

cndp
Commission particulière
du débat public
Projet de ligne
à grande vitesse
Bordeaux-Toulouse

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



Henri Demange
Président de la CPDP

**“ Les enjeux des gares
et leurs dessertes ”**
Montauban, 5 juillet 2005

Actes de la réunion publique thématique

SOMMAIRE

Introduction	5
Ouverture du débat par Henri DEMANGE , Président de la Commission.....	6
L'analyse de Charles LAMBERT , Urbaniste architecte à la SETEC	7
L'analyse de Jean-François PAIX , Directeur adjoint à la Direction voyage France-Europe SNCF	11
Intervention de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF	14
Intervention de intervenant , Représentant du syndicat CGT des Cheminots de Montauban.....	15
Intervention de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF	15
Intervention de Alain de TESSIERES , Directeur régional SNCF Midi-Pyrénées.....	15
Intervention de intervenant , ???	16
Intervention de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF	16
Table ronde n° 1 : Les acteurs socioprofessionnels et associatifs	17
L'analyse de Robert MARCONIS , Directeur du département de géographie de l'Université du Mirail	18
Intervention de Guy PECOU , Président de la CRCI	19
Intervention de Jean-Louis MARTY , Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Tarn et Garonne.....	21
Intervention de Guy-Michel EMPOCIELLO , Directeur du Conseil Général.....	22
Intervention de intervenant ,	22
Réponse de Guy PECOU , Président de la CRCI	23
Réponse de Robert MARCONIS , Directeur du département de géographie de l'Université du Mirail	25
Intervention de intervenante ,	25
Intervention de intervenant ,	26
Réponse de Jean-François PAIX , Directeur adjoint à la Direction voyage France-Europe SNCF	26
Réponse de Alain De TESSIERES , Directeur régional SNCF.....	26
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF	27

Réponse de Alain De TESSIERES , Directeur régional SNCF.....	27
Réponse de Robert MARCONIS , Directeur du département de géographie de l'Université du Mirail	28
Table ronde n° 2 : Les élus	30
Intervention de Anne-Marie CHARVET , Préfet de Tarn et Garonne	31
Intervention de André PERGET , Vice-président de la Communauté d'agglomérations de Montauban et des Trois Rivières.....	32
Intervention de Guy-Michel EMPOCIELLO , Vice président du Conseil général	34
Intervention de Pierre FORGUES , Vice président du Conseil régional	36
Intervention de Tony CANTO , Habitant de Montauban.....	38
Réponse de André PERGET , Vice-président de la Communauté d'agglomérations de Montauban et des Trois Rivières.....	38
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF	39
Intervention de intervenant , ???	40
Réponse de Guy-Michel EMPOCIELLO , Vice président du Conseil général	40
Réponse de Kim REGNIER , Directeur régional de RFF.....	41
Intervention de intervenant , ???	41
Réponse de Kim REGNIER , Directeur régional de RFF.....	42
Intervention de intervenant , ???	42
L'analyse de Robert MARCONIS , Directeur du département de géographie de l'Université du Mirail	43

Sont notamment intervenus lors de ce débat :

Pour la Commission particulière du débat public :

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière du débat public

M. Jacques BAREL, membre de la CPDP

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP

M. Jean-Claude SABIN, membre de la CPDP

Pour le maître d'ouvrage et ses partenaires :

M. Kim REGNIER, Directeur régional Midi-Pyrénées

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

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

M. Alain de TESSIERES, Directeur régional SNCF

Pour la Tribune des experts :

M. Charles LAMBERT, Urbaniste architecte à la SETEC

M. Jean-François PAIX, Directeur adjoint à la Direction voyage France-Europe SNCF

M. Robert MARCONIS, Directeur du département de géographie de l'Université du Mirail

Pour la Table ronde n° 1 :

M. Guy PECOU, Président de la CRCI

M. Jean-Louis MARTY, Président de la CCI

M. Roland DELZERS, Président de la Chambre des métiers

Pour la Table ronde n° 2 :

Mme Anne Marie CHARVET, Préfet de Tarn et Garonne

M. André PERGET, Vice Président de la CMTR

M. Pierre FORGUES, Vice Président de la Conseil régional

M. Guy-Michel EMPOCIELLO, Directeur de la Conseil général

Introduction

Ouverture du débat à 18h45

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

C'est avec un peu de retard que nous commençons cette réunion mais il nous avait été signalé quelques embouteillages sur les rocades de Toulouse et de Montauban. Par conséquent, pardonnez-nous d'attaquer cette réunion avec un petit quart d'heure de retard. Nous étions dans cette même salle voici huit jours, nous avons évoqué largement dans une réunion de débat public, devant une assistance fournie, avec une participation multiple d'intervenants, le grand problème de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, sous tous ses aspects. Nous avons déjà annoncé qu'il y avait un point particulier qui mériterait un débat particulier, à savoir le problème de l'implantation de la gare de Montauban, comme nous aurons demain une réunion identique pour celle d'Agen.

Je ne rappellerai pas longuement le principe du débat public, je l'ai fait il y a 8 jours, la plupart d'entre vous étaient présents. En deux mots, le débat public est un débat entre le public, c'est-à-dire tous les citoyens qui se sentent concernés et intéressés d'une part, et le maître d'ouvrage qui est Réseau Ferré de France d'autre part. Le débat s'effectue sur un dossier et un projet qui est présenté par le maître d'ouvrage.

Le débat est organisé par la commission particulière de débat public qui est une autorité administrative indépendante, dont le rôle est de rester pendant la totalité du débat d'une neutralité absolue, ce que nous nous efforçons de faire. Je le dis toujours, s'il y avait le moindre manquement à cette attitude, n'hésitez pas à le signaler, nous en tirerions toutes les conséquences.

Aujourd'hui, nous avons ce débat sur la gare que l'on appelle dans le jargon une réunion thématique parce qu'on a braqué le projecteur ou le microscope sur un sujet particulier. Pourquoi ce sujet ? Parce que cela fait partie des questions où le maître d'ouvrage dans son projet souhaite avoir la plus large information pour prendre sa décision finale.

Dans un débat public, tout peut être discuté et remis en question. Par conséquent, on ne limite pas les débats sur les sujets qui sont identifiés mais s'agissant du projet présenté par Réseau Ferré de France, trois questions étaient totalement ouvertes, sur lesquelles le maître d'ouvrage n'a pas de position préférentielle, il s'agissait des problèmes des gares d'Agen et de Montauban d'une part, et des itinéraires entre Agen et Bordeaux d'autre part. Sur ces trois sujets, nous aurons des réunions thématiques.

A l'issue de ce débat, je rappelle qu'il n'y aura ni de conclusion ni de médiation ni de décision. Nous nous contenterons de noter scrupuleusement les positions des uns et des autres.

Le débat va se dérouler de la manière suivante. Nous avons pensé qu'il serait bon qu'il y ait d'abord des exposés d'experts. Nous présenterons les experts lorsqu'ils interviendront. Je leur demande de limiter leur intervention à une quinzaine de minutes maximum pour expliciter le problème vu de leur côté.

Ensuite, nous aurons une première table ronde qu'on qualifie de socioéconomique, ouverte aux chambres consulaires en particulier. Aujourd'hui, nous aurons la participation de la Chambre régionale de commerce et d'industrie et de la Chambre départementale de commerce et d'industrie.

Cette première table ronde sera suivie de questions orales et écrites. Nous rappellerons les règles du jeu.

Ensuite, nous aurons une deuxième table ronde qui sera ouverte à ce que nous pourrions qualifier de grands acteurs ou de décideurs puisque l'ensemble du projet LGV est déjà porté par un comité de pilotage qui, depuis quelques mois, sinon quelques années, conduit l'opération, et avec des partenaires qui seront amenés à participer à la décision et à donner leur point de vue, et vraisemblablement à participer au fonctionnement. Ces partenaires sont l'Etat, le Conseil régional, le Conseil général, l'Agglomération en particulier.

A l'issue de cette deuxième table ronde, nous avons pris un grand témoin qui sera chargé non pas de tirer les conclusions mais de donner son sentiment. Ce grand témoin est M. MARCONIS, universitaire, que je présenterai également tout à l'heure.

Sans plus attendre, nous allons attaquer par la présentation des deux experts.

M. LAMBERT a un curriculum vitae particulièrement consistant. Il est docteur de l'université des sciences sociales de Grenoble, architecte. Il lui a été décerné le grand prix européen de l'urbanisme. Il participe à de nombreuses instances internationales. Il a surtout travaillé sur le sujet, à la demande de Réseau Ferré de France, de l'urbanisation des gares, en particulier des agglomérations d'Agen et de Montauban, ou encore de Carcassonne.

Le deuxième expert sera M. PAIX qui présentera l'accessibilité, le fonctionnement des gares. Il a de fortes références. Il fait partie de la SNCF.

En général, nous essayons d'éviter l'intervention d'experts qui ont travaillé ou qui font partie de l'équipe maître d'ouvrage en général, mais là nous n'avons aucun complexe car, justement, le maître d'ouvrage, sur le sujet des gares, est à l'écoute des positions. Vous le verrez, les deux expertises resteront largement ouvertes mais se contenteront de décliner un certain nombre d'éléments en leur possession.

Sans plus attendre, nous allons entendre M. LAMBERT.

Charles LAMBERT, Urbaniste architecte de la SETEC :

En quelques mots, pour introduire une réunion comme celle-ci, il faut d'abord rappeler les deux premiers points qui concernent particulièrement la région de Montauban en termes d'aménagement du territoire. L'aménagement du territoire est un élément stratégique, il se produit à un moment et ses effets sont généralement de nature indirecte. C'est la composition d'un grand nombre de facteurs qui, bien orchestrés, produisent un résultat positif.

C'est pourquoi ce débat public a toute sa signification. Bien sûr, il s'agit d'une grande infrastructure et il s'agit pour vous tous, pour les autorités du Département de Montauban, de la Ville de Montauban et de la Région, de fixer un horizon de développement pour cette partie de la région par rapport à la métropole que l'agglomération de Toulouse est en train de devenir en Europe.

Cette notion de métropole est fort mal connue. Par définition, nous sommes dans une période de l'histoire des villes et des pays qui fait que la globalisation, la mondialisation, l'europanisation, tout ce qui a été largement discuté ces derniers mois est un fait que nous

devons maîtriser au niveau de l'aménagement de nos territoires et de nos villes, et en particulier savoir s'il est mieux de laisser se développer une ville à partir de son cœur et devenir un ensemble dont on ne reconnaît plus obligatoirement les limites, ou s'il s'agit d'établir un partenariat entre les villes situées à une certaine distance et qui peuvent être complémentaires, et le cœur d'une ville centre qui se développe beaucoup.

Vous avez bien sûr reconnu dans le cas présent une problématique qui se développera à de nombreuses occasions mais, singulièrement, quand on construit ou qu'on imagine de construire une grande infrastructure comme une ligne à grande vitesse, le rapport entre Montauban et Toulouse doit être dans les esprits et dans vos critères.

Nous travaillons pour Réseau Ferré de France depuis un certain nombre d'années. En particulier, nous nous sommes penchés sur tout ce qui avait pu être écrit pendant les vingt dernières années comme retour d'expérience ou comme prise de position par des individus de toute nature, que ce soit des scientifiques, des autorités publiques, des élus, des entrepreneurs ou des agents de l'économie locale, dans les différentes villes qui ont eu à connaître la grande vitesse en France et à l'étranger. A l'étranger, assez peu, mais on avait les expériences allemandes, les expériences japonaises. Nous avons fait ce retour d'expérience, analysé ce qu'ils avaient écrit, essayé de l'organiser. Nous avons aussi comparé les premiers effets constatés.

Il y a bien sûr des incidences de mobilité, des incidences sur le réseau, sur l'image des territoires, etc., mais aujourd'hui nous parlons d'aménagement des territoires. Cette problématique que nous allons retrouver entre gare classique existante ou gare nouvelle est un sujet capital parce qu'il conduit à des désavantages comparatifs. En effet, il n'y a pas que des avantages à une solution, il faut toujours les peser en dynamique.

Après la métropolisation, il y a l'effet organisateur. Une gare, une organisation de transport signifie toujours qu'il y a échanges. S'il y a échanges, il y a réorganisation de ce qui est autour. A partir du moment où il y a réorganisation, il faut penser en indirect ; quand on décide d'une gare, il faut se demander : « Comment va-t-on devoir réorganiser le territoire pour que cette gare soit une réussite ? Dans ce cas, évaluons si c'est bien ce que nous souhaitons avoir comme développement de l'agglomération ». C'est ce qu'on appelle une opération globale d'aménagement.

Enfin, l'effet sur le foncier. La plupart des grandes idées d'aménagement du territoire faillissent parce qu'on ne prend pas les précautions nécessaires pour que le foncier disponible soit utile et surtout soit dans des conditions économiques préhensibles au moment où on en aura besoin. Or, comme on travaille 20 ou 25 ans avant, le mécanisme de valorisation du foncier doit être pris en considération. Il faut d'abord que le foncier existe, qu'il y ait des espaces. C'est toujours une occasion pour l'avenir de la ville.

Enfin, nous avons fait des études, Réseau Ferré de France et nous, sur le retour d'expérience de la LGV Méditerranée qui est une opération importante, que l'on peut dire globalement réussie. Il y a 5 choses qui ne sont pas aussi évidentes.

La LGV modifie l'image et l'identité des territoires. La modification n'est pas toujours positive. Il convient donc d'avoir une politique d'image qui précède une ligne à grande vitesse pour une ville, pour qu'ensuite cette ligne et ses effets s'inscrivent dans cette politique d'image. La LGV est venue amplifier tous les efforts faits (Euromed, etc.) et toutes les politiques de la ville de Marseille.

Il y a dans l'aménagement du territoire des effets indirects qui se combinent. La LGV amplifie les phénomènes qui la précèdent. Comme on a un délai entre le moment de la discussion et le moment de la réalisation, il faut essayer de préparer et corriger ce qui pourrait être considéré comme un phénomène négatif ou un phénomène qui ne serait pas celui recherché dans le futur pendant les vingt ans. Ce n'est pas une opération dont on peut assez facilement dire : « Elle ne me concerne pas. Les entreprises bouclent leur bilan tous les ans. » Ce n'est pas si simple parce qu'il y a des préparations à faire.

Enfin, la réflexion qui est l'occasion pour une ville d'établir son horizon. Après les discussions que vous aurez, le fait d'avoir pris position modifiera légèrement les choses. Dans la LGV Méditerranée, on a observé une croissance des mobilités, un gain de notoriété, peut-être un effet réseau économique et institutionnel car, pour l'instant, au bout de 5 ans, ce n'est pas si simple, la hausse relative des prix du foncier car on a eu une croissance mais l'ensemble s'est plutôt remis à des niveaux moyens normaux alors qu'on était assez bas, et enfin une activité touristique peu affectée.

J'en arrive à Montauban. Tout ce qui vient d'être dit maintenant doit essayer petit à petit d'être dans vos esprits pour réfléchir aux différentes solutions. Les enjeux particuliers de votre agglomération, à part d'avoir la proximité de Toulouse, sont d'avoir un site, un site ferroviaire avec un Y qui signifie que toute organisation dont la gare future ou la gare ancienne serait avant que le Y se développe, garantit le maintien de l'influence de la préfecture par rapport à son département et même par rapport aux villes du nord de la région.

Le Conseil général lui-même a pris position pour dire que ces points étaient importants pour lui. C'est aussi le fait que vous ayez, au sud, la forêt qui est une véritable limite. L'une des grandes difficultés dans le développement des villes à long terme est qu'il faut éviter qu'elles n'aient pas de limites et en particulier qu'elles n'aient pas de limites clairement naturelles. Vous avez l'avantage d'avoir au sud une forêt qui constitue une limite à l'écrin.

Dans tout cet espace sud, vous avez d'une part l'autoroute, de l'espace, la voie ferrée actuelle qui est en aval, c'est-à-dire au sud du Y qui va dans les deux faisceaux ferroviaires. Cet ensemble peut être au contact de la ligne à grande vitesse. C'est là que vous avez certainement le devenir pour développer de Montauban tout ce que vous voudrez, peut-être trouver une hiérarchie des centres entre le centre ancien actuel, les développements récents et les zones d'urbanisation futures. Vous avez cette capacité de développement.

On est dans un cas agréable à rencontrer où, d'une part, il y a un centre fort, une conjonction d'infrastructures dans un même site et le site lui-même qui a ses propres limites. Nous sommes arrivés à la conclusion que vous aviez vraiment deux solutions.

Une première serait de garder la gare actuelle avec l'inconvénient sur le plan ferroviaire, pour accueillir la grande vitesse dans la gare actuelle, que les trains seraient en dérivation de la voie à grande vitesse, qui est toujours un petit risque au niveau de l'exploitation, pas demain mais on peut toujours penser qu'un jour moins de trains s'arrêteraient que si on avait une gare sur la ligne à grande vitesse. En revanche, cette gare est à grande proximité du centre. Le quartier a la capacité de se développer parce que des grandes emprises ont été libérées. Il y a une faible densité. Il y a certes des problèmes de submersibilité mais il existe quand même la capacité de faire quelque chose.

Vous pouvez prendre cette gare ancienne, mais l'avantage d'avoir une gare nouvelle au sud vous permettrait de conserver la gare actuelle pour tout ce qui est la desserte classique, les retombées des pays qui sont au nord de la région, et d'avoir dans la gare nouvelle également

le contact avec la ligne classique.

Vous pourriez vous trouver dans la situation de la gare de Valence parce que, dans les retours d'expérience de la LGV Méditerranée, nous avons deux cas très intéressants à étudier que sont la gare de Valence qui arrive presque à 5 millions de voyageurs parce qu'elle est au carrefour entre une ligne classique et une ligne nouvelle, il y a le cumul de trains à destinations régionales plus ou moins éloignées et des trains à grande vitesse, et la gare d'Aix-en-Provence qui est sur une ligne nouvelle et qui montre que les phénomènes d'agglomération existent parce qu'on a presque 2 millions de passagers au bout de quelques années, et ces 2 millions sont des habitants de l'agglomération Aix-Marseille dans son ensemble qui viennent choisir cette gare plutôt qu'une autre.

Par exemple, pour l'agglomération toulousaine, vous pourriez constituer avec une gare de Montauban un pôle d'accès à la grande vitesse par le nord de l'agglomération toulousaine. Vous prendriez une position. Sur le plan économique, vous auriez une localisation qui donnerait un complément de valorisation aux activités actuelles de votre agglomération et de la préfecture de votre département.

Voilà ce qu'en exposé liminaire nous pouvions présenter comme étant les enjeux particuliers pour Montauban.

Merci.

(Applaudissements)

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Nous allons entendre un deuxième témoignage d'expert, celui de M. PAIX. Je voudrais apporter deux ou trois précisions d'ordre matériel.

Après le deuxième exposé de l'expert et avant la première table ronde, quelques questions seront posées pour lancer le débat. D'ores et déjà, nous avons des questions écrites. N'hésitez pas, si vous avez une interrogation, à nous la faire parvenir, nous nous engageons à ce que vous receviez prochainement une réponse écrite à cette question. Les hôtesses circuleront assez régulièrement pendant la réunion pour les collecter.

Par ailleurs, tout ce qui se dit aujourd'hui comme tout ce qui s'est dit la semaine dernière figure dans un compte rendu sténotypé produit environ 15 jours après la réunion. La première sténotypie de la réunion de Toulouse figure sur le site depuis quelques jours. Nous aurons prochainement celle de la réunion de Bordeaux. Il s'agit de la reproduction intégrale de toutes les interventions. Dans une quinzaine de jours, vous aurez la possibilité sur le site Internet de retrouver la totalité de ce qui a été dit par les experts, par les intervenants, par tous ceux qui auront posé des questions avec les réponses qui auront été apportées.

Nous allons passer la parole à M. PAIX. Il est adjoint du développement à la SNCF à Paris et chargé des études des projets de lignes nouvelles. A ce titre, il va nous rappeler le retour d'expérience sur certains TGV et en particulier sur le TGV Méditerranée.

Jean-François PAIX, Directeur adjoint à la Direction voyage France-Europe SNCF :

La SNCF est à la fois un transporteur qui propose des voyages à sa clientèle et un gestionnaire des gares au côté de RFF de par la loi qui créait RFF en 1997. C'est pourquoi je vous propose, au cours de cet exposé, d'examiner ce qui fait l'intérêt des gares, ce qui permet de les rendre attractives, et de voir le cas de la desserte de Montauban.

Nous verrons successivement des informations générales sur les gares. Ensuite, je présenterai un retour d'expérience sur les gares nouvelles du TGV Méditerranée puis une analyse du cas de Montauban que nous avons pu faire au sein de la SNCF. Enfin, je terminerai par quelques conclusions.

Passons aux informations générales sur les gares.

Depuis 1981, date à laquelle a été mise en service la première ligne nouvelle, il a été créé 1 500 kilomètres de lignes à grande vitesse qui circulent à 300 k/h. Les TGV les empruntent, ils empruntent également le réseau conventionnel. Au total, ils circulent sur 6 000 à 7 000 kilomètres sur l'ensemble du réseau.

Au cours de ces 6 000 à 7 000 kilomètres de lignes parcourues, les TGV rencontrent 222 gares dont 169 sont desservies quotidiennement sur le territoire national. Sur ces 169, 14 sont des gares nouvelles, qui ont été créées et réalisées depuis 1981.

Les gares les plus importantes sur le réseau français sont tout d'abord la gare de Paris Lyon avec 27 millions de voyageurs en 2004. Viennent ensuite la gare de Paris Montparnasse puis, en troisième position, la gare de Lyon Part-Dieu qui est la première gare hors gares parisiennes. Les gares de Bordeaux et Toulouse sont en 8^{ème} et 11^{ème} position avec des trafics de l'ordre de 7 à 8 millions de voyageurs.

La première gare nouvelle, c'est Lille Europe, elle est à la 30^{ème} place, elle connaît un trafic de 4,5 millions de voyageurs. Sur les 14 gares nouvelles, 6 ont un trafic supérieur à 1 million de voyageurs et 6 autres ont un trafic inférieur à 500 000 voyageurs par an.

Nous pouvons considérer pour le moment que les gares du TGV Méditerranée et les gares situées en Ile-de-France, en périphérie de Paris, sont des succès.

Revenons sur l'expérience des gares nouvelles du TGV Méditerranée. C'est une infrastructure qui a été réalisée et mise en service en juin 2001. A cette occasion, on a rénové et développé la gare de Marseille Saint-Charles mais on a également réalisé 3 gares nouvelles (Valence, Avignon, Aix-en-Provence). Le trafic observé sur ces gares depuis leur mise en service, avec un recul de quelques années, c'est une fréquentation plus importante que prévu. Dans la gare de Valence TGV, là où on prévoyait un trafic de 1,3 million de voyageurs grande ligne, on a observé deux ans après un trafic de 1,7 million de voyageurs. A Avignon, nous avons un trafic de 2,4 millions de voyageurs contre une prévision voisine de 2 millions. A Aix-en-Provence, le trafic est de 1,5 million de voyageurs.

Arrêtons-nous sur quelques points positifs et d'autres qui seraient à améliorer. C'est une conclusion du retour d'expérience que nous avons pu faire au sein de la SNCF. Parmi les points positifs figure la fréquentation qui paraît très satisfaisante sur ces gares nouvelles. Egalement, la possibilité d'intégrer un certain nombre de fonctionnalités dès la conception des gares et d'améliorer le service à la clientèle. C'est vrai pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. On peut prévoir dès la conception (c'est ce qui a été fait pour le TGV Méditerranée) un cheminement qui rend plus accessible le train pour les personnes à mobilité

réduite.

Parmi les points à améliorer, on peut souligner en particulier le sous-dimensionnement de certains parkings. Il a été d'ailleurs nécessaire dans la gare d'Aix d'étendre les parkings qui avaient été mis en service à l'origine.

Un autre point qui serait à améliorer est celui de la qualité du rabattement notamment des centres villes vers les gares nouvelles, ceci en particulier à Avignon et à Aix où il n'existe pas de possibilité de rabattement avec le mode ferroviaire.

Je vous propose de nous arrêter sur quelques conclusions structurantes, qui découlent de ce que je viens de dire. Trois conclusions me paraissent importantes.

Le TGV dessert un très grand nombre de centres-villes. Cela a été conçu ainsi dès l'origine du premier projet de ligne nouvelle. Le TGV, c'est un train et un système. C'est un train qui doit circuler sur une infrastructure nouvelle créée pour la circonstance mais également sur le réseau existant. Le fait de desservir les centres-villes a été conçu dès le départ comme étant plutôt un avantage. C'est bien cette desserte des centres-villes qui contribue au succès des TGV.

Ceci étant, plusieurs expériences ont été faites de mise en place de gares nouvelles avec des projets de réseau. Certaines de ces expériences se sont révélées tout à fait concluantes. C'est ce que l'on vient de dire sur le cas du TGV Méditerranée.

Enfin, dernier point important à souligner, il ne semble pas y avoir de recette ou de loi universelle qui permette d'apprécier l'intérêt à la fois d'une gare centre ou d'une gare nouvelle. Cela s'étudie au cas par cas.

Venons-en au cas de Montauban. Nous avons réalisé une étude de trois volets. Un premier est une analyse d'un certain nombre de données disponibles. Ce sont de données socio-économiques, des données sur le réseau de transport, des données sur les temps d'accès aux différents sites qui peuvent être comparées. Dans un deuxième temps, on représente des courbes isochrones autour de chaque site et on définit une zone d'attractivité de chacune de ces gares. Dernier volet, nous faisons une estimation du trafic potentiel captable par chacun des sites.

La zone d'attractivité de la gare actuelle de Montauban est relativement large. Si une desserte se fait par une gare nouvelle qui serait située au sud-est de Montauban, à l'intersection entre un scénario de ligne nouvelle et la ligne existante, la zone d'attractivité se superposerait par rapport à la précédente. On aurait une extension de la zone de chalandise vers le sud. En revanche, elle se rétracterait à l'est de Montauban. Si nous avions une gare nouvelle située au sud-ouest de Montauban, la zone de chalandise serait à peu près équivalente à la précédente, se développant un peu sur l'ouest. On observerait toujours un retrait par rapport à la zone de chalandise de la gare actuelle à l'est de Montauban. Ceci étant, ces zones de chalandise sont relativement peu différenciées et couvrent environ le même territoire.

Venons-en aux estimations de trafic. Nous avons estimé que le trafic grandes lignes, après réalisation des projets du sud Europe Atlantique et Bordeaux/Toulouse, pourrait être compris entre 0,7 et 0,9 million de voyageurs en trafic grande ligne avec une desserte de la gare actuelle. Ce trafic serait très légèrement supérieur si la gare nouvelle était située au sud-est de Montauban, à l'intersection entre la ligne nouvelle et la ligne existante, mais ceci avec une différence relativement peu significative à ce stade.

Je vous propose, pour compléter cette analyse, de faire un bilan entre les avantages et les inconvénients de chacun des deux sites.

S'agissant de la gare actuelle, un avantage est qu'elle est très bien située par rapport au réseau de TER. C'est un avantage d'avoir cette gare située en aval d'une convergence de deux lignes. Cette gare est malgré tout un peu excentrée par rapport au centre-ville, par rapport à ce qu'on peut comparer dans d'autres villes. La desserte de la gare actuelle nécessiterait des investissements de raccordement. C'est un point fondamental. Il faut que ces investissements de raccordement soient bien prévus (ils seront à la charge de RFF), très performants et au plus près de la gare.

L'inconvénient majeur, c'est la perte de temps en trajet entre Montauban et Toulouse. Selon RFF, on perdrait de l'ordre de 14 minutes par rapport à une desserte en gare nouvelle.

Voyons quels sont les avantages et inconvénients d'une desserte en gare nouvelle. Si cette gare nouvelle est située au sud-est, en particulier à l'intersection entre la ligne classique et la LGV, il serait possible d'organiser une desserte TER en rabattement, de façon efficace. Elle est aussi au sud de Montauban et en aval de la convergence. On aurait sans doute une meilleure accessibilité pour les habitants situés au sud de Montauban. Les TGV gagneraient 14 minutes entre Montauban et Toulouse par rapport à une desserte en gare centre. Cette gare serait moins accessible pour les populations proches du centre ville, la durée de trajet serait un peu supérieure par rapport à la gare actuelle.

Enfin, il est nécessaire de prévoir des investissements en gare, en parking, et surtout d'organiser une desserte locale, en particulier entre le centre de Montauban et la nouvelle gare.

Pour conclure, je voudrais insister sur quelques points qui sont autant de conditions de réussite, que ce soit par une desserte de la gare actuelle ou avec une desserte d'une gare nouvelle.

Il est très important, pour une desserte dans la gare actuelle, de disposer de raccordements très efficaces à la LGV et qu'ils soient aussi près que possible de la gare actuelle. Dans le cas de la desserte par gare nouvelle, il est très important d'organiser une desserte en transport en commun, rapide, fiable, depuis le centre-ville mais également à partir d'autres agglomérations, et de prévoir en même temps une desserte TER en rabattement.

Enfin, que ce soit par la gare actuelle ou la gare nouvelle, une condition de réussite est d'organiser un véritable projet de développement urbain ou de développement local qui accompagnerait le projet de ligne nouvelle. C'est sans doute un des facteurs de succès du projet.

(Applaudissements)

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Merci à nos deux experts pour la qualité de leurs exposés et pour avoir scrupuleusement respecté leur temps de parole.

Nous allons ouvrir pendant quelques minutes le débat entre des personnes qui sont sur cette estrade. Vous en connaissez déjà certaines :

- ⇒ M. FAUCHER, chef de projet, qui rappellera peut-être quelle est la question sur laquelle le maître d'ouvrage souhaiterait avoir une réponse.
- ⇒ M. REGNIER, directeur régional de Réseau Ferré de France.
- ⇒ Les deux experts que vous avez entendus.
- ⇒ M. Alain de TESSIERE, directeur régional de la SNCF.

- ⇒ Le Professeur MATHIS qui animera la deuxième table ronde.
- ⇒ Votre serviteur, Henri DEMANGE.
- ⇒ M. SABIN qui animera la première table ronde.
- ⇒ M. BAREL qui sera chargé de faire la synthèse de l'ensemble des questions écrites qui seront déposées.
- ⇒ M. MARCONIS qui est le grand témoin de cette réflexion et que présentera plus en détail M. SABIN au début de la première table ronde.

M. FAUCHER, en quelques mots, peut-être pourriez-vous rappeler la question sur laquelle Réseau Ferré de France souhaiterait être éclairé.

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

Beaucoup de choses ont été dites. C'est un peu un rappel, y compris à l'occasion d'une focalisation plus précise sur le thème de la gare de Montauban, de ce qui a été exposé lors des réunions d'ouverture du débat.

A l'issue de l'analyse de différents scénarios qui combinaient des modalités particulières de desserte d'Agen et de Montauban, respectivement dans les 4 scénarios que l'on présentait par gare centre ou par gare nouvelle, les résultats auxquels nous arrivions pour ces scénarios en matière de coût d'investissement global pour le projet s'inscrivaient dans une fourchette de 2,9 à 3 milliards d'euros, avec une différence très resserrée entre les extrêmes.

Egalement, sur les gains de voyageurs à atteindre, là encore, les différents scénarios s'inscrivent dans une fourchette de 2,9 à 3 millions de voyageurs supplémentaires.

Ces éléments ne nous permettaient pas d'indiquer que nous pouvions dégager de façon très précise une préférence concernant la desserte d'Agen et de Montauban, et précisément de Montauban aujourd'hui par la gare centre ou par la gare nouvelle. Nous attendions des réactions et des apports aujourd'hui en séance de manière à nous éclairer plus précisément sur cette question.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

On peut pendant quelques minutes prendre quelques questions sur cette ouverture de débat mais je rappelle qu'il y aura deux tables rondes qui elles-mêmes seront suivies d'un échange avec la salle.

Y a-t-il quelques intervenants ?

Un intervenant, Représentant du syndicat CGT des Cheminots de Montauban :

Au vu de la présentation par les deux experts des probabilités de desserte de TGV soit par la ligne grande vitesse soit par la gare centre, il semblerait que vous laissez percevoir que la gare TGV sur la ligne nouvelle serait interconnectée par fer avec la voie classique. Or, d'après les scénarios qui figurent dans la documentation fournie pour ce débat, il n'apparaît pas dans le scénario « gare nouvelle », que cette gare nouvelle sur la ligne grande vitesse serait interconnectée par fer avec la ligne classique. Il serait intéressant pour le débat que ce point soit éclairé de façon à ce que les personnes ici présentes sachent si la future gare TGV sera interconnectée ou pas avec la ligne classique. C'est une question d'importance pour que les gens puissent réellement se faire une opinion.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Réseau Ferré de France va répondre.

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

Dans les options de gare nouvelle à Montauban qui correspondent au scénario B et au scénario D, nous n'avons rien apporté comme précision quant à la localisation de la gare. On précise simplement que c'est une gare qui serait située sur la ligne grande vitesse. Je vous rappelle également que nous avons toujours précisé que nous n'avons pas, au stade de nos études aujourd'hui, de tracé de cette ligne grande vitesse. Il est donc un peu complexe de dire où va se situer la gare nouvelle dans la mesure où nous n'avons pas de tracé.

En revanche, il est possible d'envisager une situation dans laquelle, à un moment, il y a une intersection entre la ligne nouvelle et la ligne classique, et on peut envisager de positionner une gare nouvelle au niveau de cette intersection, ce qui assurerait un certain nombre de fonctions, de correspondances possibles entre la ligne classique et la ligne nouvelle.

Ce sont des hypothèses. Notre dossier n'est pas assez précis pour pouvoir déterminer qu'il en sera ainsi.

Alain de TESSIERES, Directeur régional SNCF :

Je voudrais signaler à mon collègue de la gare de Montauban qu'il existe deux types d'interconnexion. Une interconnexion comme à Valence où une ligne passe en haut et une ligne en dessous et c'est le voyageur qui passe d'un quai à l'autre. Il n'y a pas de circulation qui passe d'une ligne à l'autre. Et une interconnexion totale où on peut faire circuler les trains sur les deux voies.

Les deux scénarios sont possibles, le plus réaliste est plutôt le type Valence, avec la ligne TGV qui passe au-dessus, le TER en dessous...

Un intervenant :

On a parlé de l'emplacement des gares. Vous nous avez dit à plusieurs reprises que vous n'aviez aucune préférence particulière quant à l'emplacement de celles de Montauban et d'Agen, mais vous ne nous avez pas parlé de Toulouse.

Or, à la réflexion, on peut se demander si l'emplacement éventuel de la gare de Montauban ne sera pas étroitement dépendant de l'emplacement qui sera retenu pour Toulouse. Où sera placée la gare de Toulouse ? Est-ce que ce sera à Matabiau ou en dehors de Toulouse ? Nous craignons, nous, Montalbanais, que si l'emplacement de la gare de Toulouse est hors de la première couronne de Toulouse, il n'y ait pas de gare pour Montauban.

Pouvez-vous nous rassurer à ce sujet ?

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

Il a été répondu à votre question dans les réunions de lancement au cours desquelles nous avons défini les principes généraux de la ligne et expliqué très clairement que les gares de desserte pour les deux grandes agglomérations que sont Bordeaux et Toulouse étaient les gares centrales actuelles. Bordeaux sera desservie par Saint-Jean et Toulouse sera desservie par la gare Matabiau.

Je ne sais pas si cela répond à votre question mais c'est très précisément indiqué dans nos documents.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je propose que nous passions à la première table ronde que va présider M. SABIN qui va appeler les partenaires.

Je précise que le président de la Chambre de métier qui devait participer à cette table ronde s'est excusé tout récemment ayant un empêchement important de dernière heure.

**Table ronde n°1 :
Les acteurs
socioprofessionnels
et associatifs**

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Monsieur le Président, j'accueille les participants à cette table ronde. Comme vous l'avez déjà indiqué, sont présents le Professeur Robert MARCONIS, agrégé de géographie et Docteur ès Lettres à l'université du Mirail, chercheur également. Il dirige le département de géographie de cette université. Je dis au passage pour certains anciens qui ont connu M. KEISER dans la même université qu'il avait beaucoup contribué à la réflexion sur l'aménagement du territoire et surtout l'aménagement rural.

Je salue le président de la Chambre de commerce de Montauban, M. MARTY, et M. PECOU qui est aussi montalbanais, président de la Chambre régionale de commerce et d'industrie.

Le président de la Chambre des métiers est excusé. Mes collègues de l'agriculture n'ont pas souhaité participer à cette table ronde, se réservant pour d'autres réunions plus spécifiques car chacun sait ici qu'un ouvrage comme celui-ci va empiéter sur le territoire agricole notamment, et ils se proposent de participer plus activement à ce moment.

La problématique est la même, celle que nous avons déjà bien abordée, celle des gares, de la desserte. Je demande à M. le Professeur s'il veut dire quelques mots de façon générale sur le sujet.

Robert MARCONIS, Directeur du département de géographie de l'Université du Mirail :

Dans le choix d'un emplacement de gare TGV, sont confrontées des logiques très différentes, des logiques d'acteurs qui raisonnent à leur propre échelle, des logiques liées à la desserte du territoire, des logiques régionales, des logiques départementales, des logiques urbaines. Il est évident que l'emplacement va résulter de la convergence ou d'une recherche de convergence entre ces logiques, donc nécessairement de compromis, sans quoi on a un dialogue de sourds si chacun n'indique pas à quelle échelle il raisonne et quels sont ses objectifs.

Deuxième chose qui me semble importante à considérer ici, nous avons évoqué des exemples du TGV Méditerranée d'autres gares, nous sommes ici à une autre échelle, dans une aire urbaine de 75 000 habitants. Je ne pense pas qu'on ait créé des gares nouvelles de TGV (sauf Vendôme sans doute mais c'est un cas particulier) pour une aire urbaine aussi peu peuplée.

Par ailleurs, cette aire urbaine de Montauban, les recensements en cours le montreront, finira par être absorbée au sens de l'INSEE par l'aire urbaine de Toulouse qui fait 340 communes. Il me semble difficile de réfléchir à l'emplacement d'une gare TGV pour Montauban sans prendre en compte les réflexions en cours dans l'aire urbaine de Toulouse puisque, depuis quelques semaines, nous savons que plusieurs schémas de cohérence territoriale (SCOT) vont s'élaborer sur les 340 communes de l'aire urbaine de Toulouse mais avec une charte inter-SCOT.

On ne peut pas imaginer que la réflexion sur l'emplacement de la gare TGV de Montauban se fasse en ignorant les réflexions en cours sur la structuration de l'agglomération toulousaine, sur les grands équipements, sur le contrôle des extensions urbaines, sur le contrôle en particulier de l'étalement urbain.

Il y a donc nécessairement une convergence ou des rapports à avoir avant de prendre des décisions concernant l'infrastructure ferroviaire de Montauban.

Autre point important, on raisonne souvent dans les documents que j'ai pu consulter toujours en relation avec la capitale. Combien de temps gagne-t-on pour aller à Paris ? Or, nous sommes dans un système de grande vitesse qui désormais s'émancipera autant que faire se peut de cette tutelle de la capitale. On voit déjà s'opérer dans le sud-est des synergies entre Lyon, Marseille et Montpellier, je pense qu'on ne peut pas éliminer de la réflexion, y compris quand il faut l'inscrire dans un territoire donné, le fait qu'à partir de cette gare TGV on n'ira pas seulement à Paris, à Bordeaux mais aussi à Narbonne, Barcelone ou Montpellier. Je crois que c'est un élément pour les acteurs économiques à bien prendre en compte. On raisonne ici en termes d'infrastructures.

On peut remonter très loin dans le passé, il y a une idée qui n'a jamais été scientifiquement prouvée, qui relève de l'incantation, c'est que l'infrastructure crée du développement, crée le dynamisme. C'est assez faux. L'infrastructure peut être aussi un élément de perte de vitesse, l'enclavement protège parfois, le désenclavement peut apporter des déboires. Imaginer qu'une infrastructure ou qu'une gare TGV apportera automatiquement le développement économique, c'est se faire des illusions. Il faut préparer l'arrivée de cette infrastructure et que les acteurs de la vie économique, sociale, politique, culturelle s'emparent de ce projet une fois décidé pour ensuite le valoriser au mieux, sans quoi on risque d'avoir des déboires si on imagine que tout arrivera.

Enfin, dans les scénarios que je voyais, quelque chose me paraît important. Nous raisonnons en termes d'infrastructure mais n'oublions pas que cette infrastructure sera l'objet d'exploitations. Comment sera exploitée l'infrastructure. Il est évident que dans un des scénarios qui consiste à desservir la gare actuelle de Montauban par une antenne et à faire passer les TGV vers Toulouse sur la voie rapide dont certains ne s'arrêteront pas à Montauban, on n'a pas décidé la part des TGV qui viendraient à Montauban et qui feraient terminus et la part de ceux qui passeraient.

Il y a là des éléments importants. Nous raisonnons en termes d'infrastructures mais quelles seront les politiques des exploitants demain de cette infrastructure en matière de desserte. Nous retrouverons là la masse démographique que j'évoquais tout à l'heure. Voilà quelques points qui dans les interventions ont retenu mon attention.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Merci.

Vous interviendrez de nouveau dans le débat. Je pense que votre apport sera tout à fait intéressant. Un professeur d'université a au moins l'avantage d'avoir sa parole tout à fait libre, il peut nous dire ce qu'il veut, c'est toujours intéressant. Je passe la parole à M. PECOU.

Guy PECOU, Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie :

C'est un plaisir de venir à Montauban, nous sommes toujours très bien reçus. Surtout, la Chambre régionale de commerce et d'industrie de Midi-Pyrénées, et les chambres

de commerce de notre région appuient sans réserve la réalisation d'une LGV Bordeaux/Toulouse et en font leur priorité.

Il s'agira du premier maillon de la ligne grande vitesse Atlantique/Méditerranée mais, au-delà, l'enjeu véritable de cette ligne grande vitesse Bordeaux-Toulouse est de réaliser à terme la liaison européenne Paris/Atlantique/Méditerranée/Catalogne. Je le précise parce que nous avons quelques soucis avec nos collègues d'Aquitaine, en particulier mon collègue président de la CRCI qui privilégie la ligne Bordeaux-Hendaye puisqu'il est aussi président de la CCI de Bayonne, et on connaît le tempérament des Basques !

Cela étant, je pense que notre dossier est très bien présenté et que la ligne grande vitesse Bordeaux-Toulouse sera réalisée en priorité puisque les deux sont programmées.

Au niveau de notre compagnie consulaire régionale, nous avons réuni les dix présidents de Midi Pyrénées et avons fait un état des lieux, réalisé une réflexion et pris une position que nous avons présentée sous la forme d'une contribution à notre dernière assemblée générale. Il est ressorti que si la gare de Toulouse Matabiau est retenue (c'est ce que vous nous avez confirmé), la CRCI souhaiterait la réalisation d'une nouvelle gare à proximité de Montauban. D'autres présidents de département voisins avaient pensé que si on ne retenait pas Matabiau, il pourrait être envisagé une gare à Saint-Jory qui serait moins coûteuse en investissement que les travaux et la rénovation de Matabiau.

Vous nous confirmez que c'est Matabiau qui est bien retenu, dont acte. La gare nouvelle de Montauban doit être réalisée. Nous demandons aussi qu'une étude soit réalisée en vue de vérifier la conformité du site de Matabiau au nord d'une gare TGV, un centre urbain du point de vue accès, partage et connexions puisqu'en l'état actuel des choses, on comprend aisément que la gare de Matabiau ne pourrait pas recevoir aujourd'hui une ligne grande vitesse.

Tous les départements de Midi-Pyrénées sont concernés par cette ligne grande vitesse. Pour exemple, je citerai le Tarn et l'Aveyron qui représentent un potentiel de 700 000 habitants et qui voient dans ce projet une réelle possibilité de désenclavement. Nos collègues du Tarn et de l'Aveyron militent avec nous pour une gare à Montauban.

Le trajet Toulouse-Paris en un peu plus de 3 heures doit bénéficier à l'ensemble des entreprises de la région. La ligne à grande vitesse et les emplacements des nouvelles gares devraient donner naissance en outre à de nouvelles zones d'activité. En effet, le trajet Toulouse-Paris en un peu plus de 3 heures conduit à envisager un impact direct sur la création de nouvelles activités. Il faut envisager aussi des projets de réalisation et d'extension de parcs d'activité, de zones logistiques. Tout cela sera amené par la réalisation de cette ligne.

Je crois qu'il est important de prendre en considération dans ce schéma d'aménagement les nœuds autoroutiers existants, l'A20, l'A62 et la RN88, qui sont des lieux stratégiques d'implantation pour les entreprises. Il s'agit là bien sûr d'une réflexion d'ordre économique.

Je voudrais dire un mot sur l'interconnexion avec les transports collectifs. Cette réalisation d'une nouvelle ligne grande vitesse constitue une opportunité pour renforcer et améliorer le réseau en étoile des TER grâce à l'augmentation des fréquences mises en place par le Conseil régional de Midi-Pyrénées. En outre, il est nécessaire de prévoir une liaison rapide de transports collectifs entre la gare Matabiau et l'aéroport de Toulouse Blagnac d'une part, et la future plate-forme aéroportuaire d'autre part. En effet, le tracé prévu pour le futur tramway et

connecté à la station de métro des Arènes traverse la ville de Blagnac, dessert le lycée et la zone aéroportale mais ne dessert pas l'aéroport actuel de Blagnac.

Il est nécessaire d'envisager dès à présent l'ensemble des trajets et des moyens nécessaires à l'interconnexion des transports collectifs. S'agissant de l'interconnexion avec le réseau routier et autoroutier, nous devons tenir compte également des complémentarités avec les infrastructures routières et notamment autoroutières. Par exemple Montauban, qui apparaît comme un nœud logistique de plus en plus important puisqu'il est au carrefour de deux autoroutes (A62 et A20), pourrait à terme devenir un carrefour ferroviaire pour la future traversée centrale des Pyrénées, reliant Saragosse et sa plate-forme logique Piazza à Midi-Pyrénées. Il est même nécessaire de tenir compte du futur grand contournement routier de Toulouse afin de permettre des connexions cohérentes.

Vous le comprenez, ma réflexion est d'ordre régional. Je n'insiste pas sur l'intérêt de la gare de Montauban, mon collègue Jean-Louis MARTY va s'en charger. Je confirme que la CRCI Midi-Pyrénées souligne l'importance de réaliser cette infrastructure avec célérité en raison d'un enclavement dont pâtit notre région et, au-delà, le sud-ouest européen. Voilà la contribution de la CRCI à ce dossier.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Merci d'avoir bien positionné le débat en tant que président de Chambre régionale de commerce. Merci d'avoir rappelé aussi qu'il y avait l'arrière-pays. On l'oublie parfois. Je voulais simplement vous rappeler ici que, dans une autre vie, nous prenions le Capitole à Montauban. C'est l'avion qui a pris sa place. On retrouvera peut-être avec un nouvel intérêt une nouvelle occasion de revenir à Montauban.

Jean-Louis MARTY, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Tarn et Garonne :

Mon échelle est départementale. La CCI de Tarn-et-Garonne souhaite que soit reconnue prioritaire la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse et ceci dans les meilleurs délais. Tout à l'heure, on a parlé de 20 ans, j'ose espérer que cela arrivera un peu plus tôt.

La demande de création d'une gare TGV dans l'agglomération montalbanaise à proximité des autoroutes A20 et A62 et des nationales 20 et 113 (scénario D) est celle préconisée par la CCI. La construction d'une gare nouvelle aux droits de Montauban permettra, au-delà de la clientèle du Tarn-et-Garonne, du Lot et du Gers, de capter une partie du flux de voyageurs du Tarn et du nord de la Haute-Garonne, ce qui délesterait d'autant la gare de Matabiau. Il sera tout à fait souhaitable de positionner la nouvelle gare TGV aux abords immédiats d'une gare TER existante pour un raccordement ferroviaire direct et de faciliter plus largement la multimodalité.

La CCI soutient la création d'une gare TGV dans l'agglomération agenaise, sur la rive gauche de la Garonne, à proximité de l'échangeur RN21 et A62 et proche de l'aéroport, cette localisation permettant un accès facile pour tous les clients du nord-ouest du Tarn-et-Garonne.

Cela sort de notre circonscription mais nous voulons que les entreprises du département puissent naturellement accéder à une gare la plus proche possible. Nous militons aussi pour la gare d'Agen. Nous devons valoriser le projet et un moyen de le faire est de créer une base logistique à proximité de cette nouvelle gare et, ainsi, donner de l'ampleur à ce projet. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Nous ouvrons le débat. Nous prendrons plusieurs questions.

Guy-Michel EMPOCIELLO, Directeur du Conseil Général :

Sans attendre la table ronde suivante, je voudrais interpellier M. MARCONIS, lui dire qu'il a une vision (je ne polémique pas) un peu toulousaine des choses.

Quand il nous demande pourquoi une gare à Montauban avec 75 000 habitants, j'observe qu'aujourd'hui nous sommes déjà à 850 000 voyageurs à Montauban, que les projections de la SNCF nous donnent le million sous peu. J'ai vu sur la ligne Méditerranée tout à l'heure des gares qui ont été créées pour 450 000 voyageurs par an. Je pense que nous sommes dans la norme.

Ensuite, vous nous dites qu'il faudra tenir compte des 7 petits SCOT de Toulouse avant de prendre en compte celui de Montauban. En termes d'aménagement du territoire, notre département et notre petite région ont trop souvent souffert du tropisme toulousain pour nous engager sur place à Montauban dans le Tarn-et-Garonne à tenir compte, certes, des SCOT multiples de Toulouse, mais de penser aux nôtres et de faire en sorte que l'aménagement du territoire départemental ne soit pas seulement pensé à l'aune de ce que peuvent penser les Toulousains.

Dernier point, celui des structures structurantes. Je ne voudrais pas contrebattre un professeur éminent mais simplement lui dire qu'il y a aussi ailleurs (la DATAR en son temps, à Toulouse singulièrement, avait utilisé ce vocable) des « structures structurantes ». Je crois qu'elles ont fait leurs preuves ici ou là. En tout cas, nous sommes prêts en Tarn-et-Garonne à relever ce défi de structures structurantes autour de la future gare TGV en installant, en montant, en élaborant d'autres projets qui viendront donner au Tarn-et-Garonne une chance nouvelle comme l'ont fait les deux autoroutes en se croisant à Montauban. Nous espérons que la gare TGV en fera de même.

Ce n'était pas de la polémique mais simplement une remarque à chaud.

Un intervenant :

Je suis un citoyen de la France d'en bas. Je voulais d'abord faire quelques remarques au représentant du Conseil général pour lui dire que, lors de la réunion précédente, l'idée de créer un syndicat mixte avait été lancée par le président du Conseil général. Je veux simplement demander, si possible, que les représentants des usagers aient une petite place au sein de ce syndicat et qu'il ne soit pas uniquement composé d'élus et de spécialistes.

J'entendais le président de la CCI régionale parler de l'importance de l'agglomération toulousaine, des relations avec nos voisins. Lorsqu'on regarde la géographie, on se rend compte que Midi-Pyrénées est la région la plus grande de France, elle est aussi étendue -même plus- que la Belgique et la Suisse, sans avoir le réseau Suisse (ce serait magnifique si nous pouvions avoir une desserte comme les Suisses).

Toulouse et Montauban sont plus prêts de Barcelone que de Paris. Tout naturellement, on devrait se tourner plutôt vers le sud que vers le nord. L'idée des constructeurs de la ligne Bordeaux-Sète était cette ouverture puisque, à la création du chemin de fer, tout le réseau ferroviaire était plutôt parti de l'idée de la desserte de la capitale, du jacobinisme bien sûr, centralisateur, seule la ligne Bordeaux-Sète qui échappait à la règle.

Il est intéressant de voir qu'on reprend cette idée un siècle et demi après pour essayer de revitaliser tout ce grand sud qui est certes un grand territoire mais qui est très peu peuplé (2,8 millions d'habitants).

Concernant l'Espagne, dans les relations que vous avez, Monsieur PECOU, avec les espagnols, sentez-vous ce dynamisme de l'autre côté des Pyrénées pour la création de cette ligne TGV radiale ? A ma connaissance, ils ne sont pas très pressés. Les espagnols ont des projets de ligne à grande vitesse mais celui sur Perpignan ne les intéresse pas trop. Est-ce que dans vos conversations avec eux vous sentez cette volonté et quels sont vos rapports avec nos voisins espagnols ?

Guy PECOU, Président de la CRCI :

Les Espagnols donnent toujours l'impression de ne pas être pressés. Je me souviens d'une certaine époque où la CCI de Montauban était en partenariat avec la CCI de Reus en Catalogne sud. Si nous ne réagissons pas, ils laissent venir, mais, quand ils démarrent, ils vont vite.

Aujourd'hui, nous sommes en contact avec nos collègues de Catalogne, d'Aragon, pour mettre en place dans le cadre de l'eurorégion politique une eurorégion économique. Nous avons des contacts avec nos homologues catalans (je n'ose pas dire espagnols parce que chaque territoire a sa particularité), la Catalogne est considérée comme très dynamique, c'est un partenaire de Midi-Pyrénées institutionnel et classique.

Nous avons des relations avec l'Aragon et la Catalogne et, aujourd'hui, ils sont prêts à recevoir la ligne TGV. La voie est allée jusqu'à la frontière et n'attend plus maintenant que les branchements divers venant des autres territoires de notre pays.

La ligne Bordeaux-Toulouse est l'ancienne Bordeaux-Sète mais, en l'état actuel des choses, c'est un projet réel, reconnu, nous n'allons pas revenir en arrière, il faut le soutenir. Je rappelle également ce que j'ai dit tout à l'heure de la « concurrence » entre l'Aquitaine et Midi-Pyrénées sur la priorité de telle ou telle ligne.

A notre niveau, et pour désenclaver au mieux notre territoire et notre région, il faut que nous fassions preuve d'une solidarité à toute épreuve. Ceci a été confirmé avec le président du Conseil régional et tous les politiques de notre département. Il faut absolument soutenir en force ce dossier. Les Espagnols sont effectivement prêts à suivre et à jouer le jeu le moment

venu. C'est une fausse image que nous avons des Espagnols qui ne seraient pas pressés. Il faut y faire attention.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Sur l'Espagne, est-ce que nos amis de RFF ou de la SNCF veulent dire quelque chose ? Je suis passé récemment du côté de Saragosse, j'ai vu la ligne TGV en construction de Madrid à Barcelone. Il viendra un jour où le citoyen de Montauban pourra aller à Madrid peut-être aussi rapidement qu'à Paris. C'est quelque chose d'important et d'intéressant.

Un intervenant :

Les Espagnols sont comme tout le monde, ils regardent où sont les forces. Actuellement, tout le monde regarde le centre de l'Europe localisé en Rhénanie. Si nous aussi nous admettons que c'est définitivement la Rhénanie qui sera le centre de l'Europe, nous n'aurons pas réussi l'aménagement de notre territoire.

Toute cette discussion aujourd'hui consiste à savoir comment faire pour renforcer le sud-ouest de la France de telle manière que Barcelone et les autres régions espagnoles s'y intéressent autant qu'à la Rhénanie. Tout cela est tellement très mobile. Les projets existent, les territoires existent, les cultures sont plus proches, il n'y a pas unanimité sur la centralisation de l'Europe, et certainement qu'à 450 millions, on ne va pas refaire la même erreur que celle faite en France à vouloir tout centraliser.

C'est aussi l'un de enjeux. C'est un élément de structure. Il est bien vrai que les infrastructures font partie des activités structurantes.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

La question des usagers est importante aussi.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je ne vais pas répondre au nom des structures montalbanaises de Tarn-et-Garonne. Simplement, nous souhaitons dans le cadre du débat public avoir une large expression des usagers.

Par exemple, sur la table ronde qui est en train de se tenir en ce moment, nous avons prévu l'intervention du représentant de la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT). Il a été contacté, il a répondu très fort aimablement qu'il fournirait une contribution écrite mais n'a pas pu se dégager ce soir. C'est pour indiquer que la place des usagers dans le débat public est légitime et nous le souhaitons.

Robert MARCONIS, Directeur du département de géographie de l'Université du Mirail :

Mon point de vue n'était pas toulousain. Mes ancêtres étant montalbanais. Une gare TGV à Montauban n'est pas gagnée. Si on prend le scénario 1 tel qu'il est, on a une ligne grande vitesse et la possibilité de desservir Montauban par quelques TGV par une bretelle qui arriverait dans la gare actuelle.

Si la carte à jouer est une carte gare TGV Montauban interconnectée avec le réseau TER, pour faire avancer ce dossier, il faut prendre en compte le fait que nous sommes sur une aire urbaine de faible population, et un des bons arguments pour faire avancer l'idée d'une gare TGV Montauban en sortant d'une logique étroitement départementale, c'est de voir comment cette gare TGV peut s'articuler avec l'immense aire métropolitaine de Toulouse et comment, dans une concertation lors de l'élaboration des SCOT, on peut insérer et apporter des flux de voyageurs à la gare TGV de Montauban, ce qui finira par convaincre les réalisateurs d'infrastructures et les gestionnaires, en drainant vers cette gare TGV nouvelle de Montauban une partie des flux qui, sans cela, iraient sur la gare Matabiau.

Il faut donc penser en synergie les stratégies de développements territoriaux du ou des SCOT qui sont au nord de Toulouse et du SCOT de Montauban. Comment faire en sorte que tout cela puisse s'articuler dans le but sans doute d'alléger Matabiau qui, de mon point de vue est le grand ratage du dernier quart de siècle du point de vue ferroviaire, pour ramener des flux sur Montauban ? A ce moment, les flux de l'aire urbaine de Montauban plus les flux d'une partie de l'aire urbaine de Toulouse peuvent être bénéfiques pour convaincre de l'intérêt de la réalisation de cette gare TGV mais aussi pour attirer vers Montauban et votre département un certain nombre d'activités qui, pour l'instant, ont du mal à se desserrer de l'aire urbaine de Toulouse pour des raisons d'accessibilité. On est plus prêt de l'aéroport mais à partir du moment où on a la gare TGV, cela peut jouer pour le Tarn-et-Garonne.

Je vous donnais un argument en disant que le dossier de la gare TGV de Montauban était faible sur certains points mais qu'on pouvait le renforcer en essayant de créer des synergies avec des logiques territoriales d'un territoire qui désormais est le nôtre commun. Voilà mon propos tel qu'il se voulait. Je l'ai peut-être exprimé de façon trop sommaire. Pour gagner, il faut peut-être aller regarder du côté de l'aire urbaine de Toulouse.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Ce complément était fort utile pour la compréhension. Un Toulousain du nord de Toulouse ira peut-être plus vite à la nouvelle gare de Montauban qu'à Matabiau.

Une intervenante :

Monsieur le Professeur, vous nous parlez d'agglomération toulousaine mais si je réfléchis, une gare à Montauban (je ne dis pas si c'est dans Montauban ou gare nouvelle), pourrait-elle drainer des populations du nord de la région de manière efficace puisque la région, ce n'est pas que Toulouse et pas que Montauban, ce sont aussi d'autres départements. Sauf erreur de ma part, le Lot, parmi les territoires ruraux, est sans doute celui qui se développe le plus en population aujourd'hui me semble-t-il.

Un intervenant :

Il est ennuyeux de discuter de la gare nouvelle sans avoir dit où on la situait. On ne peut pas réfléchir sans des choses concrètes. Si j'ai bien compris certains messages, certains la situeraient au sud de Montauban. Cela peut être Verdun-sur-Garonne, là où justement certains voudraient créer un aéroport, alors que la population est contre. N'y a-t-il pas là un danger d'anticiper sur un futur aéroport alors que les populations ont massivement, au moins dans ce secteur, repoussé cette question ?

Du point de vue des usagers, il me semble que la connexion du TER et du TGV est quelque chose d'important. J'ai lu dans ce que vous avez dit dans l'étude qu'il y avait une utilité et une efficacité à ce que la gare TGV soit au même endroit que là où il existe un maillage TER important. Il me semble que cela militerait davantage pour que la gare de Montauban accueille le TGV. Je n'ai pas saisi les arguments sur cette question de ce maillage par rapport aux gens qui sont favorables à une gare nouvelle hors de Montauban.

Ensuite, par rapport au nord du département et aux relations avec Albi, ne serait-il pas plus simple pour eux de pouvoir prendre un TGV à Montauban gare actuelle plutôt que d'aller au sud ? Si c'est Verdun, cela veut dire qu'on est à 30 kilomètres de Toulouse. Est-ce qu'il y a beaucoup de lieux avec deux gares TGV à 30 kilomètres de distance ? Cela me semble peu réaliste, en tout cas avec l'objectif de vouloir gagner un peu de vitesse.

Jean-François PAIX, Directeur adjoint à la Direction voyage France-Europe SNCF :

Il me semble que la gare d'Aix doit être à moins de 30 kilomètres de Marseille. C'est un exemple d'un parallèle qui peut être fait entre Montauban et Toulouse.

Dans notre étude, nous avons dessiné des zones de chalandises qui montrent qu'une gare de Montauban ne concerne pas que Montauban mais pourrait irriguer un territoire plus large et intéresser une population qui serait plus importante que les 75 000 de l'aire urbaine de Montauban. On estime que cette zone de chalandise pourrait concerner environ 240 000 habitants et 80 000 emplois.

Je voudrais revenir sur la question de la connexion avec le TER. Effectivement, la connexion est un point fondamental. C'est une des conditions de réussite. La gare actuelle permet cette connexion avec le réseau TER. S'il y a une gare nouvelle, l'un des sites qui devrait être au moins examiné serait un site qui permettrait cette connexion avec la gare TER.

Alain De TESSIERES, Directeur régional SNCF :

Je citais l'exemple de Valence TGV qui est la ligne à grande vitesse qui passe sur la ligne TER, qui descend de Grenoble vers Valence. Il existe une correspondance. On a d'ailleurs fait des navettes ferroviaires entre la gare Valence TGV et la gare Valence centre ville. On pourrait répondre à votre objection par ce type de situation.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Avant de clore la table ronde, M. BAREL, avez-vous des questions écrites ?

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

J'ai 4 questions écrites : 2 questions à caractère technique et 2 questions sur la localisation.

On l'a un peu évoqué tout à l'heure à propos des personnes à mobilité réduite, on me demande si la création de gares nouvelles sera mise à profit pour créer des quais hauts de façon à éviter aux personnes âgées ou handicapées l'effort que constitue l'accès au TGV. Ce n'est pas une question innocente ou sans importance.

Que veut dire un rabattement ?

Une question émane de M. SANTOUL, qui est plutôt une prise de position. Il est très favorable à un système qui se rapprocherait du système de la gare de Valence TGV dont nous avons parlé tout à l'heure. Il détaille son argumentation mais c'est plus une prise de position qu'une question.

En revanche, monsieur le Maire de CastelSarrasin pose la question de savoir pourquoi on n'a pas étudié la possibilité d'une gare à l'ouest de Montauban, par exemple à CastelSarrasin. Il détaille les avantages de cette localisation en terminant par le fait que les espaces disponibles sont très importants dans sa commune et qu'il n'y a pas de zone protégée ou de zone inondable. Ce n'est pas tout à fait Montauban mais c'est quand même une question qu'on peut poser.

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

Je réponds à la question qui concerne l'accessibilité aux trains. Comme l'a évoqué Jean-François PAIX dans son argumentaire gare nouvelle ou gare centre, aujourd'hui, la construction ex nihilo d'une nouvelle gare doit répondre à un certain nombre de réglementations dont celle de l'accès des personnes à mobilité réduite. Nous sommes, dans le cas de figure de la création d'une gare nouvelle, dans la situation où, obligatoirement, le meilleur accès au train sera assuré à tous types de personnes. C'est un point particulièrement important à relever.

Alain De TESSIERES, Directeur régional SNCF :

On bénéficie d'une condition favorable qui est qu'on reçoit toujours le même type de train. On peut adapter la hauteur du quai au TGV alors que, dans d'autres gares qui reçoivent plusieurs types de trains, on est obligé de faire des quais qui conviennent à tous les types de trains. Concernant CastelSarrasin, nous avons étudié une solution d'une seule gare nouvelle entre Agen et Montauban, pour ne pas la privilégier. Nous avons expliqué pourquoi nous ne pensions pas que c'était une bonne solution.

Par ailleurs, nous avons dit que pour que les gares fonctionnent et soient attractives, il fallait qu'elles soient au cœur d'un bassin de chalandise important, au carrefour de communications et que ces conditions ne semblaient réunies qu'à Agen et Montauban.

Le terme de rabattement signifie que ce sont des services de transport en commun qui sont organisés entre plusieurs points et la gare où l'on peut prendre le TGV. Ce sont des services à organiser et qui permettent une accessibilité pour des personnes qui ne peuvent pas se déplacer avec un véhicule particulier et qui utiliseraient les transports en commun. Ce rabattement peut être soit un rabattement ferroviaire soit un rabattement par autocar ou par bus.

Robert MARCONIS, Directeur du département de géographie de l'Université du Mirail :

Je saisis cette question sur le rabattement pour introduire quelque chose de plus. On cherche la gare qui correspondra le mieux au fonctionnement d'aujourd'hui. Il faut aussi chercher la gare qui attirera le plus facilement les développements futurs. On nous a dit qu'il y avait presque maintenant déjà 200 gares desservies tous les jours par les TGV. Nous nous doutons que dans une dizaine ou une quinzaine d'années, nous serons à ces 200. Comment faire en sorte que ces gares soient attrayantes, c'est-à-dire que le pays autour de la gare soit attrayant ?

Se posent d'autres questions, celles de trouver au moment où on descend de la gare les autres modes de transport, les taxis, les services, l'hôtellerie... Il y a des critères d'aménagement à grande distance mais il y a surtout l'acceptation locale de bien vouloir faire un projet d'aménagement global, de s'y lancer, de le préparer à l'avance, d'avoir les précautions foncières au bon moment, les précautions d'environnement, d'avoir les discussions avec les agriculteurs pour que justement nous profitions du temps qui nous sépare du moment où nous serons dans ces situations de développement pour qu'il s'organise, etc.

Si on regarde ce qui s'est passé à Montchanin, ce n'est pas réussi parce qu'on a cru qu'on pouvait n'y mettre que des activités économiques et que cela suffirait. Cela ne suffit pas. On a voulu faire la même chose à Valence où le Conseil général a acheté 200 hectares et a voulu y mettre des activités économiques, cela ne suffit. Même à Avignon, on a fait une gare en dehors de la ville mais on n'a pas voulu faire de la ville autour, cela ne suffit pas.

En revanche, quand on voit comment cela a fonctionné à Aix-en-Provence, on est au cœur d'un ensemble qui va produire de la ville. Il faudra faire tout cela en même temps. Dans les SCOT ou le schéma d'aménagement régional, il faudrait voir ce qui, en plus du centre de Montauban, pourrait devenir ce nouveau quartier, un quartier du 21^{ème} siècle alors qu'il y a le quartier du 17^{ème} et 18^{ème} siècles qui ont fleuri et embelli et qui ont fait la réputation de la ville. Je voulais ajouter à cette notion de rabattement la notion de production urbaine, de production d'un facteur de société utile pour le développement futur.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Merci Monsieur le Professeur, il était intéressant de nous montrer ces perspectives.

J'arrête là cette table ronde. Je voudrais remercier les deux présidents de chambre de commerce. Leur rapport a été intéressant, il a démontré combien le monde économique était intéressé par cette question et allait participer aux réflexions et imaginer le futur.
Merci.

**Table ronde n°2 :
Les élus**

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Nous allons passer à la deuxième table ronde. Le débat se déroulant, le problème ne se simplifie pas forcément. On soulève des questions très importantes : la question du multi-niveau spatial d'une gare, ses zones d'influence diverses, et, à travers la notion de gare structurante, d'effet d'entraînement, etc., on soulève aussi un autre problème du multi-niveau temporel.

Nous raisonnons pour l'instant à 15 ans mais il n'y a pas que RFF, que la SNCF qui doivent raisonner à 15 ans, tous les acteurs doivent anticiper, l'infrastructure nous donnera les effets d'amplification qui ont été décrits tout à l'heure.

Je veux en profiter pour appeler les représentants des différents niveaux territoriaux : Mme le Préfet, M. PERGET pour la Communauté de communes, M. EMPOCIELLO pour le Conseil général, M. FORGUES pour le Conseil régional. Nous aurons 4 niveaux territoriaux qui pourront nous indiquer leur volonté et répondre aux questions de l'assistance.

Nous allons commencer par Mme le Préfet, ensuite nous entendrons la Communauté de Communes, le Conseil général, le Conseil régional, chacun d'entre eux faisant partie du comité de pilotage, chacun étant appelé à financer, donc ayant son mot à dire en toute légitimité, et chacun étant à son niveau représentant des citoyens.

Anne-Marie CHARVET, Préfet de Tarn et Garonne :

Je ne voudrais pas prendre la parole très longtemps car, sans reprendre le débat qui nous a réunis la semaine dernière, une volonté a été exprimée à un moment par le gouvernement, il y a un maître d'ouvrage, des collectivités, un maître d'ouvrage délégué et l'Etat est là pour assurer la coordination et la cohérence.

Je voudrais rappeler quelques faits très structurants et très simples.

Les faits très structurants sont qu'on a entendu ici même, de la part de la totalité des décideurs, une très large unanimité quant au principe de l'absolue nécessité que soit réalisée cette fameuse ligne à grande vitesse Toulouse-Bordeaux et, dans un deuxième temps, un raccordement européen au niveau de l'Espagne. Il convient de le réaffirmer avec force. Ce consensus devrait permettre, à partir du moment où le débat sera achevé, de simplifier les choses par rapport aux études complémentaires qui auront lieu.

Deuxième point sur lequel il me semble que cela s'articule et se structure, l'unanimité qui semble se dégager sur la nécessité de créer une gare. Je ne parlerai que pour ce qui me concerne, c'est-à-dire le territoire de Tarn-et-Garonne, je ne me permettrai pas de donner une synthèse concernant un autre département.

En revanche, si l'hypothèse de la création d'une nouvelle gare était retenue, je crois qu'il est fondamental que les élus, très rapidement, autour de ce consensus affirmé, se réunissent et créent toutes les conditions nécessaires et suffisantes pour que cette gare s'inscrive dans un véritable projet d'aménagement du territoire. Différents professeurs l'ont souligné, je ne puis que m'inscrire dans leurs propos. Une gare est à la fois quelque chose de structurant, un espace relativement important même si on est loin des 7 000 hectares dont on parlait la semaine dernière. On sait qu'il faudra peut-être lever un 0 *in fine* en termes d'espace ; pour autant, ce n'est pas neutre dans un territoire.

Nous avons des outils, des réflexions sont conduites. Nous sommes en conurbation urbaine, en termes d'agglomération, et si ce soir il y a un débat autour de la gare et de l'éventualité d'une gare nouvelle, c'est parce qu'on raisonne en termes d'agglomération, d'attractivité. On se doit à ce titre, au niveau des SCOT qui sont des outils particulièrement adaptés, de se réunir et de se fédérer. Il y a les SCOT de l'aire toulousaine mais également le SCOT de l'aire montalbanaise, et c'est autour de ce projet d'aménagement que les grands équilibres devront être trouvés. Pour ma part, je ne doute pas qu'ils seront trouvés.

Nous avons tous des vies antérieures. Pour ma part, j'ai eu à suivre et à vivre *in situ* sur une très longue période tout le TGV Méditerranée. Quand vous parlez des gares de Valence, d'Avignon, de Marseille, d'Aix-en-Provence, en évoquant les avantages et les inconvénients, il ne m'appartient pas dans le rôle qui est aujourd'hui le mien de prendre part à ce débat. Je me permettrai simplement, pour participer très modestement à la réflexion de dire qu'à partir du moment où tous les enjeux d'aménagement auront bien été étudiés, où on aura bien pris la mesure des aspects de rabattement dont il est question, la solution *ad hoc* de l'agglomération montalbanaise se dégagera d'elle-même.

Je ne doute pas que les élus autour de cette table vont faire état de leur vision sur le sujet. En tant qu'Etat, je suis davantage là comme coordonnateur pour faire en sorte que la répartition et l'aménagement du territoire soit la plus harmonieuse, la plus efficace pour les 20 à 25 ans à venir.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Merci Madame le Préfet. Je vais demander à nos intervenants de densifier le propos. Monsieur PERGET, vous êtes vice-président de la Communauté d'agglomérations de Montauban et des Trois Rivières. Vous avez la parole.

André PERGET, Vice-président de la Communauté d'agglomérations de Montauban et des Trois Rivières :

Merci.

Madame la Préfète, Messieurs les Présidents ou Directeurs, je tiens tout d'abord, en l'absence de Mme le Député Maire que vous voudrez bien excuser, vous faire part de la réflexion de la Communauté sur une proposition (ce n'est pas un choix) de situation de la gare pour desservir Montauban.

Inutile aujourd'hui de rappeler l'intérêt économique du projet de la LGV, tous les intervenants lors de la première réunion publique en ont fait déjà un large écho. Il ne faut pas perdre de vue que ce projet sera réalisé au mieux pour 2016. Aussi, notre réflexion doit dès à présent se porter à cette échéance. Les études qui ont été réalisées par le maître d'ouvrage envisagent une augmentation de population de l'ordre de 17 000 habitants à l'horizon 2020 sur l'aire qui nous concerne ici, dont 9 300 habitants pour la ville centre Montauban.

Le trafic de transit progresserait de 18 %, ne représentant toutefois que 10 % des déplacements. C'est un facteur important dans mes propos. En revanche, les échanges entre l'agglomération et l'extérieur ou les relations de périphérie à périphérie progresseraient de

l'ordre de 70 %. L'enjeu transport est donc primordial pour notre secteur. Si la Communauté engageait une démarche de plan de déplacement urbain (PDU), seule, elle ne pourra résoudre les difficultés d'un accueil pour toutes ces populations.

L'adaptation de divers modes de déplacement devra se faire et les TER devront avoir une place prépondérante dans tout dispositif, mais une amélioration d'un cadencement attractif doit passer -cela semble incontournable- par la libération de sillons ferroviaires. Ainsi, la gare actuelle de Montauban aura un grand rôle à jouer vers des destinations intercités. Surtout Toulouse mais aussi Agen ou Cahors. Sa situation actuelle convient à l'intermodalité. Aussi, il ne faut point penser y adjoindre la LGV car l'engorgement serait démesuré. Des raccordements ne résoudraient en rien l'efficacité car certains TGV desserviraient Matabiau en direct, en oubliant même le Tarn-et-Garonne.

Bien sûr, une gare nouvelle doit se trouver au sud de Montauban, et souhaitons à la distance la plus faible possible pour drainer un nombre d'utilisateurs conséquent. Maintenant, la nouvelle gare devrait être facile d'accès et l'idéal serait qu'elle jouxte la ligne actuelle Montauban-Toulouse afin que le train soit le seul mode utilisé pour certains déplacements. Je pense tout particulièrement au rôle intergénérationnel d'un tel projet. L'âge de la population augmente, aussi des grands-parents, certainement, souhaiteraient visiter leurs petits-enfants à Paris ou au-delà, les amener en vacances sur la Grande Bleue. Je crois que si on tient à garder leur autonomie, il faudra éviter l'imbroglie de divers modes de transport.

Je ne peux terminer sans souligner aussi le rôle social que la LGV peut enclencher car on se rend compte que le déplacement automobile augmente, le baril de pétrole est là derrière, et il ne faudrait pas que les seuls qui puissent se déplacer soient peut-être les mieux nantis dans la population, ceux qui ont des revenus conséquents.

Il nous faut donc adapter des modes alternatifs à la voiture trop coûteuse. Alors, certes, des habitudes devront changer mais ce ne sera possible qu'avec de nouvelles infrastructures. Dans les études, j'ai relevé que 55 % des déplacements seraient en progression à l'horizon 2020 pour notre secteur. Cela demande à bien réfléchir. Evidemment, il faut tenir compte aussi des problèmes d'environnement, des problèmes de sécurité. Mes propos ne veulent en rien orienter ou imposer un quelconque choix. Toutefois, une nouvelle gare à Montauban se doit aussi d'être envisagée car l'accès à Matabiau restera problématique. Je pense toujours à ceux qui résident à quelques encablures au nord de Toulouse, quartier des Minimes. Peut-être trouveront-ils plus agréable de venir dans une gare au sud de Montauban sans perdre de temps plutôt que de s'engouffrer autour de Matabiau.

Cette gare ne sera pas que pour les Montalbanais mais pour une aire qui dépassera même les limites du département. La semaine dernière, ici, dans cette salle, des élus de Brive et de Cahors ont senti tout l'enjeu de cette gare nouvelle et qu'en direction de Cahors des trains pussent faire la liaison.

J'en profite également pour préciser aux élus du SCOT de ne point voir avec cette ligne à grande vitesse une structure apportant son lot de nuisances. Il faudra savoir vivre avec comme d'autres, en d'autres temps, ont su vivre avec la rivière, la nationale, le train, l'autoroute. Je pense que tous les décideurs ou les intervenants à ces réunions débats vont enrichir notre réflexion. La Communauté d'Agglomérations et la Ville de Montauban prendront en considération ces propos échangés, mais sachez dès à présent que notre collectivité attend beaucoup d'un tel projet.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Merci beaucoup Monsieur PERGET. Je donne la parole à M. EMPOCIELLO qui est vice-président du Conseil général.

Guy-Michel EMPOCIELLO, Vice président du Conseil général :

Je vais dire d'abord à mon voisin montalbanais qu'il ne sera pas déçu de l'attitude du Département par rapport à ce projet parce qu'il se trouve que la veille de la première réunion qui s'est tenue dans cette salle (hasard du calendrier), le Conseil général a été amené à délibérer sur la ligne à grande vitesse. Je ne viens ici que pour réitérer la position unanime de tous mes collègues, une position éminemment politique au sens de l'aménagement qui a valu autour du cercle départemental un vote unanime de l'assemblée.

Je suis porteur d'un mandat intangible qui est celui du Conseil général. Quand le Conseil général dit qu'il faut une gare en Tarn-et-Garonne, il ne le dit pas au hasard mais parce que messieurs de RFF et de la SNCF, vous allez quand même créer dans ce département une servitude extraordinaire qui est celle de l'amputer de l'équivalent de 200 exploitations agricoles même si, une fois le faisceau bien cadré, ce sera probablement moins, mais il n'empêche qu'il y aura là une pression sur le foncier agricole de ce département qui sera forte et il faut la prendre en compte.

Nous disons que cela mérite compensation et donc c'est l'implantation obligatoire d'une gare dans le département mais je crois qu'aujourd'hui cela ne fait plus débat parce qu'aussi bien RFF, SNCF que tous les acteurs tiennent le même discours. Notre position a été largement confortée par celle prise par la Communauté de Communes, l'agglomération montalbanaise et les chambres consulaires qui l'ont également réitéré tout à l'heure, et par le président du Conseil général qui est venu ici dire que, pour lui, en Midi-Pyrénées, il y aurait 2 gares : une à Matabiau et une dans le Tarn-et-Garonne.

Aujourd'hui, le débat public nous permet de réaffirmer cette position et de vous dire que le Département va créer dans les tout prochains jours un syndicat qui sera exclusivement dédié à cette opération pour la suivre pas à pas, pour éventuellement participer à certains cofinancements que vous ne manquerez pas de nous réclamer dans quelques mois ou quelques années. Nous avons déjà payé notre part au débat public puisque le Conseil général, comme d'autres, a financé cette affaire. Notre engagement sera fort. Ce syndicat sera ouvert à tous, y compris aux usagers puisque la question a été posée, y compris à tous ceux qui, sur des problèmes d'environnement ou d'autres problèmes souhaiteront s'exprimer bien qu'il y aura malgré tout d'un côté ceux qui paieront et ceux qui ne paieront pas, ce qui est logique, mais la concertation sera totale.

Une gare à Montauban, c'est aussi une volonté commerciale de la SNCF parce que ce n'est pas ici faire un cadeau que de faire une gare à Montauban. Il y a aujourd'hui 750 000 passagers, il y en aura probablement un million à l'horizon 2020. Il y a là pour la SNCF un réel intérêt commercial. Je vous prie de noter au passage que parmi ces 750 000 passagers, 40 % à 45 % sont des passagers des TER. Il ne faut pas les oublier parce qu'ils sont importants dans le choix d'une nouvelle gare.

Nous sommes sur ce dossier aussi parce que c'est un dossier porteur d'aménagement du territoire. Nous sommes bien placés à Montauban et dans le département en totalité par l'impact qu'a eu, qu'a encore et qu'aura demain le carrefour d'autoroutes. Si on y ajoute demain une gare TGV, une ligne à grande vitesse dans notre département qui viendra croiser la ligne venant de Limoges, on est sûr que la ligne nouvelle sera une nouvelle chance supplémentaire.

Permettez-moi, chers voisins montalbanais de vous dire que vous avez à bon droit parlé du SCOT de Montauban, mais je crois que la ligne à grande vitesse aura un impact particulier sur Montauban et un impact départemental. Nous devons tous nous réunir autour de ce projet parce qu'il est porteur d'avenir. Je reviendrai aux structures structurantes.

Sur cette ligne à grande vitesse, nous réclamons non seulement une gare mais nous réclamons aussi une ligne entièrement dédiée de Bordeaux à Toulouse au TGV. Aujourd'hui, 35 TER assurent quotidiennement des navettes entre Toulouse et Montauban. Demain, la métropolisation sera effective entre Toulouse et Montauban, c'est-à-dire en 2020, on ne sera pas loin entre Toulouse sud-est du département, Verdun-sur-Garonne, Montauban et d'autres d'une même agglomération. Je sais que la Région envisage des navettes TER qui vont tripler leur cadencement.

Nos partenaires de la SNCF nous disent déjà qu'il y aurait un conflit d'usage. Cela veut dire qu'on peut difficilement faire cohabiter TER et TGV. Quand on regarde la situation aujourd'hui, on constate tous les jours sur la partie Montauban-Toulouse que 60 trains de fret circulent sur cette portion. Certains viennent de l'ouest, d'autre du nord. Demain, le transfert qui est en train de s'opérer de la vallée du Rhône sur l'axe nord-sud à partir de Montauban, du trafic fret et du trafic routier, croîtra. Là aussi, nous aurions un conflit d'usage entre le fret et le TGV si d'aventure on faisait cohabiter les deux sur la même ligne.

Nous disons simplement qu'il nous faut une nouvelle gare et une voie dédiée au TGV entre Bordeaux et Toulouse. Nous retenons deux scénarios : le D, celui qui nous convient parfaitement, avec une nouvelle gare à Montauban -et à Agen, pourquoi pas. Je rappelle que c'est d'après les prévisions de RFF la liaison la plus rapide entre Toulouse et Paris puisque nous sommes à 3h28.

A défaut du scénario D, le scénario B nous convient aussi parce qu'il implante une gare nouvelle dans l'agglomération montalbanaise ou en périphérie.

Pourquoi voulons-nous cette nouvelle gare ? Un slogan qui serait fantastiquement attrayant au point de vue économique, c'est celui de Montauban, l'agglomération et le département à 3 heures de Paris, ce n'est pas négligeable. L'impact économique aussi d'une construction nouvelle d'une gare ne doit pas être écarté dans un département où on a connu une centrale nucléaire et on a mesuré tous les effets induits. Je crois que la construction d'une gare nouvelle serait aussi de nature à créer de l'emploi et de l'activité.

Ensuite, une gare TGV fait avancer des projets nouveaux, fait phosphorer sur d'autres projets. Il y aura là matière à développement économique. Par ailleurs, je crois, chers amis montalbanais, que ce projet devra peut-être être lié aux grands projets qui sont encore dans les cartons de contournement ouest routier de Montauban parce qu'il faut penser tout cela globalement. Nous aurons une réflexion à avoir tous ensemble.

Enfin, dernier point sur lequel je voudrais partiellement répondre à ce qui a été dit tout à l'heure par le professeur : ce projet nous encourage à poursuivre un certain nombre d'autres projets que nous nourrissons dans ce département, en particulier celui d'une plate-forme

dédiée à la logistique départementale. Aujourd'hui, nous examinons 3 sites dont un au sud de Montauban. Nous sommes en discussion technique avec RFF. J'espère que sur ce dossier, Monsieur le Directeur régional, vous nous appuierez fortement.

Nos collaborateurs et les vôtres y travaillent pour essayer de trouver des solutions qui nous permettront de trouver le site le plus adéquat de manière qu'il soit relié par le fer car, aujourd'hui, tous les grands opérateurs sont à nos portes. Deux grands opérateurs internationaux sont prêts à venir s'installer parce qu'ils considèrent que le carrefour autoroutier est celui qui demain leur permettra d'être opérationnels sur le sud de la France. Ce sont des gens qui n'ont pas de plate-forme dans ce secteur et qui nous réclament comme conditions indispensables d'avoir le fer compte tenu de l'évolution du pétrole, etc. Voyez combien l'intérêt d'une gare LGV au sud de Montauban est pour nous importante. Je crois qu'il faut lier ces deux projets même si l'un, celui du département, est à court et moyen terme, et si celui de la LGV est plutôt à 15 ans. Il n'empêche que ces choses doivent être pensées très en amont et que ce débat public nous aura permis de prendre conscience à l'échelon départemental des enjeux qui sont les nôtres de façon que nous puissions à la fois intégrer le grand futur qui est la gare TGV au sud de Montauban, et les différents projets que nous pouvons nourrir les uns et les autres et dont nous serons amenés à parler au niveau du syndicat que nous allons créer prochainement, et qui nous permettront de mettre en commun un certain nombre de données, de problématiques, de projets, qui seront les uns et les autres complémentaires, et qui créeront, je l'espère, ce point d'équilibre nouveau au Montauban historique, et qui permettront un sursaut vers l'an 2020 auquel nous contribuerons tous dans le domaine de nos compétences.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Monsieur EMPOCIELLO, il y a là des annonces qui sont tout à fait importantes pour l'anticipation de la structure et de ses effets. Je passe la parole à l'autorité organisatrice de transport qui est le Conseil régional. Monsieur FORGUES, vous êtes vice-président, je vous en prie.

Pierre FORGUES, Vice président du Conseil régional :

Mesdames, messieurs, nous serons tous d'accord pour considérer qu'une liaison à grande vitesse Paris-Bordeaux-Toulouse est absolument nécessaire.

Nous serons tous d'accord pour considérer que la liaison Bordeaux-Toulouse n'est que la première étape d'une liaison entre l'Atlantique et la Méditerranée, liaison qui permettra de relier le TGV Sud Europe Atlantique et le TGV Sud Europe Méditerranée.

Une fois que nous sommes tous d'accord sur ce point, comment organise-t-on cette ligne ? Les avis et les logiques peuvent être différents. Il y a la logique de l'opérateur SNCF qui est de mettre le plus de voyageurs possible à Toulouse et de les amener le plus rapidement possible à Paris. Il y a la logique des élus et des différents niveaux de collectivité. Il peut y avoir problème avec la logique de l'opérateur, il peut même y avoir problème entre les logiques des différents élus.

Pour la région Midi-Pyrénées, cette liaison aura une dimension européenne. Elle a une dimension interrégionale pour l'instant entre deux régions. Il peut y avoir débat entre les deux régions, puis avec la région Languedoc-Roussillon. C'est une liaison qui intéresse les départements et ici le département du Tarn-et-Garonne ; qui intéresse des villes, des communautés, et ici la communauté et la ville de Montauban.

Des logiques peuvent être différentes. Pour le Conseil régional Midi-Pyrénées, nous voulons faire de cet axe un axe qui structure notre espace régional. D'abord, que ce soit un axe qui permette l'aménagement du territoire régional, le développement régional ; un axe qui desserve de manière équitable l'ensemble des populations de notre région, donc qui permette à quelqu'un qui habite le Tarn, l'Aveyron, le Lot, l'Ariège, le Tarn-et-Garonne (les Hautes-Pyrénées sont un cas à part) d'aller à Paris en TGV et le plus rapidement possible.

Pour nous, ce n'est pas qu'une liaison Paris-Toulouse. Effectivement, nous devons confronter nos points de vue. Nous aurons de la chance, les collectivités locales, parce qu'on a besoin de nos financements. Ce projet ne peut se réaliser que si chacun de nous ici met la main à la poche. S'il faut mettre la main à la poche, on peut exiger un certain nombre de choses. Pour nous, région Midi-Pyrénées, il ne s'agit pas de relier uniquement Toulouse à Paris via Bordeaux, même si c'est nécessaire, il s'agit de faire en sorte que ce TGV serve à tous les autres. Pour nous, il faut qu'il y ait un arrêt à Montauban, à Agen où cela peut desservir des populations de notre région, en particulier une partie des populations du Gers.

Il faut qu'il y ait un arrêt à Montauban pour desservir une partie du Tarn, de l'Aveyron, du Lot, etc. Pas n'importe quel arrêt parce que nous sommes responsables du réseau régional, des trains régionaux. Vous disiez tout à l'heure qu'on va les tripler, je n'en sais rien, cela coûte très cher, et il n'est pas sûr que nous ayons les infrastructures. Je parle ici sous l'autorité bienveillante de M. REIGNER qui connaît l'état de nos infrastructures et de ses finances. Nous voulons que ce TGV permette à nos populations, où quelles soient dans la région, d'aller à Paris le plus vite possible. Un premier impératif est qu'il y ait ces deux gares et un deuxième impératif que ces deux gares soient connectées au réseau TER.

Dans votre présentation, si on fait une gare à l'extérieur de Montauban, j'entends les arguments de la Communauté, du Département, mais attention, la gare de Montauban n'a pas qu'une dimension montalbanaise ou départementale, elle a plus que cela. Si on fait une gare à l'extérieur, je n'y vois pas d'inconvénient mais il faut que cette gare soit impérativement reliée à notre réseau TER. C'est la nécessité. Même chose pour Agen.

Après, est-ce que tous les TGV s'arrêteront dans cette gare ? Permettez-moi d'en douter. On dit qu'une gare est structurante, ça l'est si des voyageurs montent et d'autres descendent. Je constate et j'observe, depuis que je m'occupe des transports dans la région Midi-Pyrénées, qu'on ferme un certain nombre de gares. Elles ne sont donc pas nécessairement structurantes. Pour qu'elles soient structurantes, il faut du mouvement et des trains qui s'y arrêtent en très grand nombre. Si on veut une gare à l'extérieur, il faudra absolument des trains régionaux car s'il n'y avait que les TGV, ce serait insuffisant, et elles ne seraient pas structurante.

D'autre part, il faut des voyageurs. Il faut donc effectivement organiser le rabattement, d'où la nécessaire interconnexion avec le réseau régional. Voilà nos demandes : un service à la population. Si on a une gare nouvelle, que cette gare soit placée pour favoriser le développement, l'activité, à condition que la gare elle-même soit active. Ce sont les études qui le démontreront. Pour l'instant, nous ne parlons pas d'argent mais il faudra en parler à un moment.

Il convient d'avoir une ligne dédiée au TGV et il me semble que la gare de Montauban actuelle pourrait parfaitement remplir le rôle de recevoir les TGV et de recevoir nos trains régionaux. Maintenant, le dossier doit être examiné localement, c'est le rôle du débat public. Ce sont des dossiers excessivement intéressants. Dans la mesure où on demande aux élus locaux leur participation, ils ont le droit d'exiger un certain nombre de choses. Il faut être très ferme. Maintenant, à nous de faire en sorte de ne pas nous tromper et de faire les investissements nécessaires là où il faut.

La région soutient presque seule, pour des raisons évoquées en filigrane, la liaison Bordeaux-Toulouse, mais dans un esprit d'aménagement du territoire. Elle doit servir au développement, à la modernité, et en même temps dans un souci de desserte équitable de toutes nos populations. Ce n'est pas que Montauban, Montauban doit permettre d'irriguer tout le quart nord-est de notre région.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Merci Monsieur FORGUES, ce sont des paroles pleines de bon sens. Je pense que la salle va réagir ou poser des questions complémentaires, demander quelques explications avant que la conclusion puisse être faite par mon collègue qui lui, n'étant pas soumis au devoir de réserve de la commission, a gardé sa liberté de parole !

Tony CANTO, Habitant de Montauban :

Je suis citoyen Montalbanais. A Montauban, depuis 4 ans, on a laissé urbaniser toute une zone. Maintenant, après une concertation bâclée sans tenir compte des nuisances sonores, on veut nous faire une voie de contournement. Alors j'en viens à la question pour la LGV.

Est-ce que la LGV tiendra compte de l'urbanisation à venir d'ici 2020 ? Quels moyens utiliserez-vous contre les nuisances sonores ? Moi-même, je suis pour une LGV mais j'aimerais que les nuisances sonores soient respectées pour tout le monde de Bordeaux à Paris.

André PERGET, Vice-président de la Communauté d'agglomérations de Montauban et des Trois Rivières :

Vous abordez le problème d'une voie de contournement dans les quartiers de bas pays et les quartiers à forte urbanisation. Je rappellerai que ce n'est pas du tout une voie de contournement, c'est un boulevard qui sera pénétrant dans ces voies où la population trouvera sa place.

Vous évoquez des nuisances sonores. Je pense que RFF vous répondra parce qu'il y a eu des documents avec des décibels qui montrent que les aménagements permettent de faire en sorte que les TGV puissent passer sans causer plus de nuisance que des véhicules comme des camions.

Le débat sur cette voie pénétrante dans les quartiers à forte urbanisation n'est pas directement lié à l'objet pour lequel nous nous trouvons aujourd'hui ici. Je ne voudrais pas que la discussion dérive mais je ne tiens pas non plus à esquiver la question. Toujours est-il que dans les aménagements à Montauban, dans le cadre du plan de déplacement urbain, toutes les réalisations seront assez lourdes (cette voie aura un suivi avec un nouveau franchissement sur le Tarn, avec l'ancien pont de la voie de chemin de fer) pour qu'il y ait une continuité et que le rabattement possible puisse se faire en direction d'une nouvelle gare. Tout cela est la compilation, le millefeuille de la réflexion des différentes collectivités pour que cela se fasse en cohérence réussie.

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

Je pense utile de préciser que lors des études de tracé qui auront lieu ultérieurement, on cherchera à éviter autant que faire se peut toutes les zones urbanisées. Il est clair que toute rencontre de la LGV avec un point de sensibilité particulier nécessite des compensations pour réduire les impacts de la LGV sur son environnement, et ce sont des mesures qui en général ont un certain coût. On cherche d'abord à éviter de rencontrer ce phénomène. Dans la mesure où on ne peut pas l'éviter, on tombe dans le cadre de mesures compensatoires.

Je ne sais pas si on peut avoir à l'écran l'indication de l'échelle comparative des niveaux de bruits que l'on trouve aux abords d'une autoroute et d'une LGV. La LGV est considérée pour une circulation de 100 TGV par jour. Les niveaux de la LGV sont relativement modestes. Néanmoins, une réglementation s'applique et fait que si nous dépassons les niveaux admissibles en termes de bruit, nous devons mettre en place, par construction, des mesures compensatoires qui peuvent être des merlons, des murs antibruit ou des protections de façade des habitations.

C'est un élément. Il faut aussi se projeter à l'horizon de réalisation de LGV pour mettre en avant le fait que, tant pour l'infrastructure que pour le matériel roulant, il y a une recherche permanente de réduction du bruit à la source et il existe des objectifs de réduction des niveaux de bruit du couple infrastructures/matériel roulant que l'on peut envisager pour la mise en œuvre de la LGV Bordeaux-Toulouse.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

On me demande d'expliquer ce qu'est un SCOT. Sans entrer dans le détail des documents d'urbanisme qui sont un peu complexes, si on envisage les choses de façon sectorielle, vous avez d'un côté la politique sur les transports, faciliter les transports et faciliter à la fois l'arrivée en ville mais aussi le départ de la ville, et en même temps les plans au sens plus restreint du terme d'urbanisme, c'est-à-dire de délimiter des zones urbanisables (à quel niveau, combien d'étages, etc. ?).

Le SCOT est le schéma de cohérence territorial qui essaie de rendre cohérent ces deux aspirations qui sont souvent opposées dans leurs effets. C'est un compromis entre une tendance à la liberté de mouvement et une tendance à éviter un mitage, une dispersion dans l'espace et un gâchis de terre.

Un intervenant :

Je voudrais réagir aux propos qu'a tenu le représentant du Conseil général pour lui dire qu'il m'a semblé, en vous écoutant, que, d'une certaine manière, le Conseil général a quelque peu verrouillé le débat. Autant je pense que vous avez bien fait de vous réunir la veille pour réfléchir, autant la position que vous avez prise à l'unanimité nous met dans l'embarras. Si nous avions une idée opposée à la vôtre, je vois mal comment nous ferions pour la faire aboutir. Il me semble que votre décision n'aurait dû intervenir qu'après le débat public de manière que vous puissiez enrichir votre réflexion de toutes les idées qui ont été lancées.

Parmi les idées qui ont été lancées ce soir, j'en ai retenu deux. La première était le gain de temps que l'on pouvait obtenir par suite de la suppression d'un arrêt. On a parlé de 14 minutes si on supprimait l'arrêt à Montauban avec le branchement. C'est un raisonnement qui vaut aujourd'hui mais on peut penser que dans les 15 ans à venir les trains iront plus vite puisqu'on améliorera le matériel, la vitesse commerciale sur ces lignes passera de 320 à 350 voire plus, et on restera dans un temps de l'ordre de 3 heures à quelque chose près. Je ne crois pas que les 14 minutes soient un obstacle infranchissable à la desserte de Montauban en antenne pour laquelle je persiste et je signe.

Par ailleurs, il me semble que la desserte en antenne a un avantage : elle n'hypothèque pas l'avenir. Il me semble beaucoup plus difficile de construire ce branchement au moment de la construction de la LGV plutôt que de la faire par la suite. Rien n'est plus facile que de bâtir une gare nouvelle sur une ligne TGV, il suffit de lancer 2 quais de part et d'autre, on met une espèce de marquise par-dessus, on a créé une gare TGV. En revanche, créer des branchements qui vont desservir Montauban doit être fait au moment de la construction de la ligne sinon c'est un projet qui sera techniquement insoluble. On se réserve l'avenir en prenant l'option A et en laissant l'option gare TGV pour les années à venir.

Enfin, une réflexion d'ensemble sur les transports collectifs qui a manqué au cours du débat. On a réfléchi à la situation de 2005 mais peu à ce que deviendront les transports collectifs dans une ville comme Montauban à l'horizon 2015. On connaît les difficultés à circuler, en particulier par ces temps de travaux. Ceci étant, je pense que le développement des transports collectifs en site propre comme l'est le chemin de fer devrait aussi faire une avancée à Montauban ; je pense en particulier au tramway qui est à la fois un moyen économique, rapide, écologique, qui offre tous les avantages. On pourrait imaginer la gare centrale des tramways sur l'actuelle place où on est en train de faire un parking souterrain. Ce serait un emplacement idéal pour faire une grande gare de tramways qui serait interconnectée à la gare SNCF. Ce serait du transport collectif de très grande qualité.

Enfin, puisque tout à l'heure on disait que les gares sur la ligne nouvelle Midi-Pyrénées ont toutes fait un clin d'œil aux régions traversées (Aix-en-Provence), on pourrait imaginer que la gare de Montauban, qui offre toutes les qualités requises pour faire cette gare nouvelle, pourrait faire un clin d'œil à Ingres et peut-être aurait-elle une forme de violon. Qui sait ?
Merci.

Guy-Michel EMPOCIELLO, Président du Conseil général :

Cela fait 7 ou 8 ans que je suis conseiller général, c'est la première fois qu'une décision est prise à l'unanimité : 30 conseillers généraux, d'opposition comme de majorité, de Montauban comme d'ailleurs, ont pris tous la même position.

Nous n'avons rien voulu verrouiller si ce n'est répondre à l'interpellation du Président DEMANGE qui souhaitait que les collectivités prennent des positions. Elles l'ont fait à Montauban, elles le font ailleurs peut-être, elles le font à la Région. Nous étions en décision modificative n°1 la veille du fameux débat et nous avons pris cette position pour la rendre effectivement plus solennelle qu'elle ne l'aurait été si nous étions venus tenir quelques propos anodins autour de cette table.

Ce n'était pas le sens que nous voulions donner à notre intervention. C'est donc une délibération solennelle et historique disent certains membres du Conseil général, unanime dans cette voie. Mais le débat public n'empêche personne de s'exprimer et surtout pas vous cher ami.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je confirme ce qu'a dit M. EMPOCIELLO. La commission de débat public a, dès l'ouverture du débat public, fortement engagé non seulement toutes les collectivités mais toutes les institutions socioprofessionnelles, associatives, syndicales à s'exprimer le plus largement possible. Toutes ces expressions collectives ou individuelles font partie de la masse des éléments qui servira à élaborer un compte rendu complet du débat public.

Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

On a plus de chance de réussir une bonne gare sur une LGV dans la mesure où on le prévoit dès le départ. Si on réalise une ligne indépendamment de toute notion d'implantation de gare ultérieure, on peut se trouver face à un certain nombre d'aléas le jour où l'on voudra implanter cette gare. Un des éléments importants semble-t-il, c'est que la maîtrise foncière ait pu être assurée pour qu'on ait dans un horizon encore plus lointain la possibilité de réaliser cette équipement.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Merci de cette réponse.

Un intervenant :

Par rapport à l'intervention du vice-président du Conseil régional de Midi-Pyrénées, j'aurais voulu savoir s'il était possible que la ligne à grande vitesse puisse matériellement passer par la gare actuelle de Montauban ?

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Oui, elle peut passer par la gare actuelle mais, matériellement, il appartient à RFF de vous répondre.

Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Matériellement non ou alors ce ne sera pas une ligne à grande vitesse. Je comprends dans votre question que vous envisagez de pouvoir arriver à 300 km/h dans le centre de Montauban, avenue Bourbon. On pourrait toujours l'imaginer mais il y aurait de la casse.

Un intervenant :

On dit que ce débat est neutre, c'est vrai, mais sur un sujet qui fait l'unanimité. Sur des sujets qui soulèvent des contestations comme les centrales nucléaires ou les sites Seveso, il n'y a pas de débat public. Je vois aussi que les rapports de force sont du côté des politiques. Le temps de parole donné aux citoyens lambdas est très inférieur.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Je me permettrai de rappeler que lors de la dernière réunion, sous ma propre présidence, les associations professionnelles ont parlé avant les politiques. Ce n'est pas une volonté de notre part de privilégier les uns et les autres. Aujourd'hui, les politiques ont parlé en troisième table, après les techniciens, les socioprofessionnels, et nous avons pris des questions avant.

Effectivement, il y a moins de questions et peut-être certains sont-ils plus habitués à prendre la parole et à tenir un discours un peu plus long que d'autres. Il y a donc effectivement cette inégalité mais elle n'est pas du tout recherchée par la Commission, bien au contraire, la Commission a fait appel à mon collègue MARCONIS qui a toute liberté de dire ce qu'il pense et ce qu'il a envie de dire. Qu'il en profite.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Nous avons tenu 4 réunions publiques à Bordeaux, Agen, Montauban et Toulouse. Dans toutes les réunions, toutes les personnes qui ont souhaité s'exprimer ont pu le faire ; il n'y a jamais eu arrêt de la discussion. Pourtant il était tard et certaines personnes avaient envie de rentrer chez elles. Il n'y a eu à aucun moment interruption du débat. Toutes les personnes qui ont souhaité parler l'ont fait.

Je reviens sur la première partie de votre question. Vous avez indiqué qu'il y avait un consensus mais que, sur d'autres débats plus délicats comme le nucléaire et autres, il n'y avait pas de débat public. Si ! Je rappelle que les lois sont récentes : 1995 sur le principe et 2002 sur la mise en place de la commission. Maintenant, toute opération d'une certaine importance, soit dans son emprise géographique soit par son coût, est obligatoirement de par

la loi soumise à un débat public avant toute autre procédure.

Robert MARCONIS, Directeur du département de géographie de l'Université du Mirail :

C'était très net dans cette table ronde, on voit se dégager des consensus et, au fur et à mesure qu'on change d'échelle, on voit apparaître un certain nombre de divergences. Sur l'idée qu'il y a une priorité et que tout le monde doit se rassembler sur cette réalisation d'une ligne Bordeaux-Toulouse, il n'y a pas d'écho dissonant.

Ensuite, on pose la question de Montauban. Je crois qu'il y a un consensus sur l'idée qu'il faut desservir Montauban avec ce point d'arrêt. Mais, quand on progresse, à partir du moment où on a admis qu'il fallait desservir Montauban, quand il faut inscrire ce projet dans un espace concret, il y a des problèmes de financement, de foncier, d'articulation avec des projets urbains, des projets de SCOT, des projets départementaux, etc. Et là, on voit apparaître un certain nombre de divergences, de difficultés, d'oppositions dans la mesure où un gros effort reste à faire pour articuler, au-delà de ce consensus, des logiques territoriales qui ne s'inscrivent pas à la même échelle.

Bien sûr, j'entends la nécessité d'articuler le réseau de TER avec la desserte LGV. J'entends aussi la nécessité, si on fait une gare nouvelle, de construire un projet cohérent qui soit à la fois urbain et départemental, mais on ne peut pas construire ces projets en ignorant ce qui se passe dans les territoires plus vastes. Une plate-forme logistique autour d'une gare nouvelle, oui, mais quid de la plate-forme de Castelnau ? ...

Effectivement, on ne peut pas ajouter sur des territoires particuliers des projets sans avoir une vision cohérente. Bien sûr, il s'agit de laisser aux collectivités et aux acteurs concernés leur autonomie, leur champ de réflexion mais, chacun écoutant l'autre et voyant à quelle échelle il raisonne, il s'agit de trouver des points de convergence. Le plus important est de comprendre la logique de l'autre et d'essayer de trouver un point de convergence. Il est évident qu'on ne peut pas construire à l'échelle d'une communauté d'agglomérations ou à l'échelle d'un département et à l'échelle de la région. Il faut essayer d'articuler tous ces projets.

C'est la grande vertu du débat public venant très en amont de la réalisation de susciter cette réflexion. On l'a vu dans l'aire urbaine de Toulouse, quand on réunit les 340 maires d'une aire urbaine qui ne s'étaient jamais rencontrés pour l'essentiel, petit à petit, les problèmes viennent en commun et on arrive à faire se dégager les points de friction et à dégager des consensus. Je crois qu'il y a, en respectant l'autonomie de chacun des participants, la nécessité qu'ils confrontent leurs points de vue pour faire émerger l'intérêt général. C'est le plus important.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Merci pour ces sages paroles qui sont l'objet recherché par le débat.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Le débat continuera jusqu'au 18 novembre. Nous nous retrouverons dans cette salle ou ailleurs, en tout cas dans l'agglomération de Montauban le mardi 8 novembre où nous pourrons faire un premier bilan de tout ce qui a été dit. Vous aurez l'occasion d'exprimer vos dernières observations.

Sur quoi baserons-nous ce compte rendu ? Sur l'ensemble des réunions. Nous en tiendrons au moins de deux types : une qui concernera plus particulièrement les problèmes d'environnement, une autre qui concernera plus particulièrement les problèmes fonciers. Nous tiendrons ces réunions au moins une dans la région Aquitaine et au moins une dans la région Midi-Pyrénées.

Surtout, nous aurons enregistré un nombre qui commence à m'effrayer de questions ou de prises de position écrites, car nous nous sommes engagés à répondre à toutes. En trois semaines, nous avons reçu 698 questions ou prises de position, et cela continue tous les jours. Le site Internet est consulté tous les jours par 250 personnes.

Lorsque tout cela sera à peu près digéré, nous aurons en main les outils pour donner une vision la plus globale possible qui concernera tous les intéressés, tous les participants, tous les acteurs, tous les usagers, tous les riverains potentiels de ce projet.

Je termine en vous remerciant d'avoir eu la patience de rester jusqu'à maintenant et en remerciant globalement tous les intervenants de cet après-midi, en particulier tous ceux qui ont posé des questions qui, encore une fois, sans mettre des notes de valeur aux réunions que nous tenons, sont de très bonne qualité.

Merci à tous et bonne soirée.

La séance est levée.