

Le Président

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE BORDEAUX-TOULOUSE.

BILAN ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC.

Plusieurs projets de ligne ferroviaire ont déjà donné lieu à des débats publics et cependant celui qui vient de porter sur le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse n'a ressemblé à aucun de ceux qui l'avaient précédé, vérifiant la règle selon laquelle chaque débat public est particulier et la seconde règle selon laquelle personne ne peut prédire comment un débat se déroulera, car chacun a sa dynamique.

La Commission nationale du débat public a été saisie de ce projet par le Président de Réseau Ferré de France le 21 Juillet 2004 et a pris sa décision le 8 Septembre ; le caractère d'intérêt national du projet, l'importance de ses enjeux et de ses impacts la conduisaient évidemment à décider un débat public.

Ce sont les autres aspects de la décision qui sont plus intéressants et méritent quelques commentaires :

- la Commission nationale du débat public rappela d'abord que le dossier du débat, destiné au public, devrait être plus complet que le dossier de saisine sur les aspects multimodaux de la desserte par modes rapides de Toulouse. Cela était conforme à sa position habituelle qui s'efforce de donner une vue complète – donc multimodale – des problèmes de transport ; ce n'était en outre que le rappel de la position exprimée en Comité interministériel d'aménagement du territoire du 18 Décembre 2003 ; c'était montrer enfin que la CNDP n'ignorait pas, mais ne prenait pas parti dans les jeux tactiques cherchant à lier ou à opposer la LGV et l'éventuel nouvel aéroport de Toulouse.

- le dossier de saisine portait sur une zone d'étude de 50 km de largeur soit 25 km en moyenne de part et d'autre de l'actuelle voie ferrée ; la présentation d'une zone d'étude aussi étendue reflétait le fait que la CNDP avait été saisie hâtivement, avant que les études préliminaires ne soient suffisamment avancées. Il était inconcevable d'engager le débat public sur ces bases : il faut certes que celui-ci se situe suffisamment tôt dans la vie du projet, alors que les grandes options restent encore ouvertes, pour que la discussion sur l'opportunité du projet ait tout sens et qu'elle précède et éclaire la décision de principe du maître d'ouvrage ; mais encore faut-il qu'il s'appuie néanmoins, lorsqu'il s'agit d'un projet linéaire, sur quelques grandes hypothèses de parcours, faute de quoi le public pourrait penser à juste titre que le maître d'ouvrage essaie d'obtenir un chèque en blanc. La CNDP précisa donc qu'elle ne considérerait le dossier du débat comme « suffisamment complet » pour qu'elle puisse ouvrir le débat public que s'il comportait la présentation suffisamment précise de quelques couloirs d'étude plus restreints (de l'ordre de la dizaine de km de largeur) avec l'indication de leurs impacts sur les territoires et sur l'environnement.

Prenant cette position, la CNDP savait que cela exigerait d'affiner et d'accélérer les études complémentaires et que le maître d'ouvrage pourrait avoir du mal à présenter son projet de dossier dans le délai de six mois après cette décision qui lui est accordé par les textes.

- relevant que le dossier ne comportait aucun élément permettant au public de connaître l'échéance possible de réalisation du projet compte-tenu notamment des contraintes financières, la CNDP demandait que le dossier du débat comporte des éléments suffisants sur le financement de l'ouvrage et son calendrier de réalisation.

- enfin la CNDP émettait pour la première fois un signal d'alarme quant à la durée de gestation des projets. Elle est préoccupée en effet d'être fréquemment saisie de projets dont l'échéance de réalisation, incertaine, est d'une dizaine d'années, peut-être plus ; comment, avec de tels délais, la démarche assurant la participation du public pourra-t-elle être continue et cohérente ?

La Commission nationale du débat public rappelait donc que la loi (article L121-12 du code de l'environnement) prévoit implicitement, même si sa rédaction est imparfaite, que l'enquête publique s'ouvre normalement cinq ans au plus tard après la publication du bilan du débat public.

*
* *

La Commission nationale du débat public nomma le Président de la commission particulière chargée d'animer ce débat public, M. Henri Demange, à sa séance du 6 Octobre et, sur la proposition de celui-ci, les membres lors de sa séance du 1^{er} Décembre : Mme Mader-Saussaye, MM. Barel, Mathis, Sabin, Sablayrolles.

Par la diversité des origines et des expériences, cette commission se révéla d'une grande qualité et sut travailler de façon très collégiale et très efficace ; y contribua évidemment le fait que la majorité de ses membres avaient déjà participé à un débat public, ou même présidé une commission particulière (Mme Mader-Saussaye). Je veux tous les remercier vivement pour la disponibilité et pour l'engagement qu'ils ont manifestés, pour la qualité du travail qu'ils ont accompli.

M. Demange avait pris les premiers contacts locaux dès le mois d'Octobre, la CNDP tint sa première séance de travail dès le 2 Décembre ; la période de préparation commença donc avec l'ardeur et l'implication qui ont caractérisé cette commission particulière de bout en bout ; c'est grâce à ses qualités et grâce à la patience et à la persévérance dont sut faire preuve son Président, que furent surmontées sans conséquences défavorables pour le débat les difficultés matérielles, à vrai dire anormales, rencontrées pour le fonctionnement et l'assistance de la commission particulière du débat public ; comme le compte-rendu de M. Demange le relate, la CPDP avait à sa disposition des locaux opérationnels à la mi-décembre, ce qui était bien, mais les contrats que devait passer le maître d'ouvrage avec les prestataires de services n'ont été signés que fin Mai et, après diverses péripéties, son secrétaire général ne fut finalement recruté qu'à la mi-Mars ; c'est dire le poids qui reposa directement sur le Président que je tiens à remercier très vivement pour la façon dont il fit face, comme pour tout le travail qu'il a accompli tout au long de ce débat public.

La commission particulière développa les contacts avec les élus, les acteurs économiques et les responsables associatifs en Janvier-Février (au total un peu plus d'une centaine de personnes des deux régions et des quatre départements directement concernés) ;

le but de ces entretiens était, comme d'habitude, d'une part d'expliquer les règles du débat public et le rôle de la CPDP, d'autre part d'enregistrer les attentes de ces personnalités quant à l'organisation et au contenu du débat.

Une des questions qui revenait le plus souvent en Midi-Pyrénées (on verra que la position de la Gironde était très différente) était celle du calendrier avec la demande insistante que le débat démarre vite et ait lieu avant l'été, demande encouragée par des « annonces » qui oubliaient que c'est à la CNDP qu'il appartient d'arrêter le calendrier lorsqu'elle estime que tous les éléments sont réunis.

Or, la première version complète du projet de dossier du débat a été remise à la CPDP le 14 Février avec de nombreux points à compléter ou préciser. C'est pourquoi il est fâcheux que le dossier ait été adressé simultanément à la Commission nationale, sans attendre l'avis définitif de la CPDP et qu'il ait été donné lieu, sans consulter la CPDP, à quelques diffusions parallèles ; ces initiatives, contraires à la répartition des rôles entre maître d'ouvrage et CPDP dans la phase qui précède le débat, pouvaient en outre laisser croire que tout était prêt et que c'était la CPDP et la CNDP qui retardaient le début du débat ; M. Demange a eu raison de réagir fermement auprès du Président de Réseau Ferré de France qui a d'ailleurs reconnu ces erreurs.

En définitive, et au prix d'efforts partagés, la Commission nationale du débat public pouvait examiner le projet de dossier du débat à sa séance du 6 Avril, considérer, sous réserves de quelques modifications de forme, qu'il était suffisamment complet pour être soumis au débat et fixer le calendrier de celui-ci : du 8 Juin au 14 Juillet et du 1^{er} Septembre au 18 Novembre 2005, c'est-à-dire un peu moins de quatre mois en deux périodes¹. Pour aboutir à cette décision, M. Demange avait présenté à la Commission nationale différentes hypothèses avec une analyse des avantages et inconvénients de chacune. Il était clair, à cette date, qu'il n'était plus possible de mener entièrement le débat public avant les vacances, sauf à le réduire à une durée non compatible avec l'importance du projet et l'étendue de la zone concernée. Il fallait d'autre part tenir compte du référendum sur le projet de traité portant constitution européenne dont la date était désormais fixée au 29 Mai ; or plusieurs responsables, élus ou associatifs, avaient clairement dit qu'il leur paraissait inconcevable que le débat public se déroule pendant la campagne référendaire. Mais si on ne commençait qu'en Septembre, on perdait quatre ou cinq mois, alors qu'on l'a vu une certaine impatience s'était exprimée.

La solution adoptée, qui s'inspirait de ce qui avait été prévu pour le débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron, permettait de concilier toutes ces contraintes : le débat commencerait au lendemain du référendum, mais nettement avant les vacances, s'interromprait après une première phase substantielle pour le temps des congés d'été, et reprendrait à la rentrée pour une deuxième phase d'environ deux mois et demi. Après quelques hésitations sur l'idée d'un débat en deux temps, la Commission fut d'accord pour en faire l'expérience dès lors que l'attention suffisante était portée à la façon de ranimer le débat au 1^{er} septembre avec un rappel de la première partie. C'est ce qui fut fait avec deux conférences de presse « bilan-relance » à Bordeaux et Toulouse, et l'on put constater que le débat public n'avait en rien souffert de cette formule ; d'ailleurs sous d'autres formes, et par d'autres voies, le projet continuera d'être débattu pendant l'été, en particulier dans le sud de la Gironde, zone qui on le verra s'est sentie particulièrement concernée.

*
* *

L'organisation du débat était structurée de façon très simple pour les réunions publiques : des réunions générales d'information et de lancement dans les villes chefs-lieux

¹ La CNDP arrêtera le détail du programme du débat à sa séance suivante, le 11 mai.

des quatre départements concernés, des réunions thématiques réparties géographiquement permettant de traiter des questions générales liées aux enjeux ou aux impacts du projet (milieux naturels, aspects fonciers, fret et logistique) ou un problème local (la localisation des gares à Agen et Montauban) ; des réunions de restitution du débat dans les quatre villes chefs-lieux.

La CPDP avait précisé d'emblée que ce programme n'était pas figé et qu'elle était prête à répondre à des demandes exprimées en cours de débat ; c'est ainsi qu'à la quinzaine de réunions déjà citées s'ajoutèrent sept « auditions » publiques à l'initiative d'institutions très diverses : la commission « Infrastructures » du Conseil régional d'Aquitaine, les deux Conseils Economiques et Sociaux des régions Aquitaine et Midi Pyrénées, le Conseil Général de Lot et Garonne, l'Association des Maires de Gironde, la profession viticole de Gironde, le Comité d'aménagement du territoire du Tarn (la Ville d'Albi, la Chambre de commerce et le département ayant refusé d'être oubliés)...

Afin d'assurer l'information, initiale puis continue, du public et de permettre son expression sous différentes formes, la CPDP utilisa la gamme désormais habituelle de moyens :

- Dès les conférences de presse que nous avons tenues avec M. Demange le 7 Juin à Bordeaux et Toulouse pour lancer le débat, diffusion en un même envoi du dossier du maître d'ouvrage sous sa forme de synthèse (6 pages) et du premier « Journal du Débat » qui présentait le débat public, son programme et le rôle de la CPDP ; le tirage était de 1 275 000 exemplaires, c'est-à-dire que normalement tous les foyers des quatre agglomérations de Bordeaux, Agen, Montauban et Toulouse et des communes situées dans les zones d'étude envisagées étaient servis ; en fait, comme trop souvent pour ces envois non nominatifs, il y a eu une certaine déperdition.

Fort heureusement, et ce fut vrai tout au long du débat, la presse écrite régionale et locale, les radios et télévisions relayèrent l'information très régulièrement et de façon approfondie ; avec plus de 400 articles et émissions dans la période du débat, elles ont joué un rôle essentiel car elles n'ont pas simplement rendu compte de ses différentes étapes, elles ont elles-mêmes, par des articles de fond, par des tables rondes, par le courrier des lecteurs,... apporté leur contribution au débat. A noter que radios et télévisions ne se sont pas contentées de diffuser des informations ou de brefs reportages mais ont organisé à plusieurs reprises des émissions-débats d'une durée permettant un approfondissement du problème.

- Le dossier complet du débat (une centaine de pages) était envoyé parallèlement à plus de 3000 institutions ou organismes préalablement identifiés ; il était en outre adressé à toute personne qui en faisait la demande (à peu près autant – soit un tirage total de presque 6500 exemplaires).

- Des expositions (ensemble de 6 panneaux présentant le débat public et le projet) furent organisées de façon fixe dans une douzaine de lieux publics, et chaque soir de réunion publique dans les locaux qui l'accueillaient.

- Enfin un site Internet était ouvert dès le premier jour ; nourri d'abord des premiers documents du débat et de tous les renseignements utiles pour participer, il s'est ensuite enrichi des procès-verbaux des réunions publiques, des contributions reçues...

Le site a reçu plus de 20 000 visites, ce qui le place parmi les fortes fréquentations de sites de CPDP.

- Les réunions publiques ont accueilli au total 4 700 personnes,

- La CPDP a reçu 170 contributions (positions argumentées, qui ont été publiées sur le site Internet) ; elle a reçu, par courrier ou par mail, plus de 1000 questions.

- Il faut enfin ajouter que 20 contributions particulièrement intéressantes ou particulièrement représentatives, ont bénéficié de leur publication sous forme de « cahier d'acteur » c'est à dire d'un document édité par la CPDP dans un format prédéfini et diffusé dans le public. (tirage de chacun 6 500 exemplaires.)

Au total les moyens mis en place (impression et diffusion de documents, location et équipement des salles de réunion, assistance à la CPDP...) ont représenté un budget d'environ un million d'Euros, ce qui représente environ 0,3 ‰ du coût prévisionnel du projet ; ils ont atteint leurs objectifs si l'on en juge par la participation qu'a suscitée ce débat public et par la qualité de ses apports.

*
* *

La participation peut être appréciée à partir des quelques chiffres cités ci-dessus et qui placent ce débat public, quantitativement, dans le trio de tête. Il est intéressant de remarquer, si l'on ne retient que la présence aux réunions publiques, que la répartition géographique est très inégale et que ce sont les réunions localisées en Gironde qui ont réuni le plus grand nombre de participants, nombre d'ailleurs croissant jusqu'à presque 1 000 personnes pour la réunion de clôture à Bordeaux.

Mais il faut souligner aussi la diversité des participants ; des élus aux « simples citoyens » en passant par les compagnies consulaires et d'autres organismes économiques, les associations de défense de l'environnement ou d'usagers, des syndicats de salariés,... toutes les catégories ont été présentes et actives, en utilisant tous les moyens mis à leur disposition pour s'exprimer ; les contributions reçues, publiées sur le site Internet, en donnent une bonne idée.

Et il faut ajouter que le débat a eu lieu en dehors même du cadre fourni par le débat public : des collectivités, des compagnies consulaires, des associations en ont discuté en leur sein ; durant la phase de suspension du débat public pendant l'été, des réunions ont été organisées par des collectivités locales ou par des associations dans le Sud de la Gironde ; enfin, je l'ai déjà dit, la presse n'a cessé d'évoquer le problème en faisant connaître les faits ou les opinions qui s'y rapportaient.

Tout cela permet de considérer que les demandes de prolongation du débat justifiées par le fait qu'il aurait été mené « en catimini » ne sont pas fondées ; ne l'était pas non plus la demande s'appuyant sur la réponse « tardive » à la demande d'une cartographie faisant apparaître précisément quelles étaient les communes se trouvant dans les différents couloirs de passage possibles : la liste des communes a été adressée par mail à ceux qui en avaient fait la demande le 27 Juillet et la carte était mise sur le site Internet le 28 Juillet, c'est à dire plus d'un mois avant que le débat public ne reprenne, et presque quatre mois avant qu'il ne s'achève.

La CNDP a seulement accepté, à la demande de la Commission particulière, de repousser de huit jours la fin du débat pour tenir compte du fait que la réunion de clôture à Bordeaux avait été décalée de deux jours (et cela afin de répondre à la demande de participants qui annonçaient une très forte participation nécessitant une plus grande salle).

*
* *

Les principaux apports de ce débat public sont les suivants :

I - Il y a d'abord, de façon générale et répétée, une forte demande de développement du mode ferroviaire. Certains s'attachent au fait qu'il est moins ou beaucoup moins polluant que d'autres modes de transport ; beaucoup soulignent qu'il est indispensable pour freiner ou soulager la saturation progressive du réseau routier, surtout en réorientant de façon substantielle le transport de marchandises ; presque tous enfin soulignent qu'il est un élément essentiel d'aménagement du territoire, en favorisant la mobilité au sein des régions, entre régions de France, avec les pays européens.

Face à cette demande si forte, les quelques nuances (le bilan écologique serait moins favorable s'il était vraiment global) ou réserves (est-il raisonnable de vouloir gagner quelques minutes sur les trajets ?) apparaissent assez isolées.

II - Sur l'opportunité de la LGV Bordeaux-Toulouse.

Il y a deux réponses rigoureusement opposées qui correspondent à deux zones géographiques distinctes.

a) La zone correspondant au département de la Gironde répond de façon négative. On a constaté à cet égard une évolution sensible au cours du débat, vraisemblablement influencée par l'opposition de plus en plus nette qui s'exprimait dans le Sud du département comme on le verra plus loin : au début un certain nombre d'intervenants, sans prendre toujours parti sur le projet, regrettaient qu'un autre débat public n'ait pas eu lieu en même temps sur le projet prolongeant la LGV Sud Europe Atlantique vers l'Espagne et demandaient d'abord que ce dernier soit décidé aussi rapidement que possible ; puis les critiques contre Bordeaux-Toulouse se développèrent et finalement la position devint : Bordeaux-Toulouse n'est pas notre priorité, notre seule priorité c'est Bordeaux-Espagne ; certains disaient même encore plus clairement : l'état des finances publiques ne permettra pas de réaliser deux LGV dans la même partie de la France, donc il ne faut pas faire Bordeaux-Toulouse si l'on veut avoir une chance d'obtenir Bordeaux-Espagne.

Avec quelques nuances, se sont exprimés en ce sens le Conseil Régional d'Aquitaine et le Conseil Général de la Gironde.

A l'appui de cette position sont invoqués les grands enjeux économiques et d'aménagement du territoire : la nécessité de rééquilibrer les capacités des infrastructures de transport vers la façade atlantique, de favoriser le report modal vers le rail pour éviter le « mur de camions » que devient l'autoroute Paris-Bordeaux-Bayonne, de favoriser le développement des relations avec l'Espagne (et de souligner que le prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique au delà de Bordeaux vers l'Espagne figure au schéma des réseaux de transport européens et a été classé projet prioritaire par l'Union Européenne).

A ces arguments positifs en faveur de Bordeaux-Espagne s'ajoutaient des arguments contre Bordeaux-Toulouse (très faible intérêt du point de vue des volumes de fret concernés).

Une position de refus encore plus vigoureuse a été exprimée dans le Sud de la Gironde, non plus en raison de considérations de principe, mais appuyée sur la contestation d'un tracé et sur la défense d'un territoire, comme on le verra plus loin.

b) C'est au contraire l'affirmation de la nécessité de cette LGV et la demande qu'elle soit réalisée très rapidement qui se sont exprimées fortement et l'on pourrait dire ce façon presque unanime dans tout le reste de la zone d'étude, c'est-à-dire depuis le Lot et Garonne jusqu'à Toulouse, et au delà.

Que ce soit pour la région Midi-Pyrénées dans son ensemble, pour le département du Lot et Garonne ou pour chacune des grandes villes concernées, ce sont les enjeux en termes d'aménagement du territoire et de développement économiques qui nourrissent la plupart des arguments : la nécessité de développer les relations économiques entre métropoles régionales et régions voisines, la nécessité de faciliter et d'accélérer les relations avec la région capitale, la nécessité enfin, par l'interconnexion avec le réseau national et européen à grande vitesse, d'établir ou de développer des liaisons avec d'autres pays d'Europe. Pour ceux qui défendent cette position, il est incohérent d'opposer ce projet au projet de LGV Bordeaux-Espagne car tous les deux ont les mêmes objectifs et doivent être considérés comme complémentaires.

D'autres arguments s'y ajoutent :

- A Toulouse : la position défavorable de la 4^{ème} ville de France, au regard des liaisons ferroviaires rapides depuis qu'a été abandonné le projet dit «POLT» (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), alors qu'elle avait été pionnière il y a quarante ans grâce au Capitole ; pour certains, la réalisation de la LGV permettait d'éviter la réalisation dans les environs de Toulouse d'un nouvel aéroport en remplacement de Blagnac, d'autres en revanche, comme la Ville, considèrent que ce projet ne doit pas être oublié car les deux projets sont complémentaires,
- Agen et Montauban plaident pour une réalisation qui les rapprocherait des deux métropoles régionales mais aussi de la région parisienne.
- Certains départements ne se situant pas sur l'axe Bordeaux-Toulouse approuvent également le projet en souhaitant que la réalisation de certaines conditions leur permettent d'en bénéficier, c'est le cas du Tarn et d'Albi, on l'a déjà vu ; c'est aussi la position adoptée à la fin du débat par le Conseil Général du Gers qui souligne l'intérêt de cette réalisation pour la partie Nord du département.

c) Cette LGV est nécessaire mais il ne faut pas l'arrêter à Toulouse, il faut la prolonger jusqu'à Narbonne² : c'est la position qu'a adoptée le Conseil Régional de Midi-Pyrénées depuis le début, rappelant sa solidarité avec la région Languedoc-Roussillon qui a participé au financement des études ; la Fédération des associations d'usagers des transports s'est aussi prononcée en ce sens.

Pour l'un et l'autre, ce serait évidemment l'intérêt de la région concernée mais aussi de l'Aquitaine et de Midi-Pyrénées qui pourraient ainsi bénéficier de liaisons avec l'Espagne côté Catalogne, avec la vallée du Rhône et l'arc languedocien,...

III - Les caractéristiques du projet.

a) Pour la section entre Agen et Toulouse : le dossier ne propose qu'une seule option, qui n'a pas soulevé d'opposition et qui a même suscité assez peu de commentaires.

² Rappelons que le projet étudié initialement était celui d'une LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne, inscrite au schéma directeur national des LGV ; mais le CIADT du 18 Décembre 2003 inscrit sur la carte des infrastructures à long terme la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et le comité de pilotage (associant les collectivités partenaires financiers) retenait en Janvier 2004 comme pertinente la réalisation d'une LGV entre Bordeaux et Toulouse comme première étape de l'aménagement complet jusqu'à Narbonne. Il était prévu en outre d'organiser une consultation sur la section Toulouse-Narbonne après le débat public.

Il faut relever cependant les observations présentées par l'UMINATE, fédération Midi-Pyrénées des associations de défense de l'environnement, qui, tout en se déclarant favorable au principe de la LGV, souligne qu'il ne s'agit pas seulement d'un problème d'insertion d'un ouvrage dans le paysage : il faut être attentif aux enjeux que constituent les milieux naturels : le corridor garonnais et ses zones humides, la forêt de Montech, les coteaux secs de part et d'autre de la vallée.

C'est surtout le problème des gares qui est évoqué :

- Pour Toulouse, il y a une très forte majorité ou quasi unanimité pour considérer que la seule bonne solution est de faire de Matabiau la gare TGV, car c'est ainsi, compte-tenu de toutes les réalisations de ces dernières années, que serait le mieux assurée l'intermodalité ; mais certains soulignent en même temps qu'il faudrait prévoir des aménagements pour améliorer les accès ou faciliter le stationnement. Quelques voix cependant se sont élevées pour demander une nouvelle gare en dehors du centre de Toulouse ou un contournement ferroviaire de Toulouse ; dans le Tarn par exemple, soucieux d'accéder plus facilement au TGV, on a demandé une gare nouvelle qui serait située entre Montauban, Albi et Toulouse.

- Pour Montauban, la solution d'une gare nouvelle au Sud de la ville, près d'un échangeur autoroutier et d'une zone logistique, fait quasiment l'unanimité et un Syndicat mixte rassemblant Conseil Général, communautés de communes et compagnies consulaires a même déjà été constitué pour travailler à l'accueil de cette gare.

- A Agen, les avis sont partagés : la Ville veut conserver sa gare de centre ville ; en revanche des communes voisines, la chambre de commerce et d'industrie et le Conseil Général du Lot et Garonne (à la majorité) préféreraient une gare nouvelle proche de l'autoroute et de l'aéroport, le Conseil Général précisant bien que la décision ne devra être prise qu'au vu d'études précises sur les avantages et inconvénients.

b) Pour la section Bordeaux-Agen : trois options de passage sont présentées dans le dossier du débat. Les deux premières ont suscité relativement peu de commentaires ; on relèvera cependant parmi ceux-ci que l'option Nord a été considérée comme très difficile à réaliser, voire « exclue » pour certains (relief et zones inondables, densité de l'habitat, vignobles) et que l'option centrale, préférée parfois par principe, parce qu'elle « colle » aux infrastructures déjà existantes et donc concentre les nuisances, est considérée par d'autres comme difficilement envisageable (zones urbanisées, zones inondables, vignobles du Sauternais).

C'est la troisième, celle qui de Bordeaux descend d'abord au Sud vers la Lande girondine (secteur de Captieux) pour s'orienter ensuite vers le Sud-Est en direction d'Agen qui a suscité le plus grand nombre de commentaires. Quelques uns, parce qu'ils refusaient l'un ou les deux autres tracés, le jugeaient préférable ; un parlementaire des Landes a souligné que, malgré ses défauts, il permettrait, s'il était retenu en tronçon commun avec la première section de la LGV vers l'Espagne, d'assurer la desserte de Mont de Marsan ; c'est aussi la position adoptée par la Chambre de Commerce et d'Industrie des Landes.

Cependant la grande majorité des intervenants s'y montrent très défavorables.

Le dossier du débat précisant que cette option pourrait être commune avec une des hypothèses envisagées pour la LGV Bordeaux-Espagne et que cela permettait d'aboutir à un coût de construction inférieur de 500 millions d'Euros à celui des deux autres options, beaucoup en ont déduit que cette solution avait les plus grandes chances d'être retenue en définitive et ils ont, par toutes les voies à leur disposition, manifesté une très vive opposition ; cela s'est traduit notamment par le fait que c'est en Gironde que les réunions publiques ont accueilli le plus grand nombre de participants et ont été le plus animées, parfois perturbées ; cela s'est traduit aussi par le lancement d'une quinzaine de pétitions qui

ont recueilli environ 4 000 signatures. Leur opposition s'appuie sur toute une gamme d'arguments : la destruction d'un territoire déjà traversé par d'autres infrastructures actuelles ou en projet ; l'atteinte portée à la qualité de la vie d'un territoire resté rural ; l'amputation d'une partie de la forêt (les milieux forestiers ont été très actifs dans la défense de cette richesse de la région) ; la coupure des communications existantes (et notamment du réseau de défense des forêts contre les incendies, ce qui aggraverait les risques pour le patrimoine forestier), enfin les menaces pour l'environnement : le bruit, les impacts sur la ressource en eau, la menace pour la faune (en citant notamment une espèce protégée, le vison d'Europe), l'atteinte au Parc naturel régional des Landes de Gascogne....

IV – Les impacts du projet.

- Les impacts sur les ressources et milieux naturels ont été évoqués dans le paragraphe précédent en relation avec les tracés et je n'y reviens pas, sauf pour rappeler que, à la suite des demandes de précisions exprimées lors des premières réunions publiques, la CPDP a demandé au maître d'ouvrage de fournir un jeu de cartes reproduisant les contraintes environnementales ; cette cartographie a été diffusée et mise sur le site Internet fin Août ; il faut d'autre part signaler les contributions très détaillées (sous forme de cahiers d'acteurs) des deux grandes associations régionales de défense de l'environnement (la SEPANSO et l'UMINATE).

- Le problème du bruit et de son mode de calcul a été soulevé avec insistance ; il a donné lieu à des interventions argumentées et intéressantes, notamment l'étude présentée par l'association Landes Environnement Attitude.

- La question des matériaux nécessaires à la réalisation a été soulevée : quels seraient les volumes de granulats nécessaires où seraient-ils extraits, les ressources régionales seraient-elles suffisantes, ... ?

V – Le coût et le financement du projet.

Comme cela a été le cas dans des débats précédents, des critiques ont été exprimées contre le manque de précision du dossier du débat sur le mode de financement de l'ouvrage.

Mais l'essentiel des interventions liées aux aspects financiers ont été des interrogations quant à la possibilité pour le maître d'ouvrage et surtout pour les collectivités qui devraient contribuer au projet de faire face à son coût ; pour la partie aquitaine, on l'a vu, la question était : les collectivités pourraient-elles faire face à la fois au coût de ce projet et à celui de la LGV Bordeaux-Espagne ?

*

* *

La rédaction de ce bilan s'achève vers le 20 Décembre ; il sera rendu public lors des conférences de presse que nous tiendrons avec M. DEMANGE à Bordeaux et à Toulouse le 18 Janvier 2006, c'est-à-dire conformément à la loi un peu avant la fin du délai de deux mois qui suit la clôture du débat public. Le maître d'ouvrage aura alors trois mois pour arrêter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Je dois ici rappeler la position prise en Gironde par un certain nombre d'intervenants qui, après avoir regretté que Réseau Ferré de France n'ait pas saisi la CNDP du projet de liaison ferroviaire Bordeaux-Espagne de façon à ce qu'un débat public puisse avoir lieu en même temps sur les deux projets, ont finalement demandé que RFF ne prenne pas de décision concernant Bordeaux-Toulouse tant que le débat sur Bordeaux-Espagne n'aurait pas eu lieu.

La Commission nationale du débat public a reçu du Président de RFF le dossier de saisine du projet de « prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et l'Espagne » le 1^{er} Décembre ; elle devrait prendre sa décision lors de sa séance du 4 Janvier 2006 ; celle-ci sera donc connue au moment de la publication de ce bilan. Mais, même si la décision est bien d'organiser un débat public, les délais nécessaires à la préparation puis au déroulement de ce débat public ne permettraient pas que RFF attende son achèvement pour prendre sa décision concernant la LGV Bordeaux-Toulouse.

En effet les termes de la loi sont clairs et l'esprit de cette disposition nouvelle apportée par la loi de Février 2002 l'est aussi : le public qui a participé au débat doit savoir dans un délai raisonnablement bref les conclusions que le maître d'ouvrage tire du débat public, les arguments qu'il retient ou qu'il écarte,... ; c'est ainsi seulement qu'il a la preuve que sa participation a été prise en considération, qu'elle a été utile.

Il faut donc bien que RFF prenne une décision dans le délai imparti ; cependant les deux débats devant se succéder dans le temps, il convient que la décision prise sur le premier projet n'apparaisse pas comme anticipant sur le champ ou sur le contenu du débat portant sur le deuxième projet. C'est là toute la difficulté de l'exercice auquel doit maintenant se livrer RFF ; c'est dire que sa décision et la motivation qui l'explicitera présenteront un intérêt tout particulier.

Yves MANSILLON