet. Je vais vous donner un seul exemple. On pourrait penser qu'il soit intéressant que le trafic se déplace de la route sur le train. Mais ce n'est pas du tout cela qui est marqué dans le dossier du maître d'ouvrage. Ils se sont basés sur des augmentations de trafic supposées, contestées par la Cour des Comptes, en disant qu'ils seraient peut-être à revoir étant donné le contexte actuel. Dans cette augmentation prévue du trafic, RFF ne prétend pas prendre du déplacement, et déplacer de la route vers le rail. RFF dans ses propositions, dans son dossier, prétend augmenter sa part de déplacement dans un ensemble de déplacements qui eux-mêmes, tous, augmentent, c'est-à-dire les trajets par voitures, les camions etc... Donc ne nous leurrions pas, ce n'est absolument pas un projet qui va permettre de désengorger la route, le trafic de camions. Ce n'est pas l'objectif. L'objectif, c'est le gain de temps, c'est le seul qui est avoué. On peut se demander : le gain de temps pour qui ? Et au détriment de la perte de temps de

qui ? Parce qu'il y a une région traversée qui, elle, va perdre du temps. Donc voilà les raisons essentielles pour lesquelles notre association s'oppose à ce projet.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Je voudrais rappeler que toutes les personnes qui ont fait des contributions, notamment des études comme celles auxquelles vous venez de faire allusion, peuvent communiquer les documents au Secrétariat Général de la Commission, et que ces contributions peuvent être mises sur le site. Je prends deux personnes et je passe la parole à la SEPANSO, parce qu'ils attendent depuis longtemps. Rien ne vous empêchera de reprendre la parole sur les sujets qui vous intéressent plus particulièrement, après.

Mme Marie-Christine MARTIN, Conseillère Municipale de Louchats :

J'ai été quand même « enclenchée » sur la réponse de Monsieur REGNIER à Madame DES ESGAULX qui a été une réponse extrêmement lénifiante, où effectivement il continue à séparer les deux projets, alors qu'en fait le but c'est de nous mettre devant le fait accompli avec un Bordeaux-Captieux-Toulouse qui, après, effectivement, fera enclencher Captieux-Irun.

La forêt des Landes, qui est la première forêt d'Europe, est une forêt exploitée qui a une valeur économique importante et sera complètement détruite. Elle ne sera pas zébrée puisque c'est un « V » mais elle sera quand même sérieusement détruite. Et il y a un mot que je vais prononcer, qui va certainement vous paraître une insanité et un gros mot : où est le « Développement Durable » dans cette affaire-là ? On n'a que ce mot à la bouche ! Le gouvernement, les élus qu'ils soient régionaux, qu'ils soient généraux, qu'ils soient même dans les communes. On nous a bassiné (excusez-moi du mot) avec la directive « Natura 2000 », qui a des avantages mais aussi quelques petits inconvénients malgré tout. C'est pareil, ce sont des choses qui sont imposées d'en haut, sans qu'il y ait un débat, une implication qui est faite. N'empêche que « Natura 2000 » a quand même des avantages, il faut le reconnaître. Mais que deviennent ces directives européennes ? Que devient le Développement Durable ? Tout le monde en a plein la bouche, à s'en étouffer. Mais quand il s'agit de gros sous, toutes ces choses-là disparaissent comme par miracle. Et c'est absolument inadmissible.

Et les populations d'Aquitaine demandent que les autoroutes soient dégagées, qu'il n'y ait plus des couloirs de camions sur la N10 entre Bordeaux et Irun. C'est ce qui est urgent, sur le plan du développement économique, de la sauvegarde de la vie de cette région, pour ne pas en faire un désert. Or, on n'en tient pas compte, parce que RFF n'a pas d'intérêt économique à faire cette chose-là, ce n'est pas là qu'elle va trouver des sous pour le faire, ce n'est pas cela qui l'intéresse.

Je voudrais ajouter quelque chose : savez-vous combien il y a de TGV à l'heure actuelle entre Bordeaux et Toulouse, par jour ? 8 allers, 8 retours. Même en admettant qu'il y ait une LGV qui se fasse, cela ne va pas faire des centaines et des centaines de trains supplémentaires. A combien arrivera-t-on ? C'est-à-dire qu'on va dépenser des sommes folles, en plus de cela avec un tracé Sud qui rallonge les choses (pour des choses qui coûtent de l'argent, ce n'est pas un chemin vicinal que vous faites) et vous allez essayer de nous faire croire que c'est un intérêt économique pour Bordeaux et Toulouse ! Cette histoire de liaison Bordeaux-Toulouse pour nous rapprocher : excusez-nous, on n'a pas attendu la LGV pour se rapprocher. Je pense que les Conseillers Régionaux de ces deux villes ont fait suffisamment de travail déjà pour rapprocher les choses, et pour initier le développement économique de la région. Et ce

n'est pas cette LGV, qui va permettre en fait à une poignée d'ingénieurs de l'aéronautique de faire l'aller-retour à Paris dans la journée, ne pas être obligé de passer une nuit à l'hôtel ! C'est quand même un peu gonflé !

(Applaudissements)

Pour quelques centaines de passagers qui vont être transportés quotidiennement, ce sont des centaines et des centaines de gens qui habitent les Landes qui seront dérangés – parce que vous avez l'impression que c'est désert à côté de Bordeaux, effectivement, sur la représentation cartographique il y a une différence. Nous subissons une pression démographique à l'heure actuelle de demandes de terrains pour les gens qui veulent venir habiter chez nous. Eh bien ces centaines de gens qui font des centaines de kilomètres pour aller travailler ne seront pas privilégiés, ce sera une poignée uniquement d'ingénieurs qui va être privilégiée. C'est totalement scandaleux !

Et en fait le problème, et Madame DES ESGAULX avait raison (pourtant Dieu sait si nous sommes rarement d'accord) c'est effectivement la raison de ce choix du projet Sud, pour pouvoir réembrancher après, quand on sera mis devant le fait accompli, on ne pourra plus faire marche arrière, Captieux-Irun !

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Merci Madame. Monsieur, si vous voulez bien vous nommer. Ensuite, Monsieur REGNIER, si vous avez une réponse à apporter, et ensuite la SEPANSO...

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

J'ai demandé à m'exprimer maintenant parce que je voudrais m'exprimer en complément de ce qui a été dit par le Professeur d'Université tout à l'heure, et de ce qu'a dit Madame le Député.

Première chose, une donnée, le pays des Landes et de Gascogne c'est 80 000 habitants. Tout à l'heure on parlait de population ; 80 000 habitants quand même, nous ne sommes pas une réserve d'Indiens.

Deuxième chose évoquée tout à l'heure : la concertation. Le Professeur que j'ai entendu évoquait l'intérêt de la concertation. C'est vrai que la concertation est intéressante. Si vous permettez, je vais faire un constat d'expérience. Nous avons vécu deux concertations à Captieux en 2 ou 3 ans. Une concertation sur l'ITGG Airbus, une concertation sur l'A65. Dans le premier cas, beaucoup de personnes se sont exprimées lors des réunions publiques et ont manifesté leur désapprobation notamment concernant le tracé qui était proposé, il n'empêche, aujourd'hui ce tracé est celui qui a été retenu par l'Etat. Ce qui signifie que la concertation, quelquefois, n'est qu'une concertation de pure forme, et j'espère que ce ne sera pas le cas pour celle-ci.

(Applaudissements approbateurs.)

Un dernier point, pour revenir sur ce qu'a dit Madame le Député, qui a évoqué le problème de forme, de liaison entre les deux débats LGV Bordeaux-Toulouse et LGV Bordeaux-Espagne.

J'évoquerai un problème de fond, il y a 10 lignes, 8 lignes peut-être je suis même généreux, dans le document de concertation, page me semble-t-il 84, qui dit en gros qu'il y aurait peut-être une hypothèse avec un tronc commun, effectivement Bordeaux-Captieux se divisant

ensuite entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Mais ce tronçon commun serait intéressant parce qu'économiquement et environnementalement, il serait moins pénalisant, c'est écrit dans le document. Quand on pose une donnée comme celle-ci, ce n'est pas une anecdote, un fait anodin, c'est une donnée fondamentale du débat. Cela veut dire que théoriquement ces deux débats sont intimement liés, non seulement sur la forme, mais sur le fond. Aujourd'hui, on ne peut pas raisonnablement dire qu'on peut s'exprimer sur le débat Bordeaux-Toulouse si on ne prend pas en compte cette hypothèse, en plus qui semble avoir la préférence de RFF, d'un tronçon commun avec la Bordeaux-Espagne. Donc je crois, vous avez dit Madame le Député, que c'est un débat tronqué. Moi je l'ai dit à Monsieur le Sous-préfet récemment, c'est un débat malhonnête. Il n'est pas honnête, vous n'avez pas affiché clairement les données de ce débat !

(Applaudissements)

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Monsieur REGNIER pour quelques minutes, et ensuite Monsieur BARBEDIENNE pour la SEPANSO.

M. Kim REGNIER, Directeur régional de RFF :

Rapidement, un certain nombre d'opinions ont été exprimées, elles sont tout à fait respectables et ne nécessitent pas de ma part de commentaires. Deux ou trois précisions. RFF dit, et vous allez nous montrer ce que RFF fait, nous allons aussi vous montrer ce que RFF fait sur la LGV Est Européenne, ce sera l'objet de la présentation de Sandrine RABASEDA.

Deuxième observation, sur la méthodologie de calcul des prévisions de trafic et des prévisions de report de trafic à la fois de l'aérien et du routier. Lorsqu'on se projette à 15 ans, la méthode à suivre, normée par les professionnels, consiste à établir la demande de déplacements qui va s'exprimer, et ensuite l'affecter aux différents modes de transports, et non pas affecter immédiatement aux différents modes de transports et à projeter. Donc, scientifiquement nous pensons avoir fait les choses conformément aux règles de l'art.

Troisième point, sur ce qui est écrit sur la page 84. Rendez-nous hommage, Monsieur, nous avons donné toute l'information disponible au moment où nous avons rédigé ce rapport. Maintenant, que vous en déduisiez que nous avons été malhonnêtes, c'est votre opinion. Notre opinion est que nous avons donné toute l'information disponible au moment où nous avons rédigé le rapport.

Et le dernier point que je souhaite préciser, RFF a mis au débat trois options de passage entre Bordeaux et Agen, et RFF a donné les informations dont il disposait, et donc avec l'interprétation qu'il en a faite, et qui a fait l'objet de contestations, je les note. Mais nous n'avons pas marqué de préférence ni pour un projet, ni pour une option de passage.

(contestations, sifflements)

M. Philippe BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO :

Je vous remercie de me donner la parole et d'avoir invité notre association à présenter sa position sur ce projet. Je demanderai à la salle d'être indulgente parce que je n'aurai certainement pas la qualité des intervenants précédents. J'ai préparé un petit diaporama qui va tenter de vous exposer un peu notre point de vue. Il commence par une jolie image du Ciron. C'est dans ce milieu-là que va traverser la LGV qui va passer au Sud du département.

Tout d'abord, je voulais rappeler la position de la SEPANSO par rapport au rail. On est plutôt favorable au transport par rail, parce que le rail est plus sûr, il est moins gourmand en énergie, il est moins gourmand en espace, et il émet moins de gaz à effet de serre, en conséquence moins d'énergie utilisée. Donc globalement la SEPANSO n'est pas défavorable au transport ferroviaire. Par contre, nous sommes tout à fait défavorables à ce projet de LGV. Pourquoi ? Parce que, d'abord, ce projet n'est pas une priorité. Ce projet, s'il se fait, il se fera au détriment de la liaison Bordeaux-Espagne, Bordeaux-Irun, et également au détriment de l'aménagement des anciennes voies qui seront libérées par le TGV Bordeaux-Espagne, aménagement de ces anciennes voies pour prendre les wagons transportant des camions.

Pour le ferroutage, il faut à la fois libérer des sillons, mais également aménager un peu les voies pour transporter les camions. Si ce projet se fait, il n'y aura plus d'argent pour le reste. Et pour l'instant, la priorité en Aquitaine, et Madame DES ESGAULX l'a parfaitement dit, c'est de libérer la N10 et l'A62 de ces camions qui asphyxient l'Aquitaine, et qui sont générateurs de beaucoup de gaz à effet de serre. Il faut savoir que le transport par route est un des principaux facteurs de gaz à effet de serre, et on commence à en apercevoir les conséquences.

Ensuite, ce programme de TGV Bordeaux-Toulouse présente un intérêt général limité. Pourquoi ? Parce qu'il présente des avantages effectivement pour l'exploitant des lignes qui sera la SNCF, qui va pouvoir récupérer des parts de marché sur l'avion (et encore ce n'est pas si sûr que cela) ; il présente des avantages pour les passagers qui vont gagner quelques minutes ou quelques dizaines de minutes entre Toulouse et Bordeaux, avec pour intérêt d'aller à Paris en moins de temps qu'actuellement.

Ce projet présente un inconvénient en terme d'aménagement du territoire. J'avais appris à l'école que le plus court d'un point à un autre, c'était la ligne droite. La ligne droite ne passe pas par Bordeaux pour aller de Toulouse, mais par Limoges ; et d'ailleurs j'ai une petite pensée émue pour les gens de la région limousine, qui doivent se sentir bien abandonnés parce qu'eux auraient souhaité être désenclavés, et apparemment le projet de liaison Paris-Orléans-Limoges-Toulouse a l'air de passer aux oubliettes. Donc on sacrifie un peu une région.

Enfin, il y a, de notre point de vue, une mauvaise appréciation de l'avenir. Pourquoi ? Parce que cette LGV, comme on vous l'a expliqué, ne sera opérationnelle au mieux que dans 15 ou 20 ans. Or, dans 15 ou 20 ans, il ne suffit pas de prolonger les courbes d'augmentation du trafic, il faudrait aussi augmenter les courbes d'augmentation du prix du kérosène et du carburant. Dans 15 et 20 ans, il y a de fortes chances pour que l'avion ne soit plus concurrentiel entre Toulouse et Paris, parce qu'il sera devenu trop cher, à cause d'un kérosène devenu trop cher. Donc RFF est en train d'enfoncer une porte ouverte. La SNCF n'aura pas besoin d'une LGV, d'un train à grande vitesse ou très grande vitesse, pour prendre des clients à l'avion. Les clients de l'avion viendront tout seuls parce que l'avion sera trop cher.

Dernier point qui nous concerne aujourd'hui, c'est que cette ligne, passant là où elle va passer, va causer des nuisances environnementales très fortes, pour des avantages très faibles. Donc globalement on ne peut pas être d'accord.

Je vous ai préparé quelques plans. Ici vous avez une carte, centrée sur l'arrondissement de Langon, avec les 3 fuseaux, qui sont étudiés par RFF. Mais, à la carte suivante, il est intéressant de constater que finalement il n'en restera qu'un. On ne s'est pas donné le mot avec les autres intervenants mais, à la SEPANSO, on est aussi intimement convaincu que si cette ligne se fait, elle passera par l'option Sud, par la région de Captieux. A la limite, même, la région de Captieux sera davantage concernée par la Bordeaux-Captieux-Mont-de-Marsan-Dax-Irun, mais de toute façon il y aura ce tronçon commun, et c'est la menace pour la région du Sud. On peut constater sur cette carte (je vous ai mis en vert les sites « Natura 2000 ») que ce fuseau Sud passe dans la grande vallée du Ciron, coupe certains affluents qui sont classés « Natura 2000 », mais peu importe, le problème c'est qu'ils sont de grande qualité naturelle. Et donc ce fuseau Sud passe dans des territoires qui sont très intéressants du point de vue de l'environnement.

A la diapositive suivante, on s'aperçoit que (là j'ai mis un peu les noms des villages, pour que vous situiez mieux les sites) cette région Sud a été sinistrée à la fois par l'ouverture de la route de l'A380 qui suit effectivement l'ancienne route de Bordeaux-Mont de Marsan jusqu'à Captieux, et puis qui ensuite passe par les petites routes. Mais il faut savoir que cette route est maintenant utilisée de plus en plus par des camions qui veulent éviter le péage entre Bordeaux et Toulouse, et qui prennent cette diagonale. Donc c'est quand même une nuisance supplémentaire.

Et puis, il y a le fameux projet d'autoroute A65 entre Bordeaux, Langon et Pau, qui, comme on le voit sur ce plan, ne va pas emprunter l'ancien couloir de passage, mais va créer une nouvelle coupure. Donc on sera au carrefour. Il y a des gens, ici, privilégiés. J'ai remarqué, dans la salle, un propriétaire de Captieux qui risque d'avoir le triste privilège d'avoir à la fois la route de l'A380 chez lui, l'autoroute, la ligne de gaz, et la LGV. Il y a quand même des gens qui sont très chanceux !

Le territoire concerné, c'est une vaste zone naturelle, sans coupure majeure et à forte biodiversité. Parce qu'on parle souvent de Développement Durable, mais il y a aussi un mot qui revient : la biodiversité. Et loin de la monotonie que l'on peut imaginer pour les Landes de Gascogne, c'est un territoire à très forte biodiversité, il y a une très grande variabilité de la vie. Il y a des feuillus, des conifères, tout un tas de végétaux et d'animaux. C'est une région très riche du point de vue du patrimoine naturel.

C'est enfin un secteur de production forestière très important, et c'est une zone de loisirs et de tourisme. En ce qui concerne la production forestière, je reviens sur un point que j'ai un petit peu évacué tout à l'heure, concernant la mauvaise appréciation de l'avenir. Quand le prix du carburant et du pétrole va augmenter, le bois va prendre beaucoup de valeur, autant en bois de construction qu'en bois énergie. Et c'est quand même une mauvaise appréciation du futur que de sabrer dans le massif forestier qui va produire une richesse de l'avenir.

En ce qui concerne les zones de loisirs et de tourisme, c'est le pays aussi des palombières. Cela peut vous paraître curieux qu'un écolo vous parle de palombières. Il se trouve que je chasse la palombe moi aussi. Cette chasse à la palombe, c'est aussi une richesse culturelle de ce Sud Gironde, parce que telle qu'on la pratique dans les Landes, au filet en palombière, elle est née ici, dans le secteur de Bazas et du Lot et Garonne, dans le secteur qui sera complètement traversé par cette voie Sud.

Et puis ensuite, cette zone Sud est également une zone de patrimoine historique. Il y a des châteaux, des monuments historiques ; il y a le très beau château de Cazeneuve à côté de la vallée du Ciron. Et puis c'est aussi une zone de patrimoine culturel, c'est la zone qui a servi d'inspiration à François Mauriac, c'est plein de poésie ces pinèdes. Et c'est quand même dommage de remplacer le chant du rouge-gorge le soir par le bruit du train qui passe.
(*Applaudissements*).

Je voudrais maintenant en venir aux inconvénients ou aux risques du projet tel que nous le concevons. Il y a d'abord la coupure de cette zone naturelle. Alors cette zone naturelle à forte biodiversité, a une très grande valeur, parce que jusqu'à présent elle n'a pas été trop coupée, trop hachurée, trop cloisonnée par de grandes infrastructures. Ce qui fait sa richesse, c'est sa diversité mais c'est également le fait que ce sont de grands espaces, et c'est très rare, et cela deviendra de plus en plus rare. Cette ligne de chemin de fer va occasionner une coupure des corridors biologiques. C'est-à-dire que cela va créer un obstacle aux déplacements de la faune. La faune, c'est toute la grande faune, tout ce qui ne va pas passer au travers du grillage, à savoir les grands mammifères : le cerf, le chevreuil, le sanglier, mais également le renard, le blaireau, enfin tous les animaux terrestres d'une certaine taille qui ne peuvent pas passer par les mailles du grillage. C'est aussi un obstacle au passage de la petite faune, comme les invertébrés ou certains invertébrés terrestres, ou les batraciens, les amphibiens, les serpents, les reptiles.

Une LGV occasionne également un cloisonnement très fort des territoires. Donc cela recoupe ce que je disais précédemment au sujet des corridors biologiques. Et le cloisonnement des territoires aboutit un peu à la parcellisation d'anciens grands espaces. Et donc la faune ne peut plus évoluer normalement, les animaux ne peuvent plus mélanger leur sang, et on arrive donc à une consanguinité dans les îlots qui sont artificiellement créés.

Du point de vue humain, cela crée un enclavement des populations. Je crois que Madame la Présidente de LEA en a parlé tout à l'heure. Effectivement, les gens qui sont au bout du tuyau vont gagner du temps pour aller de Toulouse à Paris. Mais, par contre, ceux qui sont de part et d'autre, eux vont perdre du temps quand ils voudront passer d'un côté à l'autre. C'est important aussi de le souligner.

C'est un facteur de bruit. Le bruit, effectivement, quand on habite à Bordeaux ou près de la rocade, on y est tellement habitué qu'on n'y est pas très sensible. Mais dans ces secteurs-là où, le soir, il y a un silence extraordinaire (c'est quelque chose qui n'est pas habituel pour les gens qui habitent en ville) ce silence va être très fortement perturbé par le passage des trains. Et le passage des trains peut également occasionner des nuisances à la faune parce qu'il y a énormément d'animaux qui communiquent par les chants ou par les cris. Que ce soit les insectes, les grillons, les criquets, quand ils font du bruit, quand ils chantent, c'est pour communiquer entre eux, pour se rencontrer, s'accoupler. Les oiseaux c'est pareil, ils marquent leur territoire en chantant. Dans une atmosphère bruyante, cela pose un problème au point de vue biologique pour ces espèces.

Enfin, il y a la destruction directe d'animaux par collision. Ce sont les oiseaux, les insectes. Parce que vous savez que dans notre zone du Sud Gironde, on a des insectes très rares et protégés. Il y a notamment le fadet des lâches qui est un papillon classé pour la Directive Habitat, qui est présent dans nos régions. Et ce fadet se fera écraser, donc il y aura une mortalité supplémentaire. Alors ce n'est pas à la place de la mortalité par voiture, puisque les voitures en écrasent beaucoup ; cela vient en plus, c'est cumulatif. Il y a les invertébrés aussi, quand ils voudront traverser les voies, et les petits vertébrés, qui passeront au travers du grillage.

Enfin, il y a un problème de pollution des eaux, notamment au moment des chantiers, parce que, qui dit chantier dit engins de chantier, gasoil, gros travaux... Et à ce moment-là, il y aura certainement des pollutions. Et vous savez qu'un peu plus en aval, sur la vallée du Ciron, il y a Budos, il y a des points de captage pour la ville de Bordeaux, et cela posera un problème. Il faudra surveiller cela de très près.

En conclusion, je dirai que choisir de construire cette LGV Bordeaux-Toulouse alors que l'Aquitaine n'a toujours aucune alternative ferroviaire à opposer au transport routier, c'est une grave erreur. Il faut appuyer là-dessus. La LGV Bordeaux-Toulouse n'est pas prioritaire.

Et ensuite, deuxième point très important, faire systématiquement passer tous les nouveaux projets dans les zones naturelles préservées est une faute, une faute vis-à-vis des générations futures. Dans l'intérêt de ces générations futures, il faut apprendre à réutiliser, à recycler nos infrastructures, un petit peu comme on commence à apprendre à le faire de nos déchets. Il faut apprendre à réutiliser !

(Applaudissements)

Après la conclusion, je rajoute une petite page sur les attentes :

- Priorité absolue à la LGV Sud Europe-Atlantique, pour libérer les sillons pour le fret, et priorité absolue au ferroutage sur l'axe Nord-Sud, pour alléger le trafic de camions sur la RN10 et l'A63. Toutes les finances disponibles doivent aller là-bas, en terme d'infrastructure, pas ailleurs.
- Ensuite, aucune nouvelle coupure dans les zones naturelles. Il faut finir, arrêter de mettre tout ce qui dérange dans ces zones naturelles préservées. Ce sont les décharges, les LGV, les autoroutes... On vient de finir avec la décharge de Guillos, il y a une décharge qui est en projet dans le Lot et Garonne un peu plus loin, à Houeillès. Il faut arrêter cela. Donc, sauvons ces zones. Elles sont restées miraculeusement ainsi jusqu'à maintenant, il faut les préserver.
- Ensuite, en ce qui concerne cette LGV, c'est l'abandon pur et simple de ce projet, parce qu'il ne nous paraît ni opportun, ni pertinent. Et puis, si besoin est, aménagement de la ligne actuelle vers Toulouse pour permettre aux transports de se faire plus facilement, avec amélioration des courbes, suppression des derniers passages à niveaux, et éventuellement des shunts s'il y a des zones qui sont trop tourmentées. Mais pas cette nouvelle ligne dans l'espace naturelle.

(Longs applaudissements).

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Après cette intervention extrêmement intéressante de Monsieur BARBEDIENNE, on peut peut-être donner la parole à Monsieur MOURA qui est le Directeur du Parc Naturel Régional, parce que je pense que les deux interventions sont très proches l'une de l'autre. Ensuite, nous prendrons des questions, et éventuellement des questions écrites s'il y en a qui sont parvenues jusqu'à nous.

M. MOURA, Directeur du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne :

Je vous prie de m'excuser mais je vais certainement redire des choses qui ont été déjà dites ce soir, mais je les dirai dans le cadre de la réflexion que nous menons au Parc Naturel Régional.

En préalable, je voudrais quand même préciser que je n'apporterai pas ici l'avis du Parc, qui sera décidé lors d'un prochain Comité Syndical, qui devrait avoir lieu vers la mi-octobre. Le débat sur l'intérêt ou non de cette LGV, et son opportunité, ne relève pas non plus de la dimension Parc. Mais pour répondre à la question posée par la Commission du Débat Public, la perception qu'a le Parc des projets d'infrastructures telles qu'une LGV, d'une façon très générale, nous disons ceci :

Les raisons d'être d'un parc est de préserver un territoire cohérent avec un patrimoine naturel et culturel remarquable. Des élus, des acteurs, réunis autour d'un projet commun – la charte du Parc –, des habitants qui recherchent un cadre de vie préservé. Le Parc des Landes de Gascogne a été créé en 1970. C'est la quatrième création en France par l'intermédiaire de la MIACA, afin de constituer un poumon vert préservé au Sud de l'agglomération bordelaise. La ville de Bordeaux est d'ailleurs « membre fondatrice » du Parc.

Le projet du Parc : il s'agit d'un projet d'ensemble, qui conjugue et articule la valorisation des patrimoines naturels et culturels, et le développement économique durable, basé sur une gestion intégrée des ressources naturelles. C'est pourquoi, pour un développement durable du territoire, le Parc oriente ses actions autour des missions suivantes :

- un développement touristique valorisant le patrimoine,
- un développement durable des activités agricoles et forestières,
- une mission de développement économique global, valorisant le territoire.

C'est ainsi qu'un projet d'infrastructure sur le territoire du Parc doit être envisagé de façon à valoriser le patrimoine local, ou à apporter des répercussions positives aux activités économiques locales, en ne mettant pas en péril les ressources naturelles qui en font sa force et sa richesse.

Comme l'a écrit la SEPANSO, et nous le partageons, le rail est généralement une priorité, s'agissant du transport des personnes ainsi que celui du fret. Le rail est plus sûr. Il coûte moins cher du point de vue environnemental et énergétique. Il occupe un minimum d'espace par rapport aux autres types d'infrastructures, et il est enfin le mode le moins nocif en matière d'impact sur l'effet de serre.

Cependant, si on se réfère au territoire du Parc, la LGV proposée ne résout en rien les problèmes d'engorgement par la circulation des camions à l'Ouest de son territoire, sur l'autoroute et la RN 10. Donc pour le Parc, la LGV Bordeaux-Espagne, autrement appelée Sud Europe-Atlantique, est de première urgence pour régler ce problème et conforter la région dans son engagement vers le ferroutage.

De la même façon, la LGV va traverser et longer le parc sur de nombreux kilomètres, sans apporter de développement spécifique et durable aux populations de ce territoire, sauf conséquences « environnement » négatives fortes.

Enfin, à titre d'exemple, sur les positions du Parc, je citerai deux décisions significatives, sur les bases de deux motions adoptées lors de son dernier Comité Syndical :

- Le soutien du Parc à celui du Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims, dans son refus d'une ligne à haute tension qui le traverse, sans avantage pour le territoire.
- Et le soutien du Parc à la création d'un échangeur au niveau de Roquefort, sur l'autoroute A65 Langon-Pau, arguant de son apport au développement du territoire, et notamment à l'accès de Marquèze, équipement emblématique du Parc et de la Haute Lande.

Le cadre juridique du Parc : Le Parc Régional des Landes de Gascogne est un territoire labellisé par le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable. La charte renouvelée, (c'est un décret du Premier Ministre du 17 juillet 2000), a été prise après avis du Conseil de la Nature et de la Protection des Paysages. Elle engage l'Etat, et une convention a été signée entre le Parc et l'Etat, entre le Président du Parc et le Préfet de région, le 19 avril 2001. Et ainsi elle engage les collectivités locales signataires, que sont le Conseil Régional, les Conseils Généraux 33 et 40, les collectivités locales et leurs intercommunalités.

Que prévoit cette charte ? En matière de grandes infrastructures, je cite, et notamment de voies de circulation d'énergie et de transports – lignes très haute tension, autoroute, ligne TGV –, « *Le Parc Naturel Régional, espace protégé, constitue une contrainte majeure à la mise en œuvre de tout projet susceptible d'affecter l'intégrité de son territoire, de ses milieux naturels et de ses sites remarquables* ».

La convention que je citais plus haut, entre l'Etat et le Parc prévoit, en matière de paysages, et travaillera tout particulièrement au respect des dispositions de la charte relative aux grandes infrastructures. Ces dispositions conduisent à classer le P.N.R., notamment au niveau des paysages, comme un secteur « à sensibilité très forte », et non pas « forte » comme cela est indiqué page 3 du document annexe du débat public, « Analyse sur les critères environnementaux ». C'est d'ailleurs dans ce cadre que le Parc avait préconisé, lors de précédentes études menées sur la ligne Bordeaux-Facture-Irun dans les années 96-98, que toute nouvelle ligne TGV utilise les corridors existants, qu'ils soient autoroutiers ou SNCF. C'est la position que nous avons renouvelée auprès du Bureau d'Etudes qui, par le recueil des positions et l'avis des territoires (nous l'avons rencontré le 13 septembre, c'est récent), prépare le débat public sur la LGV Sud Europe-Atlantique, c'est à dire la Bordeaux-Irun.

Les conséquences pour le territoire (beaucoup de choses ont été dites par mon collègue de la SEPANSO, je vais être très rapide) sur les écosystèmes naturels : le patrimoine naturel et le patrimoine culturel constituent les ressources fondamentales du territoire du Parc. Et en particulier les vallées alluviales qui sont des éléments majeurs de biodiversité, dans l'espace cultivé de pins maritimes. Ces ressources doivent être préservées et mobilisées dans une démarche inscrite dans la durée. C'est dans cet esprit que le Parc anime des programmes de concertation visant à la cohérence des activités humaines présentes, avec la préservation du patrimoine naturel. Notamment au travers des programmes « Natura 2000 » ou schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux. L'équipe du Parc les coordonne sur la Leyre, et apporte son expérience sur la vallée du Ciron. Ces groupes de travail réunissent l'ensemble des représentants des propriétaires, usagers, élus de ces cours d'eau, afin d'aboutir à des objectifs de gestion communs à long terme, voire très long terme. L'arrivée d'un tel projet d'infrastructure reposera fondamentalement les objectifs établis, en concertation, et ceci sur un milieu repéré comme remarquable à l'échelle européenne.

La ligne LGV conduira aussi à des répercussions évidentes sur le fonctionnement des écosystèmes. Directement, par la destruction inévitable d'habitats naturels. On peut parler de peuplements de hêtres qui ont un grand intérêt régional, ou d'habitat d'espèces à fort intérêt patrimonial. Par exemple, la partie la plus propice à l'hivernât (*) des chiroptères est la zone qui s'étend des gorges, qui s'étend entre Villandraut et Bernos Beaulac. Egalement en sectionnant la forêt galerie, qui constitue un corridor biologique tout au long de la vallée pour diverses espèces faunistiques.

D'autre part, la création de nouveaux ponts modifiera le système hydraulique et la dynamique actuelle des cours d'eau et des milieux humides associés. Cette situation sera a fortiori renforcée par le système francelais qui préconise des lignes protégées par le talutage, et non

construites sur pilotis comme pour d'autres pays, qui permettent de diminuer ces coupures et de maintenir des corridors plus efficaces, aussi insatisfaisante que soit cette solution.

Sur les zones autour de Captieux, c'est la destruction des lagunes, du massif forestier, milieu unique en Europe, d'origine glaciaire, regroupant une faune et une flore rares (reliques de la dernière glaciation, etc.).

C'est la destruction et le dérangement des zones-dortoirs et de nourrissage des grues cendrées, qui est une espèce de la directive « Oiseaux » européenne.

Enfin, entre les vallées de la Leyre et du Ciron, un atout majeur du Parc repose sur l'unité de son territoire. Or, l'éloignement de cette LGV des zones du Ciron, comme proposé dans le dossier d'analyse sur les critères environnementaux, à l'annexe du dossier de consultation, entraînera une coupure encore plus marquée du territoire et des relations entre ces deux vallées. La disparition de certains milieux, espèces. On peut citer par exemple l'espèce emblématique qui fait beaucoup parler, mais qui existe sur ce territoire qui est tout à fait exemplaire, qui est le vison d'Europe qui a été repéré sur ces deux vallées, et notamment sur le Ciron, qui se déplace de l'une à l'autre (cela a été vérifié par radio pistage).

Une LGV avec des moyens de franchissement très espacés a de fortes conséquences sur la vie d'un territoire. Sur les Landes de Gascogne, cette situation est amplifiée du fait de l'aménagement de l'espace en bourgs, quartiers et airiaux, parfois distants de plusieurs kilomètres. C'est un paysage identitaire, et c'est l'une des principales valeurs de ce territoire. Une rupture aussi nette que celle d'une LGV génèrera des difficultés de déplacement amplifiées pour les liaisons bourgs-quartiers et pour rejoindre l'école, les transports scolaires individuels ou collectifs, la fréquentation des commerces du bourg... Peut-être y en aura-t-il de plus près ? Dans un village d'à côté.

C'est aussi le problème de proximité des services de santé. C'est aussi bête que cela. Peut-être le circuit de ramassage des ordures ménagères va être rallongé...

D'autre part, l'exploitation de cette forêt cultivée, j'insiste, c'est bien une forêt cultivée sur laquelle nous habitons, pourra souffrir dans certains cas de fortes difficultés supplémentaires, voire de majorations de coûts, les véhicules de transport ne pouvant plus emprunter le petit réseau routier et forestier créé depuis des décennies, permettant l'exploitation de proximité.

Quant à la sécurité « incendies », elle sera remise en cause par la rupture de pistes DFCl et lorsqu'on regarde une carte, elles sont extrêmement nombreuses et permettent une défense contre l'incendie de première qualité. Je voudrais citer ce que disait le Président de la DFCl ce matin. Depuis le début de l'année, en Gironde, il y a eu 2 200 départs de feu. Il y a eu au total 1 800 hectares brûlés, et il y en a eu que 1 500 si on enlève les 300 hectares du camp de Souge. Il faut donc dire que ce système de défense contre l'incendie est extrêmement efficace.

Pour terminer, je voudrais citer le cas du canton de Captieux. Parce que vraiment, ce canton dont Captieux est une des communes du Parc, va être vraiment tronçonné dans tous les sens, avec une ligne à grand gabarit A380, l'autoroute Bordeaux-Pau, une future conduite de gaz (il y en a déjà une). Alors pourquoi pas autre chose dans quelque temps ?

En conclusion, je voudrais insister sur un point : l'action des hommes au travers de leur travail de préservation du patrimoine naturel, et la valorisation de cette forêt, ont fait de ce territoire des Landes de Gascogne un espace de qualité, à l'environnement préservé. Doit-on accepter que cet atout devienne un avantage, voire conforte la création de telles infrastructures qui, sur cet espace seraient moins coûteuses et moins contraignantes pour l'environnement, comme cela peut être affirmé ici ou là ?

(Applaudissements).

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Merci Monsieur. Une question ici, et ensuite on pourrait essayer de répondre aux questions écrites...

Porte-parole de l'Association « Patrimoine A Préserver » :

J'avais un petit complément à apporter à ce qu'a dit Philippe BARBEDIENNE, sur les propositions à faire à RFF. Je suis le porte-parole d'une Association en cours de constitution « Patrimoine A Préserver » (PAP). Nous sommes déjà plusieurs centaines, et quand Jean-Luc GLEYZE dit que nous sommes 80 000 dans la région, cela me rassure, je pense qu'un jour nous serons des milliers dans l'Association.

En ce qui concerne le complément à apporter, donné par les idées suggérées à RFF par Philippe BARBEDIENNE, je pense qu'il y en a une importante à vous suggérer Messieurs : Pourquoi ne pas travailler en pendulaire, sur les voies existantes ? Je pense que c'est un système tout à fait valable, qui fonctionnerait parfaitement, qui, quoi que vous en disiez, coûterait beaucoup, beaucoup, beaucoup moins cher que les 3 milliards et demi d'Euros que vous nous proposez pour le Bordeaux-Toulouse.

On aimerait également savoir, Messieurs, pourquoi le projet POLT (projet pendulaire) qui amenait les Toulousains à Paris via Limoges, a-t-il été sacrifié à l'Assemblée Nationale en février 2003, alors que Monsieur Dominique BUSSEREAU était Ministre, je crois, des Transports ? Il serait quand même intéressant que les élus se renseignent un petit peu là-dessus. On peut trouver sur Internet les débats et je crois que cela a été plus que vif. Mais si nos chers élus n'avaient pas enterré ce projet POLT, aujourd'hui on ne serait certainement pas à s'inquiéter, se faire des angoisses avec le projet Bordeaux-Toulouse. Donc revenez, Messieurs, à des choses plus raisonnables, revenez sur le système pendulaire.

Vous nous donnerez peut-être quelques informations sur FIAT PENDOLINO, on serait curieux d'être un petit peu au courant de cela. On voudrait savoir pourquoi vous ne voulez pas développer ce système-là. Y a-t-il le lobbying d'Alstom derrière qui pousse fort ? Il est possible que le lobbying d'Alstom pousse très fort. On a quelques grands élus qui veulent sauver Alstom, ils ont tout à fait raison. Mais ce n'est pas pour sauver Alstom qu'il faut nous empoisonner la vie, nous sacrifier la vie, sacrifier la vie à des dizaines de milliers de personnes dans toute une région.

(Applaudissements)

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Pour RFF, Monsieur FAUCHER, peut-être.

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

Sur ces deux questions : pourquoi ne pas travailler en pendulaire ?

Je pense que l'hypothèse d'aménagement de la ligne actuelle pour y faire circuler des trains pendulaires a été présentée dans le dossier support. Je rappelle les principaux résultats qui y

figurent et sont portés à la connaissance : le coût lié à l'aménagement de l'infrastructure, pour rendre la pendulation possible (aménager la ligne, rectifier un certain nombre de courbes) est de l'ordre de 780 millions d'Euros.

A ce coût, il faudra rajouter le coût d'adaptation du matériel pour le rendre apte à la pendulation – Dans le cadre du développement du projet POLT, Alstom a été jusqu'à la fin de l'expérimentation de la création d'une rame TGV pendulaire. Donc c'est quelque chose qui est dans ses cartons –. A ce coût de 780 millions d'infrastructure, pour faire de la circulation pendulaire, il faut associer les résultats à en attendre en terme d'évolution du trafic, et du gain de temps de parcours. C'est une option qui entre Bordeaux et Toulouse fait gagner 12 minutes, pour 780 millions. La LGV dont le coût n'est pas de 3 milliards et demi, mais de 2,9 milliards, fait gagner une heure...

(Protestations dans la salle)

Dans la salle :

Ce n'est pas vrai

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

Ce sont nos chiffres, Madame...

(Protestations dans la salle).

Il y a effectivement ce que la LGV permet pour les trains qui iront directement de Bordeaux à Toulouse. Je crois que dans la présentation des rappels fondamentaux du projet, j'ai expliqué (mais cela a été développé dans le dossier support aussi) qu'il n'était guère concevable d'assécher le territoire entre Bordeaux et Toulouse, et qu'il y avait le projet de faire des arrêts intermédiaires entre Bordeaux et Toulouse, notamment à Agen et à Montauban. C'est un cas de figure que l'on retrouve sur l'ensemble des LGV, où il y a un certain nombre de trains qui sont directs, avec des positionnements horaires bien précis pour en permettre le remplissage ; et pour assurer le remplissage de l'ensemble des autres trains, il y a effectivement un certain nombre d'arrêts intermédiaires...

Le gain de trafic avec le pendulaire est au maximum de 500 000 voyageurs par an, alors que les gains de trafic avec la LGV sont estimés dans une fourchette de 2,9 à 3 millions de voyageurs par an.

(Commentaires inaudibles dans la salle).

Le jeu du débat public consistait à vous apporter les éléments d'études que nous avons effectuées, il est bien évident que ces chiffres peuvent être appréciés avec, éventuellement, des contre-propositions motivées.

En ce qui concerne le projet de POLT sur Paris-Toulouse, ainsi que vous l'avez indiqué, il peut servir aux déplacements entre Toulouse et Paris, mais dans un temps de parcours qui, dans la meilleure des hypothèses, était de 5 heures 20. Donc je pense qu'on est sur une offre qui n'est pas spécifiquement adaptée aux objectifs qui sont recherchés. Je rappelais un des objectifs du projet, qui était effectivement d'élargir la palette des offres multimodales de transport rapide pour Toulouse, en remontant l'offre ferroviaire à une performance de temps de parcours de l'ordre de 3 heures, qui rend ces offres particulièrement compétitives avec l'aérien, sachant que sur cette relation l'utilisation de l'automobile est relativement marginale.

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

Je voulais simplement revenir rapidement aux questions de milieux naturels, et de coupures au sein de ces milieux naturels. Je vais donner un exemple, parce que j'ai l'impression que les incidences effectivement sur le milieu naturel ne sont pas suffisamment prises en compte par RFF dans son projet.

Qu'est-ce qui fait la valeur d'un massif landais ? L'élément fondamental de la valeur du massif landais, c'est en fin de compte son unité. Et donc à partir du moment où vous voulez imposer une coupure, par définition, c'est une atteinte grave à ce massif et à l'intérêt qu'il représente. Et la nuisance n'est pas fonction de la façon dont la coupure va être faite, ou l'endroit où elle va être faite ; la nuisance dépend uniquement de la réalisation en fin de compte de votre coupure. Donc, c'est la façon de traiter les milieux naturels par RFF qui me perturbe beaucoup. Effectivement votre inventaire de sensibilité environnementale est intéressant. On ne vous a pas attendus pour connaître la valeur de notre pays, et simplement dans ce que j'ai pu voir, il y a quelque chose qui fait cruellement défaut, parce que vous n'analysez pas et vous ne donnez aucune information sur l'impact que cela va avoir sur les milieux naturels. Il faut attendre que ce soit en place pour le mesurer, peut-être.

En fait, je me pose une question : quel coût environnemental serait susceptible d'entraver votre volonté de mise en place de ce projet ? Malheureusement je crois que la réponse, qui me vient en tête immédiatement, c'est aucun ! Aucun coût environnemental ne va, en fin de compte, vous pousser à abandonner le projet. Je pense qu'il faudrait réfléchir un petit peu à la valeur de ce que c'est un environnement. Il faudrait lui donner un coût, et vous n'avez encore pas réussi à le faire !

(Applaudissements).

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Je vais reprendre trois questions, et ensuite on va prendre les questions écrites, parce que les personnes qui ont posé des questions écrites ont aussi le droit d'avoir une réponse, ou du moins que l'on prenne en considération les observations.

M. René PRALAT, enseignant à l'IUT à Bordeaux, Département Génie Civil :

Vous avez bien fait de commencer sans moi. Ce matin, j'avais une réunion à Paris. Pour être à l'heure, j'ai pris le TGV et puis il y a eu une panne après Poitiers. C'était un problème informatique, mais pas un problème de motrice, ce n'était pas très grave. On est revenu en marche arrière à Poitiers, il fallait le faire parce qu'il y avait quand même un peu de trafic. Les gens de la SNCF se sont bien démenés, ils nous ont informés de temps en temps. Enfin c'était très bien ! A Poitiers, on a attendu une heure, une heure et demie. Des gens montaient dans tous les trains, c'était la catastrophe. Vous savez ce qui s'est passé au bout d'une heure et demie ? C'est quelque chose que je n'ai jamais vu depuis longtemps. Avant j'habitais Paris, je prenais le train à Austerlitz, et c'étaient des voyages...

Et là, au bout d'une heure et demie, vous savez ce qui s'est passé ? Les gens parlaient, et c'était magnifique ! Je vous assure. A l'aller, les gens écoutaient, je ne sais pas quoi sur leur walkman, ou faisaient de l'informatique. Cela m'a mis 2 heures et demie en retard, j'ai pris la petite pochette pour être remboursé, bien sûr ! Par contre j'ai raté le débat. Cela fait un mois

et demi que je planche sur le débat et j'ai un peu les boules, quand même, d'avoir raté le débat. J'espère que les actes seront bientôt publiés, pour que je regarde.

J'avais des questions par rapport au bruit. J'ai eu beaucoup de mal à savoir de quoi on allait parler ce soir. J'ai d'abord vu, dans « Sud Ouest », qui est notre journal local, 4 lignes indiquant qu'on allait parler des tracés. Après j'ai entendu qu'on allait parler de l'environnement. J'ai regardé ce qui s'est passé en région PACA. Je ne peux rien dire, je ne vous ai pas écouté, je n'ai pas de portable. En région PACA, en même temps que des milieux environnementaux, ils ont parlé des risques et des nuisances. Je pensais qu'on en parlerait. Après, quelqu'un m'a fait voir un programme où l'on allait parler du bruit. Je vois que cela change un peu tous les jours. Je ne vais pas parler une demi-heure, je suis fatigué, mais à la fin du voyage c'était jovial. Et je vous assure, cela m'a mis 20 ans en arrière.

L'Association LEA m'a demandé de faire un travail sur le bruit, donc j'ai un peu analysé ce que donne RFF sur le bruit. Je ne sais pas s'il y a eu une intervention ?

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Si vous voulez poser une question sur le bruit, vous la posez directement, et de toute façon, tout à l'heure on reviendra sur cette question, par une autre intervention. Il faut que nous avancions pour que tout le monde puisse poser ses questions.

M. René PRALAT, Enseignant à l'IUT à Bordeaux, Département Génie Civil :

Pouvez-vous me passer la page où RFF parle du bruit dans le dossier du maître d'ouvrage ?

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Je ne l'ai pas ici en tribune, mais on pourra vous la passer.

M. René PRALAT, Enseignant à l'IUT à Bordeaux, Département Génie Civil :

Vous ne pouvez pas la passer avec les moyens... ?

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Ah, ici, non ! Nous n'avons pas les moyens...

M. René PRALAT, Enseignant à l'IUT à Bordeaux, Département Génie Civil :

Alors je pose les 3 questions, puisque vous n'avez pas les moyens !

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Ne me faites pas dire que nous n'avons pas les moyens ! Tout à l'heure, les autres ont protesté parce qu'on leur a montré en long et en large les cartes et qu'ils les avaient déjà

vues. Si on vous avait fait des slides avec les pages du rapport, vous nous auriez hués ! Alors donc, arrêtez !

M. René PRALAT, Enseignant à l'IUT à Bordeaux, Département Génie Civil :

Je pose ma question. Je pense que vous aurez le rapport, que LEA le transmettra et à ce moment-là vous pourrez répondre au mieux aux questions. Pourquoi RFF, par exemple, lorsqu'il trace un diagramme du bruit, met les valeurs maximales vers le bas ? Ce n'est pas classique. RFF, de temps en temps les met à droite, de temps en temps les met à gauche, de temps en temps vers le bas. Mais souvent les scientifiques les mettent vers le haut. Je suis désolé, je suis scientifique et je les mets vers le haut.

Les valeurs que vous nous donnez, si j'ai bien compris, correspondent à une circulation de 100 TGV par jour entre 6 heures et 22 heures. Vous me dites si je me trompe. J'aurais aimé savoir à quelle vitesse roulent les TGV. Vous savez qu'ils ont une vitesse qui peut être jusque 350 Km/h. Il peut être intéressant de savoir dans ce schéma-là, à quelle vitesse les TGV roulent.

Là, vous nous donnez les valeurs du bruit, ce qu'on appelle « en milieu rasant », (il faut vous tourner la tête, si vous voulez regarder correctement le schéma). Donc on a les valeurs en milieu rasant, j'aurais aimé avoir les valeurs lorsque le TGV est sur un remblai par exemple de 5 mètres, ou lorsqu'il passe en déblai, puisque les valeurs sont différentes.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Est-ce que l'on peut répondre à cette question ? Ensuite nous passerons aux questions écrites, de façon à pouvoir avancer.

Mme Stéphanie LECHAT, Canton de Captieux :

Je ne suis ni élue, ni Présidente d'une Association quelconque. Tout simplement une citoyenne qui s'inquiète un peu de ce qui se passe, et qui demande des réponses. Je demande des réponses dans mon métier. Je travaille dans l'immobilier, qu'est-ce que je raconte à mes clients ? « Peut-être, vous allez avoir le TGV dans le jardin ? Vous voulez une maison autour de Bazas, je suis franchement navrée, mais il reste 3 communes dans lesquelles je peux vous en proposer une, parce que sur tout le reste vous êtes concernés ».

Qu'est-ce que je raconte à mon enfant qui est arrivé dans la région pour vivre en paix, et avec un milieu naturel intact. Je vais lui dire « écoute, ce n'est pas grave, tu vas te mettre des boules Quiès dans les oreilles, comme cela tu ne l'entendras pas, et on t'achète une deuxième télé, ainsi tu peux regarder tous les animaux que le projet va saccager ».

Et après, je me dis « comment je vais faire ? ». Aujourd'hui, je ne suis pas sur votre tracé magnifique, j'ai eu beaucoup de chance. Je suis à 2 kilomètres à côté de votre zone d'études. Mais manque de chance, je suis à Cudos et si, après votre fameux projet, je veux me rendre au travail à Bazas, je vais avoir des détours à faire monstrueux pour y arriver ? Aujourd'hui, je mets 20 minutes, et je vais faire un grand contournement de votre train. Peut-être effectivement, je pourrai me rendre directement à Bordeaux, pour arriver, pour travailler, une heure plus tard, avec votre super train, à Toulouse.

Est-ce vraiment une solution pour les gens, qui ont déjà suffisamment de difficultés dans le milieu dans lequel ils sont. Je ne parle pas uniquement des gens de « petits métiers », petits propriétaires comme moi, qui achètent une maison dans leur vie, qui la trouverait saccagée par votre super train... Je parle aussi des gens qui travaillent dans le milieu de la manutention, qui travaillent beaucoup dans le milieu forestier, qui vont s'amuser à contourner dans tous les sens pour débarder les parcelles. Je parle des chasseurs, qui eux vont faire leur super battue, comment ? Contre un grillage ? Ou c'est relativement simple, on rassemble les animaux et après on tire à la mitraille ? Ils ne peuvent pas s'enfuir, ce n'est pas grave !

Et qu'est-ce qu'on va faire en cas d'incendie ? Je ne l'ai pas vécu, mais il y a des gens peut-être dans la salle qui se rappellent peut-être de l'incendie de 48 et 49, qui est parti d'Allence (*) pour finir à Biscarosse. Quelle réponse vous avez, à un feu de cimes, avec votre projet ? Laquelle ? Pas de canadais, parce qu'on est en lignes de haute tension, et pas de passage non plus pour faire de la place. Alors quand tout cela sera brûlé bien profondément, je dis quoi à mon enfant ? « Ah tu sais, quelques technocrates ont fait passer la ligne, maintenant cela a brûlé. L'environnement dans lequel tu étais bien, dans lequel tu voyais les chevreuils, maintenant tu ne vois plus rien mais allume la télé mon gars, c'est très bien, cela informe ». Merci beaucoup.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Nous avons pris bonne note de votre intervention. Il y avait une question sur le bruit, je souhaiterais qu'on y réponde, et que l'on passe aux questions écrites. Les personnes qui se sont exprimées par écrit ont le droit d'avoir une réponse, aussi.

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

Je pense que la première question qui nécessite une réponse était celle du fait que le dossier n'a pas évalué d'impacts environnementaux du projet. Nous ne nions pas ce fait, mais il est évident que dans la mesure où nous avons pu faire un inventaire des sensibilités environnementales, mais n'ayant pas objectivement de projets d'infrastructures précis à opposer à ces sensibilités, il n'est pas possible de définir un impact. Il y aura un impact là où la LGV va passer, à un endroit où il y a une sensibilité, problème qu'il va falloir traiter effectivement. Donc, on est dans un stade prématuré pour arriver à cela. Je pense que, tout à l'heure, Monsieur MERAU vous dira comment l'environnement est pris en compte dans la démarche d'étude d'un projet, et vous verrez que c'est un sujet qui est au cœur des études, avec les études techniques et le reste. C'est le premier point.

Le second point, pour répondre au Monsieur qui a posé une question sur le bruit. C'est effectivement de préciser que dans le schéma qui figure page 78, les 100 TGV par jour circulent à une vitesse de 300 km/h, puisque nous n'avons pas encore d'expérience (bien qu'on puisse faire des simulations et que le bruit se mesure aussi par étude et par simulation) à 320. Je rappelle que les premières circulations de TGV à 320 km/h auront lieu sur la LGV Est Européenne qui sera mise en service en 2007. Je précise également qu'il n'est pas envisagé à ce jour, je pense pour un horizon encore assez loin, qu'il y ait de circulation de TGV à 350 km/h. Je ne préjuge pas de ce qui va se passer, mais je vous dis qu'à un horizon même assez lointain, il n'y aura pas de circulation de train à 350 km/h. On pourra prendre rendez-vous si vous voulez bien.

En ce qui concerne les éléments de bruit, nous apportons un élément de comparaison sur des niveaux de bruit qui correspondent à des niveaux réglementaires qui sont imposés à tout

maître d'ouvrage d'une infrastructure. Et il est bien évident que cette question du bruit est prise en compte dans la réalisation de l'ouvrage, avec une législation qui protège, bien entendu, les riverains et qui impose au maître d'ouvrage de respecter un certain niveau de bruit maximum, aux abords des habitations.

Le premier élément pour arriver à cet objectif, c'est d'abord d'essayer d'avoir des tracés qui évitent au maximum les zones d'habitations et les zones urbanisées. Cette confrontation est néanmoins nécessaire, on a un certain nombre de mesures palliatives qui sont mises en œuvre, qui sont des protections acoustiques de diverses formes, soit sur la voie ferrée elle-même, soit sur les habitations elles-mêmes. Je pense qu'on peut dire également qu'il y a dans l'évolution du ferroviaire, tant sur la voie ferrée que sur le matériel roulant, une évolution qui se fait, puisque depuis la première mise en service des TGV, on a un bruit d'émission du système « infrastructure train » qui a dû baisser de l'ordre de 10 décibels. En perspective, on a d'abaisser encore ce niveau de bruit, notamment en évitant les vibrations des rails et des roues. Donc, il y a ce travail fondamental qui est effectué sur le matériel et sur la voie. Et lorsque cette mise en œuvre ne permet pas effectivement de respecter les valeurs réglementaires, on met en place les mesures de protection qui sont nécessaires.

Je pense qu'on touche là un point que vous aviez évoqué aussi, Madame, qui est le coût environnemental lié au projet. Ce coût environnemental, c'est aussi l'ensemble des surcoûts qu'aura le projet pour l'ensemble des mesures de protection pour l'environnement qu'il faudra prendre. Ces mesures sont toujours prises dans le cadre du respect de législations qui sont en vigueur, et qui sont là effectivement pour protéger l'environnement.

Mme Denise CASSOU, Présidente de Landes Environnement Attitude :

Vous ne tenez pas compte de ce qui a été dit tout à l'heure concernant le déplacement des animaux...

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

Je vais y revenir, et notamment ce sera l'occasion de présenter l'exemple de ce qui a été réalisé sur la LGV Est Européenne. Nous avons également Monsieur Guy CLAVERIE, de l'ingénierie de la SNCF pour la Méditerranée, qui suit les effets de la réalisation de la LGV Méditerranée et qui pourrait apporter des témoignages. Nous avons, dans le dossier support, l'illustration d'un passage dit « grande faune » qui est effectivement un élément réalisé sur une infrastructure, pour permettre le rétablissement des passages et des habitudes de divagation des animaux...

Dans la salle :

Cela n'a jamais marché.

Une intervenante :

Je vous assure que RFF prend en compte l'environnement. Figurez-vous que pour le trajet vers l'Est, le TGV va traverser le parc de Lorraine. Dans les coûts, il a été prévu la construction d'une nouvelle mare à tritons. C'est important !

Que va faire RFF par rapport au vison ? C'est l'espèce la plus menacée en Europe. C'est une espèce extrêmement fugitive, quasiment impossible à voir. Pour savoir où ce vison se trouve, il faut regarder les indices de présence. Est-ce que RFF va prévoir des tunnels de passage ? Et puis leur expliquer, que c'est là qu'il faut qu'ils passent ? Vous pensez que le vison va bien être pris en compte ?

Une deuxième chose, par rapport au bruit. Une autre information que je tiens à vous dire. Bien sûr que RFF s'occupe du bruit, et qu'il met en place des choses. Le problème se situe dans le cas de l'habitat isolé, parce que faire une butte à Merlon, ou faire un mur anti-bruit, coûte très très cher. Alors quand vous êtes dans un habitat isolé, pas de chance, on vous met des doubles vitrages, cela coûte moins cher. Et mettre la table dehors l'été pour manger, il n'en est pas question ! Vous mangez dedans.

(Applaudissements).

Une troisième information que je tire aussi du dossier. RFF a beaucoup communiqué en disant « on va gagner une heure sur Bordeaux-Toulouse ». Alors déjà, quand on étudie, dans le meilleur des cas, sans aucun arrêt, c'est 56 minutes. Vous allez me dire « on chipote, ce n'est pas grand chose la différence ». D'accord. Mais ce qui est prévu, toujours dans le dossier, c'est que la plupart des trains s'arrêtent à Agen, ou à Montauban, ou aux deux. Dans ce cas-là, il ne s'agit pas de 56 minutes, il s'agit d'un gain de 20 minutes, 35 minutes, ce n'est pas la même chose, c'est la moitié ou même le tiers.

Troisième chose, il a été question du pendulaire. Effectivement il y a une étude dans le dossier sur le pendulaire. Mais un scénario que RFF n'a absolument pas envisagé, c'est l'amélioration de la ligne existante, qui permettrait aussi des gains de coûts. Ce n'est pas évalué. C'est-à-dire simplement supprimer les passages à niveaux, améliorer les voies, cela permettrait déjà un gain de temps appréciable. Et là aussi, ce scénario devrait être développé. Parce que quand il y a débat, il y a choix. Et là, depuis le début, on ne nous présente qu'une seule hypothèse. Et les autres (les chiffres, les critères pour pouvoir choisir, et voir si une autre solution est intéressante) ne sont pas évaluées, ni estimées. Donc c'est un faux choix que l'on nous propose.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Je crois, Madame, que l'on a bien compris les objections que vous avez au projet, et je pense qu'il est très important que chacun puisse s'exprimer, et que ce ne soit pas toujours les mêmes personnes qui s'expriment, sinon on a un véritable problème de démocratie participative. Incontestablement !

Il y a deux questions écrites qui ont été posées dès le départ, elles doivent avoir une réponse ou du moins on doit pouvoir les formuler. Ensuite je passerai la parole à Monsieur BAREL qui animera la suite du débat. Les deux questions, s'il vous plaît.

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Il y a plusieurs questions écrites. Rassurez-vous, je n'en ai retenu que deux, parce que les autres ont déjà été évoquées, et ce serait redondant.

Il y a une question qui reparle de l'opportunité, et je pense qu'elle est plutôt destinée au maître d'ouvrage, RFF. Quel est le taux exact d'occupation de la ligne actuelle entre Bordeaux et Montauban ? Ce taux justifie-t-il le doublement de cette ligne ?

L'autre question, d'un ordre différent, s'adresse plutôt, je pense, à Monsieur HABASQUE, et elle mérite d'être écoutée avec attention : Quels sont, dans chacun des trois scénarios de passage, les critères quantitatifs qui ont été identifiés et caractérisés pour mesurer la nuisance à l'environnement et aux populations, en anticipant la nuisance cumulée prévisionnelle liée au projet de LGV Bordeaux-Espagne ?

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

Je vais répondre à cette question. Le taux d'occupation d'une ligne est difficile à apprécier, notamment parce qu'il peut être différent selon les sections, sachant que circulent aujourd'hui et coexistent sur la ligne existante des circulations de TER, qui vont avoir une certaine densité aux abords des grandes agglomérations, et seront en nombre un peu plus réduit sur les zones un peu plus diffuses.

On a des trains de fret, dont la présence n'est pas forcément très régulière ; et des trains de grandes lignes.

Alors aujourd'hui, entre Bordeaux et Langon, on a 80 trains, 70 entre Langon et Agen, et 61 entre Agen et Montauban.

Les études qui ont été conduites dans le cadre de ce projet ont permis de mettre en perspective ce que le ferroviaire pourrait être (toutes choses égales par ailleurs, c'était aux conditions actuelles) amené à assurer comme trafic à l'horizon du projet. Et on se rend compte qu'on sera confronté à des problèmes de saturation sur certaines sections de cette ligne, si on ne réalise pas d'investissement.

Le projet a consisté à évaluer une gamme assez élargie d'investissements tendant à répondre à un certain nombre d'objectifs, dont celui de la capacité. Et donc je précise, et réaffirme si nécessaire, que le dossier support, le dossier du maître d'ouvrage qui a été présenté, développe les hypothèses de 10 scénarios d'aménagement de cette ligne. Avec des informations toutes du même niveau : temps de parcours, coût d'aménagement, bilan socio-économique, gain de trafic voyageurs. La perspective de développement naturel des trafics sur l'axe nous conduit de toute façon à considérer qu'il y a la nécessité d'aménagements à réaliser.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Avez-vous eu une réponse dans la salle à la question ?

Un intervenant :

C'est moi qui ai posé cette première question sur le taux de saturation, et je n'ai pas eu ma réponse. On m'a donné des chiffres, mais on ne m'a pas dit si la ligne est effectivement saturée. On m'a parlé de 80 trains, 70 trains, 61 trains, cela ne me dit pas grand chose sur la ligne, je n'ai pas l'impression que cela soit vraiment saturé, alors que vous basiez la justification de cette nouvelle LGV sur cette saturation. Donc, je ne comprends pas bien.

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

Excusez-moi, Madame la Députée, aujourd'hui nous sommes sur le débat de Bordeaux-Toulouse et...

(La salle proteste et la Députée continue à parler de la ligne Bordeaux-Irun).

Ce n'est pas ce que je mets en cause.

Le problème de saturation d'une ligne ferroviaire est complexe, je suis désolé de ne pas pouvoir le résumer en quelques mots. Cela tient compte du nombre de trains, de l'hétérogénéité des vitesses des trains. On ne peut pas lancer un train dans ce qu'on appelle un canton, c'est-à-dire une certaine longueur de ligne, tant que le train qui y est n'en est pas sorti. C'est le principe même de la sécurité.

Et le troisième facteur, c'est le type de signalisation existant, et la longueur des cantons. C'est vrai qu'on ne peut pas vous répondre rapidement et immédiatement par un taux de saturation, comme on peut parler de taux de saturation sur une autoroute. A 25 000 véhicules par jour, une autoroute à deux fois deux voies est proche de la saturation. Le problème d'une voie ferrée est effectivement un peu plus complexe, du fait de la signalisation, du fait de l'hétérogénéité de la circulation, et du fait du principe même de signalisation. On peut aller plus loin mais je pense qu'on ne va pas y arriver dans cette salle.

Avec l'état de la ligne telle qu'elle est et sa signalisation, pour faire face aux trains rapides supplémentaires qu'on veut y mettre, donc qui vont manger des sillons pour des trains lents, la cohabitation des trains lents, TER, fret, avec des trains rapides, à l'horizon du projet, n'est pas possible. Voilà ce qui est dit. Certes, c'est un peu simple, mais je suis désolé, on ne va pas y arriver en 5 minutes.

(Une dame parle des TER entre Pontault-Combault et Toulouse)

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Sur la question qui a été posée, et de manière générale sur les questions pour lesquelles il y a besoin d'un complément d'informations, est-ce que cela peut-être donné également via Internet, de façon peut-être plus détaillée qu'on ne peut le faire là ? A vrai dire, c'est extrêmement technique, et je ne sais pas.

Un intervenant :

Madame, s'il vous plait, j'avais posé ma question, et effectivement j'ai ma réponse. RFF, aujourd'hui, n'est pas capable de nous fournir le taux de saturation de ses lignes, alors que c'est sa principale justification pour le doublement de cette ligne.

(Applaudissements)

Une intervenante :

Je voudrais préciser que vous n'arrêtez pas de nous dire « allez sur le site Internet ». Une fois de plus, un autre inconvénient : nous ne bénéficions pas du haut débit dans nos régions. Se brancher sur Internet, arriver à ne pas être coupé et à avoir une place pour pouvoir interroger un dossier, c'est le parcours du combattant. Alors cette histoire d'Internet aussi, cela m'agace. J'ai demandé des informations, qu'on m'envoie des choses par écrit, parce que Internet, j'ai

renoncé à m'en servir là où j'habite. Bien entendu, on ne m'a pas répondu. C'est évident. Mais une fois de plus, vous nous parlez de choses dont on n'a pas la disposition.

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Ce problème d'ADSL est un problème réel. Mais il faut quand même être clair, il y a un certain nombre de moyens d'information dont on peut considérer qu'ils sont insuffisants ; mais néanmoins ils existent. Il y a 1 million 200 et quelques mille documents qui ont été distribués, il y a les CD ROM qui sont à votre disposition. Il suffit de les demander.

Donc, je crois qu'il faut faire aussi des demandes auprès de la Commission sur tel ou tel point, en disant quels sont vos problèmes spécifiques, et nous essaierons dans toute la mesure du possible d'y répondre, pour une raison extrêmement simple. La mission principale que nous avons, c'est d'informer le public et de permettre à chacun de s'exprimer. Il faut bien comprendre cela. Nous ne sommes pas partie prenante, nous ne serons pas décisionnaires. Par conséquent, nous sommes, d'une certaine manière, totalement à votre disposition. Demandez au Secrétariat Général, faites part de vos problèmes, et à ce moment-là nous essaierons d'y répondre. Je crois que je peux m'engager pour toute la Commission et dire, notamment pour le Président DEMANGE qui me complètera ou me contredira si nécessaire, que nous sommes tout à fait disponibles.

M. Philippe MORAT, de Mios :

Je voudrais intervenir et je serai assez rapide. Je suis venu ici avec deux amis, car nous avons aussi des amis ici dans la région, pour les soutenir face à ce mauvais projet. Donc je suis venu ici exprimer, très simplement, notre désapprobation complète de ce projet, qui est effectivement destructeur de la nature, qui est inutile, qui n'apporte rien au ferroutage, qui ne remplace aucun camion. Et qui apporterait par contre, on l'a bien dit, bruit et nuisances. Je ne vais pas reprendre les nombreux arguments qui ont été très bien développés. Je suis étonné de la qualité des apports techniques qui ont été faits par toutes les associations, les Maires, les élus aussi, les représentants de certaines professions, ici.

Je vais revenir à Mios, avec le sentiment qui se dégage de cette réunion au niveau du public, et des élus. La sagesse et la raison seront d'abandonner ce projet. Personnellement, je me rapprocherai des propositions de la SEPANSO, puisque non seulement il faut abandonner le projet, mais il faut voir ce que l'on peut mettre à la place. Donc utiliser les lignes existantes, se rapprocher aussi des propositions de l'association Landes Environnement Attitude, et de Landes Gravus Palus Environnement ; et puis de l'autre, qui s'est présentée, Patrimoine et Présence ; et des élus.

Ce n'est pas un projet conforme au développement durable. Dans le hall de la gare à Bordeaux, la SNCF fait toute une publicité sur ce projet. Et parmi ces panneaux, très en évidence, figure le terme : « c'est un projet de développement durable ». Je m'insurge contre l'utilisation abusive de ce terme. Je demande aux représentants de RFF d'enlever d'urgence cette référence au développement durable, en conclusion de cette réunion. Et si ce n'est pas fait, je propose aux associations et aux élus d'intenter une action pour dénoncer ce terme abusif.

(Applaudissements).

En attendant, je crois que nous sommes ici très nombreux à nous opposer à ce projet, et je m'en réjouis. Simplement, beaucoup de nos concitoyens autour, dans notre région, entre Bordeaux et Toulouse, ne sont peut-être pas dans le même cas. Donc, à nous de les convaincre. Ils vont être d'autant plus « douteux » qu'ils vont être abusés par cette publicité mensongère en quelque sorte, le développement durable qui est mis sur ce projet, alors qu'on sait bien que c'est le contraire du développement durable, lorsque cela détruit la biodiversité par exemple. Pour cela, nous devons rester tous vigilants, mobilisés, et je vous invite à rejoindre les associations locales, vos élus qui se sont exprimés autour, et rester bien unis et bien solidaires, pour que ce projet n'aboutisse pas du tout.
(Applaudissements).

Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission :

Merci Monsieur. Je crois qu'il y a encore un certain nombre d'intervenants qui sont prévus, notamment un intervenant qui doit apporter un certain nombre de précisions sur le bruit. Il y a l'expérience TGV Est, et deux autres points. Donc, si nous voulons entendre les intervenants, il faut maintenant que nous leur passions la parole. Sinon, on va rester strictement sur la première partie de débat, et ce serait peut-être un peu dommage, parce que peut-être sont-ils en mesure de vous apporter un certain nombre de précisions de nature à vous rassurer, ou éventuellement à réagir.

Concernant la présence des panneaux dans le hall de la gare SNCF, il ne s'agit pas d'une publicité. Tout simplement, nous avons voulu que ces panneaux qui présentent le projet, qui sont sous la responsabilité de RFF d'ailleurs, figurent dans des lieux où il y a beaucoup de passage, de façon à ce que les habitants de la région soient le mieux possible informés et qu'ils puissent réagir. Ne croyez surtout pas que c'est une publicité, cela n'est pas fait pour faire de la pub ! C'est fait pour informer et pour proposer des réactions éventuellement. Je passe la parole maintenant à Monsieur BAREL, qui va animer la deuxième partie du débat.

**Table ronde n°2 :
Les témoignages**

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

La seconde question qui porte sur les critères quantitatifs, peut être développée par Monsieur HABASQUE en quelques minutes.

M. Gilles HABASQUE, Expert Département Environnement, SCETAURROUTE :

Effectivement, la difficulté qu'on a à ce stade d'étude, c'est qu'on est très en amont. L'objet du débat aujourd'hui le montre : projet, pas projet... Quelle décision à l'issue du débat public, etc. ? Donc on travaille aujourd'hui sans projet. Sans projet, pour nous, pas de possibilité de quantifier des impacts : quel niveau de bruit, etc.

Mon collègue, Marc MEREAU, tout à l'heure, vous expliquera toute la démarche d'étude qui nous attend. En cas de décision de poursuite du projet, il y a 6 à 8 ans d'études pour mettre au point un projet définitif soucieux de l'environnement.

Comment a-t-on travaillé ? Ce que je veux vous expliquer ; je vous ai montré des enjeux. Effectivement, l'idée c'est de sortir des points durs, qu'on a partagés aujourd'hui. Nous avons notre point de vue, vous avez le vôtre, et tout cela c'est à confronter, s'expliquer, et essayer de se comprendre les uns les autres ; c'est important. C'est vrai qu'on peut sous-estimer certains enjeux, en les voyant de notre façon. On parlait de la forêt tout à l'heure. C'est vrai que pour les gens qui vivent dans la forêt, c'est important. Mais les gens qui vivent dans des maisons, de l'autre côté de la Garonne, c'est important aussi pour eux.

Et en fait l'idée, c'est de mettre tous ces critères effectivement les uns en face des autres, de les cumuler parfois pour sortir des zones très difficiles, et d'attirer l'attention du maître d'ouvrage, en fait, sur des points de passage difficiles dans lesquels il ne faut peut-être pas passer. Ou il faudra faire des aménagements. Il faudra peut-être faire des ouvrages pour la grande faune, pour les humains..

(La salle proteste)

M. Bernard DONNEVE, Maire de Bourrideys :

Nous sommes inquiets parce que nous avons travaillé sur le projet, en Communauté de Communes, en conseil communautaire, et nous avons abouti aux mêmes conclusions que Madame la Députée, mais 8 jours avant elle.

Ce qui aujourd'hui m'inquiète et nous inquiète, c'est le manque de réponses à toutes les questions posées. Il y a un manque de confiance qui s'est installé, et il serait grave que ce projet puisse être, comme cela, abandonné par la confiance de tous les citoyens qui vont en subir, surtout des désagréments (parce qu'on ne va pas prendre le train à Captieux pour aller à Toulouse tous les matins). Donc cela veut dire qu'il faut rétablir la confiance et répondre avec exactitude, avec véracité, parce que sur les problèmes environnementaux, la vérité est bonne à dire. Parce que c'est sans doute là qu'elle est le plus difficile. C'est ce que je vous demande, parce que les élus que nous sommes avons pris des responsabilités ; à vous aussi de les prendre, membres de cette Commission. Merci.

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Merci Monsieur le Maire. Je donne la parole à Monsieur, qui avait posé une question écrite, qui avait eu un début de réponse, et qui voudrait terminer sur ce sujet.

Un ingénieur dans l'aéronautique :

J'ai posé une question écrite. Je suis ingénieur dans l'aéronautique, je n'ai pas envie d'aller à Paris beaucoup plus vite et de gagner 10 minutes. Je suis citoyen.

J'ai posé cette question-là parce que je trouve que le dossier est biaisé sur sa présentation des valeurs chiffrées. Je ne peux pas croire, étant un professionnel dans le domaine des projets, que vous n'ayez pas des valeurs chiffrées sur les impacts d'environnement. Vous avez fait des valeurs chiffrées sur ce qu'allait vous coûter le projet dans ses trois versions alternatives. Vous êtes capables d'estimer des temps. Il y a des modèles, vous êtes capables d'estimer les impacts environnementaux. Au moins avec indicateurs de tendances. Et aujourd'hui, cela reste très qualitatif, très grossier, et je ne peux pas croire que vous n'ayez pas d'études dans ce domaine-là.

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Il faut que le débat puisse avancer quand même, il y a des intervenants qui étaient prévus, et vous interviendrez après eux, ou après elles puisque ce sont deux dames.

(Protestations dans la salle)

Je ne pense pas que cela appelle une réponse. Monsieur a affirmé quelque chose, on en a pris note, RFF aussi. Mais il a procédé par une affirmation, c'est tout à fait son droit, nous l'enregistrons. Nous allons donner maintenant la parole à d'autres personnes, pour permettre d'autres questions également. Donc, d'abord Madame RABASEDA, qui est la Responsable Environnement à RFF, va nous donner quelques illustrations sur les problèmes Environnement de la ligne LGV Est Européen. Vu l'heure, je lui demande de parler quelques minutes seulement, mais je pense qu'il ait normal qu'elle puisse présenter quelques exemples sur ce sujet qui vous intéresse.

Mme Sandrine RABASEDA, Responsable Environnement à RFF :

Bonsoir.

Le but de ma présentation, ce soir, c'était de vous démontrer un petit peu la démarche que RFF prend dans le cadre de la prise en compte de l'environnement. Donc une démarche, on appelle cela « l'environnement intégré », c'est-à-dire intégré dès le début des premières études, comme on a pu le voir ce soir avec la mise en évidence des enjeux environnementaux. Au fur et à mesure de l'affinage des études, on affine les études techniques et les études environnementales. Ensuite on réalise le projet. Dans le cadre de la réalisation du projet, on prend encore en compte l'environnement. Et l'environnement ne s'arrête pas à la mise en service du projet, mais se continue avec le suivi des mesures environnementales, qui se traduira par un bilan 5 ans après la mise en service, publié. Ce bilan sera publié, il sera officiel, et tout le monde pourra en consulter les conclusions.

Ma présentation s'inscrit dans la troisième phase du projet, qui est la phase de réalisation. Et j'ai pris trois exemples de mesures concernant le milieu naturel.

Et avant de continuer sur les exemples, je voulais vous préciser rapidement le contexte de mon intervention. Je suis Responsable Environnement sur le projet de la LGV Est depuis 1999, c'est-à-dire après la Déclaration d'Utilité Publique. J'ai suivi les études d'avant-projet, les études de projet, et maintenant je suis en train de suivre la réalisation du projet.

Donc le projet fait 300 kilomètres, Paris-Strasbourg en 2 heures 20. Mise en service : mi 2007. On traverse 2 Parcs Naturels Régionaux, et 7 sites « Natura 2000 ». Dans les exemples que je voulais vous montrer 3 thématiques sont illustrées. La première, déplacement d'une espèce protégée. La deuxième, rétablissement des déplacements de la grande faune. Et la troisième, prise en compte d'un site « Natura 2000 ».

(Protestations dans la salle)

Une intervenante :

En quoi votre projet va améliorer l'environnement ?

Mme Sandrine RABASEDA, Responsable Environnement à RFF :

Il n'améliore pas forcément l'environnement. On parle plus de développement durable qui prend en compte les 3 thématiques : l'économie, le social, et l'environnement.

Mme DES ESGAULX :

Madame, moi je veux vous féliciter, vous faites une très bonne présentation de ce dossier. Ce dossier est excellent ! Il s'appelle « la LGV Est Européenne », c'est un dossier qui rentre dans le schéma trans-européen. Rien à voir avec la Bordeaux-Toulouse, vous comprenez ? C'est du niveau de la Bordeaux-Irun, de la Bordeaux-Espagne, ce sont des grands projets européens, cela va être le grand dossier d'ailleurs de RFF pour les années à venir. Cela peut être d'ailleurs un siècle très important, pour justement ces investissements ferroviaires. Ce siècle va être très important sur le plan ferroviaire, moi j'en suis convaincue. Mais sur ces grandes lignes européennes ! Ne me parlez pas, au même niveau que la LGV Est Européenne, d'un petit bout de Bordeaux-Toulouse ; cela n'a rien à voir, excusez-moi ! Mais cela n'enlève rien à votre excellente présentation !

Mme Sandrine RABASEDA, Responsable Environnement à RFF :

Le but de ma présentation n'était pas de justifier la LGV Est Européenne, mais de vous présenter la démarche de RFF dans le cadre de l'élaboration et de la réalisation de tous ses projets. La démarche qu'on a mise en place sur ce projet-là est la démarche qu'on mettra en place sur tous les projets de lignes nouvelles.

La démarche, qui est illustrée par ces 3 types de mesures, est une démarche de transparence, une démarche de concertation. Et on est arrivé aux mesures telles qu'elles sont présentées, parce qu'on a concerté tous les acteurs, que ce soient les DIREN, les Parcs, les Conservatoires de Protection de l'Environnement ou les Associations de Protection de l'Environnement.

Le but de l'exposé, c'était de vous présenter trois types de mesures en phase de réalisation. La phase d'élaboration du projet va vous être présentée plus tard, dans le cadre de ce débat public.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Si vous permettez, je crois qu'il faut retrouver un peu de sérénité. Effectivement, nous arrivons à une heure avancée de la réunion...

Dans la salle :

Ce n'est pas un problème pour nous.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Pour nous non plus. Peut-on s'exprimer ?

Nous avons le choix entre deux solutions, arrivés à ce stade de la réunion. Nous avons un certain nombre d'intervenants qui sont prévus. Il en restait trois : le représentant de la DIREN, un représentant de l'Office National des Forêts, et une spécialiste du bruit de l'Ecole d'Architecture et des Paysages. C'est toujours gênant, quand quelqu'un a préparé un exposé, de lui demander de ne pas le faire.

Est-ce que vous préférez que nous continuions la réunion avec la succession très brève de ces exposés, ou bien est-ce que vous souhaitez faire ce que nous avons fait jusqu'à maintenant, et qui est fort intéressant pour le débat : continuer une expression questions/réponses ? Si vous souhaitez cette deuxième formule, nous sommes prêts à nous y adapter.

M. Philippe BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO :

C'était pour reprendre un peu sur l'exposé des franchissements pour animaux. Mais, cela dit, personnellement (je pense que d'autres auditeurs de cette salle aussi) je serais intéressé par l'exposé de Madame REBASEDA. En ce qui concerne les franchissements animaux, il ne faut pas se leurrer, c'est du vent. C'est un alibi, cela donne l'impression qu'on a fait quelque chose, cela coûte quelques Euros, mais cela ne sert à rien. Les animaux ne passent pas dans ces franchissements. Pour que les animaux traversent, il faut que le franchissement soit extrêmement large, et que l'animal ne se sente pas piégé. Vous ne ferez pas passer un animal sauvage dans un corridor étroit. Il faut que ce soit large.

On parlait des palombières tout à l'heure. C'est comme un sol de palombières. Vous ne ferez pas descendre les palombes dans un trou. Il faut que les palombes puissent s'envoler. Mais là, pour traverser une voie ferrée, il faut que l'animal ait suffisamment d'espace à droite et à gauche, et ce n'est pas un petit passage de quelque 10 mètres de large qui va lui permettre de passer. Il faut que ce soit très large. Et donc c'est très cher. Et si c'est très cher, à ce moment-là, on ne prévoit pas les voies ferrées dans les zones naturelles. On les fait plutôt le long des couloirs existants. Voilà ce que je voulais rajouter.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Monsieur BARBEDIENNE indique qu'il est intéressé par une intervention de Madame Catherine SEMIDOR. Est-ce que vous souhaitez l'entendre ? (Oui). Et dans ces conditions Monsieur BAREL, nous allons lui demander d'intervenir.

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission : –

Donc Madame RABASEDA passe la parole à Madame SEMIDOR de l'Ecole d'Architecture et Paysage de Bordeaux, sur les problèmes de bruits, la problématique acoustique.

Mme Catherine SEMIDOR, Ecole d'Architecture et Paysage de Bordeaux :

La Commission m'a contactée il y a une quinzaine de jours, pour me demander d'intervenir en tant qu'expert sur le bruit, dans ce débat public. C'est la première fois que j'interviens. Je vois que c'est chaud !

J'avais préparé quelque chose d'un petit peu général, justement à partir de la vue de mon collègue de l'IUT, pour aider un peu les gens qui ne manipulent pas les données qui sont liées au bruit, et qu'ils aient quelques notions au niveau de la perception du bruit. Parce que c'est une quantité qui se mesure en dB, c'est une échelle logarithmique, je ne rentrerai pas du tout dans les détails, mais c'est assez difficile. C'est-à-dire que : 1 dB + 1 dB, cela ne veut rien dire. Donc, c'est un peu compliqué à comprendre, quand on vous donne des échelles, de savoir exactement à quoi cela correspond.

Il faut savoir qu'on a ici la zone d'audibilité de l'oreille, avec la zone de la parole. Vous voyez que c'est quelque chose de très large. On a un outil très performant, du point de vue de la sensibilité en fréquence et en niveau sonore. Cet outil performant a des particularités quand il écoute, et j'ai préparé quelques petits exemples de sons. Ce n'est pas très agréable, parce que c'est ce qu'on appelle des sons purs, avec une seule fréquence, mais c'est juste pour vous faire sentir à quoi correspond une différence de temps de dB.

On va partir d'un bruit de base, 0 dB (bip). Si maintenant je diminue ce bruit de 1 dB (bip), vous voyez qu'à la perception, ce n'est pas tellement important. Si je diminue de 3 dB (bip), c'est un peu plus perceptible, mais cela reste encore quelque chose de parfaitement audible. Il faut savoir que du point de vue énergétique, c'est comme si j'avais divisé l'énergie de ce bruit par 2. Donc cela paraît très important du point de vue énergétique, et en réalité, à la perception, c'est relativement faible.

(Bip). Diminution de 5.

(Bip). De 10. Là cela commence vraiment à être très différent du premier.

(Bip). Et de 20. C'est pratiquement imperceptible par rapport au premier.

Quand vous reprenez l'échelle qui vous est donnée, ou bien lorsque vous reprenez des valeurs et qu'on vous dit « ici on va placer un élément qui va diminuer de tant de dB », voilà un petit peu la perception que vous aurez de cette diminution. Ou au contraire, si vous avez deux sources, qui provoquent à peu près le même niveau sonore. Mais il faut savoir que ces deux sources cumulées vont donner un niveau sonore de 3 dB de plus. Donc relativement peu, par rapport à la perception que vous en aurez. C'est pour vous donner un peu une échelle de valeur, pour comprendre un peu les quantités qu'on manipule.

Un autre élément important, du point de vue de la perception du bruit, ce sont les notions d'émergence, et les notions de masquage du bruit. J'ai préparé deux petits exemples. Un sur un trafic autoroutier (bruit), ensuite une sirène (bruit). On voit que le niveau de bruit de la sirène est beaucoup plus faible. (Bruits) et les deux cumulés. J'ai pitié de vous, à cette heure-là. Je suppose que vous avez bien entendu que, quand les deux étaient cumulés, malgré le fait que le bruit de trafic soit beaucoup plus fort, beaucoup plus intense que le bruit de la sirène, on entendait quand même la sirène, parce que, fréquemment, elle se trouvait dans une zone où elle pouvait être perçue. Vous avez ici une petite représentation de ce que je vous ai fait entendre.

Il faut savoir aussi que quand le bruit se propage entre deux points, entre la source et puis la maison, ou vos oreilles, les chemins de propagation vont dépendre d'énormément de paramètres. Des paramètres qui sont liés à la topologie, à la topographie du terrain. Si la source se trouve en altitude, ou au contraire au même niveau que le récepteur, s'il y a des obstacles, etc. Ils vont dépendre aussi des éléments liés à la météo : s'il y a du vent, s'il y a des différences de températures, s'il y a de la végétation. Et s'il y a des parties qui sont par exemple construites, on va avoir des températures au sol qui vont être différentes. Donc on peut avoir des inversions de températures. Et au niveau de la propagation, cela peut jouer un rôle extrêmement important sur la perception des sources, même quand on est loin de la source.

Et enfin, on vous a parlé tout à l'heure des écrans. Il faut savoir qu'un écran, c'est un élément palliatif, c'est bien comme cela qu'il faut l'entendre. Et c'est bien comme cela que tous les gens qui mettent en place des écrans le proposent. C'est parce qu'on ne peut pas trouver d'autres types de solutions, ni au niveau de la source, ni au niveau de l'éloignement par rapport à la source. Et les phénomènes physiques de propagation qui ont lieu autour de cet écran sont résumés ici.

Vous voyez qu'une partie du bruit va passer par-dessus l'écran. Donc l'écran a toujours une efficacité qui va être limitée. Et puisque maintenant vous avez légèrement en mémoire à quoi correspond une différence de temps de dB, il faut savoir qu'une efficacité d'écran cela varie entre 10 et 12 dB ; 10 dB de moins ou 12 dB de moins. Vous avez entendu tout à l'heure ce que cela donnait, 10 dB de moins. Donc cela peut être un gain qui n'est pas négligeable, mais qui reste quand même limité.

Il y a une réflexion extrêmement grande qui est faite au niveau des écrans, en particulier sur l'amélioration, justement pour limiter le passage du bruit par-dessus l'écran ; l'amélioration au niveau des matériaux qui vont constituer les écrans, de façon à ce qu'ils absorbent le maximum de bruit ; et éventuellement, là s'ils sont verticaux, on peut avoir aussi des orientations d'écrans différentes de façon à renvoyer le bruit vers le ciel, et non pas vers les maisons ou vers les espaces que ces écrans doivent protéger.

Les échelles vous sont données avec une quantité qui s'appelle le LQ. A quoi cela correspond le LQ ? C'est ce qu'on appelle un « niveau de bruit équivalent ». Donc le bruit de l'environnement, ce sont des bruits extrêmement fluctuants dans le temps. C'est-à-dire, un coup vous avez du bruit, un coup vous n'en avez pas, etc. Et pour pouvoir évaluer, quantifier les impacts des sources, pour le moment, en tout cas, la réglementation impose d'utiliser ce niveau de bruit équivalent, à savoir, on va prendre un bruit qu'on va mesurer pendant un certain temps. Ici, vous avez le même spectre de bruit mesuré toutes les 15 minutes, et ici mesuré toutes les secondes. Vous voyez que lorsqu'on mesure ce bruit toutes les 15 minutes, il y a un certain nombre de phénomènes qui sont gommés, parce qu'on fait une opération qui s'appelle « l'intégration ». En fait, chacune de ces mesures-là est constante pendant le temps de mesure. Et on considère qu'elle est à énergie équivalente du bruit qui se déroule pendant ces 15 minutes, ou pendant cette seconde, ou pendant le temps de mesure.

Le temps de mesure réglementaire, pour le moment, en tout cas, la réglementation européenne est en train d'évoluer vers des valeurs, non plus simplement jour et nuit, mais ce qu'on appelle le LDEN, c'est-à-dire Day Evening and Night, de prendre en compte le fait que les activités dans la soirée ne sont pas les mêmes que les activités dans la nuit. Par rapport au bruit réellement existant dans l'environnement, on va mesurer le bruit, ou on va donner au moins, la valeur équivalente en énergie à ce bruit, pendant une durée de 8 heures, de 6 heures, de 4 heures.. Ce sont ces valeurs-là qui sont les valeurs réglementaires et qui vous sont indiquées dans les échelles.

J'avais préparé quelque chose de très bref, puisqu'on m'avait dit « pas plus de 8 minutes ». Mais je suis tout à fait prête à répondre à vos questions, si vous voulez.

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Madame, je vous remercie beaucoup parce que vous avez parlé du bruit dans un silence remarquable. Ce qui montre que l'assemblée vous a appréciée.

M. Etienne DUPIN :

Bonjour, je suis citoyen, je suis aussi élu, mais je ne suis pas fonctionnaire. Donc ma question est sur le bruit et sur la réglementation. Si j'ai bien compris, la réglementation se veut l'expression de la moyenne des bruits. Pour ce qui me concerne, ce n'est pas la moyenne des bruits qui me dérange, mais le bruit instantané. Et là, je regrette d'avoir à dire que la réglementation ne me satisfait pas.

Ceci étant, puisque j'ai la parole, en tant que citoyen, je voudrais parler un peu de citoyenneté ce soir. J'ai le plaisir de participer à un débat public. Je voudrais rappeler que, dans la République, ce sont les citoyens qui sont les détenteurs du pouvoir, que les élus les représentent mais seulement pour une durée donnée, et que les fonctionnaires sont au service des élus. Quand les fonctionnaires ne sont pas au service des élus et des citoyens, on les appelle des technocrates, en Europe on les appelle des Eurocrates, et je souhaite que tout le monde soit attentif à tout le monde le plus longtemps possible, dans le respect de chacun.

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Madame, est-ce que vous pouvez donner quelques éléments complémentaires ?

Mme Catherine SEMIDOR, Ecole d'Architecture et Paysage de Bordeaux :

D'abord, ce n'est pas moi qui fais la réglementation, c'est vrai. Justement, parce que tous les gens qui travaillent dans le domaine de l'environnement sonore et du bruit sont tout à fait conscients que cette valeur de LQ, qui est une valeur assez pratique à utiliser, parce que c'est une valeur unique, représente très mal, finalement, les événements sonores qui ont lieu.

On est en train d'essayer de faire évoluer l'utilisation de cet indicateur. Simplement, cet indicateur (comme je vous l'ai dit tout à l'heure) est unique, il donne une valeur unique, donc c'est très pratique, très facile à utiliser. Dès qu'on multiplie les indicateurs, on va multiplier la complexité de l'analyse et donc, après, il va falloir de toute façon faire des choix. Actuellement, cette notion d'émergence dont je vous ai parlé et on essaie de tenir compte,

non seulement du LQ, qui va traduire un niveau non pas moyen, mais à énergie constante – ce qui est physiquement différent – mais de tenir compte des émergences, mais avec le nombre d'événements qui vont produire ces émergences. C'est une évolution qui va se faire dans la réglementation. Mais on n'en est pas encore à sortir des textes réglementaires en tenant compte de ces indicateurs-là. Cela reste encore au niveau d'un travail exploratoire de laboratoire et de projet de recherche. Mais on fait ces propositions-là parce qu'on est tout à fait conscient que la valeur du LQ n'est pas suffisante pour décrire un environnement sonore de façon complète.

Mme Dominique GALLAND :

Je suis habitante du secteur. Je fais partie d'une Association qui s'est formée, notamment pour défendre son territoire.

On parle de moyenne de bruit. On m'a dit qu'effectivement le bruit d'un TGV (Je trouve dommage que vous ayez montré les routes mais pas un TGV) n'est déjà pas le même bruit qu'un train corail normal, qui est un bruit constant. Un TGV est comme une balle et c'est un niveau sonore très fort, qui heurte psychologiquement. Et s'il est tous les quarts d'heure, tous les quarts d'heure on attend le bruit qui va faire « boum ». C'est pour la vie, ceux qui habitent à côté.

On était aujourd'hui sur les milieux naturels, l'environnement. C'est bien joli d'isoler une maison du bruit, voire d'isoler le bâtiment par un mur anti-bruit. Mais vous n'allez pas le mettre dans la forêt, ce mur anti-bruit ! On a essayé de vous expliquer que le milieu alentour va être complètement perturbé par ce bruit, surtout si c'est un bruit hyper stressant. Les animaux sauvages sont plus sensibles au stress que nous, et vous n'imaginez pas la perturbation que cela va entraîner. Cela a l'air de vous faire rire, mais c'est un territoire qui fonctionne parce qu'il est vivant. Peut-être que dans les zones urbanisées c'est un peu moins vivant. Les papillons, il y en a un tous les 10 kilomètres. Ici il y en a partout. Je ne sais pas comment vous dire. Comment vont faire les oiseaux pour se reproduire ? Si les bestioles ont peur du bruit, vous croyez qu'elles vont chercher des petits trous qu'on leur a aménagés pour passer de l'autre côté ?

Le bruit va se trouver tout le long, et ne concernera pas seulement que les riverains. Et je trouve que c'est un impact qui est beaucoup trop fort, qui est inadmissible parmi les autres impacts. Et l'opportunité du projet, il serait temps de savoir à quel coût on ne l'accepte plus !

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Est-ce que je prends encore une ou deux questions avant que RFF n'essaie de répondre ?

Une intervenante :

Ma question est dans ce sens, je n'ai pas entendu d'enregistrement effectivement de TGV, c'est ce qui m'aurait intéressée. J'en ai vu quelques-uns, mais j'aurais voulu l'entendre très précisément, et je voudrais savoir, ce soir, ce qu'on nous propose sur nos territoires, sur un habitat très dispersé. Comment cela va-t-il se passer, concrètement ? Est-ce qu'on va avoir le genre de mur que l'on a pu voir le long de l'autoroute ? C'est très beau, c'est vrai que dans le terme de développement durable, Madame, je suis tout à fait d'accord avec vous, cela va être super, surtout sur l'environnement et le social. Sur deux piliers des trois du développement durable, on est bien d'accord.

Je crois que, là, on n'est pas du tout sur la même longueur d'ondes. Donc expliquez-nous, concrètement, le bruit. Je n'ai pas envie d'entendre le bruit d'une autoroute, je sais ce que cela fait. Je voudrais le bruit d'un TGV et à la vitesse que vous allez nous proposer, à priori.

Mme Catherine SEMIDOR, Ecole d'Architecture et Paysage de Bordeaux :

Je peux répondre. Je ne suis pas RFF, je n'ai pas de bases de données, donc je vous fais entendre ce que j'ai.

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Peut-être, RFF, y a-t-il des éléments sur lesquels vous pouvez donner des précisions, par rapport à ce que disait Madame ? C'est-à-dire : un bruit qui n'est pas du même style qu'un train corail ou un TER.

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

Je vais apporter un début de réponse qui pourra être complété par Monsieur CLAVERIE si besoin. Certes, insatisfaisant dans la mesure où nous n'avons pas effectivement d'enregistrement de TGV.

(Protestations)

L'effet de bruit par à-coups ou par explosions qui est évoqué est un élément connu qui peut se produire notamment lorsqu'on est au sortir d'un tunnel. Mais c'est un phénomène qui vaut également pour les autres types de trains.

Une intervenante :

Ce n'est pas du tout la même chose. Vous nous prenez pour des idiots !

Je suis absolument scandalisée par le type de réponses qui vient de nous être fait ! Nous dire que ce bruit d'explosion, c'est à la sortie d'un tunnel, et que c'est le même pour n'importe quel train, ce n'est pas vrai ! Un TGV lancé à 300 km/h n'a jamais fait le même bruit qu'un TER, ou même les trains classiques. C'est un scandale, que vous nous traitiez comme cela et que vous nous fassiez ce type de réponses ! J'ai entendu le TGV dans la vallée du Rhône, en étant à Cluny, pourtant le TGV n'est pas tout près de Cluny. Eh bien, on l'entend arriver 10 minutes avant. C'est un ronflement qui monte. Il arrive un moment où il faut élever la voix pour pouvoir se parler, et cela diminue. Cela dure des minutes et des minutes. Alors ne nous racontez pas que c'est le bruit d'un train normal, enfin, quand même ! Arrêtez de nous prendre pour des abrutis !

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

En 10 minutes, il a franchi à peu près 50 kilomètres, Madame.

L'intervenante précédente :

Mais parce que vous l'entendez arriver de très loin !

Mme Annie DESCOT :

Comptez-vous prendre en charge les frais médicaux de médicaments de personnes souffrant de stress, d'insomnies, de dépression qui, malgré toutes vos précautions techniques, seront soumises aux attaques sonores lors des passages des TGV ?

Nous avons des témoignages de victimes sur d'autres tracés.

(Applaudissements).

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

M FAUCHER ? Vous ne répondez pas !

M. René PRALAT, Enseignant à l'IUT à Bordeaux, Département Génie Civil :

On voit que RFF est gêné, je remets un petit dossier avec une étude que j'ai réalisée et je demande les réponses.

Je salue ma collègue et je vois que, par une solidarité entre les universitaires, vous adoptez en effet la même convention que moi, c'est-à-dire en général quand un bruit augmente, on a l'habitude de le mettre vers le haut, j'ai demandé à Monsieur de RFF pourquoi RFF le mettait vers le bas ? J'ai une réponse qui vaut ce qu'elle vaut, c'est un copain qui me l'a donnée : le rouge, c'est le feu de l'enfer, le bruit c'est l'enfer et je suis d'accord avec vous, Monsieur de RFF, pour dire que le bruit c'est l'enfer.

J'ai posé des questions précédemment demandant l'influence d'un train qui passe un remblai, un déblai en rasant et puisque vous nous avez donné des chiffres, j'aimerais que vous nous donniez ces chiffres-là.

Je voulais vous demander, Madame SEMIDOR, vous nous avez indiqué un trafic autoroutier, voilà une dizaine d'années que j'habite la région et quand on se promène dans les bois, on n'a pas un bruit supérieur à 40 à 45 dB, dBA pour être précis, on peut prendre 42 en moyenne, RFF nous propose 60, comment fait-on pour passer de 42 à 60 ? Vous avez dit, si je me souviens bien, si je rajoute 3, je multiplie par 2 et je calcule donc que ce que propose RFF pour respecter la réglementation est une multiplication par 64 environ et quand vous disiez que les gains de décibels des TGV liés à l'évolution de la technologie étaient importants, c'est exact, mais ceux-ci sont annulés par l'augmentation de vitesse.

(Applaudissements).

Dominique DABORD, Landiras :

Je voudrais qu'on me réponde, en matière de santé, comment un homme intègre-t-il le bruit, à quel coût en matière de santé, quelles sont ses répercussions sur l'organisme, y a-t-il des cellules de soutien psychologiques prévues pour ceux qui auront le TGV devant leur porte ?

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

M. REGNIER va répondre.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Je ne vais pas vous dire qu'un TGV ne fait pas de bruit. Le TGV fait du bruit, comme un train, comme un véhicule lorsqu'il se déplace. Des scientifiques ont fait des études basées sur l'expérimentation et savent modéliser le bruit que fera le TGV de la génération actuelle. Au fur et à mesure que la technologie progresse on met en œuvre et en service des TGV et des voies qui sont de moins en moins bruyantes, nous l'avons rappelé, nous avons gagné 10 dB et nous espérons encore en gagner 5 à 8 dans les années qui viennent. Ceci étant dit, cela se modélise, ensuite des bureaux d'études spécialisés font des calculs qui tiennent compte de la situation de la ligne en déblai, en remblai, de l'environnement de cette ligne, présence ou non de collines et en fonction de cela, des niveaux de bruit sont calculés en facelade des habitations quelle que soit leur distance de la ligne.

On confronte cela à la réglementation. Nous l'avons dit, ce n'est pas nous qui la faisons, elle pourra éventuellement évoluer dans les années à venir dans un sens qui ne sera plus contraignant qu'aujourd'hui, mais on applique la réglementation et on met en œuvre les protections minimales nécessaires. Quand je dis minimales, c'est-à-dire les protections nécessaires pour ramener le niveau de bruit au moins conforme à la réglementation. J'ajoute que nous avons une obligation de résultat qui peut être constatée dans les années suivantes.

Aujourd'hui, nous n'avons pas de tracé, nous ne savons pas calculer le niveau de bruit qui pourra être généré par le passage du TGV devant telle ou telle maison, nous ne savons pas si la LGV sera en déblai ou en remblai ni où elle passera. Ce qu'on peut vous expliquer, si vous le souhaitez, c'est comment on va faire dans les années suivantes, si on continue le projet, pour définir les protections. D'abord définir le tracé qui soit le moins pénalisant pour l'environnement, puis ensuite définir les protections.

(Brouhaha dans la salle)

Si vous ne voulez pas le projet, on n'en discute pas.

(Applaudissements)

C'est bien noté.

M. Michel LACOME, Maire de Balizac :

Balizac, 4 000 hectares, 400 habitants, appartient au parc régional et au bassin du Ciron, on a des ZNIEFF, on a une zone NATURA 2000. Je suis maire depuis 15 ans et on essaye de structurer ce village qui comprend un bourg et des quartiers avec des réseaux : la voirie, réseaux électrique, d'eau, des pistes d'exploitation, le boulanger et le facteur passent sur les chemins, les ordures ménagères qui sont collectées, on a fait également des chemins de randonnées avec le Conseil Général. Et Balizac se trouve au milieu du faisceau que vous avez donné et j'ai un peu peur car si la LGV passe au milieu, le point commun que vont avoir les Balizacais sera le bruit, parce que tous ces réseaux vont constituer des cul-de-sac et j'ai peur qu'on nous appelle bientôt Balizac cul-de-sac.

(Applaudissements)

Mme Annie DESCOT :

Je reprends les termes utilisés par la SEPENSO dans son Cahier d'acteur. On y parle de l'environnement humain. Le tracé sud représente des milieux naturels encore très peu aménagés par l'homme, à l'habitat et au mode de vie anciens. Dans cet habitat logent des

personnes âgées, avec un passé et des traditions. Qu'allez-vous faire d'elles ? Que va t-il advenir de ces personnes ? Si elles se retrouvent en maison de retraite, prendrez-vous en charge les frais d'hébergement ? Et si elles décèdent à la suite d'un chagrin, parce que le déracinement à cet âge peut être fatal, prendrez-vous en charge les frais d'obsèques ?
(Applaudissements)

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

C'est plus, Madame, une affirmation, une prise de position, je ne sais pas si RFF peut répondre à cette question, mais vous l'avez posée, je le reconnais.

Mme Annie DESCOT :

Je posais la question des prises en charge d'institutions, maisons de retraite, longs séjours ou ces personnes qui sont dans des habitats anciens, isolées ou dans des petits hameaux. Qu'allez-vous faire de ces personnes ?

M. Patrick LAFFORGUE, Membre de CLCV :

Je m'excuse de ne pas me lever, parce que j'ai des problèmes de statique. Je fais partie de la CLCV, dont notre président national fait partie de la commission.

Je vais faire deux affirmations. Souhaitons-nous, les Aquitains que la prochaine LGV se fasse sur Bordeaux-Irun ? On nous a parlé aussi qu'il faudrait qu'elle se fasse dans les couloirs déjà existants, donc il faudra la faire en parallèle. Mais, il faudrait prendre une résolution, surtout RFF. c'est que, si on fait une LGV, c'est très bien, mais il faudra penser à améliorer la ligne ancienne.

Si vous voulez faire du ferroutage, expliquez-moi comment vous ferez passer des trains de ferroutage dans les quelques tunnels qui restent jusqu'à la frontière ? Or, sous les tunnels qui ne sont pas au gabarit, vous ne ferez pas passer du ferroutage. On a aussi parlé de Langon-Mont-de-Marsan-Dax, je vous signale qu'autrefois il existait une ligne, la même, toute petite peut-être, et que la SNCF a abandonnée. Et je ne vous dirais qu'une chose, il faudrait relire quelque chose que vous ne connaissez peut-être pas tous, le titre est "Jean de Chalosse, moutonnier des Landes" qui parlait à son époque, il y a très longtemps, des voies ferrées des Landes qu'on a laissé partir et nous vivons, nous dans l'Aquitaine, dans un grand désert. Pensez qu'il n'y a quasiment plus de lignes, à part deux petits bouts, entre Bordeaux-Toulouse, Toulouse-Bayonne et Bayonne-Bordeaux. Il reste Morcenx-Mont-de-Marsan et Toulouse-Auch.

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Merci Monsieur.
(Applaudissements)

Sur le problème des travaux nécessaires...

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Sur le problème des travaux dans les tunnels pour pouvoir faire du ferroutage sur Bordeaux-Irun, Monsieur a raison, mais cela fait partie du prochain débat public.

Mme Stéphanie LECHAT, Canton de Captieux :

Toujours simple citoyenne. C'est le deuxième débat public auquel j'assiste autour de ce projet. Je constate que lors de la deuxième réunion, je n'ai pas entendu une seule voix dans la salle parler pour ce projet. Donc, j'espère pour vous, cher comité de débat public que vous êtes mieux accueillis lorsque vous allez à Agen, mais nous, en Gironde, qui n'allons avoir que la nuisance et aucun avantage, nous ne voulons pas de ce projet. On peut le décliner sous n'importe quelle forme, on n'en veut pas. Et vous Monsieur de RFF, vous venez de déclarer, "si vous ne voulez pas de ce projet", eh bien effectivement, on n'en veut pas. On n'en a pas besoin, on n'en a pas l'argent et pour la deuxième fois, pour la deuxième réunion, je constate qu'il y a de nouveau de nombreuses questions qui sont restées sans réponses. On n'a pas le document, on n'a pas les moyens, on n'a pas préparé. C'est peut-être là où vous avez fait les 3,5 milliards d'économies indiqués par M. BORDES et les 2,9 milliards que vous affichez aujourd'hui. Je crois que la différence a disparu autant que la transparence et les réponses aux questions qui nous préoccupent, c'est-à-dire à quel point vous voulez nous faire mal et à quel point on arrive à vous arrêter dans un projet dont personne ne veut.

(Applaudissements)

M. Jacques LEDIEU, Président d'une Association « Qualité de vie » :

Je suis Président d'une association qualité de vie dans le canton de Houeillès en Lot-et-Garonne. Nous sommes limitrophes de la Gironde, nous sommes à 6 km de la Gironde, à 6 Km des Landes et à une quinzaine de Km du Gers.

J'ai compris depuis tout à l'heure, je ne connaissais pas bien le dossier LGV, que l'enjeu, la problématique initiale était d'avoir une liaison rapide entre Paris et Toulouse. Comme l'a dit un précédent intervenant, à l'école, nous avons appris que la ligne droite était le plus court chemin d'un point à un autre, passer par Bordeaux ne me paraît pas être la ligne droite.

Je ne vais pas reprendre tout le débat, mais j'ai une question. Le débat d'aujourd'hui était sur le thème de l'environnement, la nature. Vous avez eu une présentation qui a été faite par un certain nombre de personnes, et tout particulièrement la SEPANSO, qui non seulement montre les conséquences, les risques, les nuisances mais fait aussi des propositions. Il me semble que c'est constructif, ce n'est pas un rejet de principe, ce n'est pas un non à RFF, on ne dit pas « ce n'est pas chez nous que le TGV doit passer, il doit passer sur d'autres circuits ». Il a démontré qu'il y a d'autres solutions et qui, vous l'avez dit vous-même tout à l'heure, seraient à moindre coût. Car même si on habilite la ligne existante pour pouvoir supporter un TGV ou le train pendulaire, le coût sera inférieur aux 3 Milliards d'Euros qui ont été annoncés. Donc ce sont quand même nos sous, à nous contribuables, qui sont mis en jeu et il me paraît que ce n'est pas négligeable.

Alors voici ma question : Comme le thème était l'environnement, vous avez eu un rejet de ce projet par toutes les personnes ici présentes, vous avez d'autres solutions à proposer, vous avez aussi 3 schémas, j'aimerais savoir quel est le poids que vous aller donner à l'environnement dans votre prise de décision pour implanter une ligne LGV sur le circuit Sud Garonne ? Cela me paraît important.

Je pense que vous n'allez pas répondre immédiatement car à toutes les autres questions il n'y a eu que peu de réponses de données, mais c'est bien parce que vous êtes des professionnels, on ne peut pas vous battre sur les chiffres. Il est clair que même sur le bruit, dans les décibels, vous resterez dans la législation, vous serez dans la légalité, donc on ne peut pas se battre là-dessus. Vous êtes aussi des professionnels de marketing, vous savez très bien présenter votre projet. Pour nous, cela vous a évité de ne pas répondre, de faire du mensonge par omission. Aujourd'hui, il y a eu des réponses qui sont à la limite du mensonge, si elles ne le sont pas, les autres c'est du mensonge par omission.

J'aimerais la réponse, mais je ne l'aurai pas, c'est dommage : qu'allez vous donner comme poids à tout ce qui a été dit, démontré et prendrez-vous au moins en considération les propositions qui sont faites par les citoyens ?
(*Applaudissements*)

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Attendez, M. REGNIER se concerta avec M. FAUCHER.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

La décision du maître d'ouvrage interviendra dans les 3 mois qui suivront la publication du bilan du débat par la CNDP, donc au cours du premier trimestre 2006.

Dans sa décision, le maître d'ouvrage devra bien entendu prendre en compte ce qui s'est dit au cours du débat, les critères d'environnement, les critères économiques, les critères techniques, l'ensemble des critères sera pris en compte, mais aujourd'hui le débat n'est pas fini, il se finit le 18 Novembre. Je voudrais simplement rajouter que, et je le répète, RFF a présenté au débat 3 options de passage entre Bordeaux et Agen, et RFF n'a pas de préférence pour l'un ou pour l'autre, je le répète.

Mme Colette LIEVRE, Présidente de Paysage d'Aquitaine :

Il se trouve qu'en plus, j'habite en Entre-Deux-Mers. Donc je suis venue là pour vous soutenir, parce que nous nous sommes déjà bagarrés, il y a une quinzaine d'années, sur un projet complètement loufoque de ligne de TGV en Entre-Deux-Mers.

Je voulais poser une question, mais avant cela je voulais dire une chose. Quel que soit le trajet retenu en Gironde, il est mauvais. Parce que partout, ici, on a des problèmes d'environnement naturel ; partout ailleurs vous avez des problèmes d'environnement patrimonial, zones « Natura 2000 », ZNIEFF, etc. C'est la grande richesse de la Gironde, tout le monde le sait.

On voit très bien que ce trajet est uniquement fait pour faciliter la vie des ingénieurs et cadres supérieurs, qui sont à Toulouse et qui sont arrivés en masse avec le A380. Et même si nous avons la chance d'avoir quelques ingénieurs qui ne sont pas accros à la vitesse, on veut gagner une heure sur Bordeaux-Toulouse, et RFF veut absolument que le trajet fasse moins de 3 heures, parce que sur le plan économique, cela lui permet de capter toute cette clientèle qui prend d'habitude l'avion.

Sur le plan philosophique : une heure, Messieurs, pour quoi faire ? Qu'est-ce que vous faites d'une heure dans votre vie ?

La deuxième est la suivante. Sur le plan économique, à part RFF, qui pense capter cette clientèle, quels sont les avantages que nous, en Gironde, nous allons en retirer ? Vous l'avez bien compris, de toute façon, le problème des Girondins c'est uniquement la LGV Paris-Bordeaux-Irun. Et je crois aussi que toutes les carences que nous avons vues sur le plan de la communication de RFF tiennent peut-être au fait que le dossier est piloté par RFF, la région Midi Pyrénées, et non pas la région Aquitaine, et que l'Agence de Communication qui s'en est occupée c'est aussi une agence de Toulouse. Ce qui vous explique qu'ils ne connaissent pas vraiment la région. Et cela, il faut le savoir. Je voulais revenir aussi sur un détail de communication. Tout à l'heure, une dame a fait remarquer qu'on nous renvoyait toujours sur Internet. Nous avons effectivement de nombreuses zones d'ombre dans notre région. Il a été soi-disant distribué 1 200 000 documents. Lorsque j'étais à la réunion de Presse la dernière fois, la CNDP a reconnu qu'effectivement, il y avait eu de nombreuses carences dans la distribution. Donc là aussi, il y a eu un déficit majeur de communication auprès des citoyens.

Maintenant, je m'adresse à nouveau à RFF et à la SNCF en même temps. Parallèlement à ces lignes de TGV que l'on voit fleurir un peu partout, et qui sont le fleuron de la France et la grande gloire de nos ingénieurs, que dire des voyages Bordeaux-Marseille, actuellement ? Bordeaux-Nantes ? on supprime les lignes ! De l'état de vétusté de ces lignes ? De la crasse des wagons ? Et l'on s'étonne qu'elles soient économiquement non rentables. Alors, je crois, là, on ne touche pas la fameuse clientèle qui est porteuse de dividendes économiques, puisque là on transporte le citoyen lambda, les gens qui partent en vacances, les gens qui font du cabotage de trains, et non pas cette clientèle tout à fait séduisante et à séduire, que sont les « cadres sup. », les ingénieurs, les techniciens, notamment du fameux A380. Il faut savoir qu'à Toulouse, actuellement, il y a une ville de 10 000 habitants, qui est en train de se construire autour de cette clientèle, et que l'on attend dans les prochaines années 20 000 ingénieurs de plus, et qu'il faut bien transporter ces gens-là.

On ne pourrait-on pas imaginer des trains, sur les lignes existantes, aménagées, pendulaires ou pas, avec du matériel tout à fait performant ? Parce que tous ces gens-là, on le sait, travaillent dans le train, très tranquillement, et à ce moment-là ils ne sont pas à une heure ou à une demi-heure près.

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Merci Madame. Monsieur REGNIER, peut-être, va répondre.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Je vais essayer de répondre plus rapidement que la question. Une heure, pour quoi faire ? L'heure utilisée, ou plutôt gagnée sur le train, les gens en feront ce qu'ils souhaitent en faire en matière économique. Maintenant, une heure pour quoi faire, et pourquoi se fixer un objectif de l'ordre de 3 heures pour faire Paris-Toulouse ? C'est pour capter la clientèle, en particulier celle de l'avion. On sait bien, par expérience, que c'est autour de 3 heures qu'il se passe quelque chose de très significatif en matière de transfert modal de l'avion vers le train.

Par ailleurs, je voyage parfois sur le TGV entre Bordeaux et Paris. Je n'y ai pas vu que des cadres supérieurs. Donc cet avantage profite à tout le monde, et c'est bien comme cela qu'on arrive à remplir un train, et donc à justifier l'investissement, qui permet par ailleurs d'autres

avantages pour la collectivité notamment, pour le fret et pour les TER. On ne construit pas des TGV pour une personne, on construit une LGV pour un nouvel équilibre économique global.

Quand on parle d'avantages économiques pour la Gironde...

(Protestations)

Laissez-moi parler, s'il vous plaît ! Les avantages économiques pour la Gironde, c'est le fait qu'il y aura amélioration de l'accessibilité. Et tout cela s'accompagne par de la création de richesses et d'emplois. Un emploi qui profite à tout le monde...

(Protestations).

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

Ce n'est pas tout à fait une question. J'ai entendu tout à l'heure, et c'est exact, que les arguments environnementaux sont déterminants dans ce dossier, et qu'on s'interroge pour savoir jusqu'à quand il faudra aller pour que vous les preniez en compte. Je pense qu'un autre élément important, c'est l'opinion du politique.

Et moi, ce que je voudrais vous porter ce soir, c'est l'opinion à la fois du Président du Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne et l'opinion du Conseil Général de la Gironde, puisque Madame la Députée a donné la sienne tout à l'heure. Donc cela vous donnera un petit peu un panel des positions. Il se trouve que ces deux élus, le Président du Parc Naturel comme le Président du Conseil Général, ont le même avis sur la question. Nous ne voulons pas de cette LGV.

Oui au rail ! On l'a évoqué tout à l'heure, Monsieur BARBEDIENNE l'a expliqué. Oui au rail pour un certain nombre de raisons. Non à cette ligne qui n'est pas prioritaire, ni pour l'Europe, ni pour la région Aquitaine, ni pour le Département de la Gironde. Seule la Bordeaux-Espagne est aujourd'hui une priorité sur tous ces territoires.

Ensuite le Président du Conseil Général, tout comme le Président du Parc, sont contre la ligne TGV, qui aura un effet tunnel sur les campagnes. On parlait tout à l'heure de gare, peut-être à Agen, peut-être à Montauban. Mais que va-t-il se passer sur tous les autres territoires traversés ? Ils vont être laissés pour compte ; et comme d'habitude, c'est au profit des conurbations que l'on va augmenter la richesse économique, augmenter la population, au détriment des autres territoires. C'est donc du déménagement de territoire, et non pas de l'aménagement du territoire que l'on fait...

(Applaudissements)

Ensuite, logique, développement durable. Cela a été un petit peu évoqué, le développement durable, effectivement, est complètement usurpé dans ces propos-là.

Et autant le Président du Département, qui est tout à fait attaché à cette donnée-là, mais dans une autre dimension que celle qui est proposée ici ; autant le Président du Parc, considèrent que ce projet n'est pas un projet de développement durable, parce que lorsqu'on prend le développement durable, on le prend dans sa globalité, et on ne se borne pas simplement à considérer que mettre un TGV est une solution moderne et alternative en matière de circulation ; mais on prend en compte aussi tous les problèmes humains, économiques, environnementaux qui vont derrière ; ce qui n'est pas le cas de ce dossier.

Donc, la conclusion, c'est d'abord que la LGV Sud Europe Atlantique est une priorité pour nous. Mais j'y ajoute, parce qu'il ne faudrait pas tomber dans un piège qui pourrait nous être tendu, que pour le projet de la LGV Sud Europe Atlantique, c'est un aménagement de la ligne existante qu'il faut privilégier, et non pas un aménagement en site propre.

Mme Roselyne BANCON, Habitante de Préchac :

J'habite à Préchac, je suis en plein milieu du tracé. En fait, j'aurais des questions très précises et je voudrais revenir sur le bruit. Quand même, des TGV, il y en a qui roulent partout en France. Vous savez quel bruit cela fait. Donc moi, je voudrais le chiffre. Je ne vous demande pas de tenir compte des collines, il n'y en a pas beaucoup par chez nous ; je ne vous demande pas de tenir compte des arbres. Je ne vous demande rien, je vous demande les chiffres, le bruit du TGV, le niveau, quand il passe. Parce que si j'ai bien compris, dans le dossier, vous nous avez fait une moyenne entre, quand il y aura un TGV et quand il n'y aura pas de TGV qui passe. Et cela, cela ne me dit rien, à moi. Donc je voudrais avoir ce chiffre-là, et à partir de celui-là j'aurai une idée de ce qui se passera quand on me mettra un panneau qui enlèvera 10 décibels.

J'ai une deuxième question, je voudrais savoir sur quelle distance autour de la ligne vous faites des expropriations. C'est un problème très bête, je voudrais savoir si, pour moi, il vaut mieux que vous passiez sur la maison, qu'on soit expropriés et qu'on aille ailleurs, ou si je vais me retrouver avec un TGV à 50 mètres. Je voudrais savoir à quelle distance minimum on risque de se retrouver d'une ligne de TGV, et quel bruit cela fait.

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Une question a été posée, RFF va répondre. Et puis ensuite je vous donnerai la parole.

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

Sur la question de l'enregistrement (mais j'ai une voisine qui est experte sur ce sujet-là), je ne suis pas sûr qu'apporter un enregistrement d'un bruit en valeur absolue ait une grande valeur objective. Il est évident que le niveau de bruit instantané, si on raisonne en décibels, est plus important que le niveau d'énergie sonore ressenti sur les périodes qui sont définies par la loi. Donc cela c'est un sujet évident. Je crois qu'il est important de préciser que nous respectons effectivement la législation, et que c'est le niveau de bruit ressenti tout au long de la journée qui sera respecté par la LGV.

(Protestations)

Je ne sais pas si vous remettez en cause la réglementation ou la position de RFF. Il n'est pas dans le pouvoir de RFF de modifier la législation.

Dans la salle :

C'est de l'escroquerie.

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Laissez terminer Monsieur FAUCHER.

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

Derrière « escroquerie », il y a une intention malhonnête et je suis désolé mais je ne pense pas que nous soyons devant vous avec cette intention. Et je regrette d'ailleurs que nous n'ayons pas pu pousser les échanges et donner quelques exemples que nous voulions faire, parce que nous avons effectivement l'expérience aujourd'hui de la réalisation d'une LGV, avec des réalisations en matière environnementale, et force est de constater que vous ne souhaitez pas nous entendre sur ce sujet.

Le second point que je veux évoquer, c'est la question de distances minimales. Donc il n'y a pas, dans la réglementation et dans nos pratiques, de distances minimales à partir desquelles on considère qu'un bien doit être acquis parce qu'il ne peut pas être protégé suffisamment « par le bruit », parce que cela dépend effectivement des cas d'espèces. Donc, cela sera dans l'analyse des études précises.

Il nous semble improbable que nous puissions poursuivre également dans cette soirée la présentation de la façon dont l'environnement a été pris en compte dans les études. Parce que nous raisonnons aujourd'hui sur des éléments que nous n'avons pas par nature, puisque nous sommes dans une phase amont, et qu'on pensait pouvoir vous expliquer comment cela se faisait dans les phases ultérieures.

M. Philippe BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO :

Je demande, au nom de la SEPANSO et d'un certain nombre de gens qui sont là, portez-nous un enregistrement du bruit pour que nous comprenions quel est le type de bruit. Et ensuite, si vous réglez avec un sonomètre en fonction des décibels, on se rendra peut-être compte, de façon imparfaite, mais du bruit que fait un TGV, quand on est à 50 mètres, à 100 mètres ou à 1 kilomètre de la ligne. Je pense que c'est quand même un moyen d'information de cette salle, c'est très pédagogique.

J'avais une question, que je voulais poser au Président de RFF Midi Pyrénées. Vous êtes persuadé, effectivement, que cette ligne va vous apporter des parts de marché par rapport à l'avion. Etes-vous persuadé que les avions voleront encore sur courtes distances en vols intérieurs, dans 15 ou 20 ans, quand la LGV sera achevée ? Etes-vous sûr que le kérosène sera toujours abordable, pour les vols intérieurs ? C'est une question que je me pose, parce qu'on voit les courbes d'augmentation du coût du pétrole, on sait que les stocks vont s'épuiser, on sait que ce n'est pas conjoncturel mais structurel, dû à la demande des pays émergents. Et malgré tout, vous vous entêtez à nous faire des LGV au prétexte de récupérer des parts de marché. Votre ligne est inutile, dans la mesure où elle n'aide pas à transporter des marchandises, où elle ne procure pas d'autres avantages. Elle ne joint pas l'utile à l'agréable, elle ne fait que l'agréable pour vous, voilà !

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Deux mots de réponse sur ce dernier point. Nous avons effectivement fait les projections de trafic à une époque, lorsqu'on a réalisé le dossier, où le pétrole était moins cher qu'il ne l'est aujourd'hui. Ceci étant, si le pétrole se maintient à des niveaux très élevés, et que cela impacte le transport aérien (ce qui n'est pas prouvé, parce que le transport aérien a, lui aussi, ses marges de manœuvres)...

(Une dame essaie d'intervenir)

Excusez-moi, Madame, je finis ! Excusez-moi, Madame, je finis ! Je souhaite finir ce que j'ai à dire !

Si ces deux conditions sont remplies, alors, ou bien les gens vont vouloir arrêter de se déplacer, ou bien se déplacer encore plus massivement vers le train, auquel cas les problèmes de capacité du réseau existant seront encore plus fortes.

M. Etienne DUPIN, Maire de Landiras :

Je lis la page 84 du document : « L'évaluation du projet a été établie sur la base du coût de construction de l'option Sud ». C'est la réponse à la question : « Est-ce que l'option Sud a été privilégiée ». La réponse est donc : « L'évaluation du projet a été établie sur la base du coût de construction de l'option Sud ».

Puisqu'on en est à parler de matières économiques, du prix de pétrole et des perspectives d'avenir, je voudrais revenir un peu sur le passé concernant l'histoire de Toulouse. En 1924, a été créé l'Office National des Industries de l'Azote, qui lentement est devenu une industrie de production d'engrais. Cela s'appelait AZF. On produisait du nitrate d'ammonium. Il y a eu une explosion le 21 septembre 2001 dans laquelle il y a eu 30 morts. Ce n'était pas une grande réussite. Parmi eux, il y avait Jacques ZEYEN que je connaissais personnellement, à qui je rends hommage ce soir. En 1924, le Maire de Toulouse s'appelait Monsieur BEDOUCÉ. Il s'est battu pour obtenir que la synthèse du nitrate d'ammonium soit implantée à Toulouse. Il s'est battu, avec un jeune Député de l'époque, qui s'appelait Vincent AURIOL. Ces deux-là, aujourd'hui, doivent se retourner dans leurs tombes parce que, un peu plus de 80 ans après, les mêmes ingénieurs, les mêmes structures, qui avaient mis en place l'Office National des Industries de l'Azote, sont arrivés à un échec phénoménal, qui s'appelait « l'explosion le 21 septembre 2001 à Toulouse ».

Je demande à Messieurs les fonctionnaires, dont je disais tout à l'heure qu'ils étaient une partie de la citoyenneté, qu'ils devaient être à l'écoute des citoyens, de bien prendre en question non pas seulement les leçons de l'avenir, mais les leçons de l'histoire. Et pour ce qui concerne le développement de l'A380 à Toulouse, je ne lui souhaite pas le même développement « que l'on ait » à Toulouse.

Un intervenant

Vous prétendez, Monsieur, qu'il n'y a pas de tracé privilégié. Je cite simplement votre document : « L'option Sud : cette option semble présenter une sensibilité environnementale moindre. Elle apparaît, en outre, nettement plus économique que les deux autres ».

Françoise SITONE, Association BioServices :

C'est une Association pour la promotion de l'agriculture biologique. J'ai entendu ce qui était répondu en ce qui concerne le problème de l'approvisionnement en pétrole. Je trouve que nous n'avons pas les mêmes lectures. Certains géologues qui travaillent sur le sujet du pétrole estiment que les ressources risquent de se tarir, en tout cas il est question d'un pic, soit qu'on aurait dépassé, soit qui serait très prochainement atteint. A savoir que le pétrole est une ressource qui ne va pas durer éternellement. Donc les avions, qui consomment et qui transportent 500-600 personnes, ne pourront peut-être pas voler aussi longtemps que cela.

Par ailleurs, je trouve que le fait de travailler, ici, d'avoir un débat sur l'environnement est quelque chose de très intéressant, mais les plus importants débats sont, eux, tenus à Montauban, ou Agen, quand on lit les comptes-rendus. Quand on sait tout ce qui se développe à Toulouse et tout ce que j'ai entendu, on se dit que l'environnement a une part vraiment très petite. On se demande si vous tiendrez compte du débat qu'on a aujourd'hui. Est-ce le cas ?

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Cela fait 4 heures, n'est-ce pas, qu'on est sur le sujet. Donc je pense qu'on prend l'affaire quand même relativement au sérieux.

M. Bernard DONNEVE, Maire de Bourideys :

Simplement pour revenir sur ce que je disais tout à l'heure, à savoir que la confiance est un élément très important dans un débat. Je crois que nous avons besoin d'avoir confiance en ceux qui sont en train de nous opérer. Nous ne sommes pas malades, mais nous avons besoin d'une intervention chirurgicale, pour qu'on fasse passer chez nous un engin de vitesse de non respect de l'environnement. Nous sommes des hommes et des femmes, et c'est sur ce plan humain que je voudrais insister, dans la relation qui peut s'établir avec les membres de la Commission que vous êtes. S'il n'y a pas cette confiance, je crois que ce sera pire, et les questions, même si vous n'y répondez pas, cela ne nous intéressera pas. Parce qu'il n'y aura pas la confiance, on ne le sentira pas, et cela fait partie aussi du débat !
(Applaudissements).

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Si vous permettez, Monsieur le Maire, vous avez évoqué la confiance entre vous-même et la Commission.

Une intervenante :

Nous avons mis en place des Comités de défense incendie, des DFCI, sur chaque canton. Là aussi, nous sommes très actifs ; cela veut dire que l'entretien se fait, des chemins sont créés pour pouvoir lutter contre les incendies. Et cela a été dit tout à l'heure, ce n'est pas pour rien qu'aujourd'hui nous n'avons pas été aussi touchés, heureusement pour nous et malheureusement pour les autres régions.

J'ai lu dans votre document qu'effectivement vous mettriez en application le code qui vous donne certaines obligations. Je pense que vous n'anticipez pas suffisamment et que cela fait partie des règles environnementales, et des conditions qu'on va se devoir de respecter. C'est quand même un passage maximum, tous les 500 mètres, cela n'est pas à oublier. Si je compte les passages pour la défense incendie, les passages pour les animaux, on va être sur un territoire un petit peu « gryère », mais peut-être que vous avez là aussi des solutions.

Pour faire bref, et pour clôturer, non à la LGV Bordeaux-Toulouse, et je crois que là je suis en complète adéquation avec les élus du Sud Gironde, et les autres. Oui à la Bordeaux-Irun, en utilisant les couloirs existants.

M. Michel DUFRANC, Maire de La Brède, Vice-président de la Communauté de Communes de Montesquieu :

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt tout ce qui s'est dit, les interventions particulièrement opportunes qui ont été faites.

Environnement : environnement naturel mais environnement humain. La Communauté de Communes de Montesquieu se situe dans l'aire du schéma métropolitain, donc à la sortie de l'agglomération bordelaise. Elle est dans le Sud Gironde, traditionnellement, et elle est concernée par les trois tracés. Puisque précisément elle est la porte de sortie de l'agglomération bordelaise.

Il y a un argument d'autorité qui nous a été servi par RFF : nous ne pouvons pas envisager d'utiliser le couloir existant. Passons à autre chose et examinons l'hypothèse des trois tracés qui nous sont proposés avec une priorité, comme cela a été dit, pour l'option Sud. Nous sommes particulièrement touchés parce que, en sortie d'agglomération, nous sommes sur des secteurs probablement les plus attractifs dans le Sud Ouest de l'agglomération. Nous avons tous, tous les acteurs, que ce soit les élus, les professionnels en particulier de la viticulture ou de la forêt, essayé de maintenir une haute qualité environnementale à ce secteur, qui par ailleurs est un secteur en fort développement. Il y a une très forte demande d'urbanisation – nous sommes à 15 ou 20 minutes de l'agglomération et du centre de Bordeaux – et nous sommes également en plein développement économique. Mais nous ne le sommes pas par hasard, d'une manière désorganisée, nous le sommes dans le cadre d'une démarche qui évolue au niveau de 90 communes qui constituent l'aire du schéma directeur, c'est à dire le SCOT, le Schéma de Cohérente Territoriale, de l'aire métropolitaine de Bordeaux.

C'est dans ce sens que tous les élus travaillent. Ce projet nous perturbe gravement, parce que nous n'avons pas les espaces. Nous avons maintenu certains espaces, mais nous n'avons pas les espaces du Sud Gironde, dans son acception la plus traditionnellement retenue, c'est à dire autour du Ciron, de Captieux, etc... Et nous tenons naturellement à maintenir ce qui nous reste, pour une population qui est de plus en plus importante.

Aujourd'hui, cette incertitude qui plane sur les tracés, l'absence de réponses qui nous est fournie ; argument d'autorité : nous ne pouvons pas passer par les couloirs existants ; dont acte. Je dis que si c'est effectivement ce qui se fait, quelle que soit l'option Centrale, Nord ou Sud, si vous ne passez pas dans les couloirs existants, vous allez causer un dommage extrêmement important au Sud Ouest, à l'ensemble Sud Ouest de l'agglomération bordelaise, qui est le devenir actuel de cette agglomération, puisque Bordeaux pousse vers l'Ouest et vers le Sud-Ouest. Alors, c'est un problème qui touche particulièrement nos populations (il y a 35 000 habitants dans le canton de La Brède, et nous sommes en perpétuelle croissance) ;

les gens ne savent pas à quelle sauce ils seront mangés ! Vous ne leur fournissez aucune indication, en particulier en ce qui concerne non seulement les nuisances, mais également la façon d'y remédier. A partir de quel moment allez-vous exproprier ? A partir de quel moment n'allez-vous pas le faire ?

Nous sommes ici sur un secteur en développement, le foncier est extrêmement cher. Il y a une demande des chefs d'entreprise, il y a des projets de développements de zones qui sont extrêmement importants, il y a des projets de promotion immobilière. Tout ceci est gelé, dans l'attente de savoir, finalement, à quelle sauce on sera croqué, pour un dossier dont la pertinence (et c'est le moins qu'on puisse dire) ne nous est pas apparue ici dans la grande majorité, aussi bien au niveau du Sud Gironde que de l'agglomération générale.

Il y a donc sans doute des paramètres, qui sont propres à RFF. Il y a peut-être des paramètres qui intéressent davantage l'agglomération toulousaine, ou certains secteurs de cette agglomération ; mais, on peut le dire, pour ce qui nous concerne, nous, Girondins, habitants de l'agglomération bordelaise prise au sens du SDAU aquitain, nous ne sommes pas convaincus de ces arguments, et nous pensons que les priorités sont ailleurs.

Elles sont de deux ordres, cela a été bien rappelé, je crois que c'est extrêmement important :

Le désenclavement Nord Sud, c'est-à-dire en allant vers la frontière espagnole, parce que cela permettra de mettre en place le ferroutage qui nous permettra de nous débarrasser de ces norias de camions qui nous empoisonnent complètement. Et en tant que Maire de La Brède, je sais de quoi je parle puisque je suis sur un barreau de liaison entre les deux autoroutes, et que nous avons dû, avec de grandes difficultés, réduire la traversée de notre agglomération par les poids lourds. Par conséquent, nous sommes totalement perturbés par ce sujet. C'est un premier point, qui ne sera pas réglé par votre projet, qui n'est pas prioritaire.

Et le deuxième, c'est la qualité précisément de nos paysages, cela a été exprimé mieux que moi par tous les professionnels, et membres d'associations. On risque de créer des dommages irrémédiables, pour un bénéfice qui n'est pas apparent. En tout cas pour ce qui me concerne, notre Conseil Municipal a pris une position. Naturellement nous sommes tous solidaires au niveau de la Communauté de Communes de Montesquieu. Il y a là un environnement, non seulement naturel, mais également un environnement humain en devenir, dont je demande qu'il soit pris en considération dans le cadre de ce débat et de cette discussion.

Mme DAUBET, Office National de la Forêt :

Je suis venue à ce débat, à la demande de RFF et du groupement que vous êtes, je voulais savoir si j'interviens. Parce que, justement mon intervention correspondrait à la conclusion concernant la problématique de la forêt. Moi je ne peux pas être là une autre journée. Donc est-ce que j'interviens ? Je suis prête à faire mon intervention, sinon je rentre chez moi. Il me semble que mon intervention peut être aussi une amorce du débat qui pourra avoir lieu dans le cadre du projet « Irun ».

M. Jacques BAREL, Membre de la Commission :

Madame représente l'Office National de la Forêt, et il était prévu, effectivement, qu'elle intervienne. Mais on peut peut-être passer tout de suite, à la troisième partie et c'est Monsieur MATHIS qui va présider, et qui va permettre à Madame d'intervenir.

**Table ronde n°3 :
Les aspects
méthodologiques**

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Il était prévu pour cette troisième partie plusieurs interventions, dont l'intervention de la DIREN, centrée entre autres sur « Natura 2000 » et sur la Loi sur l'eau. Ce sont des problèmes importants pour l'environnement.

La présence de Madame DAUBET sur l'ONF. Ce n'est pas la seule personne que nous avons contactée puisque nous avons contacté le Syndicat de la Sylviculture, mais aujourd'hui ils avaient une réunion syndicale, ils n'ont pas pu venir, nous en sommes désolés. On aura un autre contact après avec eux.

Le problème que nous souhaitions entre autres exposer, c'était celui de l'incendie, et solliciter aussi, ce que nous n'avons pas encore pu faire, les avis des services d'incendies qui sont sous l'autorité du Préfet ; et d'expliquer ce qui a été fait, avec l'expérience de PACA dans ce domaine-là où, manifestement, les problèmes d'incendies sont malheureusement beaucoup plus graves qu'ici ; peut-être pour des raisons que je n'ai pas à expliquer, mais c'était l'objectif.

Donc je souhaiterais passer la parole à la représentante de l'ONF, pour qu'elle nous parle justement de l'ensemble de ces problèmes.

Mme DAUBET, Ingénieur ONF :

On m'a demandé d'intervenir, non pas au nom de l'ONF, mais en tant que représentante de gestionnaires forestiers. Donc en ce sens, je dirais en quelque sorte que je représente tous les sylviculteurs, qui se sont en effet largement exprimés et qui sont largement concernés par la problématique de ce projet.

Le premier élément qui doit être pris en compte dans le cadre de projets de ce type, c'est le cadre réglementaire sur la protection de la forêt. On se trouve dans un massif forestier si l'on envisage les deux itinéraires Sud, puisque l'itinéraire Nord concerne très peu de forêts (quelques petits massifs boisés quand même, mais ce sont essentiellement des terrains agricoles). Ceux-ci vont traverser, s'ils se réalisent, à la fois de la forêt publique qui représente peu de choses, je vous montrerai sur la carte, forêt relevant du régime forestier, qui relève d'une réglementation un peu particulière. Et il y a surtout de la forêt privée, de très nombreux propriétaires privés qui vont être concernés par ce projet. Je ne vais pas développer, parce que je crois qu'on n'a pas trop le temps. Je voudrais plus parler d'aspects techniques qui résumeront un petit peu tout ce qui a été dit.

La deuxième diapositive que je tenais à montrer, c'est l'articulation des espaces forestiers avec les grandes infrastructures, et en particulier au moment de l'ouverture de tranchées dans un massif forestier. Dans le cas où nous nous trouvons, c'est une ouverture purement et simplement, dans un massif forestier important, un grand massif, donc c'est évident qu'on aura des effets qui seront sensibles au moment de la réalisation de ces emprises. On sait que quand on ouvre une tranchée dans un peuplement forestier, on a à la fois des effets sur les deux lisières qui sont ouvertes. Là, en plus, les itinéraires sont Nord Sud, donc on a des vents dominants Est Ouest, et on aura des effets nécessairement au niveau des lisières, avec des tourbillons qui se créent naturellement. Ces effets peuvent être durables.

On a la chance, ici, d'être dans un peuplement de pins maritimes, où l'on peut gérer des arbres qui poussent rapidement, et que l'on peut gérer à des « rotations » relativement rapides. Mais ce sont quand même des peuplements forestiers qui sont sensibles. On aura,

en même temps, aussi, des effets durables sur le paysage forestier, malgré la dynamique forte du pin maritime.

Le deuxième élément important a été évoqué largement par de nombreux spécialistes, c'est la coupure des écosystèmes, en particulier, ce qui me paraît important sur ce massif forestier, c'est l'aspect « circulation des eaux ». Nous sommes dans la forêt landaise, où l'on a énormément d'eau, même superficielle ; on a énormément de petits fossés, et bien sûr aussi les « grandes rivières » qui traversent tout le massif. La circulation des eaux va être coupée, donc les écosystèmes qui seront directement concernés ; la circulation terrestre aussi, à la fois des humains, mais aussi de la faune, donc des effets sur les déplacements de la faune et des échanges entre les populations, cela a été dit.

On aura aussi, et je voudrais tout à l'heure le mettre en conclusion, on aura des effets très importants qui peuvent généralement être plus ou moins directs, mais qui ici seront quand même à prendre en compte, ce sont les risques d'incendies, et donc la prise en compte aussi de la protection et de la lutte contre les incendies, à la fois lors des travaux – lors de ces opérations d'ouvertures d'emprises, on aura des risques, cela c'est sûr, donc il faudra vraiment en tenir compte, si les travaux se font – et lors de l'exploitation ensuite de l'infrastructure. Je l'évoquerai un petit peu plus tout à l'heure aussi en conclusion.

Le contexte de la forêt des Landes est un peu particulier par rapport à d'autres massifs en France. C'est un massif forestier qui est omniprésent au Sud et à l'Ouest de la Garonne ; un foncier essentiellement privé ; une prépondérance résineuse, donc on va traverser un massif résineux de pins maritimes très sensibles ; mais aussi, c'est ce qui a été évoqué, c'est une richesse économique très importante, il ne faut pas le négliger. L'ONF, d'ailleurs, en sait quelque chose, parce que la forêt de pins maritimes rapporte de l'argent aux collectivités et à l'Etat, de façon assez importante, sur l'ensemble des deux régions Midi Pyrénées et Aquitaine.

La place de la forêt, dans l'emprise du projet : la traduction sous forme de la carte qui est ici montre bien toute la zone verte au Sud, qui est de la forêt, et cette omniprésence aussi de la forêt privée. Sur cette carte, j'ai simplement fait reprendre les forêts que l'ONF gère, qui sont les forêts relevant du régime forestier (les taches vertes un petit peu plus sombres). Mais vous voyez que l'essentiel du massif, c'est de la forêt privée. Malgré cela, je signale quand même, quand on regarde les fuseaux (je n'ai pas eu le temps de superposer les fuseaux) malgré cela, les quelques petits massifs relevant du régime forestier, qui sont concernés par le projet, seront traversés ; ou ils peuvent être écornés. Donc ils sont directement concernés aussi.

Toujours sur le contexte de la forêt des Landes girondine, on l'a évoqué, c'est le capital eau qui est primordial dans cette zone-là. On a des zones de captage, donc des zones fragiles. J'ai repris un petit extrait des cartes qui figurent dans le document qui a été élaboré par l'Agence de l'Eau Adour-Garonne, dans le cadre de la Directive Cadre sur l'eau. Sur ce petit zoom, on voit très nettement l'importance des zones de captage. Les gros points représentent plus de 10 captages. Donc l'importance des captages qu'il y a dans cette zone, mais aussi d'ailleurs sur la rive droite et sur la partie droite de l'emprise. Sur la zone qui nous concerne, nous, forestiers, rappelons le rôle essentiel de la forêt dans ces captages.

La richesse faunistique aussi a été largement évoquée et nous, en tant que forestiers, nous tenons aussi à le signaler. C'est important, il faut absolument le prendre en compte : préserver donc cette richesse faunistique, et la perturber le moins possible. A titre indicatif, j'ai représenté un projet de passage grande faune qui pourrait être susceptible d'être envisagé si on devait traverser cette forêt landaise, qui est une forêt plate, qui posera des problèmes

techniques. Contrairement à ce qu'on pourrait penser, les problèmes techniques seront importants. Autant dans une zone accidentée, une voie à grand vitesse peut être faite en tranchées, et à ce moment-là on peut rétablir des passages au niveau des populations faunistiques au-dessus de cette tranchée. Autant quand on est en zone plate comme celle-ci, ce sera très délicat.

Cet exemple de croquis a été fait dans le cadre du projet de mise aux normes autoroutières de la RN10, qui est encore passée un petit peu aux oubliettes ; mais on nous avait demandé de travailler là-dessus. On se trouvait dans le même cas au niveau de l'autoroute. Là, j'ai intégré deux trains, en fait, ce ne sont pas tout à fait des TGV (veuillez m'en excuser, je n'avais pas de croquis correspondant) mais simplement ce croquis montre qu'il faudra vraiment, si l'on doit faire des passages grande faune (d'ailleurs quelqu'un l'a évoqué), avoir une emprise relativement large, très importante ; sinon les passages grand faune qui déjà, généralement, ont de grosses difficultés à fonctionner, là ne fonctionnera pas du tout. Ceci dit, on est dans un massif avec beaucoup de chevreuils. Là, la coupure des populations peut éventuellement être envisagée, ce n'est pas le problème le plus grave. Mais on a quand même aussi des populations de cerfs, c'est sans doute sur ces populations qu'il faudra se pencher.

Et deuxième élément très important, c'est la petite faune ; cela a été évoqué mais, en tant que forestière dans ce massif landais, je pense qu'il faut absolument mettre l'accent sur l'importance des rares populations de visons d'Europe. On est vraiment à l'échelle de l'Europe de l'Ouest (presque dans l'ensemble de l'Europe maintenant) une des seules régions à avoir encore une population de visons d'Europe, donc qui très fragile, vraiment, et qui est très menacée par diverses raisons. Donc, il faudra prendre en compte cela.

Il y a la loutre aussi, qui est un animal aussi emblématique, et dont il faudra tenir compte. Et là aussi, dans le cadre de l'étude qu'on avait faite sur la RN 10, pour aussi les passages de ces animaux, dans le travail qu'on avait fait (et qui n'a pas abouti puisque le projet est un petit peu passé aux oubliettes), on a noté, vraiment, la difficulté qu'il y a à prendre en compte les passages de cette faune. Dans ce massif forestier, qui a énormément d'eau de surface, qui est énormément drainé, on a énormément de fossés, il faut absolument en effet que tous les réseaux puissent être rétablis. On peut avoir du vison et des animaux liés à ces milieux subaquatiques, qui vont être un petit peu partout. Donc il va vraiment falloir travailler sur la liaison de tous ces canaux, et l'empêchement des animaux qui risquent de traverser la voie.

Et je voudrais conclure, aussi, sur un élément qui nous paraît vraiment essentiel : on a une pinède dominante, qui est très fragile par rapport aux risques d'incendies. Là, j'ai reporté un graphique que m'a fait passer la DRAF hier, qui est donc issu du travail que fait la DFCI Aquitaine, qui montre les statistiques depuis 1980 des feux de forêts sur les départements du massif landais. Il faut signaler que la Gironde est, en effet, je crois en tout cas certaines années, le département dans lequel il y a le plus de départs de feux. C'est évident qu'une ligne TGV peut être un risque, je l'ai dit tout à l'heure au niveau des travaux ; mais peut être un risque aussi dans le cadre de l'exploitation de la ligne. Et je reviens un petit peu sur l'emprise que j'ai évoquée tout à l'heure. On a eu quelques photos qui ont circulé, qui remettaient un peu en cause peut-être la qualité paysagère de ces emprises. Rappelons qu'on est dans une pinède, qu'on a une dynamique du pin maritime qui est très forte. Sur les talus c'est évident, ou sur l'emprise qui sera protégée, grillagée, entre le grillage et la voie, on va avoir du pin qui va s'installer, qui va se développer naturellement. Donc il y aura un gros entretien à envisager à ce niveau-là, pour éviter en particulier qu'on ait des incendies. Au niveau de la gestion de l'entretien de ces emprises, il faudra vraiment qu'il y ait une réflexion là-dessus, un travail très important. Et enfin, pour terminer, il est important en effet qu'il y ait une bonne réflexion sur le rétablissement de toutes les voies, à la fois des DFCI, pour la lutte contre les risques d'incendies, et aussi pour l'exploitation forestière.

(Applaudissements).

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Merci beaucoup, Madame, pour ces propos tout à fait intéressants. Nous aurons effectivement, la Commission le demande, l'avis des Services d'Incendies, parce que le problème est grave, et savoir si, effectivement, pour éclairer le public si le TGV a autant de risques d'incendies que d'autres types de trains, compte tenu du fait qu'il est bloqué, mais qu'il va plus vite. Et j'aimerais avoir, avant de céder la parole à la salle, le point de vue de Monsieur BACHEREY sur la Loi sur l'eau et « Natura 2000 ». Cela complètera, je pense, tout à fait efficacement, le point de vue sur la forêt.

M. BACHEREY :

Je vais être très rapide. En fait, je vais vous parler de la prise en compte de l'environnement dans le projet, donc après le débat, sachant qu'effectivement, ce débat doit éventuellement amener au choix de poursuivre ou non.

Prenons l'hypothèse où le projet continuerait. Il y a trois procédures essentielles qui permettent de prendre en compte l'environnement dans le projet de LGV. Ces trois procédures sont : l'étude d'impact, l'évaluation d'incidence sur les sites « Natura 2000 », et l'autorisation au titre du Code l'environnement, c'est-à-dire la Loi sur l'eau.

En premier lieu, qu'est-ce que l'étude d'impacts ? C'est une évaluation environnementale qui permet de juger de la compatibilité d'un projet avec les enjeux environnementaux, sachant qu'effectivement, on peut très bien aboutir à des solutions plus ou moins bonnes, selon les choix qui seront opérés. Cette étude d'impacts, qui est le principal outil pour effectuer cette évaluation, est issue de la Loi du 10 juillet 1976 et d'une directive européenne, qui la conforte et qui l'a également largement étendue.

Les trois objectifs de l'étude d'impacts, quels sont-ils ?

C'est essentiellement, dans un premier temps, de concevoir le meilleur projet possible pour l'environnement, en respectant un certain nombre de Lois et de règlements qui nous donnent un certain nombre de seuils (tels qu'on en a parlé tout à l'heure) concernant aussi bien la protection de la nature que l'eau, le bruit, le paysage, concernant également l'air, avec également tout ce qui est « effets sur la santé » (comme on a pu l'évoquer également tout à l'heure). C'est l'affaire du maître d'ouvrage, que de réaliser cette étude d'impacts, et c'est l'affaire de l'Administration que de contrôler qu'elle a été faite et qu'il n'y a pas d'oublis.

Et puis, cette information sur le projet doit permettre à l'autorité qui prendra la décision en toute connaissance de cause. Là ce sera vraisemblablement, compte tenu du projet, une décision ministérielle, après avis du Conseil d'Etat, sur le sujet.

Et enfin, en troisième point, cette étude permet d'informer le public, afin de le faire participer à la prise de décision.

En fait, l'avant-projet dont on vous a parlé tout à l'heure, est élaboré par le maître d'ouvrage, mais en concertation avec les services de l'Etat et les acteurs locaux. Et donc, à tout moment du projet, les acteurs locaux sont tenus au courant par des processus de concertation, à différents niveaux, ainsi que les services de l'Etat, par le maître d'ouvrage. Le débat, je crois que c'est une grande avancée dans la démocratie participative, aussi bien ce qui a été instauré par la Loi Barnier que ce qui a été repris et amélioré dans la Loi de proximité, permet effectivement, avant véritablement que le projet ne démarre, d'avoir ce type de débat et ce

type de réflexions, et de voir ensuite s'il est nécessaire ou non de poursuivre le projet. A un moment donné, le projet n'existe pas ; et à un moment donné, il existe ; et à partir du moment où il commence à exister, il vous est présenté, c'est bien évident qu'avant, vous ne pouvez pas avoir les informations. Les informations évoluent au fur et à mesure de l'avancement de l'étude. Et plus cette étude avance, plus les éléments sont précis ; et le maître d'ouvrage peut, éventuellement, un peu mieux répondre aux questions auxquelles aujourd'hui, par exemple, il n'a pas pu répondre compte tenu du contexte de « mal connaissance » du projet.

Je vais ensuite terminer en parlant de deux procédures différentes.

Celle qui concerne les sites « Natura 2000 » dont on a largement parlé aujourd'hui. Ces sites « Natura 2000 » dérivent de la Directive Européenne « Oiseaux et Habitats » qui a listé un certain nombre d'espèces et d'habitats en voie de raréfaction, qui nécessitent d'être conservés pour le maintien de la biodiversité. Le réseau « Natura 2000 » doit permettre, ensuite, de respecter cet objectif. De nombreux sites d'intérêt communautaire sont inclus dans la zone d'étude du projet. Et si le projet concerne un ou plusieurs de ces sites, l'étude d'incidence devra montrer qu'il ne perturbe pas significativement le ou les sites en question. Ce sont des études qui sont ensuite intégrées aux études d'impact, et qui sont ensuite portées à la connaissance du public au moment de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Enfin, la troisième procédure, qui est un peu sur le chemin du projet, c'est la Loi sur l'eau. Elle vient en dernier lieu, pourquoi ? Parce qu'en général, c'est une autorisation de travaux, et donc il faut déjà connaître le projet dans tous ses détails. C'est pour cela que le débat est là, pour que vous puissiez vous exprimer là-dessus. Cette Loi sur l'eau, qui est issue des articles L-214 du Code de l'Environnement, exige pour certains projets, et c'est le cas bien sûr pour un grand projet comme une LGV, qu'une demande d'autorisation soit faite et que cette demande d'autorisation comporte une étude d'incidences. Cette étude d'incidences portera, bien évidemment, à la fois sur l'eau de façon à préserver la ressource, à assurer la transparence des écoulements. Je remarque qu'on n'a pas trop parlé aujourd'hui des problèmes liés aux inondations et à la problématique sécuritaire derrière, puisque, effectivement, une LGV peut, en traversant une zone inondable, avoir éventuellement quelques inconvénients sur l'écoulement des eaux et sur les problèmes de sécurité posés au moment des crues. Donc tous ces aspects seront intégrés à ce moment-là et seront pris en compte, sachant que l'Arrêté autorisant les travaux sera pris après une nouvelle enquête publique « Loi sur l'eau », et un passage en consultation du Comité Départemental d'Hygiène, Comité où figurent un certain nombre des associations dont certaines qui sont intervenues aujourd'hui dans le débat. Ces précautions qui visent à préserver la ressource en eau, essentiellement d'un point de vue qualitatif, mais également quantitatif, servent également à assurer le bon écoulement des eaux ; et enfin à conserver la qualité des milieux aquatiques et humides.

(Applaudissements)

Aujourd'hui, nous sommes dans la première phase de ce cheminement, et cette première phase peut s'arrêter ou continuer.

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Je vous remercie pour cette intervention qui apporte des éléments au débat. Débat que la Commission, je pense dans son ensemble, trouve très riche. Nous sommes là, nous le répétons, pour que ce débat existe, et la soirée de ce soir est le témoignage complet de ce que le débat et les idées ne sont pas censurés, vous pouvez vous exprimer.

Donc je vais passer la parole à la salle. Je vais passer la parole à tous ceux que je pourrai, ce soir, jusqu'à épuisement des combattants, s'il faut ; parce que c'est l'essence même du débat, que ces propos soient exprimés et qu'ils soient retranscrits dans notre rapport. Ensuite nous ne prenons pas la décision, nous sommes là uniquement pour cela.

M. Pierre MACE, Représentant les associations de DFCI :

Je représente les associations des DFCI, qui couvrent 40 communes qui sont concernées par la tranchée Sud. Je me permettrai deux types de réflexions. D'abord des réflexions à caractère technique ; dans un deuxième temps des réflexions à caractère général.

Premièrement, comme vous l'avez souligné, Madame DAUBET, la Gironde est le premier département français en termes de départs de feux. Et les conséquences des incendies ne sont peut être pas aussi « graves » (pour reprendre un terme qui a été évoqué à la tribune) que dans le Sud Est. Ce n'est pas un hasard, comme l'évoquait Madame DEXPERT, Conseiller Général. C'est en particulier dû au fait que les associations DFCI s'investissent sur le territoire, en collaboration avec les collectivités, les communes, et après avec le travail des sapeurs-pompiers. Parmi les nombreux départs de feux qu'on connaît dans la région, il nous reste un point noir que tout le monde connaît, ce sont les RFF, qui sont générateurs de risques. Deuxièmement, vous l'avez tous compris, Madame DAUBET l'a évoqué dans son intervention, l'ensemble de la tranchée qui est prévue va engendrer un nombre incroyable de fractures sur le réseau de DFCI, mettant à mal la continuité du réseau, donc impliquant une augmentation des temps d'intervention des sapeurs-pompiers. Mais ces critères qui paraissent aujourd'hui ponctuels, pour moi, ne sont pas les plus importants.

Je voudrais revenir sur un élément. Le 8 avril 1997, il y a eu 500 hectares de brûlés à Ychoux, dus à un train qui a engendré des départs de feu. Il a fallu, d'une part, la menace d'un procès ; d'autre part, toute l'autorité de Monsieur le Préfet des Landes, pour que RFF veuille bien venir à la table des négociations pour qu'on lui présente un deuxième mode d'entretien. Ma première question est : quels sont les moyens financiers prévus par RFF pour entretenir à terme les lignes qu'ils projettent de réaliser.

Ma deuxième remarque porte sur des éléments plutôt généraux. Ne serait-il pas plus productif, dans l'état actuel du débat, que RFF revienne sur l'étude globale des différents fuseaux, pour permettre un débat plus riche ? Et que les débats publics (il y en a un ce soir, il y en a un encore qui est prévu dans 15 jours) ne soient pas qu'un exutoire. On l'a vu dans l'introduction qui nous a été faite, le territoire Sud a été résumé, un espace facile à comprendre et homogène. Je crois que le débat de ce soir l'a montré, ce n'est pas un espace aussi facile à comprendre que le pensait le Cabinet d'Etudes. Nous avons la chance d'avoir la CNDP qui nous éclaire sur les projets de RFF. Quels sont les moyens de la CNDP de contraindre RFF à tenir compte du débat public ?

Merci de votre attention.
(Applaudissements).

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Je vais apporter un premier élément de réponse, puisque vous nous avez interrogés. Il est arrivé, tout à fait, que le débat public ait pour conséquence que le projet soit annulé, ou soit modifié en profondeur, compte tenu de ce qui a émergé pendant le débat. Ceci étant, notre travail c'est de tenir compte de ce que vous nous avez dit, de retranscrire l'ensemble des

propos, mais nous n'avons pas la décision. Monsieur le Président, peut-être sur les moyens de la CNDP.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission : –

Je confirme tout à fait ce qui vient d'être dit.

Effectivement, nous sommes une instance qui traduit une situation de la manière la plus complète et la plus objective possible. Mais il est exact, et c'est la loi qui le dit, la décision est prise en dernier ressort par le maître d'ouvrage, c'est à dire par RFF. Comme RFF est un établissement public, d'autres instances sont dans le circuit de décision ; je pense en particulier à l'Etat puisqu'il s'agit d'un établissement public, et également un certain nombre de collectivités territoriales, dans la mesure où elles seraient sollicitées pour un financement. Mais je confirme, fondamentalement, que la décision est prise par RFF.

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Tout l'intérêt du débat, c'est que le plus grand nombre de points de vue possibles émerge. Je vais passer la parole à RFF pour compléter ce petit début de réponse que j'ai pu vous faire.

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

Je vais peut-être répondre rapidement à cet élément sur les risques d'incendies. En premier lieu, il faut être conscient que le risque d'incendie dans les emprises ferroviaires est quelque chose que doit combattre RFF notamment pour maintenir un bon taux de régularité aux trains, également parce que nous avons des installations sensibles le long des voies qui peuvent être également endommagées par les incendies.

Je pense qu'il y a des avancées également en matière de protection de massifs forestiers contre le feu, qui ont été récemment prises et qui autorisent aux Préfets de certains massifs forestiers, dont celui des Landes, d'imposer certaines mesures au maître d'ouvrage d'infrastructures, pour assurer des débroussaillages sur des bandes qui sont décidées après consultation de commissions, et qui permettent de s'assurer qu'on a effectivement un effet de coupure par rapport à la propagation de l'incendie, et également un effet qui limite le risque que, depuis la voie ferrée, on puisse avoir un départ d'incendie qui soit lié aux circulations ferroviaires.

Il n'est pas identifié dans les comptes et dans les relations entre RFF et la SNCF qui assure, pour le compte de RFF, l'entretien du réseau, un poste spécifique lié à la protection contre les incendies ; cela fait partie de l'entretien courant mais qui, effectivement pour certains massifs, prendra en compte bien entendu les mesures de protection qui seront définies par les Préfets.

Je peux dire également, en matière de perspectives de réalisation de la ligne et d'études que, bien entendu, la question « incendies » est prise en compte lors des études avec les services compétents, les Services de Défense Contre l'Incendie, et qu'également ces services ont un pouvoir de décision pour autoriser la mise en service de la ligne, ou non, dans les conditions où elle a été construite. Je ne sais pas si Monsieur CLAVERIE, qui a l'expérience sur la LGV Méditerranée, peut apporter un complément d'information ?

M. Guy CLAVERIE :

Deux mots, je suis ingénieur SNCF et j'ai participé à la construction du TGV Méditerranée entre Valence, Marseille et Nîmes. Donc c'est un sujet délicat, la forêt, puisque nous traversons quand même des zones de garrigue, ce n'est pas du tout la forêt landaise.

Il y a quand même des contraintes liées à l'exploitation, qui n'existent pas dans les Bouches-du-Rhône, les massifs ne sont pas du tout exploités. Ils ne sont pas du tout entretenus. Il y a des problèmes de relief, parce que nous avons d'énormes falaises qui, tout d'un coup, interrompent les pistes de DFCL, donc c'est un sujet très délicat. Nous avons négocié avec le SDIS et l'ONF, longtemps avant le début des travaux, des mesures de précautions. Donc du débroussaillage alvéolaire, qui a été fait en amont très large, de part et d'autre de l'emprise et des pistes d'accès au chantier.

Pendant la phase chantier, et avant le chantier, nous avons défini avec le SDIS des patrouilles complémentaires qui venaient régulièrement voir le chantier. Dans les Bouches-du-Rhône, la particularité, jusqu'à il y a trois ans, est que des arrêtés préfectoraux nous interdisaient l'accès aux massifs en fonction des vitesses de vent, et des dates, bien précises. Donc on a négocié des patrouilles et des dispositifs complémentaires, on a sensibilisé tout le personnel du chantier. Sur chaque engin de chantier, il y avait un extincteur, et on n'a pas eu un seul incendie qui s'est déclaré au cours du chantier.

A la fin du chantier, il y a eu des « mesures compensatoires » qui ont été : la remise en état de toutes les pistes de DFCL, on a recréé des nouvelles pistes, des accès qui n'existaient pas ou qui avaient été interrompus par le TGV. Le phasage de chantier n'a jamais interrompu les pistes de DFCL (c'était quand même une priorité). On a re-créé des réservoirs d'eau, et même des tours de guet ont été rajoutées dans le dispositif.

En phase d'exploitation, il y a eu de nouvelles consignes entre le SDIS, le PC Voies, de façon à ce que s'il y a un incendie, les Canadiens puissent larguer sans difficultés, et que les accès aux chantiers soient facilités. Et si nécessaire, on arrête les circulations avant les secteurs où il y a des incendies. Mais aujourd'hui, il y a eu un seul cas où on a été obligé d'arrêter les circulations avant l'incendie pour que les voyageurs ne soient pas gênés par les fumées. Les relations entre le SDIS, l'ONF, qui fait d'ailleurs un bilan sur les pistes DFCL, et les problèmes de chablis, parce qu'il y a quand même des problèmes de chablis, on a un très bon retour d'expériences sur ces sujets-là. Je vous invite à contacter vos collègues du SDIS des Bouches-du-Rhône, qui sont très au fait du sujet.

M. Jacques BORDES, Conseiller municipal de Lartigue :

C'est mieux après qu'avant. Merci Monsieur, vous êtes tout à fait convaincant. J'ai deux questions à poser, l'une au Président DEMANGE et l'autre à RFF.

Monsieur le Président, avec tout le respect que je ne vous dois pas, mais auquel l'éducation que j'ai reçue m'oblige, je suis très tenté de vous poser la question suivante : n'avez-vous pas l'impression d'avoir été grugé en acceptant de présider cette Commission ? Grugé parce que le débat, on l'a largement dit, est pipé ; il est « pipeau, pipé ». On a dit pourquoi le débat était pipé.

On entend des propos rassurants de la part de la personne qui est à votre droite (excusez-moi, Monsieur, mais j'ai oublié votre nom). Vous avez tenu des propos qui nous font chaud au cœur, vous dites « la Commission, machin chose... ». Et quand Monsieur DEMANGE dit que la Commission est tout à fait honnête, je vous crois tout à fait, Monsieur, je ne remets pas

vos honnêteté en doute. Il n'empêche que vous présidez un débat qui est pipé, on en a donné les raisons tout à l'heure. Le départ en sourdine de ce débat public est intervenu le 8 juin. Le 20 juin, vous vous rappelez de notre intervention, on était à la pêche aux questions. Il a fallu attendre donc le 27 juillet pour avoir sur le site Internet la liste des communes. Vous nous avez fait perdre, Messieurs, 50 jours. Et j'en viens à la question que j'ai à vous poser, parce que nous aurions dû disposer de la liste des communes et de la carte au premier jour du débat. Là, cela aurait été honnête.

On n'a pas beaucoup parlé de la clôture du débat, qui est fixée aujourd'hui au 18 novembre ; il a été interrompu le 14 juillet pour reprendre le 31 août, c'est normal, la France s'arrête. Vous n'hésitez pas à lancer un débat sur un sujet aussi important à un moment où la France s'arrête ; on le sait très bien. On sait également très bien, dans notre région, que le 1^{er} septembre les chasseurs sont à la chasse ; le 1^{er} octobre les palombières sont scotchés dans leurs palombières jusqu'au 18 novembre. Et comme par hasard, la clôture du débat coïncide strictement avec la clôture de la chasse à la palombe.

J'ai écrit au nouveau Préfet, pour lui demander la prorogation du délai du débat public, d'autant de jours que ceux que vous nous avez confisqués, parce que Monsieur FAUCHER avait soi-disant oublié la carte, le 20 juin, il a fallu attendre donc le 27 juillet, et cela a été confirmé. Donc, je vous demande, Monsieur DEMANGE et je vous crois tout à fait, je vous prends tout à fait pour une personne honnête, d'intervenir afin que ce débat soit prorogé d'au moins 50 jours, c'est-à-dire qu'il ne se clôture pas le 18 novembre.

Ensuite, je m'adresse à RFF, j'aimerais bien, Messieurs, que vous nous indiquiez à ce jour à peu près l'état de votre endettement, sachant qu'à fin 2004, il était de 27 Md€. Pouvez-vous nous renseigner là-dessus ? Il y a peut-être encore dans l'assistance quelques chefs d'entreprises. Il est évident que si les entreprises privées pouvaient se comporter d'une façon aussi légère que la vôtre, il n'y aurait pas une entreprise privée qui ne serait pas faillie. Si vous aviez les mêmes contraintes que celles que nous avons, vous seriez faillis et vous ne seriez pas à la tribune aujourd'hui. Avec un endettement de 27 Md€ en 2004, et si les renseignements que j'ai reçus ne sont pas faux, on peut douter de la véracité de ce que vous avancez et avoir quelques doutes. Ce soir, on n'a pas du tout parlé du financement et de la répartition des charges. Un axe transversal Bordeaux-Toulouse ne sera pas doté de fonds européens, et vous le savez très bien. On aimerait savoir qui va payer. Je crois avoir lu que sur le Bordeaux-Tours, RFF prenait 13,75 %, SNCF 6,75 % ou 6,78 %, les collectivités locales 37,5 %, l'Etat autant... Ce serait bien que vous nous apportiez quelques éléments.
(Applaudissements).

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Je vous répondrai personnellement et le Président DEMANGE, mais nous allons d'abord passer la parole à RFF.

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

Pour répondre à la question de M. BORDES, les deux se rejoignent un peu entre l'endettement du système ferroviaire et la façon dont est financée une infrastructure. Vous connaissez un peu l'histoire. En 1997, une réforme ferroviaire a été créée en France, avec le système ferroviaire de l'époque, qui était la seule SNCF, endettée à hauteur de 200 MdF, dans un schéma où la SNCF avait, pratiquement sur ses fonds propres uniquement, financé la totalité du développement et du fonctionnement du réseau ferroviaire. Cette situation a été

jugée comme étant une impasse pour le développement du ferroviaire, et qui a trouvé solution dans une réforme qui répondait aussi aux objectifs de Bruxelles de séparer les fonctions de gestionnaire d'infrastructure et d'entreprise de transport, qui effectue et qui réalise les services ferroviaires sur l'infrastructure, avec la création de RFF.

Puisqu'il n'était pas possible à l'époque d'assurer un apurement de la dette du système, il a été également décidé de couper cette dette en deux. Celle qui émanait de l'infrastructure a été confiée en gestion à RFF, et celle qui émanait de ce qui avait été contracté pour les activités de transporteur a été conservée par la SNCF. Le dispositif mis en place à la création de RFF veillait à ce que l'histoire ne se reproduise pas, c'est-à-dire que dans les textes fondateurs, la loi du 13 février 1997 qui a créé RFF, une règle précise que RFF ne peut participer financièrement à un projet d'investissement que pour la part qui va respecter l'équilibre de son compte sur ce projet. Ainsi, on passe clairement d'une situation dans laquelle la SNCF, seule, finançait l'infrastructure et le développement du ferroviaire à une situation dans laquelle le gestionnaire du réseau ferré assume une part équilibrée de l'investissement, le reste étant apporté par d'autres contributeurs, au titre desquels l'Etat, selon les projets l'Europe, les collectivités locales.

Cette dette héritée de RFF n'a pas diminué, elle est simplement stabilisée par le fait qu'on ne continue pas à s'endetter au-delà du raisonnable comptablement. Par contre, les conditions dans lesquelles cette dette peut être apurée ne peuvent être précisées par RFF. Il est certain que, par le fonctionnement normal du système faisant que RFF trouve rémunération pour les projets qu'il réalise, qui sont des constructions de lignes, par les redevances d'usage de cette infrastructure que lui verse l'entreprise ferroviaire qui l'utilise ou les entreprises ferroviaires qui l'utiliseront, ce système ne permet pas d'envisager, même avec un délai très long, que cette dette puisse être apurée. Elle est là, et les Pouvoirs Publics auront certainement à cœur de solutionner cette question.

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Quelques éléments de réponse à votre question. Je vais bordurer mon rôle. Vous nous faites, avec beaucoup d'urbanité, un procès d'intention en nous demandant si le débat n'est pas pipé. Je vous rappellerai simplement une chose. Je faisais partie du débat sur le contournement de Bordeaux, et j'ai démissionné le jour du CIADT. Si je pensais que le projet était pipé, j'en prendrai acte immédiatement. Je ne suis pas, dans mon milieu d'origine, connu pour avoir un langage politiquement correct. Vous comprendrez bien que je suis tenu au devoir de réserve. Je pense que si la Commission n'était pas là, le débat n'existerait sans doute pas, ou se serait déroulé dans des conditions différentes ; croyez-moi.

Pour le reste, éventuellement en privé, je pourrais vous dire ce que je fais par ailleurs, mais je n'ai pas à le faire ici.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Je vais répondre à la question que M. BORDES m'a posée très directement. Ce que M. MATHIS vient de dire est exact, il a démissionné de la Commission de Débat Public pour le contournement autoroutier de Bordeaux pour un certain nombre de raisons. Lorsque j'ai dû constituer la Commission, j'ai demandé à M. MATHIS d'en faire partie. Si j'avais souhaité avoir des gens dociles, prêts à accepter n'importe quoi, il est évident que je serais allé chercher quelqu'un d'autre. Si des événements contrariaient se produisaient, nous en tirerions tous les conséquences.

Sur le fond de votre question, merci de dire que vous me pensez honnête, j'en suis très heureux et très flatté. Je voudrais apporter quelques précisions. Vous avez indiqué que le débat a commencé en catimini le 8 juin, on n'a jamais autant de publicité qu'on pourrait le souhaiter, mais je voudrais dire deux choses, et une dame est déjà intervenue tout à l'heure pour le signaler. Nous avons fait ce qui s'est fait dans certains débats publics, c'est-à-dire que nous avons pris la décision d'envoyer début juin à 1 200 000 exemplaires, dans tous les foyers, le résumé du débat et les conditions d'accès au dossier. On a constaté, ce que l'on constate toujours dans toutes les transmissions de ce type, une déperdition, car il n'était pas question d'avoir un fichier nominatif. Actuellement, on étudie avec les services de la Poste le pourcentage, mais au moins 80 % des documents sont arrivés à destination.

Nous avons pris des contacts et nous avons bénéficié d'une participation très active de la presse, et je l'ai dit dans mon introduction. Je crois me souvenir qu'un grand quotidien de la région avait consacré sa Une au débat, en donnant certains renseignements. Quelqu'un ne peut pas dire qu'il a découvert le 15 ou le 20 juillet qu'il y avait un débat. Je ne veux pas lui faire de procès d'intention. Nous avons fait sur le plan de l'information ce que nous devons faire. Rien n'est parfait et peut-être aurait-il fallu faire plus.

Vous avez dit que le débat s'était interrompu, et qu'on était parti en vacances du 14 juillet au 31 août. Il n'y a pas eu de réunions publiques pendant cette période, on nous aurait dit que l'on choisissait le moment où tous les gens sont en vacances pour faire des réunions. Mais vous avez pu constater que pendant cette période les services continuaient à fonctionner, et le site Internet continuait d'être approvisionné.

A la réunion de Bordeaux le 20 juin, le problème de la carte a été très largement soulevé. La Commission a considéré qu'il convenait d'apporter des éléments plus précis pour avoir un débat plus clair. Nous avons donc demandé à RFF de le faire, et cela a peut-être pris plus de jours que prévus, mais croyez-moi, et ils pourront vous l'expliquer s'ils le veulent, c'est plus facile à dire qu'à faire. Cela a été fait, peut-être que cela aurait pu l'être en 2 ou 3 semaines, au lieu de 4 ou 5 semaines. En début de réunion, M. HABASQUE se proposait d'en développer un certain nombre d'éléments.

Concernant le prolongement du débat, vous avez parlé de la chasse à la palombe en septembre et octobre. Cela ne gêne pas les réunions nocturnes ou autres.

Sur la durée du débat, nous tombons en plein dans l'application de la loi. Le débat est fixé par la Commission Nationale de Débat Public. Ce n'est pas nous qui avons décidé de commencer le débat le 8 juin et de le terminer le 18 novembre, avec une suspension pendant les mois de juillet et d'août. C'est la Commission Nationale qui, au vu du dossier, a fixé cette date.

La Commission Nationale est tenue d'observer une durée maximum du débat. Les débats publics doivent durer quatre mois. En réalité, avec cette suspension de l'été, le débat public a duré du 8 juin au 18 novembre, soit 5 mois et 10 jours. Effectivement, pendant la période de juillet et d'août, il y a une très intense concertation. On ne peut pas dire, et un certain nombre de personnes présentes ici ne peuvent pas dire, qu'il ne s'est rien passé, car il y a eu de très nombreux contacts.

Je suis tenu de rendre compte au Président de la Commission Nationale de tout ce qui se dit, et c'est demandé. Donc, il aura effectivement cette expression que vous avez indiquée. La Commission Nationale jugera si l'on doit prolonger ou non le débat. Je précise que si l'on reprend les textes, que connaît mieux que moi la Commission Nationale, il faut pour une prolongation de débats une raison très forte. Donc, nous noterons effectivement qu'il y a eu un certain délai dans la fourniture de la carte.

M. Jacques BORDES, Conseiller municipal de Lartigue :

C'est l'élément déterminant pour alerter les maires et les élus. C'est la population de base qui a informé les maires, les conseillers généraux, les députés et ils sont là pour vous le dire.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Je suis heureux qu'il y ait un certain nombre d'élus, car quelque chose nous interpelle d'après ce que vous dites, car il y a eu cette distribution anonyme dans les boîtes aux lettres. Mais, il y a eu, et nous avons les bordereaux d'envoi et les listings, un envoi personnalisé non pas à M. le Maire, mais à M. Untel, maire de telle commune pour toutes les communes qui étaient peu ou prou dans la zone concernée : conseillers généraux, conseillers régionaux, députés. (*Protestations dans la salle*).

Ne dites pas que c'est faux, j'indique ce qui s'est passé.

Mme Marie-Josée MORLOT, Maire de Origne :

C'est un petit village du sud Girond, à côté de Balizac. Lorsque vous dites qu'on a reçu...

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

On a envoyé...

Mme Marie-Josée MORLOT, Maire de Origne :

J'ai eu des contacts avec Melle WU. Je lui ai expliqué qu'il n'était pas difficile d'envoyer une lettre à chaque Maire des villages concernés. Je peux vous affirmer, je veux bien vous croire et vous pouvez aussi me croire, que nous n'avons rien eu dans nos communes. Un jour, le maire de Préchac m'a téléphoné en me disant que la LGV passerait chez nous : première nouvelle.

Vous dites que « Sud-Ouest » a parlé du tracé. Le premier article est paru le 29 juillet. Le journaliste de Sud-Ouest Langon est venu me voir, je lui ai donné les documents que j'avais demandés à Mme WU. Effectivement, après ils ont couvert. Entre le 8 juin et le 29 juillet, il s'est écoulé pratiquement deux mois. Nous n'avons eu aucune explication. J'ai téléphoné à Mme le Député, et c'est ainsi qu'elle a aussi appris. Elle pensait même que c'était une blague ! Après le 3 juillet, M. le Maire de Landiras est venu avec un tracé, qui a circulé. Cela a été le sujet de discussion de toute la soirée, et les trois quarts des gens tombaient des nues : c'est étonnant. Le 20 juin, personne ne savait qu'il y avait un débat à Bordeaux. J'habite à Bordeaux et j'aurais pu être informée, or je ne le savais pas.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Je me suis bien gardé de dire que vos propos étaient inexacts.

Mme Marie-Josée MORLOT, Maire d'Origne :

Je n'ai pas mis votre parole en doute, mais enfin nous n'avons rien reçu.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Nous pouvons confirmer, et nous mènerons encore une enquête auprès de la Poste à ce sujet, nous avons le listing et la facture payée de la transmission, qu'il y avait 3 000 destinataires.

Mme Marie-Josée MORLOT, Maire d'Origne :

Vous vous êtes fait arnaquer !

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Peut-être, donc nous mènerons l'enquête.

Par contre, sur la revue de presse, qui figure sur Internet – et je n'ose le dire, car on me dira que ce n'est pas une méthode d'information – il y a eu le 7 juin une page entière et une annonce à l'une de « Sud-Ouest ». J'en suis quasiment certain. Cela peut se vérifier très aisément. En tout cas, une couverture télévisée, radio et par l'ensemble des journaux a été effectivement faite. On a la revue de presse, qui est sur le site Internet.

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

Pour compléter ce qui vient d'être dit, je confirme tout à fait et je me rappelle avoir eu une conversation avec Mme LECHAT qui a reçu le même jour que moi la communication du débat, que j'avais découvert.

Je tenais à intervenir, car l'an prochain, il y aura le débat sur la LGV Sud Europe Atlantique. De façon très étonnante, et il faut en tirer enseignement – c'est plus une remarque constructive que je souhaitais faire – d'ores et déjà, nous sommes un certain nombre d'élus à avoir été destinataires des scénarios qui vont être soumis à la concertation. Cela n'a pas du tout été le cas dans le cadre de la Bordeaux-Toulouse. Là, pratiquement, on a eu les scénarios. On doit être 50 ou 60 élus à les avoir. On a déjà eu une réunion avec le parc naturel des landes de Gascogne, il y a deux jours, avec les agences d'urbanisme chargées des études pour commencer à parler de ce projet, de ses impacts environnementaux, etc. Je trouve que la procédure pour la Bordeaux-Espagne est radicalement différente de la Bordeaux-Toulouse. Je pense qu'il faut en tirer enseignement. Il est très désagréable pour des élus de se sentir informés en même temps que les habitants, et eux-mêmes sont persuadés qu'on a déjà eu l'information au préalable. Ce qui, pour un député, un conseiller régional ou un conseiller général, voire un maire ou un conseiller municipal est extrêmement désagréable.

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Vous mettez le doigt sur la difficulté essentielle du débat. Notre philosophie est l'égalité républicaine, c'est-à-dire un homme/une voix, un homme/un avis. Effectivement, cela pose un problème car vous avez des gens qui sont plus égaux que d'autres, si j'ose dire ; si vous voyez ce que j'insinue légèrement, même un peu lourdement. C'est le problème du départ. On ne peut pas, simplement s'adresser aux élus. Et nous avons pris des précautions pour que les élus soient tous au courant. On s'adresse à toute la population.

Tous les élus présents dans cette salle, qui n'ont pas reçu le Journal du débat et qui disent ne pas avoir vu des articles de journaux, je leur demande d'adresser un courrier à Melle WU. Nous répondrons à chacun d'entre eux, avec la destination. C'est tout ce que je peux vous dire. On vous donnera les preuves, qu'au moins, on l'a envoyé. Que vous ne l'ayez pas reçu, c'est un autre problème. Beaucoup ne l'ont pas reçu, voyez ce que je veux dire. Vous l'avez reçu et d'autres non, c'est un peu difficile.

Mme Marie-Josée MORLOT, Maire d'Origne :

Celle sur Bordeaux le 20 juin, je l'ai reçue en mairie le 21. Il est difficile d'assister à une réunion le 20, quand on est convoqué le 21.

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Je suis d'accord Madame, mais je ne suis pas postier.

Mme Marie-Josée MORLOT, Maire d'Origne :

J'ai également été informée par des habitants. Je trouve cela normal, on est égaux, mais c'est désagréable et on a du mal à faire comprendre aux populations que nous ne sommes pas au courant et que nous ne cautionnons pas ce genre de choses. Il fallait que ce soit dit aujourd'hui, nous n'étions pas au courant et vous devez le savoir. Il existe très certainement des dysfonctionnements, et ceux-ci sont réels.

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Nous ferons une enquête très sérieuse sur ce sujet, car c'est un grave problème. Vous imaginez bien, Madame, que la Commission ne peut pas aller distribuer 1 200 000 exemplaires. Nous avons envoyé les cartes dans toutes les mairies.

Mme Marie-Josée MORLOT, Maire d'Origne :

Etant très intéressée par cela et je m'étais déjà intéressée au contournement autoroutier de Bordeaux, j'avais l'intention de me rendre à ce débat le 20 juin par simple curiosité de citoyenne. Il s'est trouvé que je n'ai pas pu le faire, ayant une autre réunion en tant qu'élue qui m'a empêchée d'y aller. Je vous avouerai très sincèrement que je ne me suis pas précipitée le lendemain pour savoir de quoi il en retournait. Je n'ai réalisé ce qui se passait, et que je pouvais être concernée dans ma commune, plusieurs jours après et quand effectivement des

gens qui ont assisté à cette réunion ont commencé à soulever l'importance de ce qui arrivait. C'était tellement inimaginable que franchement on a eu du mal à le croire.

Je voudrais revenir sur vos propos concernant l'entretien des abords des voies ferrées, c'est effectivement très gros ce que vous nous racontez. La seule chose est que tous les ans, nous avons des incendies le long de la voie ferrée Bordeaux-Espagne, du fait du non entretien régulier de ces bas-côtés. L'exemple le plus récent a concerné l'incendie, qui s'est déclaré entre Pessac et Cestas en juillet, avec plusieurs foyers. Le fait de la configuration de cette voie en zone urbaine a rendu extrêmement difficile l'intervention des pompiers. De justesse, on a frôlé la catastrophe, des maisons ont été évacuées à Pessac en particulier.

Par ailleurs, sur notre thème, vous avez très bien expliqué comment RFF était tenu de ne pas participer à plus que ce qu'il peut lors de projets ferroviaires ; c'est fort dommage, car vous seriez peut-être plus regardant sur les projets que vous avancez.

Si cette ligne Bordeaux-Toulouse se fait, elle va se faire avec le sou des collectivités territoriales. Nous ne voulons pas de cette ligne qui va détruire notre environnement, le travail incessant et quotidien que nous menons à longueur d'année. Nous n'aurons aucun avantage et de plus, nous devons la payer. Je trouve cela absolument merveilleux. Les élus, nous ne sommes rien du tout « de la roupie de sansonnet », car nous disons des choses, et RFF décide s'il en tient compte ou non. En bout de course, il décide s'il fait ou non. Je trouve que c'est un fonctionnement démocratique un peu curieux. Ce débat public donne une impression d'embryon de démocratie, mais cela risque malheureusement de ne pas aller au-delà, et c'est vraiment lamentable.

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Je me permets de dire que les collectivités locales votent leur budget, qu'elles soient communes, régions ou départements.

Mme Marie-Josée MORLOT, Maire d'Origne :

Et si l'on nous impose !

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

On ne peut pas vous l'imposer, c'est vous qui votez le budget.

M. Pierre AUGER, (*) Conseiller Général de Langon, et Maire de Fargues :

C'est une commune forestière.

Il y a un grand absent ce jour, ici en Gironde et en Aquitaine. Que ce soit les populations à travers l'expression des associations, et le prochain débat que nous aurons dans cette même salle dans 15 jours le confirmera, ou que ce soit les élus locaux ou départementaux, car mon collègue a bien exprimé l'avis de l'ensemble des Conseillers Généraux de la Gironde intervenus jusqu'à présent, comme l'avis du Président du Conseil Général de la Gironde, ils seront opposés à l'opportunité aujourd'hui de ce projet, en disant qu'il y a d'autres priorités plus urgentes pour nous : la Bordeaux-Espagne (Irun).

Il serait intéressant de noter que ce serait le maître d'ouvrage qui décidera à la fin. Je suis sûr que le maître d'ouvrage, RFF, tient compte de l'ensemble des avis. Si les élus locaux, comme les populations sont opposées, car il y aura des délibérations à prendre pour exprimer ces avis, ce n'est pas le tout de le dire en réunion publique, mais des délibérations le confirmeront. Les Conseils Généraux donneront aussi leur avis. Il sera très important, et je suis sûr que RFF ne pourra pas faire l'impasse, étant un ancien Vice-Président du Conseil Régional pour l'Aquitaine, sur l'avis des Conseils Régionaux. RFF travaille trop avec les Conseils Régionaux, dont c'est la compétence pour ne pas tenir compte de leur avis.

Avec nos sensibilités différentes, les uns et les autres, si nous pouvons faire en sorte que nous soyons également entendus par l'avis qu'ont exprimé non seulement le Conseil Régional d'Aquitaine, mais également qu'il pourra aussi faire entendre à l'avis de son ami M. MALVY et l'avis du Conseil Régional de Midi-Pyrénées. Si les deux Conseils Régionaux, qui sont souvent ensemble pour parler d'aménagement du territoire de ce sud de la France sont d'accord pour dire que la priorité n'est pas la « Bordeaux-Toulouse », mais la « Bordeaux-Espagne, et si les avis sont convergents pour dire que ce projet n'a pas à avoir lieu aujourd'hui, on peut espérer que RFF en tiendra en compte et n'ira pas à l'encontre des deux Conseils Régionaux, si nous réussissons à avoir leur unanimité. On aura sûrement l'unanimité du Conseil Général de la Gironde, sûrement du Lot-et-Garonne, d'après ce que j'ai entendu précédemment. Je voudrais que l'on ait l'unanimité aussi de tous les Conseillers Généraux traversés par le projet.

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Merci de cette intervention et de ces précisions.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Un petit complément à mon propos précédent, je vous confirme que la presse a quand même fait son travail. Effectivement, « Sud-Ouest » a fait paraître une annonce à la une et une page entière le 7 juin. Le 8 juin, il y a eu un reportage de « France Bleue Gironde » ; un reportage et une table ronde sur « France 3 Aquitaine », à la fois au journal de 12 heures et au journal de 19 heures.

M. Edgar SOULAT, Citoyen de Villandraut :

Je voudrais revenir sur la cartographie. Effectivement, elle a été tardive en ce qui concerne l'ensemble des fuseaux, car je l'ai trouvée sur Internet le 28 juillet. Mais, que dire de la date de la cartographie des milieux naturels ? Le 2 septembre : cela représente beaucoup de temps après encore.

Sur cette première carte du 28 juillet, ne figurent ni le réseau routier, ni les cours d'eau. On découvre les cartes environnementales découpées en petits carrés, très difficiles à manier. On finit par se perdre, et cela ne permet pas du tout une vue d'ensemble. Le nom des cours d'eau n'est même pas mentionné, ni même le Ciron, à part qu'il a une importance énorme dans notre région.

Dans la cartographie « zones urbanisées et sensibles, patrimoine, paysages et territoires labellisés », ainsi que dans la carte de synthèse n°4, il manque le nord de la commune de Villandraut. On voit le sud, mais jamais le nord. Le nord a quand même son château, celui du Pape Clément ; c'est une référence. Le Ciron là encore n'est pas mentionné.

Pour la cartographie, je demande trois mois de prolongation du débat, et pas seulement 50 jours. C'est un minimum, car on va arriver à Noël et tout le monde sera en train d'acheter ses cadeaux, on fera la fête, et on n'aura rien de plus.

Je voudrais revenir sur les coûts et les financements. Ce type de projets est très largement financé par l'argent public, par l'argent de toute la population. Or, les choix de celle-ci sont ailleurs, ses priorités aussi. L'argent public doit servir à tous. 3 Md€ : valeur 2004, mais dans 10 ans ! pour gagner quoi ? A peine une heure sur le trajet Paris-Toulouse. Il n'y a pas d'argent pour l'entretien des voies ferrées, on l'a entendu ce soir. Comment faire pour sortir 3 Md€ ? Comment accepter l'appel aux fonds publics alors que la rentabilité du projet est fragile ?

Il y a fort à parier qu'avec l'envolée actuelle des coûts, l'équilibre serait assuré par la hausse du billet de transport. Qui pourra le payer alors ? C'est trop cher payé ; quand les besoins sont autres et qu'il n'y a pas d'argent ni dans le porte-monnaie des Français, ni dans le budget de l'Etat et des collectivités territoriales. Si ce projet se réalisait, il ne resterait plus de financement pour les lignes secondaires, pas plus que pour le transport des marchandises, déjà bradé par la SNCF qui se concurrence elle-même avec sa propre filière de transport routier : SERNAM, voir les articles de « Sud-Ouest » « 520 000 voyageurs à quai le 22 août », et « Le Figaro » « les régions bataillent pour leur train Corail le 14 septembre. Il ne devrait pas y avoir de financements européens, puisque cette ligne reste dans nos frontières.

En conclusion, ce projet n'est ni prioritaire, ni urgent. Nous avons d'autres besoins à satisfaire qui nous concernent directement : la lutte contre le chômage, l'éducation, la santé et la Sécurité Sociale, les hôpitaux, la recherche, les transports en commun, l'environnement, l'air, l'eau, les énergies renouvelables, les déchets et bien d'autres encore. Ce projet de LGV n'est donc pas opportun.

(Applaudissements).

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

La première partie de votre intervention m'amène à apporter une précision. Concernant les cartes d'environnement, vous avez cité des insuffisances ou des oublis. Elles ont été envoyées ces jours-ci à toutes les communes, en suggérant qu'elles soient affichées. Il serait extrêmement important, et ce n'est pas uniquement pour apporter une information, mais pour noter les oublis qui pourraient figurer sur ces cartes. Donc, cela fait partie du débat. Signalez si un château de qualité a été oublié, si telle zone protégée est mal définie. Cette chose mérite et peut être effectivement complétée et redressée.

M. Edgar SOULAT, Citoyen de Villandraut :

Encore faut-il le savoir, et si je n'étais pas venu à cette réunion ce soir, je ne le saurais toujours pas.

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

Quand on a eu la carte officielle, il n'y avait pas beaucoup de différence avec cette supposition. On l'a fait en quelques jours avec des petits moyens techniques, on n'est pas un bureau d'études, avec une ou deux personnes qui savent manier l'ordinateur.

Par contre, la Commission a mis beaucoup d'énergie à obtenir cette carte, suite à la demande émise dès le mois de juin. Quand on a été informé du projet, chaque fois que j'ai téléphoné, et j'ai souvent eu votre assistante, j'ai reçu à chaque fois les documents demandés assez rapidement. Effectivement, j'ai senti la volonté de votre part de donner cette information et de l'obtenir de RFF.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Merci, Madame, votre témoignage nous rassure.

Un intervenant :

Je ne comprends pas bien, et peut-être que RFF peut répondre, comment il est possible que cette carte n'ait pas existé avant l'ouverture des débats publics. Cela a dû être fait lors de l'avant-projet, et ils devaient l'avoir forcément dans leurs bureaux.

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Je ne me hasarderai pas à répondre à cette question, et je passerai lâchement la parole à RFF.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

On n'est pas en avant-projet, on est en train de faire un débat public sur l'opportunité.

Le même intervenant :

Ce n'est peut-être pas le terme exact. Avant de lancer un débat public, vous aviez quelque chose en main.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Je répète que nous n'avons pas de tracé. Nous avons identifié, à la demande de la CNDP, et cela a été rappelé par le Président DEMANGE en début de réunion, des zones où nous serions susceptibles de dessiner le tracé.

Le même intervenant :

C'est la CNDP qui l'a demandé.

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Absolument.
(*Protestations*)

Je vais finir mon discours très rapidement. Un débat public se fait le plus en amont possible dans le processus de développement d'un projet et, par construction, à un moment où le projet n'existe pas physiquement. Il n'y a pas d'étude de détail réalisée. Si on le fait trop tard, à ce moment-là, il est beaucoup plus difficile de faire évoluer le projet. Je parle sous le contrôle de la CNDP, mais c'est bien pour cela que le débat public est fait maintenant. On nous reproche d'un côté de l'anticipation et de l'autre un manque d'anticipation. A un moment donné, on ne sait plus faire.

Le même intervenant :

Ce n'est pas dans le détail !

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Ce n'est pas un dialogue, mais un débat. Je vais vous proposer, puisqu'il est minuit, que ce ne soit pas l'heure du crime, mais que ce soit l'heure de la synthèse. Donc, je vais regrouper les quelques questions qui restent en une seule, et plus de déclarations d'intention, car nous en avons entendu suffisamment pour nous éclairer. Donc, un peu de discipline démocratique, je vais demander à chacun d'entre vous d'exprimer sa question très succinctement et nous allons répondre. Mais, plus de déclarations d'intention, sans cela il n'y a pas de raison que l'on ne s'arrête pas à 3 heures du matin, même si l'on est bien et que cela discute bien.

M. Vincent COQUILLES (*), Chargé de mission scientifique, Association Ciron Nature :

Chargé de mission scientifique au sein de l'Association Ciron Nature, pour la rédaction du document d'objectif Natura 2000 sur le Ciron.

J'ai entendu Monsieur de Villandraut parler d'une cartographie des habitats. Ce qui m'intrigue, car l'Association Ciron Nature n'a pas été contactée alors que c'est la plus à même de faire l'état des habitats recensés par l'Union Européenne, concernés par Natura 2000 sur la zone du Ciron. Je voudrais savoir de quels habitats on parle ici et de quelle cartographie ?

Un intervenant :

Une remarque de fond qui s'adresse à vous. Dans le débat de fond, vous avez fait un effet de manche à propos du syndicat des sylviculteurs. J'attire votre attention sur ce qu'est le syndicat des sylviculteurs et pourquoi la date du 15 septembre était particulièrement mal choisie pour eux. Le syndicat des sylviculteurs du sud-ouest est la plus grande organisation de sylviculteurs privés d'Europe. Aujourd'hui, ils avaient leur assemblée générale à Biscarosse, présidée par M. le Préfet des Landes qui est resté en réunion toute la journée. J'observe que dans notre réunion ce soir, M. le Sous-préfet n'est pas resté pendant toute la durée de la réunion. C'est pour vous faire remarquer quel était le niveau de la réunion du syndicat des sylviculteurs.

Par ailleurs, je sais que vous avez envisagé des réunions dans le cadre professionnel avec des viticulteurs. J'engage M. le Président DEMANGE à prendre contact avec M. le Président du Syndicat des Sylviculteurs pour organiser le même type de réunion.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Nous avons eu, tous ces jours, des contacts avec le syndicat des sylviculteurs. Effectivement, c'est très mal tombé. Croyez-moi, on a choisi cette date il y a trois ou quatre mois, et on n'avait pas cette information. Il est convenu que nous repreneions contact. Effectivement, nous sommes à la disposition de toutes les associations pour des débats particuliers. Notamment nous avons dans moins de 15 jours une réunion sur les problèmes fonciers où en particulier la présence des sylviculteurs serait très utile. Ne croyez pas que cet aspect important de l'économie extra régionale ait été omis.

Mme Stéphanie LECHAT, Canton de Captieux :

Je voulais juste répondre à Mme MORLOT et à M. GLEYZE. Nous sommes délaissés dans le canton de Captieux là où le renard et la poule se disent bonne nuit. Aucun maire n'a été informé. J'ai eu confirmation écrite de la mairie de St Michel de Castelnaud, de Giscos et d'Escaudes qu'aucune information officielle n'a été émise à leur encontre en juillet.

Je tiens à remercier l'association LEA, car à travers la carte qu'ils ont fournie avec leurs simples moyens (et pas ceux de RFF), on a pu mobiliser ces maires qui étaient complètement incrédules du phénomène. Ils pensaient que c'était une blague. Ils ont compris en transposant sur une carte IGN par où cela passait.

La carte que nous avons aujourd'hui est stérile. Elle n'indique même pas le bourg de certains cantons. On n'a pas de routes, ni cours d'eau. On ne sait rien. C'est une carte absolument neutre, et qui laisse toujours à l'appréciation de chacun si sa maison est dedans ou déjà dehors. C'est l'association LEA qui a été capable de produire cela sur une carte IGN, avec ses petits moyens. C'est assez curieux que RFF n'en dispose pas.

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Concernant les mairies que vous venez de citer, je les incite, comme je l'ai dit tout à l'heure, à écrire à la Commission, et réponse leur sera faite personnellement.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Nous verrons avec la Poste ce qu'il en a été exactement, puisque nous disposons des bordereaux.

M. MATHIS, Membre de la Commission :

Une dernière précision concernant les cartes, il a été question d'une demande sur la nature des populations et la source utilisée pour ces cartes.

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

Il y a peut-être un malentendu sur le terme « habitat », car au titre des sensibilités environnementales qui figurent sur les cartes que nous avons établies, il y a les zones d'habitats humains. Il est bien évident que l'état des études que nous avons, qui ne font qu'un recensement des grandes sensibilités environnementales ne permet pas de définir, et ce n'est pas son but, quel était l'ensemble des habitats sur la zone.

Je ne sais pas si cela répond à votre question.

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Je vais donc redonner la parole à notre Président.

Ce soir, vous vous êtes exprimés en toute liberté, à plusieurs reprises, le nombre de fois nécessaire. C'est le début du débat. Il faut que les points de vue s'expriment. C'est notre devoir de les retranscrire ensuite.

(intervention inaudible).

Cela Madame, je ne peux pas en prendre l'engagement. Ce n'est plus de notre ressort.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Ce sera une conclusion plus que rapide, nous sommes un dernier carré de fidèles. Par conséquent, je confirme les propos tenus par M. MATHIS, c'est-à-dire que ce débat a été très riche. Nous avons privilégié, comme nous l'avons décidé avec l'ensemble de la Commission, le débat avec le public par rapport, peut-être, à un certain nombre d'expertises prévues.

A ce propos, j'ai des excuses à présenter à trois personnes qui devaient intervenir et qui avaient préparé des exposés, dont je sais qu'ils étaient de qualité puisque je les avais entendus par ailleurs : Mme RABASEDA, M. HABASQUE et M. MEREAU qui n'est pas intervenu. Je suis désolé, nous avons comprimé ou réduit à néant pour satisfaire la première condition de débat leur temps de parole. Pardonnez-nous.

Je voudrais également vous remercier de votre participation, mais aussi remercier les représentants de RFF, M. FAUCHER et M. REGNIER, car ils ont répondu. Leur tâche n'a pas été facile. Des questions étaient peut-être inutilement agressives. On peut tout dire sans complexe, être très convaincant sans forcément être agressif à l'égard de personnes qui font leur travail.

Un intervenant :

On n'est pas convaincu de leur honnêteté.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Je maintiens que cette phrase est excessive. C'est très grave de dire à quelqu'un qu'il n'est pas honnête. Il faut véritablement avoir des preuves tangibles et formelles, et non pas une impression. Je regrette qu'il y ait de tels mots. J'espère que dans les réunions qui se tiendront par la suite, ce genre de réflexions ne sera pas tenu. Cela n'apporte rien, cela peut même décrédibiliser certaines interventions extrêmement construites et positives.

Le même intervenant :

Qu'ils viennent avec des réponses claires !

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

On peut le dire sans forcément être agressifs et désagréables, car leur tâche n'est pas facile.

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

Par respect pour le travail réalisé, car ceux qui devaient présenter un travail ce soir ont travaillé, peut-il être mis sur le site ou nous être envoyé dans le document du compte rendu, pour qu'on puisse prendre connaissance de ce qui a été fait.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

On va leur demander les éléments.

Un intervenant :

M. MATHIS n'était pas présent le 20 juin à Talence.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

C'était le seul membre de la Commission qui manquait.

M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission :

Par contre, j'étais là lors du lancement du débat à Bordeaux.

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission :

Mesdames et Messieurs. En vous remerciant de votre présence, de votre participation, et de votre patience jusqu'à une heure avancée de la soirée. Merci et bonne nuit.