

# *Bienvenue au débat public*

*Projet de ligne ferroviaire à  
grande vitesse Bordeaux-Toulouse*



**Henri Demange**  
Président de la CPDP

“**Milieus naturels et environnement**  
*Castelsarrasin, 8 septembre 2005*”

**Actes de la réunion publique thématique**

## SOMMAIRE

<b>Introduction .....</b>	<b>5</b>
<i>Ouverture du débat par <b>Henri DEMANGE</b>, Président de la Commission.....</i>	<i>6</i>
<i>Intervention de <b>Jean-Jacques FAUCHER</b>, Chef de projet débat public RFF.....</i>	<i>8</i>
<i>Intervention de <b>Henri DEMANGE</b>, Président de la Commission du débat public.....</i>	<i>11</i>
<b>Table ronde n° 1 : L'évaluation des impacts environnementaux de la LGV .....</b>	<b>12</b>
<i>Intervention de <b>Gilles HABASQUE</b>, Experts SCETAUROUTE.....</i>	<i>13</i>
<i>Intervention de <b>Jean-Marc MAKON</b>, Chef de mission RFF.....</i>	<i>16</i>
<i>Intervention de <b>Bernard DAGEN</b>, Maire de Castelsarrasin.....</i>	<i>17</i>
<i>Réponse de <b>Jean-Jacques FAUCHER</b>, Chef de projet débat public RFF.....</i>	<i>17</i>
<i>Réponse de <b>Jean-Jacques FAUCHER</b>, Chef de projet débat public RFF.....</i>	<i>18</i>
<i>Réponse de <b>Kim REGNIER</b>, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées.....</i>	<i>18</i>
<i>Intervention de <b>Olivier FARRUGIA</b>, Citoyen.....</i>	<i>19</i>
<i>Réponse de <b>Gilles HABASQUE</b>, Experts SCETAUROUTE.....</i>	<i>19</i>
<b>Table ronde n° 2 : Les aspects méthodologiques .....</b>	<b>20</b>
<i>Intervention de <b>Marc MEREAU</b>, Spécialiste des études d'impact, SCETAUROUTE.....</i>	<i>21</i>
<i>Intervention de <b>JARRY</b>, DIREN Midi-Pyrénées.....</i>	<i>26</i>
<i>Intervention de <b>SALEMBEHERE</b>, DIREN Midi-Pyrénées.....</i>	<i>26</i>
<i>Intervention de <b>SALEMBEHERE</b>, DIREN Midi-Pyrénées.....</i>	<i>28</i>
<i>Intervention de <b>Jacques LARROQUE</b>, Conseiller Général du Tarn et Garonne.....</i>	<i>30</i>
<i>Intervention d'un Citoyen.....</i>	<i>30</i>
<i>Réponse de <b>Marc MEREAU</b>, Spécialiste des études d'impact, SCETAUROUTE.....</i>	<i>30</i>
<i>Intervention d'un Habitant de Castelsarrasin.....</i>	<i>31</i>
<i>Réponse de <b>Jean-Jacques FAUCHER</b>, Chef de projet débat public RFF.....</i>	<i>32</i>
<i>Réponse de <b>Kim REGNIER</b>, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées.....</i>	<i>32</i>

**Table ronde n° 3 : Les témoignages ..... 33**

*Intervention de **Carole DURAND**,  
Chargée de mission, Conservatoire Régional des Espaces Naturels (CREN)..... 34*

*Intervention de **Pascale MAHE**,  
Association Nature Midi-Pyrénées intervenant ..... 39*

*Intervention de **Sandrine RABASEDA**,,  
RFF LGV Est..... 42*

**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. Jean-Claude SABIN**, membre de la CPDP

**M. Michel SABLAYROLLES**, membre de la CPDP

**Pour le maître d'ouvrage :**

**M. Kim REGNIER**, Directeur régional Midi-Pyrénées

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

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

**Pour la SNCF :**

**M. Alain de TESSIERES**, Directeur régional SNCF

**Pour la Table ronde n° 1 :**

**M. Gilles HABASQUE**, Expert SCETAUROUTE

**M. MEREAU**, Spécialiste sur les études d'impact, SCETAUROUTE

**Pour la Table ronde n° 2 :**

**Mme Sandrine RABASEDA**, RFF LGV Est

**MM. JARRY et SALENBEHERE**, DIREN Midi-Pyrénées

**Pour la Table ronde n° 3 :**

**Mme Carole DURAND**, Chargée de mission, Conservatoire Régional des Espaces Naturels (CREN)

**Mme Pascale MAHE**, Association Nature Midi-Pyrénées

# Introduction

## Ouverture du débat à 18h45

### **Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :**

Merci à tous ceux qui sont présents ce soir. Nous tenons aujourd'hui la septième réunion publique dans le processus de débat public sur la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse.

Pour bien situer cette réunion et le débat public, ce dernier a plusieurs claviers à faire fonctionner simultanément. Les réunions publiques en sont l'un des aspects importants, mais je rappelle, et ce sera dit d'ici la fin de la réunion, qu'il existe en permanence d'autres moyens d'expression. Ils existeront jusqu'à la fin du débat, c'est-à-dire jusqu'au 18 novembre.

Sur le principe du débat, je présenterai tout à l'heure les personnes autour de cette table. Indiquons simplement que le débat public est un dialogue entre un maître d'ouvrage d'un projet, qui est Réseau Ferré de France, et l'ensemble des citoyens qui peuvent être concernés par ce projet.

Pourquoi une réunion ? Comment se situe la réunion que nous tenons aujourd'hui dans le cheminement des réunions ?

Ce n'est qu'une étape.

La première étape comportait des réunions publiques dans les principaux centres de la Région au cours desquelles Réseau Ferré de France a présenté le projet. En même temps, ledit projet était très largement diffusé à tous les responsables et à tous ceux qui souhaitaient en avoir connaissance. La première phase a porté sur l'information.

A l'issue de cette phase de réunions publiques, il est apparu que certains thèmes méritaient un approfondissement particulier. Parmi ces thèmes, deux ont été fortement soulignés, concernant d'une part les problèmes d'environnement et d'autre part les problèmes de maîtrise du foncier. Tout projet de grande ampleur, quel qu'il soit, a des incidences fortes à la fois sur les milieux naturels, environnement au sens large et à la fois sur le foncier et l'économie des territoires. Donc, les problèmes d'environnement ont été soulevés à de multiples reprises au cours des réunions générales. Nous avons convenu de mettre un accent particulier sur ces sujets.

L'environnement couvre énormément de choses : les milieux naturels, les constructions, les problèmes de l'eau. Nous avons choisi de travailler de la manière suivante : faire appel à un certain nombre d'experts qui apporteront leur éclairage et répondront aux questions, et bien entendu, en même temps, avoir un débat complet.

Dans toutes les réunions que nous avons tenues jusqu'à maintenant, systématiquement, tous ceux qui ont souhaité prendre la parole, même plusieurs fois au cours de la réunion et même parfois assez longuement, en ont eu la possibilité. Par conséquent, ce sera le cas aujourd'hui. Sachez que tous ceux qui souhaiteront intervenir le feront au fur et à mesure de la réunion, personne ne partira de cette salle sans réponse à sa question. C'est le premier engagement que nous prenons.

Le deuxième engagement est que le maître d'ouvrage répondra le plus loyalement et le plus complètement possible à l'ensemble des questions qui seront posées. Voilà présentée la règle du jeu, je présente maintenant les personnes qui sont autour de ces tables.

---

La première table étant la Commission Particulière de Débat Public. Vous me pardonnerez de commencer par elle, de la droite vers la gauche (et inversement en ce qui vous concerne) :

- ⇒ M. le Professeur MATHIS.
- ⇒ Mme MADER, membre de la Commission Nationale de Débat Public, représente à cette Commission nationale les organismes de consommation et d'environnement, le milieu associatif. Au sein de notre commission particulière, elle suit particulièrement ces problèmes de l'environnement.
- ⇒ M. BAREL.
- ⇒ M. SABLAYROLLES.
- ⇒ M. SABIN.

Ce soir, notre Commission, qui comprend six membres, est au complet.

Nous avons une mission totalement neutre dans le débat. En fait, nous avons trois missions :

- ⇒ Veiller à ce que l'information la plus large possible soit donnée sur le projet, par tous les moyens audiovisuels, de contacts et de réponses. Autrement dit, qu'à l'issue du débat, pas un seul citoyen de la grande région concernée ne puisse dire qu'il découvre le projet, personne n'en ayant parlé. La première mission que nous essaierons d'avoir rempli d'ici la fin du débat sera celle-là.
- ⇒ Veiller à ce qu'il y ait un vrai débat, c'est-à-dire que toute personne qui a un témoignage, une contribution, une prise de position, puisse l'exprimer, et qu'elle soit bien enregistrée. En même temps, s'il y a des questions à poser, qu'une réponse la plus complète possible y soit apportée dans des délais raisonnables.  
Actuellement, nous avons déjà reçu plus de 800 questions. Il a fallu que le système se mette en place. Le taux de réponse est correct car il est de 80 %, mais il n'est pas encore aussi rapide que celui souhaité. D'ici la fin du débat, nous comptons avoir plus de 1 000 questions, qui seront prises en compte. Notre mission consiste à garantir un vrai débat, c'est-à-dire un échange entre le maître d'ouvrage, et toute personne qui souhaite manifester son opinion sur le projet.
- ⇒ Faire un compte rendu, ce que nous ferons à la fin du débat, neutre et objectif, mais le plus complet possible. Rien ne doit être oublié. Ce compte rendu sera rendu public, notamment sur le site Internet que nous avons mis en place. Il sera largement diffusé et rendu public dans les deux mois qui suivront la fin du débat, c'est-à-dire grosso modo avant la fin de l'année.

Voilà pour camper le rôle de la Commission Particulière.

Je me tourne vers la table de droite (de la gauche vers la droite en ce qui vous concerne) pour RFF :

- ⇒ M. MACON, responsable des présentations PowerPoint au fur et à mesure de la réunion.
- ⇒ M. FAUCHER, Chef du projet.
- ⇒ M. REGNIER, Directeur Régional Réseau Ferré de France pour la Région Midi-Pyrénées.
- ⇒ Mme RABASEDA, Spécialiste des problèmes d'environnement à Réseau Ferré de France. Elle siège au titre de Réseau Ferré de France. Elle a travaillé en particulier sur la Ligne à Grande Vitesse Est. Elle a des références pratiques et concrètes de ce qui a pu se produire dans cette région.

A la table de gauche, se trouvent des experts, qui changeront en cours de réunion, car vous avez de votre droite à la gauche :

- ⇒ Les deux représentants de la DIREN (Direction Régionale de l'Environnement), M. SALAMBEHERE et M. JARRY.
- ⇒ Deux experts de la société SCETAUROUTE. Réseau Ferré de France présentera cette société : M. HABASQUE et M. MEREAU.

Nous aurons trois phases au cours de cette réunion, et entre chaque phase une large ouverture aux questions que vous pourrez vous poser. Les membres de la Commission Particulière au cours de la réunion animeront successivement chacune des phases de la réunion, Mme MADER commencera.

Nous aurons également la possibilité de prendre en compte les questions écrites que vous souhaiteriez poser. Régulièrement, les hôtesse pourront circuler dans les rangs pour noter des réponses, auxquelles un ou deux membres travailleront pendant la réunion. En tout cas, il y aura peut-être des réponses globales et synthétiques, mais il y a l'engagement d'apporter à ces questions une réponse écrite dans les meilleurs délais.

C'était le scénario de cette réunion.

Sans plus attendre, je passe la parole à Réseau Ferré de France, qui va faire une brève intervention. Il ne va pas reprendre le dossier, car dans les réunions générales ce grand dossier avait été présenté longuement, mais il va présenter la problématique environnement. Aujourd'hui, nous pouvons parler de tout, mais la réunion doit être essentiellement centrée sur les problèmes concernant l'environnement et les milieux naturels.

Réseau Ferré de France, par la bouche de M. REGNIER ou de M. FAUCHER, va intervenir.

### **M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef du projet débat public RFF :**

Je vous remercie, M. le Président.

Cette introduction pour traiter de la question environnementale va s'appuyer sur un point fixe, qui est un peu le planigramme que vous avez devant les yeux de déroulement d'un grand projet d'infrastructure, qui a déjà été présenté lors des réunions de présentation du projet, pour lequel je vais quand même rappeler les très grandes orientations, telles qu'elles sont issues des pré-études fonctionnelles et des études complémentaires pour la préparation du débat public.

Ce projet répond à un certain nombre d'objectifs :

- ⇒ Rapprocher Toulouse de Paris, avec un temps de parcours de l'ordre d'un peu plus de 3 heures.
- ⇒ Rapprocher les deux grandes métropoles régionales du sud-ouest, Bordeaux et Toulouse. Dans cet objectif, ce projet n'oublie pas les territoires intermédiaires et qui se fixe comme mission d'assurer une bonne irrigation des territoires compris entre ces deux métropoles.
- ⇒ Permettre d'assurer l'objectif de développement des services de trains express régionaux. Ce projet libérera sur la ligne actuelle un certain nombre de circulations et donnera de la capacité. Il permettra d'offrir les conditions pour que le fret ferroviaire puisse également se développer.

Dans ses grandes caractéristiques, le projet tel qu'il a été arrêté à l'issue des études, est une Ligne à Grande Vitesse relayant Bordeaux et Toulouse. Il est repris sous un certain nombre de scénarios dans les documents de présentation que le maître d'ouvrage a publiés à l'occasion du débat public, avec quatre scénarios privilégiés. Ils conduisent à une définition d'un lien fixe d'environ 200 km de long, Ligne à Grande Vitesse qui part du sud de Bordeaux

---

pour arriver au nord de Toulouse et qui assure la desserte intermédiaire d'Agen et de Montauban, dans cet objectif d'irrigation du territoire.

Les grands chiffres liés à ce projet :

- ⇒ Le fait de permettre un gain de trafic voyageurs (3 millions de voyageurs par an).
- ⇒ Un coût prévisionnel de réalisation de 2,9 Md€.

L'un des premiers éléments d'environnement lié au projet est que dans le gain de trafic de 3 millions, plus de la moitié provient d'un report des modes aériens et routiers vers le ferroviaire. C'est une condition qui satisfait les objectifs des pouvoirs publics dans la perspective de développement durable.

Nous allons revenir sur ce planigramme, où nous avons réalisé dans une première phase des pré-études fonctionnelles avec une définition d'aire d'études. Cette aire d'études vous est présentée, et c'est un exercice libre pour le maître d'ouvrage. En l'occurrence, RFF a choisi de mener ses investigations d'ordre socioéconomique et également environnemental sur une bande territoriale assez large d'une cinquantaine de kilomètres de large. Elle est à peu près centrée sur la ligne ferroviaire actuelle. Ces analyses ont permis de conduire à proposer au comité de pilotage des études, qui s'est réuni en janvier 2004, le principe de réalisation de cette Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse ; ce que le comité de pilotage a accepté.

Dans cette perspective, et en prévision du débat public qui accompagne tout projet de cette nature, RFF a conduit des études complémentaires qui visaient à mieux préciser le projet. Dans la définition que j'en ai fait précédemment, on a l'illustration de ce que ces études ont permis de dégager comme hypothèse pour la réalisation de cette infrastructure, notamment et à la demande de la Commission Nationale du Débat Public, nous avons été amenés à affiner à l'intérieur de cette aire d'études qui est très large des zones géographiques dans lesquelles il est vraisemblable que les options d'études de tracés se feront.

J'ai omis de dire que lors des pré-études fonctionnelles, il n'y a pas d'études de tracés de l'infrastructure. C'est uniquement ses grandes fonctionnalités et la définition de ses principes. La carte que vous avez à l'écran montre à l'intérieur de l'aire d'études un certain nombre de zones géographiques qui sont représentées par trois couleurs différentes, entre Bordeaux et Agen. Ce sont des options de passage. Cela signifie qu'on a trois possibilités pour relier Bordeaux à Agen. On entrevoit également une seule possibilité pour relier Agen à Toulouse, dans l'optique où l'infrastructure desservirait Montauban.

Ces options de passage ont donné lieu à l'édition de cartes relativement détaillées permettant au moins d'identifier les communes concernées par ces options de passages. Ces cartes sont disponibles à la consultation sur le site Internet de la Commission Particulière du Débat Public.

Également sur le thème de l'environnement, puisque nous avons cette définition, un inventaire a été réalisé de toutes les sensibilités environnementales. Nous avons des cartes, qui seront des supports à la réunion de ce jour à Castelsarrasin, qui reprennent l'aire géographique d'Agen jusqu'à Toulouse. Elles serviront également de support à la réunion qui se tiendra en Aquitaine, à Langon, pour la partie comprise entre Bordeaux et Agen. Nous aurons l'occasion tout à l'heure de vous présenter le mode d'emploi de consultation de ces cartes sur le site Internet de la Commission Particulière.

---

Nous sommes aujourd'hui à la phase du débat public. Une investigation sur le thème de l'environnement a été réalisée. M. Gilles HABASQUE, ici présent, expert au département environnement de SCETAUROUTE à Toulouse l'a réalisée. Il a 12 années de présence sur Toulouse dans la société, ce qui lui a permis à l'occasion des nombreux projets d'infrastructures qu'il a eus à conduire, d'avoir une investigation assez détaillée du territoire sur le plan de l'environnement. Il nous fera part de son expérience. Il exposera les objectifs de l'étude environnementale, la méthodologie et les principaux enseignements.

A ce point, je peux préciser que nous sommes à la phase du débat public, et RFF a eu l'occasion par le dossier support, mais également par la voix de son Président ou de son Directeur Général, lors des réunions d'introduction, de préciser qu'il y avait une attente du maître d'ouvrage vis-à-vis de ce débat public pour qu'il apporte la réponse à au moins trois questions :

- ⇒ L'opportunité du projet fait-elle consensus ?
- ⇒ Dans l'hypothèse d'une réponse positive, sur quel(s) scénario(s) faudra-t-il poursuivre les études à l'issue du débat public ?
- ⇒ Pouvons-nous considérer que nous aurons une vision partagée ou commune des enjeux environnementaux et territoriaux attachés à ce projet ?

Nous aborderons ensuite, et dans la mesure où le débat permettra au maître d'ouvrage de prendre une décision de poursuite du projet, une phase d'études (que l'on voit apparaître en encadré sur le planigramme évoqué) sanctionnée en intermédiaire par la soumission à l'enquête publique du projet et la déclaration d'utilité publique.

Marc MEREAU, Chef du Département Environnement à SCETAUROUTE va vous faire l'exposé de la façon dont l'environnement est pris en compte dans la conduite d'un grand projet « la conception d'une LGV », mais c'est également valable dans l'expérience qu'a SCETAUROUTE sur des projets d'autre nature.

Enfin, nous arriverions ensuite dans les phases de réalisation, RFF a aujourd'hui l'expérience de la conduite de la réalisation qui touche à son terme de la LGV Est européenne. Sandrine RABASEDA, responsable Environnement à la Direction des Opérations de la LGV Est européenne illustrera par quelques exemples la façon dont des points particuliers de sensibilité environnementale ont été résolus à l'occasion de cette opération d'investissement.

Je dirai très rapidement en conclusion que RFF, qui est un jeune maître d'ouvrage dans le ferroviaire, a le souci de conduire ces opérations en prenant en compte de façon très approfondie l'environnement, mais a également le souci dans le cadre du développement des projets d'assurer une concertation, la plus transparente possible, avec le public.

Nous avons également à considérer que dans les choix qu'aura à opérer le maître d'ouvrage pour la suite de l'opération, l'environnement est une des données qui est à prendre en compte, au même titre que la performance de l'ouvrage – il est certain que c'est un objectif important – et le coût de celui-ci. J'ai terminé avec ce propos introductif et je laisse la parole à M. HABASQUE.

---

**Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :**

M. FAUCHER a parlé des cartes qui avaient été élaborées. J'insiste là-dessus, car c'est un point important. Lors des premières réunions, un certain nombre d'intervenants avaient trouvé que les cartes qui figuraient sur le dossier initial manquaient de précisions, et que le problème de l'environnement était traité de manière assez résumée.

C'est la raison pour laquelle, pendant les mois de juin et de juillet, RFF, à la demande de la Commission, a élaboré un certain nombre de documents importants, car ils apportent des précisions intéressantes au projet. D'abord, la sortie sur le site Internet fin juillet d'une carte précisant très clairement les couloirs et les options de passage. Très récemment, depuis le début de la semaine, des cartes beaucoup plus détaillées portant sur toutes les problématiques d'environnement concernant la région.

Ces cartes sont consultables sur le réseau Internet, et tout à l'heure le mode d'emploi vous sera indiqué. Ce n'est pas toujours évident, si l'on n'est pas un grand spécialiste d'avoir accès au réseau Internet. Parallèlement, ces cartes, dont un exemplaire est affiché au fond de la salle, seront adressées à la totalité des maires éventuellement concernés par les options d'études de passage, et à toutes les institutions de la région.

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

---

**Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission particulière :**

A ce stade, il est normal de donner la parole à M. HABASQUE, et ensuite nous pourrions ouvrir le débat. M. MAKON fera une démonstration du mode de consultation des cartes.

**M. Gilles HABASQUE, Expert SCETAUROUTE :**

Mesdames, Messieurs, bonsoir.

Je vais vous présenter rapidement les objectifs de l'étude qui nous a été confiée par RFF, et également rapidement les méthodes que nous avons utilisées dans la problématique qui nous était posée, et aussi les difficultés de ce type d'étude à ce niveau, car on est très en amont du projet. Aujourd'hui, il n'existe pas de projet esquissé. On en est à une étape très préalable où effectivement on va discuter de l'opportunité. Je vais vous expliquer les difficultés rencontrées en termes d'environnement.

Ensuite, je vous propose de balayer ces fameuses cartes, dont on a évoqué l'existence sur les sites Internet, pour vous expliquer les enjeux et les points de difficultés que nous avons identifiés dans l'aire d'étude, qui court de Toulouse à Bordeaux, sur une aire de 50 km de large. Je vous propose également de zoomer sur ce que l'on a appelé l'option de passage préférentiel aujourd'hui, entre Agen et Toulouse, qui se concentre en résumé dans la vallée de la Garonne de part et d'autre de l'autoroute A62.

Suite à mon intervention, je repasserai la parole à la CNDP qui ouvrira le débat en question.

L'objectif de l'étude à ce niveau a consisté à identifier les grands enjeux du territoire traversé, mais aussi de comprendre le fonctionnement de ce territoire sur le plan écologique (faune, flore, etc.), également sur le plan humain (beaucoup de personnes vivent dans cette aire d'étude), sur les aspects urbains et agricoles, etc.

Pour répondre à la question qui nous a été posée par le maître d'ouvrage, et par rapport au projet de LGV, cela consiste à identifier des points durs, c'est-à-dire des zones où l'on s'attend à des difficultés, soit par accumulation de ces difficultés, soit par la présence d'enjeux majeurs, et également de formuler au maître d'ouvrage un avis sur les effets de coupure potentiels. Il s'agit d'une infrastructure qui est fortement structurante pour le territoire. Aussi bien pour la faune par exemple, il y a des effets de coupure marqués, mais également pour l'agriculture, le fonctionnement des territoires communaux, etc.

La méthode utilisée pour l'étude environnementale a consisté à mettre en place une base de données évolutive au fil de l'avancement du projet et se resserrer de plus en plus sur le projet, tel qu'il sera défini dans les années à venir. Cette base de données intègre les principales composantes de l'environnement, c'est-à-dire l'environnement physique, le relief, tous les problèmes liés aux inondations, les problèmes naturels et humains, à partir d'informations existantes.

A ce niveau d'études, on a simplement fait un balayage de terrain relativement rapide, et on s'est fié à des données recueillies auprès de la Direction Régionale de l'Environnement, des Directions Départementales de l'Équipement, des associations ou fédérations de chasse, etc. Ensuite, on a essayé de structurer ces enjeux, en essayant d'identifier les enjeux les plus importants, en tout cas de notre point de vue. C'est quelque chose qu'on essaie de partager aussi bien avec les administrations, les associations, le public, au fur et à mesure de l'avancement du projet. On a pu établir une cartographie de ces enjeux à l'échelle du territoire.

Les principales difficultés ont porté sur la superficie de l'aire d'études. Celle-ci représente 200 km de long sur 50 km de large. On ne peut pas s'attarder sur des enjeux « d'ordre individuel », mais on travaille à une échelle collective. Que signifie « collective » ? A l'échelle humaine par exemple, on s'est intéressé aux villages, aux hameaux, aux centres urbains, aux grandes zones AOC pour l'agriculture, pour le milieu naturel aux grands ensembles.

Au fur et à mesure de l'avancement du projet, ces enjeux seront affinés et détaillés pour arriver à élaborer le projet. C'est ce que présentera mon collègue, Marc MEREAU, tout à l'heure. L'analyse des impacts détaillée nécessite d'avoir un projet. Aujourd'hui, il n'existe pas de projet calé finement. On est encore sur des grands couloirs de passage potentiels. La mise au point du projet s'effectuera, comme l'a rappelé RFF, en concertation avec tous les acteurs locaux (élus, associations, public) au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Il s'agit ici de la première étape d'élaboration du projet.

Je vous propose de balayer les enjeux que nous avons identifiés sur l'aire d'études, sachant que nous traversons entre Toulouse et Agen, des zones de coteaux marquées par la vallée de la Garonne et du Tarn : les coteaux du Frontonnais, de Lomagne, de Gascogne qui sont de part et d'autre de cette vallée.

Nous balaierons les principaux enjeux que nous avons identifiés.

Je vais commenter la légende figurant sur la gauche de la carte.

- En marron, figurent les principales zones d'habitat aggloméré. Ce sont les zones économiques (avec l'aéroport de Blagnac). Nous n'avons pas représenté sur la carte tous les habitats diffus, les petits hameaux et les maisons individuelles, car nous sommes encore à une échelle assez importante.
- Les petits points rouges représentent les établissements industriels de type Seveso, donc à caractère dangereux (on verra l'exemple de la centrale de Golfech), les emprises militaires.
- Les carrés mauves représentent les monuments historiques.
- Les carrés roses représentent les sites classés et ceux en rose clair les sites inscrits (sites naturels ou pittoresques).
- En hachuré mauve, toutes les communes classées en AOC viticole. C'est un enjeu important sur le plan agricole.

Ensuite, on passe aux enjeux naturels :

- En jaune, les zones Natura 2000. La DIREN en parlera plus longuement. Ce sont des enjeux à l'échelle européenne.
- En pointillés oranges, ce sont les zones de protection de biotope.
- En tirets verts, ce sont les zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique. Ces inventaires sont établis par le Ministère de l'Environnement et présentés ici par la DIREN.
- Parc naturel régional : ne concerne pas la zone entre Toulouse et Agen. On n'a que le parc des Landes de Gascogne au nord.
- En vert clair, sont représentées les zones de forêts.
- En hachuré bleu ensuite, vous avez les cours d'eau, les captages d'alimentation d'eau potable, les zones inondables.

Je vous propose de balayer l'aire d'étude depuis Toulouse vers Montauban. Vous avez Toulouse au sud, Grenade, Castelnau d'Estrefonds. L'enjeu principal porte sur les zones inondables de la Garonne et du Tarn. En jaune, les sites Natura 2000 et naturels de la vallée de la Garonne concentrent des enjeux : Biotope...

---

Je passe sur la densité de concentration humaine qui se concentre dans la vallée de la Garonne essentiellement, en tout cas en zones urbaines denses. Le long de l'A62, de la RN113, de la RN20, il y a de nombreux villages et villes qui se concentrent. On arrive ici aux abords de Montauban, près de la forêt de Montech, avec un camp militaire, un centre d'enfouissement technique et une forêt classée en zone naturelle.

On remonte vers la grande banlieue de Montauban, St Porquier, Montbéton où il existe des zones naturelles d'intérêt écologique.

On arrive sur Castelsarrasin avec quelques zones inondables, des zones agglomérées, du patrimoine naturel et culturel.

On arrive ici dans la zone de confluence depuis Moissac entre le Tarn et la Garonne, le Tarn étant également classé Natura 2000 avec des problèmes également d'inondation.

Les grands pavés roses, au sud vers St Michel, sont des sites inscrits, donc des sites pittoresques soit par l'intérêt paysager, touristique, culturel ou patrimonial. A partir d'ici, on a une certaine concentration. On est toujours dans la vallée de la Garonne.

Les petits points orange représentent la centrale nucléaire de Golfech, qui comporte un certain nombre de périmètres de sécurité. C'est une contrainte forte pour le projet dans ce secteur.

On continue à balayer la zone inondable de la Garonne qui s'élargit vers la banlieue d'Agen.

On arrive au grand site inscrit, assez remarquable, des coteaux de Gascogne ; en fait, des chutes de coteaux de Gascogne. Ils concentrent un certain périmètre.

J'ai à peu près balayé l'ensemble des grandes contraintes.

Je souhaiterais signaler sur les aspects agricoles, la traversée des AOC du Frontonnais, de Sardosse, du Chasselas de Moissac, également des appellations intéressantes en VDQS, donc des côtes de Brulhois autour d'Agen. Cette zone est marquée par la polyculture. Il y a relativement peu d'élevage dans ce secteur, c'est plutôt une zone de culture.

J'ai à peu près balayé et je repasse la parole à la CPDP pour la suite du débat.

### **Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission particulière :**

Au point où nous en sommes, il a été prévu de donner la parole à M. MAKON afin qu'il nous présente les cartes.

Sitôt après cette présentation, nous aurons l'occasion d'ouvrir le débat. Ainsi que vous l'a dit le Président DEMANGE, nous souhaitons que le plus grand nombre de personnes s'exprime.

Jusqu'à présent, dans toutes les réunions où nous sommes allés, cette expression s'est déroulée dans une ambiance telle que chacun a pu le faire sans être gêné ou interrompu. J'espère que ce soir, nous serons dans la même situation, et d'ailleurs je n'en doute pas un seul instant.

Lorsque nous donnerons la parole aux personnes qui souhaitent poser des questions, il est nécessaire qu'elles se lèvent et donnent leur nom. Tous les débats sont enregistrés et donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux très détaillés. Par conséquent, c'est quelque chose de très important. Si un certain nombre de personnes représentent des associations ou des institutions, il est également très important de le signaler. Ces rappels étant faits, et nous aurons peut-être l'occasion d'y revenir, je donne la parole à M. MACQUART.

---

**M. Jean-Marc MAKON, Chef de mission RFF :**

Vous accédez au site de la CPDP par l'adresse que vous trouverez sur l'ensemble des documents mis à votre disposition. En accédant au site, vous avez un premier visuel, les cartes mises en ligne se trouvent dans la partie « les documents du débat ».

Une premier menu indique une première carte « les options de passage ». Cette carte représente un certain nombre d'unités administratives (communes, cantons, départements et régions) avec les options de passage. En consultant l'option de passage, la carte a été divisée en deux parties. La première partie va de Bordeaux à Agen et la deuxième d'Agen à Toulouse. Compte tenu de la situation ce soir, je propose d'aller directement sur la carte qui va d'Agen à Toulouse.

Cette carte en ligne se présente ainsi, une fois qu'elle s'est affichée, vous pouvez zoomer pour voir plus précisément de quoi il s'agit. Vous pouvez ensuite vous déplacer avec la main. Vous avez un certain nombre de fonctions, vous pouvez l'envoyer par mail, la télécharger sur votre ordinateur et l'imprimer. Une fois que vous l'aurez imprimée, elle se présentera sur une carte simple qui a un format A3 avec une bonne qualité de définition, par rapport à la problématique posée.

La deuxième carte est la carte environnementale. Elle a été coupée suivant l'expression exprimée par rapport au thème, également dans l'idée de vous orienter rapidement vers l'information. Une première carte regroupe les enjeux humains, les espaces naturels, les ressources en eau et une carte des synthèses, donc des enjeux environnementaux, c'est celle qui vous a été présentée par M. HABASQUE.

Compte tenu de la réunion de ce soir, je propose d'aller consulter la carte des milieux naturels. Vous arrivez sur un premier masque qui vous donne les légendes et le menu. Celui-ci demande de cliquer dans la carte pour avoir accès à un zoom. Vous arrivez sur la carte locale qui comprend un certain nombre de communes, avec une légende. A partir de là, vous pouvez naviguer sur la carte qui est entière : de Bordeaux jusqu'à Toulouse, c'est ce qui est indiqué sur ce deuxième menu. Pour cela, il faut cliquer sur les bords de l'image.

Par exemple, vous pouvez naviguer de droite à gauche sur la carte. De la même manière, vous pouvez imprimer, l'envoyer par mail et avoir différentes fonctions. Lorsque vous imprimez, vous aurez exactement cette fenêtre avec la carte et la légende.

Vous pouvez naviguer ainsi de Bordeaux jusqu'à Toulouse.

Vous pouvez également choisir de revenir en arrière et de cliquer à un autre endroit.

Voilà de manière simplifiée comment se passe la consultation des cartes mises en ligne sur Internet.

**Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission particulière :**

Merci Monsieur.

On a vu ce que permet aujourd'hui la technique, et c'est vraiment quelque chose de très précis. Je rappelle néanmoins, pour ceux qui n'auront peut-être pas l'occasion de se livrer à cet exercice, que les cartes ayant été distribuées aux maires des communes concernées, elles seront consultables dans les communes. C'est quelque chose de très important, cela vous donnera l'occasion de voir et éventuellement de faire des demandes ou des suggestions par rapport à ces cartes.

---

Pour en revenir à l'essentiel du débat, c'est-à-dire aux questions avec la salle. M. HABASQUE nous a dressé un inventaire extrêmement complet de toutes les questions environnementales qui vont devoir être résolues. Si cette ligne est faite, elle devra l'être sans impacts environnementaux trop graves. Par conséquent, je donne maintenant la parole à la salle.

**M. Bernard DAGEN, Maire de Castelsarrasin :**

Madame, Messieurs, M. le Président, nous venons de voir d'une manière succincte et rapide les problèmes de schémas posés et les problèmes environnementaux. J'avais déjà présenté la candidature de Castelsarrasin/Moissac au niveau d'une communauté en tant que gare au Sud-Ouest du Tarn et Garonne, et seul arrêt sur la voie entre Bordeaux et Toulouse. Je voudrais poser un certain nombre de questions. Dans les divers documents publics, il me semble que des erreurs de temps de parcours sont flagrantes et contradictoires. Je me permettrai de les mettre en avant.

Comment se fait-il qu'avec deux arrêts on mette moins de temps qu'en effectuant qu'un seul arrêt ? De même, et je viens à l'essentiel de la réunion d'aujourd'hui, au niveau environnemental, si l'on freine ou si l'on accélère plus souvent, les effets sont plus néfastes qu'en s'arrêtant une fois : effet de serre, consommation d'énergie complémentaire. Je pourrais le développer, ce que je ferai, car j'ai initié une étude avec un cabinet d'études qui se trouve près de moi.

Si l'on fait deux lignes supplémentaires, deux gares supplémentaires, on devrait consommer beaucoup plus d'espace et beaucoup plus de moyens, donc de coûts tant au niveau environnemental que de coûts financiers. Je serai donc assez heureux que l'on fournisse sur tout cela quelques explications logiques. J'aimerais qu'on m'en apporte la preuve au niveau des gains de temps, d'espace, de coûts et d'environnement.

Nous allons proposer des solutions, car nous sommes tantôt un peu plus loin, tantôt un peu plus près, tant de Cahors que de Auch. Donc, dans le cadre d'un développement territorial, cette gare sud-ouest départementale, un seul arrêt entre Bordeaux et Toulouse, a toute sa place.

**Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission particulière :**

M. FAUCHER peut peut-être répondre aux questions posées.

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

Pour répondre précisément aux éléments sur les temps de parcours, nous pouvons toujours admettre le principe qu'il peut y avoir des erreurs dans le dossier, mais il faudrait que nous sachions où vous avez relevé ces erreurs afin de les reprendre.

Je voudrais rappeler qu'il a été, dans le dossier support, évoqué certaines hypothèses. Quatre scénarios ont été privilégiés par le maître d'ouvrage, mais l'ensemble des scénarios étudiés sont présentés dans le dossier support. Page 62 de ce dossier, en encadré du scénario D « desserte Agen et Montauban par des gares nouvelles », une option a été étudiée. Elle consistait à desservir Agen et Montauban par une seule gare unique située à une distance

intermédiaire entre Agen et Montauban. Sans dire que cela pourrait être Castelsarrasin, c'est quelque chose qui pourrait s'en rapprocher.

On l'a présenté dans ces scénarios, ce qui permettait un gain de voyageurs de 3 millions par an, dans l'hypothèse d'une gare unique desservant Agen et Montauban, le montant de gain de trafic fait perdre « 500 000 voyageurs ». C'est-à-dire qu'on est plus qu'à un gain de 2,5 millions voyageurs. C'est une option par rapport aux objectifs recherchés, et notamment consistant à irriguer le territoire, qui nous a fait ne pas retenir cette option de desserte par une gare intermédiaire, puisque nous avons pu toucher l'intérêt qu'il y avait qu'une gare desserve un bassin de population au plus près. Dès qu'on s'éloigne des bassins de populations, l'offre ferroviaire devient bien évidemment moins pertinente.

Sur le reste et les aspects environnementaux liés à un freinage et une accélération de plus, nous n'avons pas d'éléments d'études permettant de répondre précisément à votre observation.

**Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission particulière :**

Si vous avez à votre disposition, maintenant ou un peu plus tard, des éléments pouvant constituer une contribution, il serait intéressant de nous la communiquer, afin que nous puissions la mettre sur le site Internet, pour qu'elle soit disponible. C'est pour nous très important de disposer du plus grand nombre de contributions possibles. Merci d'avance.

Autre question toujours sur ce problème environnemental qui, on l'a vu, est très vaste. Cela va du patrimoine, jusqu'à la faune, la flore. Y a-t-il des questions ? Des questions écrites ont-elles été préparées ?

**M. Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :**

Une seule question écrite, dont je vous donne connaissance et qui mérite réponse. Que va devenir la ligne Toulouse-Paris, via Cahors et Brive ?

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

La ligne Toulouse-Paris, via Cahors et Brive a fait l'objet d'études pour exploitation de service par train pendulaire. C'est une option que les analyses conduites par les pouvoirs publics en 2003 n'ont pas conduit à en retenir la poursuite.

Suite à cet événement dans le projet, la SNCF a décidé de mettre en place sur cet axe les trains TEOZ, c'est-à-dire d'améliorer la qualité de l'offre, et également il y a toujours une étude conduite avec la volonté d'aboutir sur la suppression d'un grand nombre de passages à niveau, notamment dans le département de l'Indre, sachant que le profil de la ligne dans ce secteur est favorable, et que le simple fait de supprimer les passages à niveau permettra de relever la vitesse des trains, avec un gain de temps de l'ordre de 5 minutes.

**M. Kim REGNIER, Directeur régional Midi-Pyrénées de RFF :**

RFF investit environ 300 M€ sur plusieurs années sur cette ligne en vue de renouvellement de voies, d'ouvrages d'art, de travaux divers afin de lui conserver un haut niveau de capacité.

---

**Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission particulière :**

Sur cet inventaire, tel qu'il a été dressé, y a-t-il d'autres questions ?

**M. Olivier FARRUGIA :**

J'interviens à titre personnel. Je voulais savoir si les critères de hiérarchisation des enjeux environnementaux seront rendus publics. C'est peut-être une question pour les techniciens de SCETAUROUTE.

**Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission particulière :**

Absolument.

**M. Gilles HABASQUE, Expert SCETAUROUTE :**

Aujourd'hui, sur le site Internet de la CPDP, avec toutes les réserves d'accès au site Internet, quand on n'a pas d'ordinateur, on est un peu limité, vous avez l'extrait du document d'étude, avec tous les critères effectivement de hiérarchisation des enjeux qui apparaissent clairement. On a bâti des grilles relativement simples, avec les enjeux très forts, forts, modérés, etc. Tout cela est disponible sur Internet. Vous avez la méthodologie complète et les résultats de l'étude un peu plus détaillés que ceux que je vous ai présentés de façon sommaire. J'espère que cela répond à votre question.

**Mme Reine-Claude MADER, Membre de la Commission particulière :**

Sur ce point, il faut être clair. Véritablement, le rôle de la CPDP est de veiller à ce que tous les renseignements ou toutes les paroles prononcées soient portés à la connaissance la plus large possible. Le site Internet est vraiment le moyen privilégié que nous utilisons, en plus des cahiers d'acteurs ou d'autres moyens que nous avons.

Y a-t-il encore des questions sur cet inventaire ? Non ?

Comme il n'y a pas de question sur cet inventaire, qui a été rapidement dressé, je vais donner la parole à M. BAREL, qui va animer la deuxième partie du débat, afin qu'il introduise les deux nouveaux intervenants.

**Table ronde n°2 :  
Les aspects  
méthodologiques**

---

**M. Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :**

Nous allons parler dans cette deuxième partie des aspects plus méthodologiques de l'opération, c'est-à-dire comment on prend en compte l'environnement dans la conduite des études. Comment prend-on en compte l'environnement dans la conduite des études par RFF, et notamment par l'intermédiaire de SCETAUROUTE, ce bureau d'études spécialisé qu'on nous a présenté.

Puis, deuxième aspect : comment l'État prend en compte, là aussi, les questions d'environnement dans la conduite d'un projet ? Ce sera M. JARRY de la DIREN, qui va nous présenter finalement ce qu'est une étude d'impacts. Il nous expliquera, mieux que je ne le fais, l'ensemble du dispositif.

Nous allons décomposer les choses en deux :

- ⇒ D'abord, les problèmes d'environnement, tels qu'ils sont pris en compte par SCETAUROUTE, et M. MEREAU va intervenir.
- ⇒ Ensuite, on prendra l'aspect vu de l'État : comment l'environnement est pris en compte dans les exigences de l'État, à travers une étude d'impacts ?

Puis, viendra la phase de questions, comme on vient de le faire.

Je donne d'abord la parole à M. Marc MEREAU de SCETAUROUTE sur la première partie.

**M. Marc MEREAU, Spécialiste des études d'impact, SCETAUROUTE :**

Je vais essayer de résumer en 10 minutes les 10 grosses années d'études (12 à 15 ans), permettant d'aboutir à la mise en service de cette ligne, si le débat public concluait à son opportunité.

Il faut retenir que c'est un long processus (12 à 15 ans), décomposé en 5 étapes principales. Tout au long de ces étapes, les études vont être approfondies. C'est un processus itératif, qui est mis en place non seulement entre ceux qui travaillent dans l'environnement, mais également les équipes techniques qui réalisent la conception du projet. Pour permettre des choix pertinents, l'environnement est un domaine complexe et multiple entre l'agriculture, l'écologie, le paysage, le bâti, le bruit, etc. Donc, il faut réaliser des choix et parfois ils sont contradictoires.

Pour faire ces choix, le maître d'ouvrage RFF ne les fera pas unilatéralement. Pour les appuyer en toute transparence, tout au long de ce processus, et de façon quasi permanente, RFF organise des concertations. On verra que celles-ci se feront de plus en plus finement au fur et à mesure que les études s'améliorent en précisions pour aboutir dans un premier temps à l'étude d'impacts et ensuite derrière cela aux projets et aux travaux.

Le processus est itératif, car RFF et les bureaux d'études qui travaillent pour RFF ne se limitent pas à travailler sur un projet, un tracé ou un fuseau, mais travaillent sur tout un ensemble de fuseaux et de tracés, que l'on appelle des variantes. L'objectif étant, à chaque fois, d'optimiser la solution technique qui va être retenue par des tests environnementaux. Cela peut être par exemple des modélisations acoustiques, des visualisations du projet dans le paysage, des modélisations hydrauliques permettant de comparer différentes solutions pour franchir un cours d'eau ou des champs d'inondation.

A chaque fois, l'objectif de RFF consiste, dans toute la mesure du possible, et compte tenu parfois des décisions contradictoires qu'il faut prendre, à privilégier l'évitement des impacts

dans un premier temps. Ensuite, si malgré tout, et c'est inévitable, l'infrastructure devait avoir des impacts, sur tel ou tel domaine, on met en place des mesures de protection que l'on dimensionne et que l'on définit dans des phases ultérieures du projet, au fur et à mesure que celui-ci s'améliore en précision.

Maîtres mots : concertation et itération. Itération technique ; itération avec la population, avec les élus pour que ce projet soit accepté.

Les cinq étapes, dont je vous ai parlé précédemment, partent du débat public. La base dont a parlé M. HABASQUE tout à l'heure constitue l'entrant de départ, mais on ne s'en contente évidemment pas. L'objectif de la première phase d'étude préliminaire consiste à définir au sein de cette vaste aire d'étude, qui fait environ 50 km de large, un fuseau de 1 000 m de large. A l'issue du débat public, peut-être qu'un certain nombre d'options seront approfondies. Au sein de ces options, on fera cette analyse du fuseau de 1 000 m. Dans le cadre de cette étude préliminaire, de nouveau le processus de concertation a lieu. A la fin de cette étude, un bilan de la concertation est réalisé, une décision ministérielle est prise sur le choix d'un fuseau.

Une fois, ce choix réalisé, cette décision ministérielle prise, on engage les études d'avant-projet sommaire (APS) où l'objectif est de restreindre la bande des 1 000 m à 500 m de large. De nouveau, on part d'un système itératif que je vous ai décrit précédemment, en approfondissant sur le plan technique les analyses, et la concertation est établie. Pour le coup, on est dans les communes. On discute avec les différents Maires concernés, les associations, etc. A l'issue de cette phase d'APS, il y a de nouveau un bilan de la concertation, une décision ministérielle qui fixe la bande des 500 m. Cette bande des 500 m est une enveloppe technique, dans laquelle le projet sera ultérieurement optimisé.

Avant de passer à cette phase de projet, qui sera le feu vert pour les travaux, il y a la DUP, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. C'est un grand rendez-vous avec le public. Sur les 120 ou 130, tout le linéaire de l'opération, le public est consulté dans toutes les communes. C'est aussi le public de la région. Tout le monde est concerné par le projet et tout le monde peut apporter son opinion et son avis. Tout cela est régi par la Commission d'enquête. A l'issue de cette enquête publique, un certain nombre de remarques peuvent être formulées par la Commission d'enquête, proposant des solutions alternatives. Une fois de plus, le projet issu de l'avant-projet sommaire, et qui est soumis à l'examen du public, n'est pas un projet figé, mais il peut encore être modifié ultérieurement, si la déclaration d'utilité publique était donnée.

On passe ensuite à une phase d'avant projet détaillé – Pardon, j'ai sauté quelques illustrations – permettant de comprendre cette progressivité (la bande des 1 000 m, la bande des 500 m).

La bande des 1 000 m peut inclure des villages. Lorsque vous avez un fuseau, vous avez forcément des agglomérations, cela ne veut pas dire qu'on va passer dans le village, et vous l'imaginez bien. Il n'y a pas d'exemples en France d'ailleurs. Donc, on rétrécit la bande à 500 m et ensuite on a l'emprise finale du projet défini au stade préalable des travaux.

L'autre carte vous permet de montrer par exemple ce phénomène d'approfondissement des études et d'affinage de l'échelle. Cette carte est parue dans l'étude d'impacts de la LGV Aquitaine, où l'on voit très bien le tracé, sa position précise avec les parcelles, les habitations, les cours d'eau, les rétablissements routiers, les rétablissements hydrauliques. C'est une carte qui précise très clairement le projet, tel qu'il est défini, sur lequel on vous demande votre avis et sur lequel vous pouvez donc réagir, et proposer des améliorations.

---

Une fois la DPU obtenue, la durée totale pour obtenir l'intérêt public est de 18 mois environ en Conseil d'État. Le maître d'ouvrage engage les avant-projets détaillés, qui permettent dans cette enveloppe technique des 500 m d'optimiser encore le projet. L'entrant de cette étude technique, ce sont les études réalisées jusqu'à maintenant, et notamment le résultat de l'enquête publique avec les demandes spécifiques qui peuvent porter sur tel ou tel point du projet.

Ces études d'optimisation permettent donc de définir techniquement le projet, ses entrées en terre très précises, sa topographie, les écrans acoustiques, etc. Tout cela se fait préalablement aux travaux. Il y a une série de procédures, que mes voisins expliqueront : la loi sur l'eau, les enquêtes de défrichement, les enquêtes sur les installations classées. Les entreprises qui vont s'installer sur le terrain pour faire les travaux ont des installations qui sont soumises à des réglementations particulières.

C'est un cadre réglementaire qui vient encore bien entourer le projet. Les entreprises ne sont pas laissées sur le terrain ainsi sauvagement. A tel point que RFF établit un plan de management de l'environnement sur la base de toutes les études réalisées. Les entreprises ont des obligations à respecter, un cahier des charges environnemental, avec des assistants environnement sur le terrain pour veiller à ce que les préconisations faites jusqu'à maintenant soient respectées.

A l'issue de la mise en service, le maître d'ouvrage est tenu de réaliser le bilan « Loti » (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs). Il oblige le maître d'ouvrage à faire un bilan sur son infrastructure un an et cinq ans après la mise en service. Ce bilan permet de regarder si l'infrastructure répond aux objectifs qui lui étaient impartis, et notamment en matière d'environnement, vérifier que les mesures prises (écrans acoustiques, etc.) sont efficaces. Le cas échéant, si des mesures de rattrapage qui sont nécessaires sont appliquées.

Cette phase sera peut-être davantage développée par Sandrine RABASEDA.

Je vais décliner tous les thèmes, pour vous montrer que l'environnement n'est pas un thème univoque, mais un thème multiple, comportant aussi bien des problèmes d'eau, de ressources en eau, mais également de contraintes hydrauliques.

Je vais essayer, mais peut-être pas dans chaque cas, pour ne pas alourdir l'exposé, et si vous avez des questions, j'apporterai les précisions nécessaires, de donner des exemples pour vous expliquer cette notion de progressivité des études.

L'entrant débat public : on a les grands enjeux, on connaît les secteurs de forte sensibilité, qui doivent préférentiellement être évités, mais ce n'est pas toujours possible. On sait si l'on doit les franchir, quelles sont les contraintes que l'on va rencontrer. Par exemple, dans le cadre de l'hydraulique, on connaît les champs d'inondation et leur extension. On connaît ou on connaîtra au stade d'étude préliminaire les zones bâties soumises éventuellement à des risques d'inondation. Donc, on connaît les secteurs où la contrainte hydraulique sera importante. Soit il faudra éviter ces secteurs, soit il faudra prévoir des mesures particulières, des franchissements en viaduc ou avec des ouvrages à décharge.

Au stade d'avant-projet sommaire, si l'on passe dans un secteur ayant une contrainte hydraulique forte (inondation), on réalise une étude hydraulique, c'est-à-dire un modèle d'hydraulique (ces modèles sont extrêmement précis) où l'on modélise la vallée. On connaît parfaitement le comportement en fonction des pluies, et c'est calé sur la réalité. On connaît le fonctionnement des vallées. Cela permet de tester le comportement des inondations et des crues, en fonction des différentes options de passages. Sur les 4 ou 5 000 Km d'autoroutes réalisés, et le nombre de kilomètres de TGV qui circulent en France, on commence à avoir une très bonne expérience et un retour d'expérience sur les tests. Aujourd'hui, c'est

particulièrement efficace. Une fois qu'on arrive à ce stade d'avant projet sommaire, on connaît les zones où il faudra une certaine transparence hydraulique ; c'est le terme utilisé. On a fait un pré-dimensionnement, par exemple la longueur d'un viaduc, ou le nombre d'ouvrages à décharges (de trous pour être simple) que l'on va devoir réaliser dans le remblai.

Au stade d'avant-projet détaillé, avant les travaux, des études encore plus précises sont menées pour bien définir, par exemple pour un viaduc la position des piles de pont, les ouvrages de décharge pour les caler au plus juste par rapport à la ligne d'eau, etc. On a bien cette phase d'approfondissement des études. Il ne faut pas demander des études calant la longueur du viaduc à un stade préliminaire, ce n'est pas l'objectif ni le lieu. Il n'y a pas assez d'éléments pour le faire, dans la mesure où au stade d'études préliminaires, il s'agit bien de choisir un fuseau et non pas un tracé précis.

La même démarche est suivie pour l'écologie, au stade débat public sont définis des grands enjeux de territoire, et notamment l'aspect fonctionnel, les grands passages de faunes, etc. Lorsqu'on arrive à l'étude d'avant projet sommaire, on va lancer des études beaucoup plus précises sur les habitats avec la localisation des espèces, parce que les directives européennes s'appliquent avec la nécessité de préserver les espèces protégées. On commence à avoir une cartographie précise des habitats écologiques. On a une connaissance précise des populations animales qui circulent de part et d'autre de l'infrastructure, de la bande de 500 m que l'on est en train d'affiner. On peut évaluer déjà l'impact du projet si l'on ne rétablissait pas ces cheminements. En quelques cas, on sait prédimensionner, prépositionner des passages pour la grande faune ou éventuellement la nécessité d'évaluer l'impact sur les habitats écologiques particuliers pour imaginer des solutions d'évitement ou des solutions de compensation.

Au stade préalable des travaux, de nouvelles études plus précises sont encore menées notamment pour arriver à un balisage des sites écologiques à préserver pour qu'il n'y ait ni dépôt, ni circulation d'engins. Tout au long de ce processus, des études approfondissent et rentrent davantage dans le détail.

Pour le bâti, le bruit et les vibrations : même démarche. Au départ, on connaît les zones agglomérées. On peut connaître leur zone d'extension. On va définir leur sensibilité, en tenant compte par exemple de la présence d'hôpitaux, d'écoles, d'installations sensibles au bruit (maisons de retraite...). Dans toute la mesure du possible, on passe évidemment le plus loin possible. Au stade ultérieur (étude préliminaire, étude d'avant-projet sommaire), on commence à avoir un projet plus précis et une appréciation de l'enfoncement potentiel de la LGV par rapport au terrain naturel par exemple. On peut faire des tests, des modélisations acoustiques tenant compte du climat, des conditions météorologiques, de la topographie, permettant de faire des modélisations en trois dimensions. Donc, on peut connaître, à chaque hauteur d'un bâtiment l'impact acoustique de la LGV, avec et sans mesure de protection. Tous ces modèles ne sont pas théoriques, c'est le fruit des recherches très longues. C'est engagé depuis 20 ans avec le Ministère de l'Équipement notamment, qui a engagé des études sur les modélisations, sur l'évaluation de la gêne acoustique par des enquêtes avec les riverains. Ces modèles sont aujourd'hui très bien calés par rapport à la réalité. Dans le cadre des études, on fait des campagnes de mesure de bruit préalablement à cette modélisation qui permet de caler les modèles. Donc, on connaît le bruit ambiant et cela nous permet après de caler le modèle, de connaître la propagation naturelle du bruit dans ces secteurs et ensuite de tester le tracé, la propagation avec le projet, et en fonction de cela de proposer des mesures anti-bruit et de tester différentes solutions.

Je vais accélérer pour laisser le temps au public de poser des questions. Ce processus d'étude est le même pour l'urbanisation et l'aménagement du territoire, par exemple les développements urbains. Les communes ont toutes des plans locaux d'urbanisme. On peut

---

connaître leur politique de développement. Il serait stupide de passer dans des secteurs, qui ont été définis par la commune comme plan stratégique pour son développement de population ou économique. Au stade d'avant-projet sommaire, on étudie en particulier le bassin de vie, c'est-à-dire la zone dans laquelle les gens circulent et exploitent à des fins de tourisme ou de loisirs, de chasse, de repos ou des fins économiques (exploitations agricoles) un territoire. Donc, on étudie ce fonctionnement pour nous permettre de définir des rétablissements routiers. Eventuellement, si un site est considéré par la population comme un site important, cela peut être un calvaire. J'ai vu cela sur de nombreux projets, où les gens tenaient particulièrement à un site sur leur commune. On essaie de l'éviter, et s'il devait passer par là, on analyse avec la commune et les riverains des solutions d'aménagement paysager ; on retrouve cette progressivité.

Au niveau agricole, et c'est l'un des enjeux forts également sur cette étude, on a la même démarche. On part d'une analyse agricole des terroirs avec les AOC, comme l'a décrit M. HABASQUE. Progressivement, on arrive à un niveau des exploitations. A l'APS, un parcellaire nous montre comment les cultivateurs, qui ont leur siège à un endroit bien précis, exploitent le territoire, leur déplacement. On peut prédimensionner là aussi des rétablissements agricoles. On fait des calculs d'allongement de temps de parcours pour les cultivateurs. Lorsqu'on en arrive aux études d'avant-projet détaillé, on rentre dans les enquêtes parcellaires. On est dans l'étude au niveau du parcellaire, on n'est plus au niveau de l'exploitation seulement, ce qui nous permet là encore de rétablir tous les réseaux d'irrigation ; toujours cette phase pour les éviter.

Pour le paysage, c'est le même processus d'identification des grandes zones d'enjeux paysagers. Après test de simulation du passage du projet dans les endroits les plus sensibles pour étudier les problèmes de co-visibilité entre une zone urbanisée, bâtie, résidentielle, éventuellement une église classée et le projet, on regarde quels sont les liens visuels qui existent. On l'avait eu à la fois par des paysagistes, donc des gens de l'art, spécialisés qui font des études de terrain, et aussi parce qu'on est capable de visualiser le problème, de le quantifier pour bien tester l'impact du projet en matière d'insertion visuelle et paysager.

Enfin, je terminerai sur le tourisme de loisir, qui est aussi l'une des préoccupations de RFF pour la recherche d'une meilleure insertion de l'ouvrage. On sait que la chasse est une activité pratiquée très largement dans la région. Ce travail de recensement des zones de chasse, des préoccupations des parcours de chasse, idem pour la pêche, les zones de loisirs. Il n'y a pas que les chasseurs, mais aussi des gens qui profitent de la nature autrement. Tout cela fait l'objet d'une analyse progressive également pour définir les mesures de compensation ou d'évitement quand il le faut.

Je m'arrête là, car je suis très bavard.

#### **M. Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :**

Je vous ai laissé parler M. MEREAU, même si vous avez dépassé un peu le temps prévu. C'était très concret et cela répondait à de nombreuses préoccupations de personnes dans la salle. Donc, il valait mieux vous laisser exposer les choses, avant que les questions ne soient posées.

Je vais donner la parole à M. JARRY pour la deuxième partie de cette présentation, c'est-à-dire l'environnement vu du côté de l'État. Ensuite, on ouvrira les questions de la salle sur l'ensemble.

---

**M. JARRY, DIREN Midi-Pyrénées :**

On interviendra à deux voix, avec Jean-Pascal SALAMBEHERE, Chargé de mission au sein de la DIREN, qui s'occupe des projets d'infrastructure.

**M. Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :**

Je rappelle que la DIREN est la Direction Régionale de l'Environnement.

**M. JARRY, DIREN Midi-Pyrénées :**

L'intégration de l'environnement dans les projets, les démarches d'évaluation d'une manière générale sont des exigences fortes qui sont affirmées à la fois par les autorités nationales et par les autorités européennes, qui soulignent l'obligation d'effectuer cette prise en compte. Je ne vais pas citer tous les textes qui régissent cette obligation, mais j'en citerai deux : la Loi du 16 juillet 1976 sur la protection de la nature qui prévoit la réalisation d'étude d'impacts dans son article 2 et une Directive européenne de 1985 concernant l'évaluation des incidences et de certains projets publics sur l'environnement. Elle demande qu'une autorité compétente en matière d'environnement puisse donner son avis sur ces projets.

La prise en compte de l'environnement se fait à travers plusieurs procédures. On vous a parlé ici de l'enquête publique, de la déclaration d'utilité publique avec « l'étude d'impacts ». Il existe d'autres procédures « l'évaluation d'incidence » sur les sites Natura 2000. Il y a quelques particularités dans le cas où l'on touche à des zones Natura 2000, et il faut avoir une vigilance particulière. Puis, M. MEREAU en a parlé, il y a aussi des autorisations au titre de la Loi sur l'eau et d'autres types d'autorisations. Ces procédures peuvent paraître disjointes. En fait, le maître d'ouvrage, pour apporter des éléments de réponse à ces procédures, mène l'ensemble des études de manière concomitante.

Je ne vais pas revenir sur la diapositive suivante, car nous en avons beaucoup parlé. Elle parle d'étude progressive, itérative, concertation. C'est bien dans ce processus que doit s'inscrire le travail du maître d'ouvrage.

En fait, les documents présentés au niveau de l'enquête publique ne sont finalement que le résultat de l'ensemble de la démarche qu'a menée le maître d'ouvrage. En fait, il lui appartient d'expliquer sa démarche et les raisons pour lesquelles il arrive à cette solution. A l'issue de toutes ces procédures, une évaluation environnementale, c'est-à-dire l'avis de l'autorité compétente est donné sur l'ensemble de la procédure. Elle va porter sur la compatibilité du projet, avec les enjeux environnementaux. Le document essentiel pour juger de cette compatibilité et faire cette évaluation environnementale, c'est bien l'étude d'impacts dont on vous parle depuis tout à l'heure à travers les exposés précédents.

De manière plus concrète, sur les objectifs et le contenu de l'étude d'impacts, je vais laisser la parole à Jean-Pascal SALAMBEHERE.

**M. Jean-Pascal SALAMBEHERE, Chargé de mission DIREN Midi-Pyrénées :**

Je vais vous parler du contenu de l'étude d'impacts et des implications que peut avoir la mise en œuvre de ce document ensuite dans les décisions publiques. Je vous parlerai également

---

de la procédure Natura 2000, qui est une procédure de préservation des milieux naturels au niveau européen, et je vous parlerai également de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau, qui est une procédure particulière dans le domaine de l'eau.

Les trois objectifs de l'étude d'impacts consistent bien à aider le maître d'ouvrage à concevoir un meilleur projet pour l'environnement, d'éclairer l'autorité administrative sur la décision à prendre, et ensuite d'informer le public et de le faire participer à la prise de décision. Donc, concevoir un meilleur projet pour l'environnement. Le maître d'ouvrage fait dérouler tout un processus d'étude. A chaque phase de ces études, il y a des procédures de concertation et des études d'environnement adaptées au niveau de réflexion.

L'étude d'impacts est le document dans lequel le maître d'ouvrage va rendre compte de la bonne prise en compte des préoccupations d'environnement à chaque phase de conception de l'avant-projet. Cette étude d'impacts est finalement une synthèse de l'ensemble des études réalisées. C'est une mise en forme faite à destination du public et des décideurs pour montrer de quelle manière le maître d'ouvrage prend en compte l'environnement.

Cette étude d'impacts permet également de lister l'ensemble des prescriptions spécifiées par la réglementation. Donc, l'étude d'impacts fait un point sur le respect de la loi sur la protection de la nature, de la loi sur l'eau, sur le bruit, sur l'air. L'ensemble des thèmes environnementaux est balayé par le document.

Donc, éclairer l'autorité administrative : l'étude d'impacts contribue à guider l'autorité pour définir les conditions dans lesquelles l'autorisation peut être donnée. On verra plus tard comment se déroule la procédure. Elle permet également de contrôler a posteriori le respect des engagements pris à ce stade par le maître d'ouvrage ensuite dans les études de détail, le déroulement des travaux, après la mise en service et le bilan environnemental qui sera réalisé. L'étude d'impacts est le point de référence et on va vérifier la bonne mise en œuvre des engagements pris dans ce document.

Chaque phase d'élaboration des études correspond à un chapitre du document de l'étude d'impacts. Chaque phase étant soumise à concertation, on peut considérer que l'étude d'impacts est également un outil de concertation avec l'ensemble des acteurs de l'environnement, les associations, les collectivités et les partenaires institutionnels, dont les services de l'Etat. Ensuite, l'étude d'impacts est mise à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique qui sera mise en place préalablement à la déclaration d'utilité publique.

Qui est responsable de l'étude d'impacts ? On a vu que c'était la synthèse des études d'environnement. Donc, c'est bien le maître d'ouvrage qui est responsable de l'étude d'impacts. Ce n'est pas quelque chose qui est fait à côté pour évaluer le bon travail. C'est le maître d'ouvrage qui présente son travail à la collectivité. Pour réaliser cette étude, il peut s'appuyer sur des compétences extérieures, éventuellement des bureaux d'études spécialisés en acoustique, en hydraulique, en milieu naturel. Ce sont des thèmes très particuliers qui font appel à des compétences précises. Donc, le maître d'ouvrage s'entoure de ces bureaux d'études spécialisés. Le document final doit indiquer les auteurs de l'étude d'impacts et les méthodes utilisées. Les auteurs, les bureaux d'études qui participent à l'évaluation sont cités dans le document. Ils sont engagés sur le contenu de l'étude d'impacts produite.

Qui contrôle l'étude d'impacts ? C'est le point central de l'action de l'Etat ?

A chaque phase de concertation, des avis sont formulés, synthétisés par les Préfets. Au moment de la déclaration d'utilité publique, en préalable, une consultation des services de l'Etat est effectuée, à la fois au niveau local et au niveau central, puisqu'il s'agit ensuite d'une déclaration d'utilité publique qui sera prise par arrêté ministériel après passage en Conseil

d'Etat. C'est donc une décision prise au plus haut niveau de l'Etat, qui mobilise à la fois les services locaux et les administrations centrales des Ministères.

Lorsque le projet est considéré comme acceptable par l'Etat, on peut procéder à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Donc, l'étude d'impacts sera soumise à l'appréciation de chacun dans le cadre de cette enquête publique. Ensuite, sur les résultats de l'ensemble des avis, le décideur pourra délivrer ou refuser l'autorisation si la somme des avis négatifs marque l'inadéquation du projet à son objectif. Egalement, il pourra l'accorder sous condition de prescription particulière.

Quel est le contenu de l'étude d'impacts ? C'est un document assez volumineux qui comporte dans un premier temps une analyse de l'état initial de l'environnement, donc qui balaie l'ensemble des thèmes environnementaux. Ensuite, il est procédé à une analyse des effets directs et indirects, temporaires ou permanents du projet qui doit porter sur l'ensemble des variantes.

Impact direct, on parlera d'une suppression d'un boisement ; impact indirect, on parlera d'un dépôt qui pourrait être réalisé pour stocker des matériaux hors de l'emprise du projet ; temporaire, c'est tout ce qui va concerner les nuisances procurées par le chantier ; permanent, c'est ce qui va perdurer après la mise en service. Par exemple, le bruit qu'on va limiter en deçà des seuils définis par la loi, mais qui continuera à être perçu en bordure de la voie.

Troisième chapitre de l'étude d'impacts, l'un des plus importants, les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu.

**M. Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :**

Peut-on vous demander de ne pas aller trop loin dans le détail, dans la mesure où vous voulez ensuite parler de Natura 2000 et de la loi sur l'eau ? Cela risque de retarder le moment où le public pourra poser des questions. Citez les différents points, mais n'allez peut-être pas trop loin dans le détail.

**M. Jean-Pascal SALAMBEHERE, Chargé de mission DIREN Midi-Pyrénées :**

On a les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu, et ensuite le détail des mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences du projet.

On trouve également dans l'étude d'impacts un bilan économique, qui fait le point sur les avantages procurés à la collectivité et le coût de l'ouvrage, une évaluation des consommations énergétiques, donc une évaluation avec ou sans l'aménagement pour mesurer s'il y a un gain en matière de consommation énergétique ou une aggravation, un résumé technique pour le grand public, une analyse des méthodes utilisées et le nom des auteurs.

La procédure Natura 2000 : il s'agit d'un projet européen visant au maintien de la biodiversité sur l'ensemble du territoire européen, donc des listes d'espèces animales, végétales et des listes d'habitats, c'est-à-dire des milieux qui abritent ces espèces ont été définis et déclarés d'intérêt communautaire. Chaque pays a sélectionné et proposé des sites correspondant à ces milieux pour constituer finalement un réseau de sites d'intérêt écologique appelés « Site Natura 2000 ». Pour la France, les propositions de sites d'intérêt communautaire ont été

---

validées, notamment sur le territoire qui nous concerne les cours de la Garonne et du Tarn sont des sites d'intérêt communautaire.

Sur ces sites seront mis en place des documents d'objectifs visant à mettre en place les conditions de gestion et de protection pour garantir la préservation de ces sites. Pour les projets, il y a une obligation de procéder à une étude d'incidences appropriée qui va vérifier la compatibilité du projet avec les enjeux de la directive. L'étude d'incidence appropriée est un document à part de l'étude d'impacts, qui va évaluer précisément l'impact du projet sur les espèces et les habitats d'espèces désignées sur le site « la Garonne ». S'il s'avère que l'impact est notable, c'est-à-dire susceptible de remettre en cause l'état de conservation du site, il faudra prendre des mesures visant à le supprimer ou le réduire. Si malgré ces mesures, l'impact restait notable, il faudrait saisir la Commission Européenne. Pour qu'une autorisation puisse être accordée, il faut justifier l'absence de solutions alternatives, il faut que le projet soit motivé par des raisons impératives d'intérêt public. Il faut que des mesures compensatoires soient définies sur des sites équivalents pour compenser la dégradation du site en question.

L'objectif pour le projet LGV consistera bien à ne pas arriver à cette troisième étape, mais d'arriver à trouver un projet pouvant garantir l'état de conservation du site, moyennant éventuellement des mesures correctives.

Pour finir, la procédure Loi sur l'eau est particulière. Elle s'applique aux travaux et ouvrages susceptibles de porter atteinte à l'eau et au milieu aquatique. C'est une procédure d'autorisation qui porte sur une nomenclature de travaux et d'ouvrages bien précise. Sont visées les modifications de cours d'eau. Pour l'écoulement des crues sont visés les remblais en zone inondable, la destruction de zones humides, les rejets dans les milieux naturels. Là encore, doit être rédigée et produite une note d'incidence qui est l'équivalent de l'étude d'impacts, mais centrée sur les questions liées à l'eau. C'est une procédure gérée au niveau départemental. Elle est instruite par la mission interservice de l'eau, qui réunit l'ensemble des services départementaux en charge des préoccupations sur l'eau. Une enquête publique est réalisée et l'autorisation est donnée par arrêté préfectoral. C'est donc une procédure déconcentrée au niveau départemental. C'est le Préfet qui a autorité pour délivrer l'autorisation. Cette procédure, qui est toujours engagée pour les gros projets, après la DUP, lorsque les études de détail sont suffisamment avancées pour présenter un projet pouvant évaluer correctement l'impact sur l'eau.

J'en ai fini avec les procédures. Ces cartes étaient prévues s'il y avait des questions.

#### **M. Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :**

Je vous remercie beaucoup, et je vous demande de m'excuser si je vous ai empêché de dire tout ce que vous aviez préparé, c'est toujours frustrant dans ces cas-là, mais peut-être y reviendra-t-on à partir des questions. Je voulais laisser le temps aux personnes ici de poser des questions tranquillement, pour que vous puissiez éventuellement aussi y répondre.

J'ouvre maintenant la discussion sur ces deux présentations, celle de M. MEREAU et celle de M. JARRY et de M. SALAMBEHERE. Y a-t-il des questions de personnes qui voudraient avoir des précisions ou qui pensent que des sujets n'ont pas été bien abordés dans cette deuxième partie de la réunion ?

---

**M. Jacques LARROQUE, Conseiller Général du Tarn et Garonne :**

Je représente un canton, qui a la particularité d'avoir été urbanisé antérieurement aux guerres de religion, mais aussi presque entièrement dévasté par la crue de 1930.

La présentation que vous venez de nous faire ne donne pas lieu à critique, car finalement vous venez de nous donner le contenu de la loi, autrement dit l'aspect réglementaire de la procédure. Je suppose que si des gens plus intelligents que moi l'ont adoptée et approuvée, c'est qu'elle ne donne pas lieu à critique. En principe, elle donne lieu à débat, mais on ne pas revenir dessus.

Dans votre présentation, vous avez beaucoup parlé de la nature mais pas du tout de l'homme. Or, des gens habitent dans les zones inondables. Jusqu'ici, le travail de l'Etat a surtout été de vouloir les protéger en pénalisant les futures victimes.

Je voulais attirer votre attention. Il m'est très difficile de recevoir le message, de l'analyser et de générer des questions intelligentes. Je ne sais pas faire cet exercice, je suis sans doute trop vieux. Je vous poserai sans doute des questions sur Internet.

Lorsqu'on réalise des équipements de cette importance, forcément dans le domaine de l'écoulement de l'eau, et donc dans l'aggravation des risques pour les gens qui malheureusement habitent dans les zones inondables, ceux-ci sont toujours très mal appréciés de la part de l'Etat. Dans l'hypothèse où cette ligne « tangenterait » Montauban par le sud, que l'ouvrage passe en zone inondable ou non, je voudrais bien que l'on prenne en compte le fait que des gens habitent dans les zones inondables. Cet équipement va encore, si vous n'y prenez pas garde, les fragiliser davantage.

**M. Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :**

Je vous remercie beaucoup de votre question, qui est très importante. C'était bien que ce soit vous qui la posiez. Les fonctionnaires de la DIREN ou les agents de SCETAURROUTE sont-ils en état d'apporter un début de réponse à un problème de fond ?

***Un intervenant :***

Dans ce qui vous a été présenté, et à travers les exposés faits par M. MEREAU, notamment par rapport aux écoulements hydrauliques, le maître d'ouvrage devra veiller à, en aucun cas, aggraver le risque d'inondation. Maintenant, un certain nombre de modélisations sont réalisées. Il convient à travers un tel projet de ne pas aggraver le risque d'inondation.

**M. Marc MEREAU, Spécialiste des études d'impact, SCETAURROUTE :**

Je ne dirai pas autre chose, je comprends très bien la préoccupation de M. le Conseiller Général. Croyez-moi, c'est aussi une préoccupation des maîtres d'ouvrage pour lesquels je travaille.

Les modèles hydrauliques mis au point et testés parfois avec des maquettes très précises, et qui représentent dans des zones vraiment sensibles le comportement des rivières en crue, visent justement l'objectif que vous avez cité, c'est-à-dire d'éviter toute aggravation. Aujourd'hui, les recherches menées et les modélisations hydrauliques tiennent compte du

changement climatique. La donne change, les conditions climatiques évoluent. Peut-être que certains incidents que l'on connaît sur certaines infrastructures sont liés, d'une part à l'urbanisation qui s'est développée aussi après l'infrastructure, et d'autre part à une évolution des précipitations, à la fois dans leur volume et dans leur fréquence. Dans les modélisations réalisées, on tient compte de ces évolutions pour ne pas travailler sur des hypothèses déjà caduques, mais pour essayer de prévoir ce qu'il est parfois difficile de prévoir.

Je pense que RFF ne dira pas le contraire, mais la préoccupation que vous exposez est vraiment très fortement prise en compte dans les études, en tout cas depuis une dizaine d'années. Antérieurement, ce problème n'était pas mesuré à la hauteur de la réalité.

D'ailleurs, il y a un problème majeur. Si l'ouvrage est mal dimensionné, il est aussi soumis à un risque d'intempéries. Pour une autoroute, le seul risque est que l'on arrête la circulation. Généralement, cela gêne les gens, mais il n'y a pas de mort, ni de gros risques. Sur une LGV, si l'ouvrage de décharge est très mal dimensionné, vous risquez de mettre en péril le remblai ou l'ouvrage qui tient la voie. Croyez-moi un TGV, qui circule à 300 km/h, ne tolère pas beaucoup de tassement ou d'intempéries sur la voie. C'est aussi un problème purement technique auquel RFF est confronté dès le départ. Cela rejoint votre préoccupation, il faut laisser couler l'eau et ne pas la retenir. La LGV n'est pas un barrage, ne serait-ce que pour sa pérennité.

**M. Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :**

Y a-t-il d'autres questions avant de passer à la troisième partie ?

**Un habitant de Castelsarrasin :**

Il est rare que le projet d'une route ou d'une voie de chemin de fer prenne le projet le plus rationnel géographiquement, et qui respecte l'environnement. En effet, des impératifs économiques et politiques prennent le pas sur ces conditions géographiques idéales et environnementales.

L'enquête publique est souvent falsifiée, car on prend les doléances des personnes touchées, mais uniquement pour les indemniser. Elles ont très peu d'influence sur la structure du projet lui-même. Ce sont encore les politiques qui décident. Donc, la démocratie de l'enquête publique se pose. Dans l'indemnisation des personnes touchées, lors d'une expropriation, on ne tient pas compte du préjudice subi par le bruit, ainsi que des nuisances de pollution dans cette indemnisation des personnes concernées. Je trouve que c'est injuste et cela ne se passe ainsi qu'en France. Dans les autres pays, on tient compte de ces nuisances sonores dans l'indemnisation, et dans tout projet, ce sont les nuisances les plus désagréables.

**M. Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :**

On va essayer de vous répondre.

Juste un point sur la philosophie générale de votre question. En entendant M. MEREAU, qui expliquait les cinq étapes du projet, qui se précise de plus en plus dans le temps. Il y a quelques personnes de ma génération dans la salle. Autrefois, le public découvrait un projet, lorsqu'on était au stade de l'enquête préalable. C'est à ce moment-là qu'il avait vraiment connaissance d'un dossier important. Il ne voyait pratiquement pas tout ce qui se passait avant. Je caricature, mais c'était quand même un peu cela.

---

La Commission du Débat Public, comme on le fait pour un projet de liaison à grande vitesse, a au moins l'avantage d'expliquer et de présenter au public, quel qu'il soit, toute tendance confondue ou toute origine confondue, quel que soit leur niveau, de présenter des idées de quelque chose qui peut évoluer dans le temps et qui viendra peut-être à un stade d'enquête préalable. A ce moment-là, les gens en auront déjà entendu parler quelques années au préalable, ils ne pourront pas dire qu'ils découvrent quelque chose sans jamais l'avoir vu. C'est une petite incidence par rapport à votre question. Sur le reste, je laisse les personnes qui savent répondre, notamment sur la prise en compte ou non du bruit dans l'indemnisation. Qui peut répondre ?

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

Comme l'a expliqué M. MEREAU, et lorsqu'on arrive aux étapes fines de réalisation, que l'on a identifié les impacts sonores de la ligne, se pose la confrontation avec les niveaux de bruit acceptables pour les habitations, qui vont être soumises à ce bruit. La règle à respecter pour RFF est de faire en sorte qu'il n'y ait pas d'habitations qui soient soumises à un niveau de bruit supérieur à ce qu'autorise la loi, et de réaliser en conséquence lorsque ce cas de figure ne paraît pas devoir être respecté, de mettre en œuvre des mesures de protection qui ont donc un coût sur le projet d'infrastructure : des protections par des merlons, des écrans anti-bruit ou des protections individuelles sur les façades.

Lorsqu'il apparaît qu'aucune de ces mesures n'est susceptible de ramener le bruit dans des limites acceptables, on peut être amené à faire une acquisition du bien. En matière de bruit, et dans le témoignage de ce qui a été dit sur l'évolution des prises en compte des problématiques environnementales dans les projets d'infrastructure, il faut noter qu'on relève sur les lignes à grande vitesse nouvelles, des niveaux d'émissions de bruit inférieurs de 5 décibels à ce qu'elles étaient sur les LGV lors de leur création. C'est-à-dire qu'il y a un travail à la fois des maîtres d'ouvrage d'infrastructure mais également de l'entreprise ferroviaire sur ces matériels pour que l'ensemble train et voie ferrée fasse des émissions de bruit de plus en plus faibles. Cet effort est également poursuivi, avec l'objectif d'arriver pour les dix prochaines années à ce que ces niveaux d'émissions sonores soient également réduits d'un nombre significatif de décibels.

**M. REGNIER, Directeur régional Midi-Pyrénées RFF :**

Pour compléter le propos de Jean-Jacques FAUCHER, nous serons le 27 septembre à Montauban pour une réunion sur les enjeux fonciers et territoriaux, dans laquelle ce sujet pourrait être évoqué plus précisément que nous ne le faisons aujourd'hui.

**M. Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :**

Merci, Messieurs, s'il n'y a pas d'autres questions sur cette partie de la réunion, nous allons passer à la troisième partie, c'est-à-dire à la présentation de témoignages, avec un changement d'intervenants. Je vais demander aux personnes, qui sont à la tribune, de laisser la place à Mme DURAND, Mme MAHE et à Mme RABASEDA.

**Table ronde n°3 :  
Les  
témoignages**

---

**M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :**

Je prends la suite avec d'autant plus de plaisir que je vais introduire un peu de féminité dans le débat, dans cet ensemble d'experts et je ne dis pas cet aréopage où il n'y avait que des hommes. Les femmes ont aussi le droit de parler dans un débat public. Elles représentent un peu plus de la moitié de la population. C'est absolument nécessaire et malheureusement, ce n'est pas tout à fait la moitié des experts.

Ces témoignages vont essayer de mettre un peu plus de vie, un peu de sensibilité, un peu de quotidienneté dans cet échafaudage de connaissances et de procédures, qui reste encore un peu abstrait. Certes, la procédure est intéressante et les connaissances sont fascinantes, ce n'est pas moi qui vais dire le contraire. Il faudrait sentir la chose vivre un peu. Je fais confiance à nos témoins pour amener dans ce débat leur sensibilité, leurs connaissances et leur témoignage. Je vais donner la parole en premier à Mme DURAND du CREN, Conservatoire Régional des Espaces Naturels.

**Mme Carole DURAND, Chargée de mission, Conservatoire Régional des Espaces Naturels (CREN) :**

Bonsoir à tous. Effectivement, je représente ce soir le Conservatoire Régional des Espaces Naturels de Midi-Pyrénées. C'est une association loi 1901 en faveur de la protection et de la préservation de la nature. Pour vous présenter rapidement nos axes d'actions, nous travaillons en faveur de la connaissance du patrimoine naturel, et notamment le patrimoine remarquable régional. Nous travaillons également en termes d'acquisition et de gestion de sites, et également sous forme d'appuis techniques auprès des particuliers, des collectivités et des agriculteurs toujours en faveur d'une meilleure prise en compte des aspects naturels et des fonctionnements écologiques.

Quant à notre intervention de ce soir, je voudrais ajouter un mot. En tant qu'association, nous intervenons assez peu dans l'élaboration des études d'impacts. Il arrive parfois par contre que nous y participions en tant qu'experts, notamment sur certaines thématiques comme les chauves-souris, puisque nous sommes spécialisés en particulier sur ce sujet. Ces travaux sont généralement menés par des bureaux d'études. Si je commets quelques erreurs, c'est par manque d'habitude.

L'intérêt et l'objectif des études d'impacts sur l'environnement visent à améliorer la qualité des projets, en intégrant dans les critères de décision les aspects environnementaux, tout comme les aspects financiers et techniques, ceci dans un objectif de diminuer au maximum les incidences sur les milieux naturels.

Comme on l'a vu également, une première réflexion a été élaborée au niveau de l'implantation du projet. Elle se base sur les différentes possibilités d'aménagement et leur variante, ce qui constitue différentes hypothèses de travail par la suite. Sur la base de ces différentes parties de projets et variantes, l'une des démarches consiste à viser et à intégrer dans les projets de tracés notamment les contraintes écologiques et réglementaires, c'est-à-dire essayer de les prendre en compte pour les éviter au maximum. Il s'agit souvent de zones naturelles protégées, comme les réserves naturelles, les parcs naturels régionaux et nationaux, des arrêtés de protection de biotope comme on l'a vu des sites Natura 2000 ou encore des sites connus au niveau régional pour leur intérêt particulier, des sites liés aux inventaires SNIEF... ou encore des grosses colonies de chauves-souris, des sites acquis par des conservatoires ; c'est assez varié. Et également par un recueil d'informations préliminaires, tels que des recueils bibliographiques ou de la consultation d'experts, afin de

---

rechercher au maximum un consensus entre les différents aspects techniques, économiques et environnementaux pour l'élaboration du projet.

Pour élaborer ce projet, il est nécessaire de définir une aire d'étude adaptée qui peut être appréhendée comme la zone géographique susceptible d'être affectée par le projet. C'est sur la définition de cette aire géographique que reposera toute la qualité d'étude d'impacts qui sera menée par la suite. On va rentrer dans les aspects naturalistes : faune, flore, milieux naturels. Pour définir cette aire d'études, il s'agit d'avoir une très bonne connaissance du fonctionnement des écosystèmes. Pour définir cette aire d'études, on va définir des zones d'études qui vont prendre en compte des zones sur lesquelles vont se ressentir les effets liés aux travaux pour la construction du projet, mais également les effets permanents de ce projet ou encore les effets directs, indirects et induits sur la faune, la flore et les milieux naturels. En fait, cette aire d'études doit intégrer les territoires qui vont directement ou indirectement être affectés par le projet, mais également celle-ci doit intégrer les différentes parties et variantes du projet.

Par rapport aux zones d'études qui doivent être définies, on va se baser sur les différents groupes faunistiques et floristiques à étudier. D'une manière générale, dans les études d'impacts, comme dans beaucoup de projets, prenant en compte l'aspect environnemental, les habitats naturels, qui sont des sites abritant des espèces, autant de faunes que flores, mais ayant également un rôle en termes de fonctionnement écologique. Pour la flore, ce sera pris intégralement. Pour la faune, c'est un peu différent et ce sont des groupes particuliers, qui se scindent entre vertébrés et invertébrés. Leur prise en compte dépendra notamment du contexte, c'est-à-dire des milieux présents sur les sites coupés par l'aire d'étude définie, mais également selon le projet prévu.

Pour définir ces zones d'études, il s'agit d'avoir une bonne connaissance des sites, notamment en ce qui concerne la faune, la flore et les habitats naturels, il s'agira de définir des unités écologiques fonctionnelles. En fait, ces unités peuvent être caractérisées comme des territoires, étant plus ou moins vastes et jouant des fonctions écologiques précises. C'est donc assez varié. Pour une même espèce et une même population, ces différentes zones représentent tous les sites utilisés par la population concernée. Il peut s'agir par exemple des zones de repos, d'alimentation, de reproduction ou d'hibernation, des voies migratoires, des sites jouant des rôles dans la connexion des populations, des corridors ou encore des zones jouant le rôle de barrière écologique. Pour une même population d'une même espèce, l'ensemble de ces zones va former l'unité fonctionnelle. Ces unités sont très importantes pour une population d'espèce, à savoir qu'il ne suffit pas uniquement de préserver une zone de reproduction, mais il est important d'y associer les zones d'alimentation ou de repos qui font partie de leur cycle biologique.

Si une perturbation a lieu sur l'unité fonctionnelle en question, celle-ci peut avoir des impacts assez conséquents sur la population concernée. Pour la réalisation d'un état initial du site, après avoir défini suivant le contexte et le projet les différents groupes à prendre en compte, la première étape consiste à un recueil bibliographique. Il va se faire sur des inventaires et des documents existants, qui ont déjà été élaborés antérieurement. Cela peut être les inventaires réalisés dans le cadre des inventaires ZNIEF..., dans la réalisation des documents d'objectifs pour la désignation des sites Natura 2000. Cela peut être également des études antérieures réalisées par des associations ou d'autres bureaux d'études, des revues naturalistes ou des revues spécialisées, des travaux universitaires.

Une deuxième phase de recueil d'informations existantes concerne la consultation. Ce sont souvent des informations peu publiées ou pas diffusées. Ces consultations vont être réalisées auprès de différents acteurs, comme la Direction Régionale de l'Environnement, la Direction

---

Départementale de l'Agriculture et de la Forêt, les Conseils Généraux, l'ONF ou les associations de protection de la nature locales ou régionales, voire encore les bases de données qui ne sont pas forcément accessibles facilement dans un premier temps.

Dans un deuxième temps, une fois cette phase de recueil d'informations existante réalisée, on va passer aux études de terrain. Suivant les groupes définis, ces inventaires vont être menés suivant un calendrier adapté à chaque groupe considéré, à savoir qu'une espèce ne va pas forcément utiliser un même lieu, de manière identique sur toute l'année ou être présente de manière permanente sur un site. Il s'agira d'être présent au bon moment, de passer plusieurs fois sur une même zone pour estimer au maximum la diversité présente.

Bien sûr, ces études peuvent avoir une durée relativement variable au cours du temps. Ces inventaires vont se faire de différentes manières, il y aura une approche descriptive : définir la présence ou la répartition des espèces sur la zone considérée, et également y associer une approche fonctionnelle, c'est-à-dire étudier les interrelations entre les différentes populations, la structuration de ces populations dans l'espace. En fait, c'est une approche dynamique permettant de comprendre l'utilisation de l'espace et des différents sites par une même population d'espèce.

Au cours de cette phase de terrain, on pourra également revenir sur des compléments ou des confirmations bibliographiques, qui avaient pu être donnés quelques années auparavant, à savoir qu'un milieu, suite à une perturbation est capable de changer très rapidement, et de ne plus accueillir les mêmes populations qu'antérieurement.

Suite à cette phase d'état initial, il y aura une phase d'interprétation des résultats, notamment sur le statut des espèces et des espaces inventoriés, donc sur la base de critères réglementaires ou administratifs, qu'ils soient locaux, régionaux, nationaux, communautaires voire internationaux. Dans ce cas, ce sont des espèces protégées au niveau national, et ce sont des critères réglementaires voire des critères administratifs, c'est-à-dire des espèces considérées comme étant patrimoniales pour une zone géographique considérée, notamment pour la Région Midi-Pyrénées.

Suite à l'établissement de statut des espèces et des espaces, une bio-évaluation de la qualité de l'environnement sera réalisée. Elle vise à définir la sensibilité, la vulnérabilité des espaces et des espèces présentes ; ce, en définissant l'importance et l'abondance des populations, leur fragmentation, leur tendance évolutive voire la diversité générale du site considérée. Suite à cela, une synthèse sera réalisée. A ce stade, suivant le contexte, la présence de certaines espèces protégées, menacées ou rares peut parfois compromettre le projet, voire le réorienter.

Suite à cette synthèse, une hiérarchisation des enjeux sera réalisée en termes d'espèces, en faune et en flore, mais également sur les milieux naturels, afin de définir les secteurs les plus sensibles sur la zone considérée par le projet. Notamment sur ces zones sensibles, la hauteur et le type des impacts seront à considérer. Je ne vais pas reprendre tout cela en détail, car nous l'avons vu. En fonction de chaque groupe d'espèces ou de certaines zones bien identifiées par rapport à leur sensibilité, on définira la nature, la durée et voire l'intensité des impacts, et leur réversibilité dans le temps. Cela permettra de hiérarchiser par la suite les mesures à établir pour leur prise en compte.

Un projet se base sur la présentation de plusieurs aménagements et variantes, une argumentation de choix par des croisements de contraintes environnementales, techniques et économiques. Suite à cela, une implantation sera retenue. C'est dans ce cas que seront réalisés sur une zone un peu plus restreinte, voire un peu plus grande sur certains points, car

---

l'aire d'études va devoir intégrer des unités écologiques fonctionnelles plus conséquentes selon les espèces considérées, des inventaires complémentaires beaucoup plus fins au niveau de l'implantation retenue. Ces inventaires seront suivis d'une analyse fonctionnelle pour essayer de connaître au mieux l'utilisation de l'espace par les espèces présentes, comme les voies migratoires, pour éviter un maximum d'impacts vis-à-vis de ces populations. Cette démarche permettra d'avoir une évaluation globale du projet.

Concernant l'appréciation de ces impacts, il existe plusieurs possibilités pour pouvoir les atténuer. La première étape passe par la proposition, si possible, de mesures de suppression d'impacts et dans un second temps de mesure de réduction d'impacts. Suite à cela, une nouvelle appréciation de l'importance des impacts est réalisée. On essaie de juger l'existence ou non d'impacts résiduels suite à la mise en place de ces mesures de suppression et de réduction d'impacts. Si des impacts résiduels restent sur le site, c'est à ce niveau que des mesures de compensation peuvent être proposées. L'intérêt étant que les mesures d'atténuation proposées se basent sur des expériences qui ont déjà été approuvées et éprouvées ou des protocoles à adapter.

En termes de suppression d'impacts, cela peut être par exemple une modification du projet initial, donc de tracés ou de sites d'implantation, voire le choix d'une saison plus adaptée pour la réalisation des travaux. En termes de réduction d'impacts, cela arrivera en seconde phase, c'est-à-dire une fois que toutes les mesures de suppression d'impacts ont pu être proposées. Celles-ci peuvent concerner des mesures de restauration de milieu, de fonctionnalités écologiques, par exemple la réalisation de passage à faune, la revégétalisation de certaines zones, voire la mise en place de mesures de précaution, comme la limite de l'emprise de l'ouvrage ou la planification et le suivi du chantier.

Les mesures compensatoires ne sont proposées que lorsque des impacts résiduels demeurent. Ces mesures concernent des zones remarquables, dégradées et menacées, mais qui sont valorisables. Par contre, les mesures ne vont pas forcément prendre en compte des sites qui seront directement touchés par le projet. C'est possible, mais ce n'est pas obligatoire. Il peut y avoir une distance géographique dans ces mesures compensatoires, et également une distance temporelle, c'est-à-dire que pour l'ouvrage réalisé à un temps T, la mesure compensatoire sera peut-être réalisée une année après. Il peut également y avoir une distance entre la nature de l'impact existant et la solution envisagée. Les mesures compensatoires peuvent être menées sur différentes approches, qu'elles soient locales ou dissociées dans l'espace, mais autant les unes que les autres peuvent concerner une ou plusieurs espèces patrimoniales subissant des impacts non réductibles. Ainsi, on mènera des mesures en leur faveur. Cela peut également concerner des habitats naturels au sens large. Effectivement, dans ce cas, il existe un point commun, à savoir qu'en préservant les habitats naturels on favorise la faune et la flore qui y sont associées.

Les mesures de compensation sont assez variables. Cela peut être des mesures techniques qui passent par de la gestion, de la réhabilitation de site, la création de milieux naturels, de l'acquisition foncière, voire par des mesures connexes des études complémentaires. Il y a des inventaires complémentaires, l'élaboration de plan de gestion. Ces mesures compensatoires peuvent également avoir des caractères réglementaires et aboutir au classement « réserve naturelle » de certains sites, voire un arrêté de protection biotope. Chacune de ces différentes mesures sont fortement reliées. On peut notamment dans un premier temps acquérir le site, y mener un plan de gestion, des inventaires complémentaires, et ensuite le classer en réserve ou en arrêté de protection biotope.

Ces mesures compensatoires sont définies en concertation entre différents acteurs, et données en faveur de certains interlocuteurs qui peuvent être les conservatoires d'espace

naturel de par leur rôle d'acquisition foncière ou encore certains opérateurs de documents d'objectifs. Ce sont les études menées dans le cadre de Natura 2000.

Le maître d'ouvrage, dans le cadre d'une étude d'impacts, s'engage toujours en termes de faisabilité technique, administrative et en termes d'évaluation financière de son projet, afin d'appréhender les différents aspects de ce projet.

Une étude d'impacts concerne également une phase de suivi et de bilan, visant notamment à contrôler la mise en place des mesures de réduction d'impacts, mais également un suivi annuel de l'efficacité de ces mesures. Pour certains projets, comme les installations classées au titre de la protection de l'environnement, ou certains grands projets d'infrastructure de transport, ce suivi est une obligation réglementaire. Pour d'autres types de projets, il peut s'agir d'une mesure d'atténuation ou d'un complément souhaitable à l'étude d'impacts. On aime que ce suivi soit un suivi en lui même, et ne soit pas considéré comme une mesure d'atténuation. Un bilan est réalisé pour mesurer sur le long terme l'efficacité des mesures mises en place, et proposer, le cas échéant, des adaptations en fonction des impacts qui pourraient persister.

Je vais vous présenter en deux diapositives un cas concret, pour montrer l'intérêt de la prise en compte des aspects environnementaux en amont du projet. C'est un cas auquel, nous n'avons pas nous-mêmes, en tant que conservatoire, été associés. Nous l'avons été par personne interposée.

Là, c'est dans le cadre de la construction de l'autoroute A20. Celle-ci était déjà en fonctionnement par rapport au problème soulevé. En 2003, l'autoroute A20 a été mise en service. Un bureau d'études réalisait le suivi de la mortalité des amphibiens. Il mesurait la réussite des mesures mises en place. En suivant la mortalité de ces amphibiens, ils se sont rendus compte qu'il y avait une très forte mortalité concernant les chauves-souris par collisions autoroutières. Un suivi, à la demande du Conservatoire, a été pris en compte par les ASF (Autoroutes du Sud de la France) et la Direction Régionale de l'Environnement de Midi-Pyrénées pour mesurer la mortalité causée par collision au niveau d'une population de chauves-souris. On a effectivement mis en évidence une mortalité importante de ces espèces sur des secteurs relativement bien localisés. Etant impliqués dans la préservation des chauves-souris, nous avons demandé la mise en place de mesures d'atténuation d'impacts vis-à-vis de ces espèces, qui concernait soit des passages spécialisés, comme on peut le faire pour les amphibiens, les grands mammifères, voire de la plantation de haies afin que les individus de ces espèces franchissent l'autoroute et ne se fassent pas attraper par collision. Malheureusement, et c'est l'intérêt de prendre en compte les aspects environnementaux dès le départ dans un projet, ces propositions n'ont pu être mises en place pour des raisons de coût trop élevé, suite à la mise en service du réseau autoroutier. J'insiste de nouveau, et c'est pour nous un intérêt marqué de prendre en compte les aspects environnementaux dès les prémices de certains projets.

#### **M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :**

Je vais demander aux deux autres orateurs d'intervenir, qui vont être un peu rétrécis dans le temps, car la réunion dure. L'exemple cité était très intéressant.

**Mme Pascale MAHE, Association Nature Midi-Pyrénées :**

Bonsoir à tous. Je vais intervenir rapidement, mais en deux parties. Je vais vous lire le positionnement de la Fédération Régionale de Protection de la Nature (UNIMATE), plus sur des aspects généraux. A ce stade du projet, c'est une position de principe pour cette association.

Après, en quelques diapositives, je vous présenterai les préoccupations de Nature Midi-Pyrénées, dont je suis la Directrice. Elles concernent essentiellement les milieux naturels, les espèces faune/flore. On verra quelques photos et une localisation axée notamment sur le corridor garonnais et les zones humides riveraines de la Garonne.

Concernant UMINATE, je vais lire son positionnement, car ce n'est pas moi qui l'ai préparé. UMINATE est déjà intervenu lors de la précédente réunion du débat public du 15 juin à Diagona Labège. A cette occasion, ils avaient déjà formulé une position en faveur du principe d'une ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne, car ils souhaitent que le prolongement soit étudié rapidement. Ils s'étaient déjà positionnés lors de l'élaboration du schéma des services collectifs de transport dans le cadre de la participation au groupe de travail et lors du positionnement contre le projet d'un nouvel aéroport, avec notamment des réunions inter-associatives préalables à la rédaction du positionnement rendu public pour ce projet d'aéroport.

« UMINATE rappelle le besoin de dessertes des territoires en Midi-Pyrénées, avec une intermodalité efficace en lien avec un axe ferré reliant rapidement Toulouse à Paris, mais aussi vers la Méditerranée, l'Espagne et la Catalogne, ainsi qu'ensuite le couloir rhodanien, d'où l'importance d'une branche Toulouse-Narbonne.

Rappelle également l'intérêt d'avoir une alternative aux déplacements intérieurs français par avion.

Cependant, nous sommes contre le développement effréné de toujours plus de mobilité avec le cortège d'impacts associés. Nous reconnaissons le droit à la mobilité pour les personnes, mais pensons que les nouvelles technologies de communication et d'information devraient pouvoir limiter l'augmentation des déplacements pour raisons professionnelles.

En ce qui concerne le transport des marchandises, nous récusons le postulat selon lequel, pour développer l'économie et l'emploi, le transport de marchandises doit être développé. Nous ne souscrivons pas à un projet global de société où une part de plus en plus croissante des produits quotidiens que nous consommons traverse une partie de la terre, et dans de nombreux cas sont fabriqués dans des conditions inéquitables. Nous défendons une société de sobriété et nous intégrons dans notre approche les dérèglements climatiques et la réalité du coût de l'énergie.

Nous militons au sein de mouvements associatifs français et européens, d'abord pour la diminution globale du transport de marchandises sur de longues distances, puis pour une diminution de la part de transport routier de marchandises.

Plus précisément, sur les variantes de bande de 10 km en Aquitaine, UMINATE n'a pas vocation à s'exprimer sur cette zone géographique, qui est hors de son champ de compétence. C'est donc la Fédération Régionale Aquitaine SEPANSO qui a une bonne connaissance de sa région, de ses richesses écologiques qui interviendra à ce sujet.

Sur les gares, UMINATE est pour que le TGV desserve les gares actuelles à Bordeaux et Toulouse Matabiau, et pour l'existence de gares qui desservent Agen et Montauban. Ces gares devront être conçues au cœur d'un projet d'aménagement du territoire collectivement conçu. Si elles ne sont pas situées à l'endroit des gares actuelles, elles devront être reliées en intermodalité efficace, et notamment avec la présence de transport en commun. Agen étant hors Midi-Pyrénées, UMINATE ne

s'exprime pas sur la localisation de la gare d'Agen. Pour Montauban, le quartier Villebourdon où est située la gare actuelle est en zone inondable. Donc, explorer un projet de gare TGV situé ailleurs est donc sensé, mais faut-il notamment qu'il soit prévu pour que dans la gare passent aussi les lignes traditionnelles de chemin de fer ? En résumé, les impacts environnementaux et les contraintes à repérer, UMINATE est en faveur de la protection de la nature et se préoccupe des impacts, y compris les impacts sanitaires de tout projet d'aménagement. Elle est aussi très attachée aux problématiques des risques majeurs, qu'ils soient naturels et technologiques.

En ce qui concerne les milieux naturels, c'est donc la partie suivante que je vous présenterai au titre de Nature Midi-Pyrénées, car nous sommes membres d'UMINATE, notre spécialité porte sur les milieux naturels, la faune et la flore.

Sur l'ensemble, UMINATE s'interroge sur les zones inondables, ce dont nous avons déjà beaucoup parlé, sur la présence de site SEVESO, sur la situation des zones les plus densément peuplées, qu'il serait judicieux d'éviter. Idem par rapport à des hôpitaux, des groupes scolaires, qui sont des zones particulièrement sensibles au bruit.

UMINATE s'interroge également sur les besoins en matériaux de construction qu'il faudra pour réaliser cette ligne TGV, car ce n'est pas précisé dans le dossier du maître d'ouvrage, et nous sommes très inquiets de savoir où seront prélevés les matériaux nécessaires à la construction de cette future ligne. J'en parlerai tout à l'heure en abordant la vallée de la Garonne.

UMINATE demande s'il a été imaginé ou étudié une ligne qui collerait dans sa partie Midi-Pyrénéenne au plus près de l'autoroute. Dans ce cas, quels seraient les impacts en matière de bruit émis par l'autoroute, cumulé à la LGV ? Ce tracé serait-il cohérent avec les autres préoccupations que je vous ai énumérées par rapport aux zones inondables, milieu naturel, etc. ? »

Je vais maintenant intervenir au titre de Nature Midi-Pyrénées. Nature Midi-Pyrénées est une association de naturalistes et de sympathisants de la nature, de 600 adhérents. Notre vocation consiste à la fois à connaître la nature, la faire découvrir et travailler ensemble dans le cadre des politiques territoriales avec les élus, les administrations pour que les projets d'environnement soient les mieux intégrés possible vis-à-vis de nos préoccupations liées à la nature.

Sur cette diapositive, même si l'on ne voit pas très bien, j'ai essayé de vous faire part de nos préoccupations à ce stade de l'étude, car on a bien vu qu'elle n'était pas engagée. En gros, il existe trois types d'enjeux forts en termes de milieu naturel sur le tracé envisagé :

Tout ce qui concerne la vallée de la Garonne, la forêt de Montech qui est une zone naturelle protégée, notamment des rapaces nicheurs tels que l'aigle botté, les Circaètes, qui sont des espèces importantes au niveau de la région.

Mais, il y a aussi dans cette bande des 10 km des terrasses exposées au sud, des coteaux secs avec des pelouses sèches et des espèces d'influence méditerranéenne qui sont intéressantes au niveau régional. C'est un cortège d'espèces intéressantes, qui se situent sur des milieux sur des espaces assez restreints. Il faut faire très attention à ces milieux.

Enfin, le corridor garonnais avec ses forêts riveraines, ses plages de galets, les bras morts, etc. : tous les milieux de la mosaïque, qui constitue la plaine alluviale de la Garonne.

La photo suivante montre une carte, que j'ai reprise où j'ai synthétisé les données dont on disposait sur la plaine d'inondation de la Garonne. En orange, apparaissent les limites du futur site Natura 2000, qui reprend la vallée de la Garonne, avec les zones immédiatement inondables et les zones humides annexes de la Garonne. En rose, vous avez les zones naturelles d'intérêt écologique. En bleu turquoise, les zones d'importance communautaire pour les oiseaux.

Ici, il y a une très grande densité d'enjeux écologiques sur ce secteur concerné, car en fait la bande qu'on nous a montrée tout à l'heure concernait la partie gauche, et il y a une autre partie sur le côté droit qui n'est pas dans la plaine d'inondation. Notre souci, en tant qu'association de protection de la nature, est que cette plaine d'inondation avec sa mosaïque ne soit pas artificialisée davantage. En fait, elle l'est déjà beaucoup. Vous avez l'exemple ici à Gagnac sur Garonne où la plaine est coincée entre les infrastructures.

Il y a eu beaucoup d'extractions de graviers, qui se sont déroulées dans ces secteurs. Une autre de nos préoccupations consiste à savoir ce qu'il en est des matériaux, qui vont être extraits ou approvisionnés pour mettre en place ce projet de ligne. Il s'agit pour nous de préciser que la Vallée de la Garonne a été suffisamment ponctionnée en matériaux. Ce serait très préjudiciable de remettre en activité des gravières dans cette plaine d'inondation.

La photo suivante montre le deuxième tronçon, pour lequel la vallée de la Garonne est concernée, avec le plan d'eau de St Nicolas de la Grave. C'est la partie la plus naturelle de la Garonne. C'est la Garonne divagante avec une plaine d'inondation très large, car elle correspond à l'ancien lit à travers l'histoire de la Garonne. Malheureusement, aujourd'hui, la Garonne est en grande partie fixée, mais il existe de nombreux milieux naturels, comme le montre la photo du haut représentant un boisement pionnier de saules et de plantes. C'est la forêt vraiment humide de bord de Garonne, ici les plages de galets, ici un bras secondaire en formation, les berges avec toute la forêt alluviale. Ce sont les milieux qu'il s'agit absolument de préserver, qui font partie du site Natura 2000. De toute façon, ils bénéficieront d'une étude d'incidence, comme nous l'a précisé M. SALAMBEHERE de la DIREN.

Pour résumer, nos préoccupations consistent à demander qu'il n'y ait pas d'artificialisation supplémentaire dans les zones inondables. Par exemple, des ouvrages peuvent être conçus pour empêcher des risques de crues, et se situer au champ naturel d'épandage, du type barrage écrêteur ou bassin. Pour nous, ce n'est vraiment pas une solution, même si c'est une substitution au niveau hydraulique, cela perturbe fortement le fonctionnement de la plaine d'inondation, et ce n'est pas du tout la même chose en termes de biodiversité.

On se demandait s'il était opportun de coller ce passage de la ligne à un autre couloir existant (peut-être autoroute). A ce stade de l'étude, on ne peut pas le dire mais ce serait intéressant. Plus on fait de coupures, moins la faune peut se diffuser facilement et plus l'impact est préjudiciable. Il faut coller plutôt que de segmenter.

Enfin, nous avons cette préoccupation vis-à-vis des granulats.

#### **M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :**

Merci beaucoup, Madame, d'avoir tout synthétisé de façon aussi brève. Je vais passer la parole, avant les questions, à la dernière intervenante, Mme RABASEDA qui va nous citer quelques exemples de retour d'expérience du TGV Est. Je vais lui faire les mêmes recommandations de concision.

**Mme Sandrine RABASEDA, RFF LGV Est :**

Bonsoir à tous ; ce soir, le but de ma présentation consiste à essayer de vous expliquer et de vous faire partager ce qu'est la démarche de l'environnement intégré, que nous avons voulu mettre en place sur le projet de la LGV est, et que RFF devrait mettre en place dans le cadre de tous ces projets d'infrastructures, et d'illustrer cette démarche par des exemples précis qui permettront d'illustrer aussi le discours de Melle DURAND du CREN.

Au préalable, deux petits points à préciser.

Premier point : Pour RFF, l'environnement est l'environnement naturel, donc le paysage, la faune, la flore, les eaux, mais aussi l'environnement humain. Quand on parle d'humain, on parle de bruit, d'agriculture, d'activité touristique ou plus socioéconomique. Pour RFF, l'environnement est une démarche itérative, comme cela a été dit tout au long de la soirée, qui doit être intégrée dès les premiers stades d'études, c'est-à-dire dès les premières idées qu'on peut avoir sur un projet de la phase de conception jusqu'à la phase de réalisation, mais aussi bien après la mise en service du projet, avec la mise en place d'un bilan environnemental, qu'on doit rendre public cinq ans après la mise en service d'un projet d'infrastructure.

Le second point resitue mon discours dans le contexte du projet que je suis depuis 1999. Le projet est la LGV Est européenne, qui devra créer une liaison à grande vitesse de la France vers l'Allemagne et vers le Luxembourg, en mettant Paris à 2 h 20 de Strasbourg. On a un projet de 406 km de long, dont 300 km sont réalisés en première phase en grande vitesse (première phase financée). Les travaux sont aujourd'hui quasiment terminés pour ce qui est du génie civil pur. On a posé environ 100 km de voies, et on mettra la LGV en service en juin 2007.

J'ai voulu prendre trois exemples plus axés sur la nature, et cela créera la continuité avec le CREN : deux exemples en Champagne-Ardenne et un en Lorraine. Pour les deux premiers, on a tout d'abord un exemple « le déplacement et la préservation de plusieurs espèces protégées », notamment d'une espèce protégée au niveau européen et ensuite le rétablissement des déplacements de la grande faune.

Le site qui illustre le déplacement et la préservation d'une espèce protégée est une zone de trois mares agricoles, qui se situe dans des prairies agricoles. Elles sont connectées entre elles où il y a des déplacements fréquents de batraciens entre ces différentes mares. Au sein de ce réseau va passer la ligne à grande vitesse est européenne, et elle va impacter une mare. Les états initiaux ont démontré la présence de plusieurs espèces protégées de batraciens, et notamment le triton crêté, espèce protégée au niveau européen, pour lesquelles on doit mettre en place des mesures afin de préserver cette espèce et son habitat. Ces mesures ont été définies dans un dossier d'autorisation de déplacement d'espèces, présenté au Préfet et au Ministère de l'Environnement.

Dans ce dossier, plusieurs types de mesures ont été définis, selon trois axes.

Les premières mesures à mettre en place concernaient les mesures de sauvegarde de l'habitat, qui allait être détruit et donc de ses habitants, en l'occurrence les tritons. Donc, pompage de la nappe avant le démarrage des travaux de génie civil, en y associant le Conservatoire du Patrimoine Naturel de Champagne-Ardenne. La DIREN était présente sur le site lors des travaux de pompage. Récupération des individus et transfert dans les mares qui n'allaient pas être perturbées par les travaux.

Ensuite, mise en place de mesures de réduction, c'est-à-dire mesures qui vont permettre de rétablir les circulations qui existaient au préalable entre les différents réseaux de mares. Donc, création d'un « batracoduc », tout simplement une buse qui permet de faire circuler les

batraciens de part et d'autre de la ligne. Ensuite, création de fossés relais permettant de créer un milieu relais entre les mares existantes de part et d'autre de la ligne et le « batracoduc ». Ainsi, on a un habitat intermédiaire entre les mares et le « batracoduc ». Mise en place, en phase définitive, d'une clôture anti-batraciens, qui interdit donc l'accès aux batraciens sur les talus de la LGV, et qui canalise par le même fait les batraciens vers la buse pour permettre de rétablir cette circulation.

Le troisième niveau de mesures porte plus sur des mesures en phase chantier, c'est-à-dire des mesures de précaution, une signalisation appropriée pour éviter à tout engin de venir s'approcher un peu trop près des milieux préservés, engin ou homme de chantier. Mise en place d'un filet anti-batraciens aussi pendant la période du chantier pour éviter aux batraciens de pénétrer sur les secteurs de travaux.

Cela va être le cas pour toutes les mesures que je vais vous exposer. Il ne suffit pas de mettre en place des mesures et de s'entourer de personnes compétentes, mais il faut aussi pérenniser les mesures. Cela signifie mettre en place au préalable un suivi écologique. Là, il a été acté avec le Conservatoire un suivi écologique sur cinq ans pour essayer de comprendre comment le milieu se régénérerait : le milieu avait-il été bien recréé ? Cela fonctionnait-il ? Donc, un suivi écologique avec le Conservatoire.

Ensuite, une convention de gestion du site avec ce même Conservatoire pour mettre en place les mesures de gestion permettant de pérenniser.

En troisième lieu, on a l'intégration de ce site et des suivis réalisés sur le site, dans le cadre du bilan environnemental que nous avons mis en place dès 2005, et qui permettra de faire un bilan à cinq ans après la mise en service afin de comprendre pourquoi les mesures ont marché ou non, et de mettre en place des mesures de réparation si nécessaire.

Le deuxième exemple, que je vais évoquer rapidement, porte sur le rétablissement des déplacements de la grande faune. On a toujours le même système, c'est-à-dire on fait réaliser des états initiaux par des bureaux d'études compétents. Ce n'est pas RFF qui les fait, on s'associe toujours aux personnes les plus compétentes. Les états initiaux ont été réalisés, c'est-à-dire l'identification des grands massifs à cerfs, des grands axes de déplacement de cette espèce. Ensuite, localisation du meilleur emplacement pour le rétablissement de ces axes, avec la création d'un passage grande faune pour reconnecter les deux massifs qui pourraient être coupés par la LGV. Dimensionnement de ces passages grandes faunes, éventuellement par des techniciens purs et aménagement de ces passages par des paysagistes ou des bureaux d'études spécialisés dans la grande faune.

Ensuite, on passe à la réalisation phase travaux. Pour limiter l'impact que l'on peut avoir sur les populations et les perturber le moins possible, on peut adapter le planning des travaux, c'est-à-dire que ce passage soit calé dans les premiers ouvrages à réaliser dans le calendrier des travaux pour établir au plus vite les circulations de la grande faune.

On a deux types de passages, le passage grande faune spécifique spécialement attribué au rétablissement de la grande faune. On peut avoir aussi des passages mixtes, couplés à des rétablissements de cours d'eau ou de voies de débordage ou ce genre de choses. Cela dépend un peu de la densité de la population, des échanges qu'il peut y avoir entre les différents massifs. Ce sont les bureaux d'études qui nous ont orientés sur ces choix, sachant que dès les états initiaux, on s'est associé à l'office national de la chasse et de la faune sauvage pour avoir, à chaque stade de l'étude, une expertise de cet organisme sur la localisation des passages grande faune et sur leur aménagement.

Il faut aussi savoir qu'un passage grande faune ne se limite pas à un ouvrage d'art tout bête, on a aussi des aménagements spécifiques qui sont réalisés. On peut voir plusieurs choses sur ces photos. On a déjà les palissades en bois, que l'on avait vues sur les photos

précédentes. Elles permettent de cacher la vue aux animaux de l'infrastructure qui circulent en dessous.

Ensuite, on peut avoir pour un suivi plus exhaustif et plus facilité, la mise en place des pièges à traces. C'est simplement du matériau un peu sablonneux permettant de bien visualiser les traces des animaux qui sont passés sur le passage.

Dans la même idée que pour les batraciens, afin de canaliser les animaux vers le passage, on met en place des clôtures grands gibiers. Ce sont des clôtures plus hautes que celles habituellement mises pour sécuriser la ligne des riverains.

Je vais arriver à mon troisième exemple, qui se situe en Lorraine : traversée d'un site Natura 2000 pour illustrer l'aspect réglementaire. Il s'agit de la vallée de la Nied (prés salés continentaux). C'est un milieu assez exceptionnel en milieu continental. On peut rencontrer des prés salés sur des zones de littoral, mais en milieu continental c'est très peu fréquent.

C'est quelque chose que nous traversons. On voit la carte du site Natura 2000 sur la droite, on écorne le site dans sa partie sud, mais il s'avère qu'il existe des impacts sur le site. A titre de précaution, un dossier d'incidence a été réalisé. On est dans un cas particulier puisque le site Natura 2000 n'a été mis en place qu'après la déclaration d'utilité publique du projet. Donc, le projet existait déjà. Le périmètre Natura 2000 a été défini en intégrant le projet. On a défini a posteriori un dossier d'incidence Natura 2000, dans lequel on a évalué les impacts qu'on pouvait avoir sur le site. Environ 3 hectares de prélèvement du site, qui faisait 700 hectares.

On a défini les mesures qu'on allait mettre en œuvre pour réduire, supprimer ou compenser ces impacts. Les mesures de précaution et de réduction mises en place portent d'abord sur un balisage strict du chantier, toujours la même chose, pour empêcher les engins de divaguer dans des secteurs où ils ne devraient pas aller, respecter leur emplacement prévu.

Ensuite, prélèvement de graines de Troscart maritime, espèce protégée présente sur le site Natura 2000. On compilait un peu les contraintes réglementaires à ce niveau. Donc, prélèvement de ces graines par le Conservatoire et le jardin botanique de Nancy ; mise en banque de ces graines ; semis de ces graines sur un site proche de la LGV pour une expérimentation de la régénération (observer la régénération du site avec semis), ensuite transfert de banquettes de Troscart, c'est-à-dire de banquettes herbacées de Troscart qui allaient être impactées directement par le tracé de la LGV, et mise en place de ces banquettes sur un site à côté de la LGV.

On trouve des mesures de compensation, de préservation de prairies salées aux abords du projet sur 31 hectares, c'est-à-dire convention notamment avec le conservatoire des sites lorrains, les propriétaires et exploitants des sites, sachant que l'idée était de réaliser une maîtrise foncière sur ces sites, mais les propriétaires ne voulaient pas tous vendre. On n'était pas en mesure d'acheter ces terrains. On a passé des conventions de gestion.

Ensuite, achat de 3 hectares dans le site Natura 2000 de pré salés dans un secteur beaucoup plus au nord, très éloigné de la LGV. Cela illustre aussi le discours du CREN, à savoir que les mesures de compensation ne se font pas forcément aux abords proches de la LGV, mais on peut trouver des secteurs sensibles, qui sont en voie de disparition ou de rareté. Par le biais d'un projet, on peut les protéger à titre de compensation.

Les travaux de restauration : semis de graines de Troscart pour voir la régénération et ensuite un essai sur le site de décaissement du sol pour aller rattraper la nappe souterraine qui, elle, est salée, et voir comment, en décaissant un site, on peut régénérer naturellement un secteur salé.

Toutes ces mesures ont été réalisées avec des bureaux d'études, suivies soit par des Conservatoires, soit des organismes autres compétents en matière de gestion de l'environnement. Tous ces sites sont suivis et intégrés dans le cadre de notre bilan environnemental.

Les trois exemples que je vous ai présentés voulaient illustrer nos deux grands principes, à savoir l'anticipation et la concertation, c'est-à-dire aller discuter et savoir s'associer avec les personnes compétentes, soit des scientifiques ou des acteurs de terrain. Ces deux principes de base dans l'élaboration d'un projet arrivent à des solutions adaptées et qui seront suivies dans le cadre de notre bilan. Elles permettront de faire du retour d'expérience et toujours mieux pour les autres projets.

**M. Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :**

Merci beaucoup Madame de ces exemples tout à fait clairs, qui apportent de nombreuses choses au débat. Je pense qu'il y aura sur ces différents exemples ou témoignages des questions ou des demandes d'éclaircissement dans la salle.

Vous êtes complètement convaincus ou pas du tout ? S'il n'y a pas de question sur ces exemples, je repasse la parole à notre Président qui va conclure nos débats.

**M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :**

Conclure est un bien grand mot. En quelques minutes, je voudrais faire passer quelques messages terminaux. Lorsqu'on aborde les problèmes d'environnement, et lorsqu'on sort des déclarations de principe, on s'aperçoit que c'est un sujet extrêmement complexe, tant sur le plan de la législation, de la réglementation des procédures que sur le plan technique. Effectivement, toutes les interventions ce soir nous l'ont confirmé.

Ma deuxième préoccupation consiste à m'adresser à l'ensemble du public, et indiquer l'attente de la Commission Particulière sur tous les sujets possibles, et en particulier sur l'analyse des documents cartographiques qui vont être envoyés dans les prochains jours dans toutes les mairies, et sont consultables déjà sur Internet. C'est le bilan le plus exhaustif possible qu'a pu réaliser RFF avec le concours d'un certain nombre de structures, mais il y a peut-être des oublis, des observations et des compléments. Donc, nous attendons beaucoup de cette large diffusion de ces documents pour compléter notre information sur la situation actuelle.

Troisième message : c'est une longue étape, un long cheminement dans lequel on est lancé. Le débat se termine le 18 novembre, mais ce n'est pas à cette date qu'on s'arrêtera de parler de l'environnement. Vous avez noté les étapes successives : on est sur 10 km, on va passer à 500 m, puis à 100 m. Donc, pendant plusieurs années, il doit y avoir un dialogue et une concertation.

L'Etat, qui a parlé aujourd'hui par la bouche du DIREN, sous l'autorité des Préfets, est le garant de l'application de toutes ces règles. Je salue ici la présence de M. le Sous-préfet.

J'ai noté, toujours dans ce travail à long terme, l'intérêt parmi d'autres, de la dernière intervention sur le retour LGV est. En effet, comme vous, j'ai écouté ces déclarations et cette affirmation de RFF à tous les stades de la procédure de prendre en compte les problèmes d'environnement. Il était important, sur un exemple en cours, d'avoir une information que ce qui se passait réellement était bien en harmonie avec ce qui était promis ou dit. Les retours d'expérience sont toujours extrêmement importants.

Le quatrième point à souligner : j'ai noté aujourd'hui une bonne implication des associations, qui militent dans la région en faveur de l'environnement. L'UMINATE, l'Union des

---

Associations Midi-Pyrénées Nature Environnement, le CREN, l'Association Nature Midi-Pyrénées étaient prêts à suivre de très près toutes les étapes de cette réflexion. Donc, cette notion d'environnement sera aujourd'hui, et encore plus demain, au cœur de toutes les réflexions et études conduites.

Dernier message : dans le cheminement évoqué en début de réunion, il y aura deux autres étapes sous forme de réunions publiques dans cette région, qui se tiendront la première à Montauban le 27 septembre à 18 h 30 sur les enjeux fonciers et la deuxième le 8 novembre à 18 h 30, toujours à Montauban, qui sera la réunion de synthèse et de restitution pour indiquer ce que la Commission Particulière de Débat Public a pu noter au cours de ce débat, qui aura débuté il y aura un peu plus de cinq mois.

Voilà, Mesdames et Messieurs, ce que je souhaitais dire. En remerciant tous les intervenants pour la qualité de leurs prestations, et en vous remerciant encore de votre présence, de votre participation, et de votre patience jusqu'à une heure avancée de la soirée. Merci infiniment.