

Réunion de synthèse

Ouverture de la réunion

Le mot du Maire

Alain JUPPE – ancien Premier Ministre

Monsieur le Président, mesdames et messieurs, je vous souhaite tout d'abord la bienvenue à Bordeaux. Je commencerai par affirmer que la ligne à grande vitesse Sud Atlantique est pour Bordeaux le projet prioritaire des quinze prochaines années, pour des raisons écologiques et économiques évidentes. Elle permet le transfert modal du fret de la route sur la voie ferrée. Elle permet à Bordeaux d'être à 2h de Paris, à 1h40 de Bilbao et à 3h30 de Madrid. Cette ligne constituera une nouvelle donne qui changera tout pour le développement de notre région.

Mais la priorité des priorités c'est la LGV Tours-Bordeaux. Je veux saisir l'occasion de notre rencontre pour lancer un appel aux trois Présidents de Régions concernés : nous devons nous mettre rapidement d'accord pour financer ce projet. Nous devons avancer d'un même pas et éviter les affrontements stériles.

Je soutiens aussi bien le projet de LGV Bordeaux Toulouse que Bordeaux Espagne. Pour ce dernier, la ligne actuelle sera saturée d'ici 2020. Je suis favorable au projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Le choix entre les trois tracés est difficile car les éléments d'appréciation sont confus. Le scénario n°1 ne constitue pas une ligne à grande vitesse. La sortie de Bordeaux par la tranchée Talence et Pessac est extrêmement difficile. Si l'on doublait la ligne cela représenterait des travaux titanesques dont le coût serait excessif. Le scénario n°2 présente les mêmes difficultés que le précédent pour la sortie de Bordeaux. Enfin, le scénario n°3 est à l'évidence le plus cohérent, assurant une bonne complémentarité avec la LGV Bordeaux-Toulouse, et desservant l'est des Landes.

En conclusion, la faisabilité du tracé n°3 mérite d'être approfondie, assortie de mesures de protection du bruit qui sont des conditions sine qua non pour ce tracé. A cet égard, les engagements de RFF devront être beaucoup plus importants que par le passé. Ne laissons pas échapper notre chance, nos enfants nous le reprocheraient.

Présentation du déroulement de la soirée et des chiffres clés du débat

Jean-Pierre CHAUSSADE
Président de la CPDP

Le débat touche ce soir à sa fin. Il s'est déroulé dans d'excellentes conditions d'écoute et d'expression. C'est avec le sentiment d'une mission accomplie que la CPDP vous rendra compte de la teneur de ces 4 mois de débats. Avant cela, je souhaite saluer la très forte implication de tous les acteurs du débat, qu'il s'agisse des politiques, des acteurs économiques sociaux et associatifs. Plus de 6 000 personnes ont participé aux 25 réunions publiques et 7 réunions d'information. 1 272 questions ont été posées et chacune d'elle recevra une réponse. Le bureau de Bayonne a reçu 1 204 visites. Le site internet a constitué un élément très important dans le débat public avec plus de 27 000 visiteurs et plus de 500 000 dossiers consultés. Tout au long des réunions, nous avons constaté une bonne qualité d'écoute et de respect des opinions.

Nous en sommes à présent au temps de la synthèse de façon à ce que chacun puisse dire ce qu'il retient du débat public. Cela permettra de nourrir le compte rendu que nous remettrons à RFF, qui disposera de son côté de 3 mois pour décider de la suite qu'il entend donner à son projet.

Expression du bilan du débat par RFF

Hubert DUMESNIL, Directeur général de RFF

Ce débat public a été riche d'enseignements et de réflexions pour RFF. La CPDP a permis que le débat ait lieu et que toutes les opinions s'expriment. Toutes les interventions ont éclairé les 3 questions essentielles posées par RFF : opportunité du projet, le choix du tracé, les enjeux à prendre en compte.

Au fil des réunions, l'unanimité en faveur du transport ferroviaire s'est affirmée. Le débat a permis à RFF de souligner la nécessité d'un développement ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne. RFF souligne en outre l'intérêt du travail des experts indépendants, dont la contribution a enrichi le propre travail d'analyse de RFF. Nous devons mettre toutes les chances de notre côté, avoir la volonté de réussir et préparer l'avenir.

L'objet du débat reste d'actualité : que faire au-delà de 2020 ? Faut-il envisager l'aménagement progressif de la ligne existante ou bien prévoir la création d'une ligne nouvelle ? De ce point de vue, la dynamique d'échanges entre les acteurs mérite d'être poursuivie. Cela nous conduit à suggérer que la CNDP puisse assurer le suivi du dispositif de concertation, de façon à en être le garant.

Christian MAUDET, Chef du projet

3 objectifs ont fait l'objet d'un large consensus :

- favoriser le transfert modal ;
- favoriser le développement du TER ;
- diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Tous ne partagent cependant pas l'idée que la LGV favorisera le développement économique de la région. Pour les uns, l'amélioration de la ligne existante est suffisante pour assurer ce développement, pour les autres, la création d'une ligne nouvelle est indispensable. De fait, le débat s'est avant tout cristallisé autour des scénarios 1 et 3, en fonction des territoires concernés. Des solutions alternatives ont en outre été avancées tout au long du débat. De leur côté, les enjeux humains ont avant tout porté sur le problème du bruit, mais aussi sur la menace pesant sur le milieu naturel. Ces points feront évidemment l'objet d'études approfondies. Pour finir, nous remercions tous les participants pour leur riche contribution à ce débat.

Expression du bilan du débat par les acteurs du débat

Denise CASSOU, Présidente de LEA

Je remercie la commission d'avoir favorisé le bon déroulement du débat. Nous attendons néanmoins des réponses précises de la part de RFF à toutes les questions encore en attente, mais également la mise en place d'une concertation future avec RFF sous l'égide de la CPDP. Nous estimons en effet que le projet présenté par RFF est orienté, d'autant plus qu'une étude indépendante a avancé des propositions nouvelles. RFF minimise le coût du projet 3 et fausse les estimations de trafic. L'association LEA estime par conséquent que l'aménagement des voies existantes permet de répondre de manière efficace à toutes les attentes du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, dans une logique de développement vraiment durable. LEA est totalement opposée à la création de voies nouvelles. Le vrai courage politique n'est pas de juxtaposer avec boulimie les projets et de poursuivre la fuite en avant, mais bien de mettre en place un développement équilibré et harmonieux de la région, en abandonnant des conceptions archaïques du développement. Nous réclamons donc un moratoire sur toute nouvelle infrastructure.

Jean-Claude DUHARD, Président Cobartec

Le Cobartec a transmis ses propositions à la CNDP. Nous avons participé à plusieurs réunions et nous avons souhaité la contre-expertise suisse, qui partage nos thèses. A ce titre, le tracé 3 ne permet pas un report routier significatif. RFF confirme d'ailleurs cette affirmation. Si la ligne actuelle est déjà saturée, où faire passer les reports du fret routier ? Je vous rappelle donc nos propositions, qui nous paraissent être celles de la raison. Pour commencer, la modernisation sans

tarder de la voie actuelle pour entamer rapidement le transfert modal, et ensuite, le projet avec l'option 1 aménagée selon notre cahier d'acteur.

Eric HALGAND, Les cheminots CGT de Bordeaux

Le mur de camions représente plus d'un tiers du trafic de distance hexagonal. En 2020, ces camions devraient atteindre le nombre de 16 000/jours si rien n'est fait en faveur du report modal. Celui-ci ne pourra cependant être réalisé que dans le cadre d'une politique de transport cohérente, ce qui n'est malheureusement pas le cas aujourd'hui. La CGT cheminot est favorable à la création de voies supplémentaires à la condition qu'elle participe réellement au report modal. L'accord de la CGT Cheminot est également conditionné à un bon usage des financements publics.

Victor PACHON, Président du CADE

Je n'ai que des remerciements à émettre ce soir. Tout d'abord, un grand merci aux experts suisses, qui ont confirmé plusieurs des positions des associations, et qui ont fait preuve d'un grand esprit d'indépendance. Un grand merci également à la commission des débats publics qui a fait d'importants efforts pour permettre à ce débat d'avoir lieu. Un grand merci enfin à RFF qui, en surestimant ses prévisions de trafic et en doublant le nombre de trains de voyageurs, a fait beaucoup avancer la mobilisation des citoyens contre les voies nouvelles. Celles-ci mettront le feu au pays basque et ne comptez pas sur nous pour l'éteindre. Un grand merci également aux grands élus qui par leur arrogance ont contribué à la mobilisation des citoyens. Pour finir, nos plus vifs remerciements vont aux citoyens, qui ont répondu présent dans le cadre de ce débat. Je suis sûr qu'ils répondront encore présents pour favoriser la voie de la sagesse, l'aménagement de l'existant.

Alain ROUSSET, Président du Conseil Régional d'Aquitaine

Nous sommes face à une évidence : les lignes seront saturées en 2020 et le trafic routier est sous-estimé selon les experts de SMA et l'Aquitaine sera asphyxiée. Sans aménagement nouveau, la Région sera dans l'incapacité de faire passer tous les trains TER qu'elle souhaite (4 allers-et-retours entre Bordeaux et Arcachon aux heures de pointe alors que l'étude SMA n'en propose que 3). De même pour le trafic fret, SMA propose un service dégradé avec 30 trains de fret aux heures de pointe et 82 la nuit. Ce ne sont pas là les conditions pour favoriser le report modal. Dans quelques semaines, nous allons commencer à débloquer des fonds pour commencer à aménager la ligne existante. Dans 10 ans, l'Aquitaine s'asphyxiera. Je partage donc le sentiment qu'il faut une ligne à grande vitesse pour placer notre région dans un axe de développement. Je refuse que l'Aquitaine soit demain la zone blanche de l'Europe. Je souhaite que nous travaillions avec l'ensemble des élus. Je partage le point de vue de Jean-Luc Gleize, le Conseiller général de Captieux. Captieux ne doit pas être enfermée dans un triangle ferroviaire. Nous n'en devons pas moins prendre nos responsabilités dès à présent, sans cela, nos enfants ne pourront pas mener une existence viable dans la région.

Nicolas FLORIAN, Ville de Villenave d'Ornon

Les élus ont souvent une vision territoriale du projet. Comment pouvait-il en être autrement ? Le débat n'était-il pas joué d'avance ? Nous ne nous résoudrons pas à la théorie de l'autorité de la

chose déjà décidée. Il faut privilégier le rail comme mode de transport. Il s'agit là du dossier d'une génération. Il faut agir et vite pour assurer le report modal. La région va enfin bénéficier d'un moyen rapide, sûr et propre. Le rail est un mode de déplacement à privilégier par principe. Dans ce cadre, le tracé n°1 nous paraît devoir être privilégié, d'autant que le bassin d'Arcachon représente la seconde agglomération de la région. Nous souhaitons en outre que RFF étudie un véritable projet de report modal. En tout état de cause, il faudra limiter l'impact pour les populations et assurer une juste indemnisation des populations et des territoires concernés.

Jacques FORTE, Maire de Dax

Ce débat était faussé, car RFF a augmenté ses estimations pour favoriser la création d'une voie nouvelle, dans le cadre du projet n°3. Pourtant, l'aménagement de la voie actuelle permettrait de répondre aux besoins qui sont les nôtres. Le scénario 3 serait catastrophique pour l'économie landaise et l'agglomération daxoise, d'autant que les projections de RFF sont invérifiables. Pour toutes ces raisons, le conseil municipal s'est exprimé à une très forte majorité pour le projet n°1.

Philippe BARBEDIENNE, SEPANSO

Je remercie tous les membres de la CPDP pour leur objectivité. Les objectifs de la SEPANSO visent à favoriser les modes de transport les moins polluants, tout en préservant la qualité de vie des riverains, dans un esprit de développement durable. Le scénario 3 est le plus cher et le plus désastreux pour l'environnement. La seule solution acceptable consiste à aménager très vite les voies existantes. Cette politique consistera en particulier à avoir le courage d'abandonner les projets autoroutiers concurrents.

Laurent COURBU, Président CCI de Bordeaux

Ce débat fut tout à fait exemplaire, tant sur la forme que sur le fond. Tout le monde a pu s'exprimer et les dossiers étaient très bien préparés. L'Aquitaine a démontré la passion et les idées de ses habitants autour de ce projet. Pendant que nous débattons, nos amis espagnols avancent à grand pas. Malheureusement, il est clair que le pays basque espagnol a devancé l'Aquitaine en termes de taux de croissance. Il est aujourd'hui presque impossible de rejoindre Bilbao. Pourquoi refuser à l'Aquitaine ce que nous acceptons ailleurs. En tant que responsable du développement économique du territoire, je suis conscient que l'absence de voies de communication empêche le développement et donc la richesse. Je suis donc favorable au report modal d'une partie du fret, ce qui passe par la construction d'une ligne nouvelle et nous ne voulons pas d'un TGV au rabais. A ce titre, nous pensons que le projet n°3 est le meilleur. Nous souhaitons donc instamment sa réalisation.

Expression de la salle

De la salle

Je mets en garde les élus dont le raisonnement électoraliste peut fatiguer les électeurs. Je pense en outre que la diabolisation des associations de la part de certains limiteurs est totalement injustifiée. Il serait souhaitable à ce titre que les associations soient parties prenantes de tous projets et

reçoivent des moyens de fonctionnement supplémentaires de la part du législateur. De courtois, le débat risque de devenir judiciaire, s'il s'agit là du seul moyen de se faire entendre.

De la salle

Je suis atterré de constater que M. Juppé puisse quitter la salle avant même que le débat ne soit fini. Nous ne pouvons accepter aujourd'hui que continue le développement du transport sur un modèle hérité du passé. Evitons d'avoir des transports inutiles. Nous demandons donc qu'un moratoire soit décrété, le temps que des études contradictoires soient menées à leur terme.

Pierre DUCOUT député-maire de Cestas

Il est intolérable que sous prétexte d'intérêt public, les intérêts particuliers ne soient jamais pris en compte et que les nuisances ne soient pas mieux indemnisées. Je souhaite notamment que des études de bruits sérieuses soient menées.

De la salle

Le syndicat des routiers est tout à fait favorable au report modal, soucieux de lutter contre l'effet de serre. La CFDT des routiers préfère donc le tracé 3, sous réserve que les contraintes environnementales soient respectées.

Michel DAVERAT, Président du groupe des Vert au CR Aquitaine

Notre tout premier critère d'évaluation est sa capacité à réduire l'empreinte écologique des activités humaines. En France, 35 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent des transports. Or le rail est largement moins polluant que la route. Nous sommes donc favorables au report modal et au développement du réseau ferroviaire entre Bordeaux et l'Espagne. Pour autant, nous refusons de céder au mythe de la vitesse même si nous ne sommes pas opposés à la vitesse par principe. La qualité du service rendu doit passer avant tout et le projet ferroviaire doit participer à un aménagement équitable du territoire. Pour autant, nous devons voir au-delà de 2020, et revoir à la hausse les objectifs de report modal. Compte tenu de ces exigences, les scénarios 2 et 3 ne peuvent pas obtenir notre préférence. Celle-ci va vers un projet 1 réactualisé, d'autant que ce n'est pas en continuant à réaliser des infrastructures nouvelles que nous pourrions réaliser le report modal.

Michel DUFRANC, Maire de la Brède

L'étude suisse me semble avoir remis un peu de réalité dans ce dossier. Sur le fond, nous sommes tous d'accord sur le diagnostic, mais nous ne pensons pas que le scénario 3 doive être privilégié. Au contraire, le scénario 1 nous semble être le plus raisonnable. Il faut aller au-delà des intérêts antagonistes et ne pas être dupe de la volonté des grands élus, d'autant que le scénario 3 est celui qui coûte le plus cher. Il n'est pas non plus possible de créer de nouvelles balafres dans l'environnement.

Jéronimo PRIETO, Syndicat LAB

L'infrastructure de la LGV pose le même problème de chaque côté de la frontière. A ce titre, il est regrettable que les citoyens de l'Euskadi n'aient pas pu s'exprimer sur leur projet. Plutôt que de canaliser aujourd'hui le transport, on ne fait que multiplier les infrastructures. Nous devons parier sur un système de transport alternatif. Nous avons pris note des remarques et propositions de RFF, nous regrettons toutefois qu'il ne tienne pas compte du gommage de l'effet frontière.

Xavier OUIN, Directeur régional SNCF

La SNCF apporte logiquement tout son soutien au projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, tout en estimant que des aménagements sont nécessaires au projet actuel. On ne prépare pas les échéances futures en contraignant le développement des TER, ni en dégradant les temps de parcours des trains de fret. Pour avoir une chance de se développer, le fret ferroviaire doit disposer d'infrastructures de qualité. Il faut également gommer l'effet frontière avec l'Espagne et développer une véritable politique de transport avec l'Espagne. Les gares actuellement desservies par le TGV continueront à l'être. La gare de Dax sera notamment réaménagée. Au final, la SNCF soutient à égalité le projet Bordeaux-Toulouse qui est à dominante voyageurs et Bordeaux-Espagne qui est à dominante fret. Pour résumer, la SNCF souhaite développer à la fois le trafic voyageur et le trafic marchandise et réaliser des gains de capacité, de souplesse d'exploitation et de grande vitesse. Le choix du tracé entre Bordeaux et l'Espagne ne lui appartient cependant pas.

Christian CAZADE, Conseiller général des Landes

Les inconvénients du scénario 1 ont été très peu exprimés. Il faut décider dès aujourd'hui de ce que nous devons faire au-delà de 2020. Car le rapport de l'expert suisse n'a rien clarifié. Il a simplement contribué à jeter le doute. Il est exact de dire que si l'on ne fait pas le projet, à terme les conditions de service en seront rendues médiocres, pour des conditions d'exploitation dégradées. Le conseil général des Landes s'est clairement prononcé en faveur du scénario 3, car il est le seul qui rééquilibre l'aménagement du territoire.

Simon CHARBONNEAU, Président LGPE

Je remercie la commission d'avoir donné la parole aux opposants à ce projet. Si ce débat public est réussi, c'est bien parce que la société a su se réapproprier le débat. L'intérêt du débat public est de montrer qu'une démocratie vivante ne se limite pas aux élections. Les citoyens ne sont pas simplement des électeurs ; ils ont également le droit de se mêler des affaires publiques en dehors des élections.

Marc GIZARD, Président du syndicat des sylviculteurs

Les forestiers ont parfois le sentiment que la forêt est un dépotoir. Ils en ont assez d'être pris pour une contrée vide d'hommes. Faut-il encore résister ? Nous avons l'intention de le faire et de proposer des solutions. La ligne à haute tension est aujourd'hui parfaitement rectiligne et ne créerait aucune emprise supplémentaire. Pourquoi ce tracé n'a-t-il fait l'objet d'aucune étude ?

Expression de la salle

De la salle

La SNCF est-elle réellement animée par la volonté de s'ouvrir au fret ? Rien ne permet aujourd'hui de le penser. Je doute des moyens qu'elle compte réellement mettre en œuvre pour développer le fret.

Marie-Hélène des ESGAULTS députée de Gironde

Je suis évidemment favorable au tracé n°1 et contre le tracé n°3. Il existe deux catégories de personnes : ceux qui répondent à la question posée et ceux qui ne le font pas ? Je pense en outre qu'il n'existe pas de grands élus ou de petits élus. Messieurs Juppé et Rousset ne répondent pas à la question. Leur problème est le financement de la ligne LGV Tours-Bordeaux, puis celui de Bordeaux-Toulouse lequel joue évidemment en faveur du tracé n°3 pour avoir l'appui de la Région Midi-Pyrénées, au risque de créer une fracture territoriale. Tout cela me paraît scandaleux.

De la salle

Non à la nouvelle ligne LGV et oui à l'amélioration de l'existant. Ne serions-nous que des citoyens de seconde zone. Dans ce projet, nous ne percevons qu'un grand foutoir écologique. Le peuple a encore sa liberté de penser et de voter.

Henri SABAROT, Président de la Fédération des chasseurs de Gironde

Notre département perd aujourd'hui la moitié de ses espaces, lesquels ne seront pas remplacés. Il ne s'agit plus pour nous de se prononcer isolément sur telle ou telle infrastructure, mais de développer une pensée globale. Or dans le cadre de ces projets, aucune des réponses apportées ne tient compte de la réalité de demain. Je dénie à quiconque la capacité de dépendre ce que sera notre département sur les bases de la réalité d'aujourd'hui. Pour ma part, je ne veux pas appartenir à la génération qui aura détruit le monde de demain.

Frédéric DANJON, les Verts de Pessac

Les routes et les aéroports seront probablement désertés en 2020, pour cause de crise énergétique. Il faudrait donc reprendre tout le dossier du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Nous craignons réellement que ce dossier ne trouve plus de financement au moment voulu. Ce projet ferroviaire aura beaucoup plus de chance de se réaliser si nous emboîtons le pas des experts suisses.

Philippe SIMON, Président de la CCI des Landes

Nous sommes déterminés de faire de cette LGV un succès pour l'Aquitaine et les Landes, tout en apportant, dans un premier temps, les aménagements nécessaires à la ligne actuelle. Les Landes s'inscrivent en outre dans une forte dynamique démographique. Les 3 chambres consulaires des Landes obtempèrent résolument en faveur du scénario 3, car il transformera profondément les transports dans les landes. Les 3 chambres consulaires landaises demandent une étude de faisabilité de 2 gares nouvelles près de Mont-de-Marsan et de Dax. L'étude devra déterminer la connexion de ces deux gares avec les infrastructures de transport actuelles.

Clément BAZIN, IUT de Bordeaux

Selon nous, les prévisions en matière de transport sont formelles et le projet ferroviaire est nécessaire. Il n'est pas question d'opposer le fer à la route, mais d'améliorer un mode de transport. Même avec les meilleures hypothèses de son développement, le ferroviaire ne peut constituer le seul mode de transport dans la région. Dans le même temps, l'amélioration du cadre de vie constitue l'un des principaux enjeux qu'il nous faut prendre en compte. La solution n°3 permettrait une meilleure desserte de l'Est des Landes.

Dominique LESTYNEK, Président des syndicats et comités de Pessac

L'important dans le débat est l'argumentation. Nous nous sommes refusé de vibrionner dans les réunions pour ne pas confisquer le débat. Notre raisonnement s'est voulu constructif, serein et apaisé. Quel est le contexte de ce projet ? Ce projet est opportun pour satisfaire le développement durable des transports collectifs. Nous sommes arrivés à la conclusion que le scénario 3 était le scénario des solidarités, qu'il s'agisse de l'agglomération et de la région. Cette solidarité doit également être interrégionale, voire internationale. Ce projet doit évidemment s'accompagner d'une réelle assistance aux personnes concernées par les nuisances du bruit. Nous sommes enfin favorables à l'accès à la grande vitesse.

Jean-Luc GLEYZE, Conseil général de Gironde

Ce projet ferroviaire a entraîné une amorce de débat qui n'a pas abouti. Ce dossier unit chasseurs et écologistes, élus de droite ou de gauche. Le conseil général a fait le choix de laisser le champ ouvert à l'expression de ses élus. En revanche, il exige de l'Etat d'assurer la réalisation cohérente d'un projet en répondant véritablement à nos attentes en termes de report modal. En tant que porte-parole du comité de vigilance LGV Aquitaine, j'estime que ce dossier ne répond pas aux ambitions avancées, d'autant que le tracé Est (scénario 3) me paraît parfaitement inique.

Bernard DARRETCHÉ, Conseil de développement et des élus du Pays Basque

Ce projet recouvre 3 enjeux majeurs : le report modal du fret, le développement ferroviaire, l'arrivée de la grande vitesse. L'assemblée plénière de Pays Basque 2020 s'est réunie le 9 décembre 2006 et a apporté la contribution suivante. Le scénario 1 nous paraît inconcevable sur la côte basque, très urbanisée. Il faut étudier une nouvelle infrastructure destinée en priorité au fret en évitant les impacts négatifs sur les paysages et les écosystèmes par une mise en tranchées couvertes

ou sous tunnels. De plus, le scénario 3 présente le grand avantage de nous rapprocher de Toulouse. Il y a 2 mois, nous avons fêté les 25 ans du TGV. Si le TGV arrive dans notre région, cela ne sera que dans 15 ans. Il aura donc fallu 40 ans pour profiter de cette nouvelle technologie dans notre région.

Jean-Jacques BOISSEROLE, SG du BAP, représentant le Béarn.

Nous nous déclarons tout à fait favorable à ce projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. Une nouvelle ligne TVG nous paraît indispensable. Le rail est plus conforme au souci du développement durable et des économies d'énergie. Pour cette raison, nous sommes déterminés à privilégier le scénario n°3, car il permet de libérer totalement les lignes ferroviaires existantes dans le fret. Nous proposons néanmoins une variante appelée scénario 3 bis. Cette nouvelle voie LGV est une opportunité et permettrait de mettre Pau à 3 heures de Paris, tout en renforçant le rayonnement du Béarn. Nous voulons donc pouvoir profiter de cette chance.

Premiers éléments du compte-rendu du débat par la CPDP
Jean-Pierre CHAUSSADE

Tout au long du débat, nous avons retenu 10 points qui structureront le compte-rendu que nous ferons de ce débat public :

- la priorité à donner aux chemins de fer ;
- les questions liées à l'environnement ;
- la nécessité d'articuler le projet d'infrastructure sur une politique des transports cohérente ;
- les incertitudes sur les prévisions de trafic ferroviaire de marchandises ;
- la demande d'une démarche pragmatique ;
- la capacité des finances publiques à supporter un tel investissement ;
- la problématique du trajet entre Dax et Hendaye ;
- la problématique du trajet entre Bordeaux et Dax par l'Est des Landes ;
- la problématique du trajet entre Bordeaux et Dax sur la ligne existante ;
- les apports au débat de l'expertise indépendante.

Tels seront les clefs du compte-rendu que nous remettrons à RFF à la fin du mois de janvier 2007. RFF disposera ensuite de 3 mois pour rendre son avis. Je tiens au nom de la Commission qui a animé ce débat public tout au long des 4 mois, à remercier le public d'Aquitaine pour sa participation très active, constructive.