

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

**" Réunion publique de synthèse
Montauban, 08 novembre 2005 "**

Actes de la réunion publique de synthèse

08 novembre 2005

SOMMAIRE

Introduction	5
<i>Accueil par le représentant de la Mairie André PERGET, Conseiller Municipal à Montauban</i>	6
<i>Intervention Hervé de TREGLODE Directeur de la Stratégie et du Développement RFF</i>	9
Questions générales	13
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	14
<i>Intervention Jean-Claude DEBRUNE Castelsarrazin</i>	15
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	15
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional de RFF</i>	20
<i>Réponse de Hervé de TREGLODE Directeur de la Stratégie et du Développement RFF</i>	21
<i>Intervention de Alain JEAN Maire Adjoint à Moissac</i>	22
<i>Intervention de Joëlle GREDER, Conseillère Municipale à Montauban et Reponsable Régionale du Parti Communiste</i>	23
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	24
<i>Intervention de André PERGET Conseiller Municipal à Montauban</i>	26
<i>Intervention de M. CANTO, Montalbanais</i>	27
<i>Intervention de André PERGET Conseiller Municipal à Montauban</i>	28
<i>Intervention de M. CANTO, Montalbanais</i>	28
<i>Intervention de Bernard LAPORTE Conseiller Municipal à Villebrumier</i>	29
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	29
<i>Intervention de André CERVONI Secrétaire Général de l'association défense de la nature et de l'environnement Tarn et Garonne</i>	33
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	34
<i>Réponse de Hervé de TREGLODE Directeur de la Stratégie et du Développement RFF</i>	34
Questions locales	36
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	37
<i>Réponse de la SNCF, par Alain de TESSIERES, Directeur régional SNCF Midi-Pyrénées</i>	38

08 novembre 2005

<i>Intervention de André GREDER, Secrétaire Départemental du Parti Communiste</i>	<i>38</i>
<i>Intervention de Alain de TESSIERES, Directeur régional SNCF Midi-Pyrénées</i>	<i>39</i>
<i>Réponse de Hervé de TREGLODE Directeur de la Stratégie et du Développement RFF</i>	<i>41</i>
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	<i>42</i>
<i>Intervention de Une Intervenante,</i>	<i>44</i>
<i>Intervention de Guy-Michel EMPOCIELLO Vice Président Conseil Général Tarn et Garonne</i>	<i>45</i>
<i>Intervention de Jean-Louis MARTY, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie</i>	<i>47</i>
<i>Intervention de André CERVONI Secrétaire Général de l'association défense de la nature et de l'environnement Tarn et Garonne</i>	<i>47</i>

08 novembre 2005

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. Jean-Claude SABIN, membre de la CPDP

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP

Pour le maître d'ouvrage et ses partenaires :

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées

M. Hervé de TREGLODE, Directeur de la Stratégie et du Développement RFF

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

M. Jean-Marc MAKON, Suivi écran PC

M. Alain de TESSIERES, Directeur Régional SNCF

Introduction

Ouverture du débat à 18h30

M. André PERGET, Conseiller Municipal à Montauban :

...Je le regrette, nous devons le regretter, parce si l'Aquitaine défend la ligne de TGV, qui irait vers le Pays Basque, elle ne doit pas être en concurrence avec un Bordeaux-Toulouse.

Je dirais que le TGV est un instrument formidable à notre époque, toutes les études montrent que l'on se déplace assez vite. On se déplace tout en respectant au mieux l'environnement et les règles de sécurité. Il s'avère que tous les chiffres montrent que par le train, c'est là où il y a le moins d'accidents.

A notre époque, il faut bien dire que les problèmes d'environnement, les problèmes de sécurité et la vitesse recherchée aussi pour se déplacer font que la Ligne à Grande Vitesse est un instrument incontournable.

Alors, mettre en concurrence un TGV en Aquitaine, un TGV passant par Toulouse, je trouve cela regrettable, car la France a la chance d'avoir une technologie qui lui permet de mettre en place cet outil. Il faut voir par Bordeaux-Toulouse uniquement un maillon d'un schéma d'un maillage qui va se mettre en place au fur et à mesure des décennies.

Je dirai que si l'on défend nous autres Bordeaux-Toulouse, et si possible en s'arrêtant à Montauban, on défend aussi le Toulouse-Narbonne, la direction de Barcelone, la direction de l'Italie, et tout compte fait, nous devons aussi défendre un Bordeaux-Pays Basque vers les pays espagnols.

Quand on voit ce qui se passe en Espagne au niveau des réalisations des infrastructures, je dirai que c'est fortement dommage de mettre en concurrence ainsi deux projets, car si l'on veut que tout aboutisse, il ne faut pas qu'ils soient en concurrence, mais que l'on bouste pour que tout se fasse au rythme le plus rapide possible.

La position de la communauté d'agglomération de Montauban a été de défendre une gare nouvelle au sud de Montauban.

Je réitère ce que dit Mme le Député Maire, que vous voudrez bien excuser ce soir, elle a été obligée de monter sur Paris en tardif.

Nous défendons cette gare et si possible le plus près possible de Montauban pour que cela ne fasse pas un doublon avec la gare Matabiau.

Je dirai même qu'à la limite, la communauté d'agglomération et même la commune de Montauban pourraient avoir des disponibilités foncières à une hauteur non négligeable au sud de sa commune. Je pense que la commune de Bressol, attenante au sud, pourrait être aussi concernée pour que cette disponibilité soit bien réelle.

Je dirais au maître d'ouvrage d'en prendre considération, car si l'opportunité de poursuivre ce projet est bien réelle, Montauban, la communauté d'agglomération et d'autres communes feront tout pour que cette réalisation se fasse dans les meilleures conditions.

Ne voulant pas prendre davantage la parole, je vous souhaite une excellente soirée.

Nous allons assister à une synthèse de tout ce qui s'est passé, et sans nulle doute, nous aurons un compte rendu très fidèle de ce qui s'est passé.

A Montauban, comme à Castelsarrasin ou Toulouse, les débats ont été réalisés dans une ambiance conviviale, il n'y a pas eu l'animosité que les gens d'Aquitaine ont su créer autour de ce débat.

Alors, bonne soirée à tous et merci.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci M. le Maire.

Donc, nous attaquons cette réunion de débat public. C'est d'ailleurs aujourd'hui dans le Tarn-et-Garonne la cinquième fois que la Commission Particulière, le maître d'ouvrage et la SNCF viennent participer à des réunions de débat public.

Je rappelle que la première s'est tenue le 28 juin à Montauban. Il s'agissait de présenter l'ensemble du dossier et de noter les premières réactions.

La deuxième réunion a eu lieu le 5 juillet, toujours à Montauban. Il s'agissait de délibérer sur un point particulier et important : l'implantation de la gare (gare actuelle ou gare nouvelle).

La troisième réunion a eu lieu le 8 septembre à Castelsarrasin. Elle avait pour objet de traiter plus particulièrement les enjeux environnementaux et milieux naturels.

La quatrième réunion a eu lieu le 27 septembre. Il s'agissait d'évoquer les problèmes d'enjeux fonciers et territoriaux.

Aujourd'hui, le 8 novembre, nous faisons ce qu'il est convenu d'appeler la réunion de synthèse et de restitution.

Cette réunion a trois objectifs :

- Rendre très rapidement compte de l'avis du débat jusqu'à ce jour, son déroulement, car il n'y a pas que des réunions publiques. Il se passe beaucoup de choses pendant un débat public. C'est le premier objectif de la réunion.
- Relever les principaux problèmes qui ont été soulevés dans l'ensemble du débat à ce jour. Nous avons relevé quatre ou cinq problèmes qui ont été posés partout. A titre indicatif, on peut les citer :
 - Pourquoi faire une ligne nouvelle ? Pourquoi ne pas utiliser les couloirs existants ?
 - Pourquoi ne pas avoir retenu le pendulaire ?
 - Quelle priorité, et M. PERGET l'a évoquée entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Irun ?
 - Si la poursuite du projet est engagée, quelle prise en compte des aspects environnementaux ?
 - Si la poursuite du projet est engagée, quelle concertation est prévue pour la suite par le maître d'ouvrage, jusqu'à la déclaration d'utilité publique ?

Ces questions ont été posées partout, sur l'ensemble des réunions ou des questions écrites.

Puis, nous traiterons dans une autre partie des questions posées plus spécifiquement dans le Tarn-et-Garonne. Il y en a également quatre ou cinq.

Après chaque question, il y aura un débat.

La fin de la réunion ouvrira un large débat sur tout ce qui n'aurait pas été évoqué jusqu'à maintenant, et s'il y a des ultimes déclarations ou réactions que certains voudraient faire avant la fin du débat.

Comme je parle de fin du débat, je voudrais apporter une précision. Il était prévu que le débat se termine le 18 novembre. En fait, la Commission Particulière a demandé une semaine de plus.

Pourquoi avoir demandé une semaine de plus à la Commission Nationale qui l'a accordée et de terminer le débat le 25 novembre ?

Car les deux dernières réunions de synthèse se tiendront à Toulouse le 16 novembre et à Bordeaux le 17 novembre. Certains auraient pu trouver qu'en arrêtant le débat le 18 novembre, nous ne laissons pas le temps après ces réunions de synthèse à certaines idées qui auraient mûri à l'issue de la réunion de s'exprimer.

C'est pourquoi, le débat sera terminé le 25 novembre. Donc, jusqu'au 25 novembre à minuit, toutes les contributions pourront être prises en compte.

En fonction de ces trois objectifs, le programme que nous vous proposons est le suivant. Je vais d'abord présenter les personnes qui sont à la tribune.

- A ma droite, M. Kim REGNIER, que vous connaissez maintenant. C'est le Directeur Régional Midi-Pyrénées de RFF.
- A sa suite, M. Hervé de TREGLODE. A Paris, au sein de RFF, il occupe le poste éminent de Directeur de la Stratégie et du Développement. D'ailleurs, peut-être que M. TREGLODE aura la parole tout à fait au début pour un propos liminaire, s'il le souhaite.
- Un peu plus loin, en bout de table, Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet, chargé de conduire cette réflexion sur le débat public.

A cette table, votre serviteur, Henri DEMANGE.

A ma gauche, le Professeur MATHIS, M. SABIN et M. SABLAYROLLES, qui sont les membres de la Commission de Débat Public, et qui participeront à l'animation de ce débat.

Il manque deux personnes, car en principe dans les réunions publiques, nous avons bâti un programme pour que la Commission sur les six membres fonctionne à quatre.

M. REGNIER me passe un petit papier pour me rappeler qu'il y a une place vacante à ma droite. Elle sera occupée dans quelques instants par quelqu'un qui est dans cette salle, M. Alain de TESSIERES, Directeur Midi-Pyrénées de la SNCF, mais qui a une communication urgente à traiter. Il va nous rejoindre dans quelques instants.

Cette présentation étant faite, le programme de la soirée est le suivant :

L'intervention liminaire de M. de TREGLODE.

La Commission Particulière de Débat Public fera un compte rendu très rapide du déroulement du débat jusqu'à maintenant. Il sera présenté par M. SABIN. Il rapportera également les questions écrites éventuelles qui pourraient être remises aux hôtes pendant la durée du débat.

Ensuite, nous ouvrirons le débat sur les cinq questions générales posées à RFF, et c'est M. MATHIS qui assurera l'animation de cette première partie.

Après chaque question, il y aura débat avec la salle.

Dans la deuxième partie, on traitera des questions spécifiques au Tarn-et-Garonne. C'est M. SABLAYROLLES qui animera cette partie ainsi que les questions diverses qui pourraient être posées en fin de réunion.

Je terminerai, et non pour conclure le débat public, mais simplement pour indiquer ce qui va se passer à la fin du débat public dans les semaines et dans les mois qui vont suivre.

Voilà le programme de la réunion.

Si vous en êtes d'accord, je passe immédiatement la parole à M. de TREGLODE pour son intervention liminaire.

M. Hervé de TREGLODE, Directeur de la Stratégie et du Développement RFF :

Merci M. le Président, le débat public sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse a été riche d'enseignement pour le maître d'ouvrage, à savoir RFF.

Cette richesse, on la doit d'abord à la Commission Particulière du Débat Public, qui a permis des discussions, des argumentations, des réfutations qui ont fait progresser, du moins est-ce notre point de vue la réflexion de toutes les parties, en tout cas assurément celle de RFF.

C'est la cinquième fois que RFF soumet un grand projet d'infrastructure à débat public. Cette fois-ci encore RFF constate qu'un tel débat est une occasion exceptionnelle. Plusieurs milliers de personnes ont pris le temps de lire les documents et de se préparer aux discussions.

Plus de 600 personnes ont posé des questions au maître d'ouvrage.

La participation du public a été massive et le maître d'ouvrage que je représente ne peut que s'en féliciter, le débat public est une école de dialogue et de respect, que tous s'écoutent et se parlent aussi longuement qu'il le faut.

Quand il est question d'un grand projet d'aménagement du territoire, d'une grande ambition pour tous (pour nous, pour nos enfants, pour nos petits-enfants), c'est bien cela qu'un maître d'ouvrage attend en préparant avec les collectivités locales le dossier d'un débat public.

Riche le débat l'a aussi été par son contenu : plusieurs cahiers d'acteurs, comme celui de la Ville de Montauban et celui de la CCI du Tarn-et-Garonne, une cinquantaine de contributions comme le document « destination 2020 » du Conseil Général, d'innombrables interventions en réunion publique, tout cela en témoigne à l'évidence.

La preuve aussi, les engagements souscrits par les nombreuses collectivités qui ont pris position. Tous ces avis et toutes ces opinions éclairent d'un jour nouveau les trois questions essentielles que le maître d'ouvrage a posées dans les prémices du débat à savoir : l'opportunité du projet, ses principales caractéristiques et les enjeux environnementaux.

La décision sur la suite à donner, que RFF conformément à la loi, doit préparer et publier avant la fin du mois d'avril 2006, prendra bien évidemment appui sur tout ce qu'il a entendu depuis le printemps dernier.

Au fil des réunions, c'est une unanimité en faveur du transport ferroviaire qui s'est affirmée. Une unanimité certes faite de multiples nuances, selon qu'il s'agisse des TGV, des trains de grandes lignes, des TER ou des trains de fret.

Mais partout ont été mis en avant les avantages du chemin de fer pour le développement durable, l'aggravation de l'effet de serre n'est pas une invention d'écrivain ou d'orateur en mal de public.

La hausse des températures moyennes est une réalité scientifique, la raréfaction du pétrole n'est pas non plus une prophétie fumeuse, mais une prévision scientifique. Rouler en voiture est des centaines de fois plus dangereux qu'en train. C'est aussi une statistique scientifique.

Avant le débat, les collectivités territoriales membres du Comité de pilotage étaient convaincues de l'opportunité du projet porté par RFF et soutenu par la SNCF.

Si cette conviction est désormais partagée par d'autres collectivités, comme le Département où nous nous trouvons, il en est aussi qui se sont déclarés opposés au projet de ligne nouvelle, tout particulièrement en Gironde.

En Aquitaine, RFF a bien entendu les craintes des uns et les souhaits des autres à propos du classement des projets ferroviaires. Je veux redire ce que les représentants de RFF dans les séances publiques ont répété bien des fois pour RFF, pour ses bureaux d'études comme pour

son Conseil d'Administration, il n'y a pas de projet qui soit freiné parmi ceux qui ont été définis par le Gouvernement le 18 décembre 2003 et le 14 octobre 2005.

Je reviendrai ultérieurement sur cette question quand on parlera d'une éventuelle priorité entre la LGV Bordeaux-Toulouse et la LGV Bordeaux-Irun.

Beaucoup de choses ont été dites sur la bonne complémentarité des TGV et des TER, sur la meilleure façon de desservir les agglomérations, sur le choix des gares, sur les relations que toute gare doit entretenir avec la ville et ses transports urbains, sur la nécessité pour les collectivités d'anticiper l'arrivée de la grande vitesse sur leur territoire pour en tirer le plus grand profit.

A ces cinq questions, les réponses dessineront le meilleur projet. C'est dire que le débat a été d'importance.

Les habitants des territoires préservés craignent de subir les nuisances de la ligne nouvelle sans jouir des avantages des trains à grande vitesse. C'est peu de dire que le maître d'ouvrage doit en tenir compte.

Si les études se poursuivent, tous ces efforts devront tendre à réduire les inconvénients pour concevoir et construire un projet exemplaire, un projet dont RFF et les collectivités locales continuant d'œuvrer ensemble auront à répondre devant vous, étape par étape.

J'ai à l'esprit la préservation des activités économiques, des cadres de vie, des paysages, des milieux naturels. Sur cette exemplarité, si des études ultérieures sont engagées, tout un chacun pourra s'exprimer lors des nombreuses concertations, consultations et enquêtes publiques que le maître d'ouvrage est tenu de faire et qui peuvent à chaque fois le sanctionner.

Aujourd'hui plus que jamais, RFF est convaincu de l'intérêt d'un développement équilibré et réaliste du mode ferroviaire dans le sud-ouest.

Dans cette perspective, quel que soit le projet de développement retenu, la dynamique d'échange initiée par le débat public qui s'achève doit être maintenue pour prendre en compte les aspirations légitimes du plus grand nombre.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci M. de TREGLODE.

Nous allons donc après cette introduction de qualité, que nous venons d'entendre, passer à la première partie qui sera très rapidement traitée. C'est le bilan quantitatif du débat public. C'est M. SABIN qui va présenter ce bilan.

Il n'y a rien de génial dans ce que la Commission de Débat Public a lancé, nous avons simplement repris les actions très classiques qui sont maintenant référencées par la Commission Nationale de Débat Public, qui doivent concerner la plupart des débats publics conduits en ce moment.

M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :

Monsieur le Président, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les élus, et Mesdames et Messieurs, avant de rentrer dans le vif du sujet, dans le qualitatif, quelques éléments quantitatifs.

C'est un peu rébarbatif, mais je vais donc vous les donner assez rapidement ; en tout cas, les éléments essentiels.

Au départ, nous avons réalisé le dossier maître d'ouvrage, qui a été envoyé à 6 425 exemplaires, dont 3 200 aux élus tout au long du tracé présumé.

Nous avons un site Internet et nous avons enregistré à ce jour 17 670 consultations, ce qui est considérable.

Les cahiers d'acteurs sont des documents argumentés présentés par des collectivités et par des organismes. Ce sont des documents structurés, et nous en avons à ce jour 17, pour en citer quelques-uns, pour Midi-Pyrénées (CESR).

Pour notre département, si ce n'est aujourd'hui ou en tout cas dans les jours à venir, il y a un cahier d'acteurs émanant de la ville de Montauban et un autre du Conseil Général du Tarn-et-Garonne. Donc, ce sont des documents précieux.

Ensuite, nous avons eu des contributions moins développées que le cahier d'acteurs, mais importantes (76). Ce chiffre n'est pas négligeable non plus.

Des prises de position diverses écrites (172).

Des questions posées par écrit en séance ou hors séance (950) ; c'est aussi un chiffre considérable. Il a d'ailleurs déjà été fait 887 réponses. Nous répondons au fur et à mesure de façon systématique.

Le premier journal du débat a été édité et envoyé à 1 275 000 foyers. Il a été très largement envoyé. Par la suite, nous l'avons envoyé à ceux qui l'ont souhaité et les autres journaux du débat ont été envoyés à 6 425 destinations, ce qui n'est pas négligeable non plus.

La presse a joué le jeu, car elle s'est faite largement l'écho du débat, puisque nous avons eu 420 articles de presse, dont 45 ont fait la une.

Pour ne prendre l'exemple que de deux grands quotidiens « La dépêche du Midi » et « Sud-ouest », les deux ont fait donc à plusieurs reprises des écrits et des présentations à la une. Ce n'est pas négligeable, et je tiens à les remercier, car la presse a contribué largement à l'information.

Personne ne peut dire que de près ou de loin, il n'a pas été touché par l'information.

La télévision et la radio : 35 émissions avec des plateaux plus ou moins importants. Là aussi, cela se passe de commentaires.

Ensuite, il y a eu des panneaux d'exposition dans les lieux publics que sont les grandes mairies, les préfectures ou les gares. Ces panneaux ont été réalisés par la SNCF, RFF et la CPDP.

Selon les indicateurs que nous avons, donnés par les pouvoirs publics, ces lieux concernés ont reçu en moyenne 7 000 visiteurs par jour.

12 réunions publiques se sont tenues, et c'est la treizième aujourd'hui.

Il en reste deux à tenir, donc il y aura eu 15 réunions au total, avec un nombre de participants s'élevant à 3 500, soit une moyenne de 300 par réunion.

Cela vous donne la mobilisation, assez forte et montre l'intérêt des populations et des élus à cette question du projet de ligne TGV.

Voilà M. le Président ce que j'avais à donner comme indicatifs chiffrés. Retenez donc ces chiffres que vous pourrez retrouver sur les sites Internet. Ils sont considérables et montrent l'intérêt encore une fois.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Par rapport à la trentaine de débats publics qui ont eu lieu, ce débat est-il bien suivi, peu suivi ou moyennement suivi ?

Incontestablement, ce débat a été très suivi.

Comme l'a dit M. SABIN, il y a eu une couverture médiatique assez exceptionnelle. C'est le Président de la Commission Nationale qui a une vue sur l'ensemble des débats publics, mais qui me le confirmait encore récemment.

Lorsqu'on fait un débat public, la Commission Particulière doit pouvoir à la fin du débat public, pour pouvoir se regarder dans la glace, répondre à deux questions :

Est-ce que tout le monde a été informé qu'il y avait un projet dans la grande région ?

Effectivement, à moins d'être caché au fond des bois, de ne pas avoir la radio ni la télévision, ni lire le journal, toute personne qui se sentait concernée directement ou indirectement a pu pendant la durée du débat savoir qu'il y avait un débat.

La deuxième question : quelqu'un qui a voulu dire quelque chose, que ce soit par écrit ou oralement, a-t-il pu le faire ?

Je crois que cela a été le cas. Nous avons eu des réunions qui ont duré longtemps. C'est un reproche qu'on peut légitimement nous faire dans certains endroits, mais tous ceux qui ont voulu prendre la parole ont pu le faire. Sur ce plan, la mission a été à peu près correctement remplie.

Maintenant, nous allons passer à la troisième partie de cette réunion, comme je vous l'ai indiqué, les questions qui sont revenues très régulièrement soit dans les réunions publiques, soit dans les messages écrits que nous avons reçus.

On en dénombre cinq et M. MATHIS va les rapporter en animant la réunion. Après chaque question, nous ouvrirons la discussion avec la salle.

Questions générales

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci Monsieur le Président. Je rappelle en préalable comment poser les questions, bien sûr par oral. Il suffit de lever la main une fois que la question sera posée. Vous pouvez poser toutes les questions que vous souhaitez, qui seront reprises et inscrites sur le site.

Par écrit, et vous pouvez toujours passer à nos collègues une petite fiche avec une question.

Nous rappelons que toutes les fiches recevront systématiquement une réponse.

Un membre de la Commission fait une petite synthèse des questions écrites posées en réunion. Parfois, on en a beaucoup et c'est un peu difficile de les passer toutes.

Sur les questions générales et communes, naturellement, nous sommes encore en débat public, donc nous n'avons pas fait notre rapport. Il est en cours et nous en discutons très sérieusement. Nous nous sommes partagés les tâches.

Il est bien évident que les cinq questions générales que je vais poser, et celles qui suivront dans la deuxième partie, sont redondantes. Elles ont été pratiquement posées partout, c'est pourquoi nous allons les faire ressortir.

Bien évidemment, ce ne sont pas les seules. Il est clair que notre rapport ne va pas se limiter à ces cinq questions.

Il y aura bien d'autres choses dedans et un équilibre que nous essaierons de trouver avec les différents avis pour que chaque avis soit au moins rapporté dans son essence, pas forcément dans le nombre de questions, mais dans l'intérêt de l'argumentation.

Parmi ces questions, on va essayer d'aller du préalable au général, et ensuite à des questions plus précises.

La question préalable que l'on a entendue très souvent est celle-ci :

Pourquoi dans le cadre d'un projet d'infrastructure ne pas utiliser les couloirs existants de type autoroute, voie ferrée existante pour éviter les effets sur l'environnement sur les terres, etc. ?

Un premier élément va nous être donné par RFF, peut-être M. FAUCHER. Je ne connais pas la répartition de parole.

Ensuite, tous ceux qui voudront intervenir sur ce problème et ces aspects connexes en demandant simplement à l'auditoire de ne pas poser des questions extrêmement précises qui feront partie de la deuxième partie de notre débat, si possible.

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

A la première question : pourquoi ne pas utiliser les couloirs d'infrastructures existants ?

La réponse sera apportée dans les études de la suite du projet, si le projet a une suite, dans la mesure où effectivement c'est à l'occasion de définition de tracés qu'on peut rechercher à associer la nouvelle infrastructure à une infrastructure lourde existante.

Je vais me limiter à la première des hypothèses évoquée et qui est celle d'association à un tracé d'autoroute.

Bien sûr, les études de tracés n'ignoreront pas l'existence d'une telle infrastructure et rechercheront dans la mesure du possible à coller la LGV à l'autoroute, en tenant compte toutefois d'un certain nombre d'éléments, qui sont les caractéristiques géométriques de construction de l'une et de l'autre, sachant que comme informations données dans le support du maître d'ouvrage, d'information à l'intention du public, on a indiqué notamment que les

rayons de courbes que doit présenter une LGV sont au minimum de 7 000 m, ce qui est une valeur très élevée, qu'on ne retrouve pas systématiquement ni même obligatoirement pour une autoroute. C'est pour un profil.

Dans l'autre dimension de profil, on trouve les rampes ou les pentes, pour lesquelles en ce qui concerne la LGV Bordeaux-Toulouse, la valeur maximale de ces rampes ou de ces pentes sera limitée à 25 pour 1000, c'est-à-dire 2,5 %, chiffre que l'on voit très rarement sur les panneaux d'autoroutes, dès lors qu'on annonce des pentes ou des rampes un peu accentuées. On est plutôt sur des valeurs de 7 % voire plus.

Cela veut dire qu'à certains endroits géographiques il ne sera pas possible d'assurer de jumelage, car ce serait réduire les caractéristiques et les performances de circulation des TGV sur cette ligne. A ce moment-là, la LGV s'éloignerait de l'autoroute avec un effet également à mesurer, à savoir que l'on a ce phénomène d'adjonction à l'autoroute, puis qu'on s'en écarte pour revenir, on va créer des zones de territoire qui se trouveront enclavées entre deux infrastructures lourdes.

C'est également un élément dont il faut mesurer les conséquences, sachant que sur d'autres aspects environnementaux, l'accolement de deux infrastructures présente un certain nombre d'avantages.

On sait que les nuisances sonores par exemple ne s'accumulent pas et que les solutions trouvées pour les rétablissements de voiries et de communication dans une solution se trouvent reportées dans l'autre solution.

Donc, c'est un élément qui n'est pas rejeté et qui peut s'adresser aux infrastructures existantes, selon les zones du territoire que nous aurions à traverser il peut également être envisagé vis-à-vis d'infrastructures projetées.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci M. FAUCHER, donc je vais donner la parole à la salle.

Y a-t-il dans l'assemblée des gens qui ont une question ou un point de vue à exprimer sur cet aspect de regroupement des infrastructures dans une zone de recouvrement connexe, dans une zone bien précise ?

M. Jean-Claude DEBRUNE, Castelsarrazin :

Je voulais simplement poser une question :

Pourquoi ne pas retenir en priorité le couloir existant du chemin de fer actuel ?

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

Je vais répondre à cette question en traitant la question suivante, M. MATHIS si vous le voulez bien.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

D'accord. La deuxième question qui intéresse beaucoup de gens et qui a été posée assez systématiquement était la suivante :

Pourquoi ne pas avoir retenu le pendulaire ?

Je vais peut-être un peu l'élargir : quel est le devenir de la ligne passant par Orléans-Limoges, notamment point de vue marchandises ?

Pourquoi passer la ligne TGV par Bordeaux, Poitiers, Tours pour arriver à Toulouse et ne pas prendre la ligne centre traversant le Massif Central et utilisant une technique pendulaire ? J'élargis un peu la question pour que vous puissiez balayer les réponses.

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

Je vous remercie M. MATHIS, et je vais répondre à l'ensemble des questions.

J'avais dit que je ne traiterai que le volet autoroutier, le volet ferroviaire revient un peu aux mêmes caractéristiques.

Si l'on recherche à accoler la ligne nouvelle à la ligne existante, on va effectivement tomber sur des caractéristiques géométriques très proches de la ligne existante.

On a vu, et on va le rappeler, que cette option a été envisagée mais elle n'a pas été retenue dans la mesure où ses résultats ne paraissaient pas être à hauteur des attentes que l'on avait avec la réalisation de la LGV.

Cela nous amène à un aspect dit du pendulaire, mais qui a un préalable. Il a été étudié et présenté dans un scénario du dossier support, qui est celui de l'aménagement de la ligne classique.

Je vous prie de m'excuser, quelques illustrations vous sont proposées.

Elles visent à essayer d'apporter un peu de pédagogie dans le propos, mais en vous priant par avance de bien vouloir m'excuser si je n'atteins pas tout à fait l'objectif recherché.

Sur ce schéma, vous avez représenté en un trait noir la ligne actuelle de Bordeaux en haut à gauche à Toulouse en bas à droite avec la représentation des vitesses limites autorisées sur chacune des sections de cette ligne.

Les vitesses limites actuelles sont les traits de couleur au-dessus de la ligne noire.

On voit que l'on a une portion jusqu'à Aiguillon à 160 km/h, ensuite une portion de Aiguillon à Lamagistère à 150 km/h, une portion de Lamagistère à Malauze à 160 km/h, une portion de Malauze à Moissac à 130 km/h, de Moissac à Castelsarrazin à 150 km/h, puis de Castelsarrazin jusqu'à Toulouse à 160 km/h.

C'est ce que l'on avait évoqué : une ligne qui se présente avec des vitesses limites relativement hétérogènes.

Un premier élément que je pense utile de vous indiquer, car on a entendu des propositions par rapport au relèvement de vitesse à 220 km/h ou vitesses moyennes que l'on pouvait obtenir.

Certains pensent qu'il s'agit de savoir quelle est la distance entre Bordeaux et Toulouse, environ 250 km. Puisqu'un train pourrait rouler à 220 km/h, on arriverait à tel temps de parcours. Ce n'est pas tout à fait aussi simple que cela.

Si l'on appliquait ce raisonnement à la situation actuelle, c'est-à-dire les sections que j'ai indiquées avec les vitesses limites, le temps de parcours auquel on arriverait serait de 1H35,

alors que le temps de parcours aujourd'hui d'un train direct de Bordeaux à Toulouse est de 1H55.

C'est lié à un certain nombre d'éléments, c'est-à-dire que les tracés horaires de trains prévoient des marges de régularité par rapport aux vitesses limites maximales que l'on peut atteindre. On a déjà un élément qui rallonge le temps de parcours.

Ne figurent pas également sur ce schéma des points singuliers du parcours qui sont le passage dans certaines gares où la vitesse est très fortement réduite, à 90 km/h, 110 km/h. Ainsi, la règle arithmétique simple de calcul d'une vitesse moyenne ne vaut pas dans le cas d'un parcours ferroviaire, et c'est un peu plus complexe.

Ce qui a été fait dans le cadre de l'hypothèse d'aménagement de la ligne classique et de circulation de train pendulaire : d'abord de regarder comment on pouvait sur certaines sections augmenter les vitesses. C'est ce qui se trouve repéré en train de couleur, en dessous du trait noir.

On voit qu'on a jusqu'à Aiguillon trois zones de relèvement de vitesse, deux à 220 km/h et une à 180 km/h. On en a une avant Lamagistère de relèvement à 160 km/h et une au-delà de Castelsarrazin de relèvement à 220 km/h.

Cet aménagement de ligne classique dans les limites des emprises ne permet que quelques rectifications de courbes et qui autorise aussi là où le profil est facile aujourd'hui en supprimant les passages à niveau de relever les vitesses jusqu'à des valeurs intéressantes.

On voit que sur certaines sections, on peut aller à 220 km/h.

Quand on fait le calcul des différentiels de vitesse limite entre la situation actuelle et la situation future, le gain de temps de parcours autorisé par ces relèvements de vitesse est de 6 mn.

L'étude a complété cette hypothèse d'améliorations de la ligne existante Bordeaux-Toulouse, en prenant l'hypothèse de circulation de trains pendulaires. Les trains pendulaires sur cette section de ligne (244 km) permettraient un gain de temps supplémentaire de 6 mn.

Ceci grâce à l'utilisation de la pendulation, pour laquelle j'ai encore un petit schéma à vous proposer. La pendulation est une technique utilisée dès lors que les trains doivent franchir des courbes.

Sur la vue de gauche, vous avez une courbe représentée avec un train, deux éléments caractérisent la situation dans cette configuration. C'est le rayon de la courbe et la vitesse du train.

Sur les deux schémas en haut à droite, on a la représentation d'une voie à l'horizontale, qui ne présente pas de caractéristiques. C'est la situation de la voie lorsque les trains circulent en ligne droite.

Lorsque les trains sont en courbe, plus la vitesse va être grande et plus il y a une force centrifuge. Ainsi, pour les voyageurs, il y a un effet physiologique désagréable, notamment lorsqu'on est debout, qui est le sentiment d'aller vers l'extérieur du virage. Pour limiter cet effet, il est prévu de donner un dévers à la voie, c'est-à-dire incliner le plan de la voie vers l'intérieur de la courbe, et de façon très précise.

En matière de chemin de fer, l'Union Internationale du Chemin de Fer consolide toutes les expériences des réseaux dans le monde et définit des normes.

La norme veut que la valeur idéale d'un dévers se calcule à partir du rayon de courbure de la courbe et de la vitesse du train. Donc, on sait définir pour une courbe donnée quel dévers on doit obtenir.

On peut toujours tenter de passer plus vite en courbe. Le dévers est un élément stable, on ne modifie pas le dévers à chaque fois qu'un train passe, c'est une donnée de construction de la ligne et à ce moment-là, il faut trouver un artifice qui est de permettre d'accentuer encore

l'inclinaison de la voiture dans laquelle se trouvent les voyageurs à l'intérieur de la courbe afin d'atténuer le sentiment physiologique.

On obtient cet effet d'inclinaison des caisses des voitures à voyageurs par le système dit de pendulation.

On peut essayer de passer plus rapidement en courbes en adoptant la pendulation, mais il y a à l'exercice de gagner de la vitesse en courbe une limite absolue et objective, qui est celle de la résistance de la voie aux sollicitations latérales.

On a deux éléments, qui sont la vitesse normale de passage en courbe, liée au calcul du dévers et la possibilité de gagner de la vitesse en créant de la pendulation, donc de l'inclinaison des voitures avec une limite maximum qui est celle que l'on ne peut pas dépasser pour raison de sécurité.

Les éléments à connaître pour considérer la façon dont on appréhende la problématique en France : d'abord, par rapport à la règle normale du dévers que j'ai indiquée, en France, on a admis car on a considéré qu'on pouvait accepter un relatif « inconfort » du voyageur et j'espère que la SNCF ne va pas me contredire sur ce point, de passer dans les courbes à une vitesse supérieure à celle que permettait le dévers.

Ainsi, le gain que va apporter la pendulation sera moins important, car on part d'une vitesse de passage en courbe plus élevée que celle que l'on a dans les autres pays. Les éléments chiffrés que l'on a montrent que cet intérêt est réduit d'à peu près un tiers par rapport à ce qui est pratiqué dans les pays voisins. C'est un premier élément.

Dans les autres éléments, et on l'a vu car les résultats sont indiqués, le fait d'adopter la pendulation sur les 240 km de Bordeaux-Toulouse ne fait gagner que 6 mn.

Le profil de la ligne est relativement facile, car on a beaucoup de courbes dont les rayons sont supérieurs à 1 000 m. On a des vitesses moyennes, même si elles n'autorisent pas comme on l'a dit une très grande performance pour les voyageurs, au minimum de 130 km/h et voire 160 km/h.

Or, les exemples dans les pays voisins montrent que l'effet le plus important que l'on peut retirer de la pendulation porte sur les lignes où l'on a des profils relativement difficiles, c'est-à-dire beaucoup de courbes à moins de 1 000 m de rayon, et où en conséquence les vitesses sont faibles, c'est-à-dire de 90 à 100 km/h.

Si l'on est dans un cas de figure plus favorable, bien entendu l'intérêt de la pendulation et le gain de vitesse qu'il permet, sont beaucoup moins importants.

On a un second élément, et je suis désolé de vous infliger encore un petit schéma, lié à l'analyse de la solution pendulaire sur la ligne actuelle est que nous maintiendrons dans cette hypothèse l'ensemble des trafics sur une seule ligne.

Il y a avec le relèvement des vitesses, qui serait permis par l'aménagement de la ligne et la pendulation, un effet sur la capacité de la ligne.

Deux petits graphiques essaient d'illustrer ce principe.

On a sur le graphique du haut un train de couleur bleu, train GL de caractéristique actuelle qui roule à 160 km/h, un train vert qui est un train de fret et un train de couleur orange qui est un TER.

Les graphiques sont construits de façon à ce qu'il y ait toujours entre deux trains sur une section de voie donnée un intervalle minimum conditionné par le système d'espacement du train. C'est pourquoi on trouve soit dans la partie haute soit dans la partie basse un intervalle entre respectivement le train bleu et le train vert au départ, et entre le train vert et le train orange à l'arrivée.

On reproduit ce schéma sur une deuxième série de trains qui part sur un créneau horaire donné.

On voit dans le schéma du bas, en ayant augmenté la vitesse des trains GL, on a des trains qui sont devenus de couleur rouge. Donc, la pente de ce train sur le graphique est plus importante. Cela ne change rien pour la première batterie de trains, car le train de fret pourra partir derrière le train GL, puis le train TER va également partir dans son même horaire.

Le second train GL, qui lui va plus vite doit effectivement pour à l'arrivée à destination être dans le respect de l'espacement avec le train TER, doit partir plus tardivement. Cela décale la trame des trains qui suit.

On peut encore faire passer dans cette même plage horaire le train de fret, mais le TER a disparu. On illustre par cela la perte de capacité qui est liée au fait d'avoir introduit des trains qui ont des caractéristiques de vitesse différentes de celles qui existent jusqu'à présent.

Autre élément qui est lié à cette hypothèse d'aménagement de la ligne classique pour utiliser la pendulation, c'est une perte de capacité.

Le gain est de 6 mn lié à l'infrastructure et de 6 mn lié à la pendulation, soit 12 mn. Le gain annuel est de 500 000 voyageurs. On peut traduire cela en ratio, c'est-à-dire que le coût de la minute gagnée est de 65 millions et le coût du voyageur gagné est de 1 500 € par voyageur.

En ce qui concerne le scénario de LGV, on a un coût plus élevé : 2 836 millions d'Euros, un gain de 56 mn et un gain de 3 millions de voyageurs.

Les ratios deviennent 50,6 millions d'Euros à la minute gagnée, soit un coût inférieur. L'écart est plus important sur un élément qui est la base du système : l'apport de voyageurs que permet cette solution. L'apport étant beaucoup plus important, le coût au voyageur gagné tombe à 945 €.

On a néanmoins des exemples d'utilisation de la technique pendulaire chez nos voisins : l'Italie, la Suisse, l'Allemagne qui ont en circulation soit en interne, soit entre elles une centaine de rames au total, la Tchéquie : 7 rames, la Finlande, le Portugal, l'Espagne, la Grande Bretagne et la Norvège.

On voit que beaucoup de pays utilisent la technique pendulaire. Ils le font avec des finalités qui sont différentes. Certains adoptent le pendulaire uniquement pour des questions de confort des voyageurs. A ce moment-là, on ne va pas forcément passer plus vite mais en inclinant la rame, on améliore le confort du voyageur ou c'est pour la recherche d'amélioration de temps de parcours, donc de vitesse moyenne sur une relation donnée.

On peut regarder les résultats sur les principales relations utilisées. On a sur un certain nombre de relations l'indication de la distance de la relation, le temps de parcours que l'on obtient avec la pendulation, le gain de temps de parcours et la vitesse moyenne du train qui pendule.

Par exemple, là où le gain de temps de parcours est le plus important (25 %), on est sur une vitesse moyenne qui reste malgré tout faible. Cela illustre bien tout l'intérêt d'utiliser la pendulation dès lors que les vitesses autorisées sur la ligne sont au départ assez faibles.

Les deux scénarios en France, Bordeaux-Toulouse avec aménagement de la ligne classique et train pendulaire conduisent à un gain de temps de parcours de 6 %.

C'est un gain relativement faible pour une vitesse moyenne de 142 km/h, que l'on peut comparer avec l'hypothèse LGV où la vitesse moyenne est de 248 km/h.

M. MATHIS a complété sa question avec :

Pourquoi n'avoir pas retenu l'hypothèse POLT ?

Je pense qu'il y a deux aspects, le projet POLT n'est pas un projet concurrent à Bordeaux-Toulouse, car dans la mesure où il s'agit de la desserte d'une grande partie de Midi-Pyrénées, et notamment (les résultats sont là) avec la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, la relation de Toulouse sur Paris peut se faire en 3H07.

Avec POLT, elle se fait en 5H20 dans la meilleure des hypothèses.

Ce qui intéressait la région Midi-Pyrénées avec le projet POLT, c'était de gagner du temps, notamment jusqu'aux limites nord de la région, et notamment jusqu'à Brive afin de pouvoir prolonger le gain de temps sur la relation de desserte de la partie nord-est de la région Midi-Pyrénées, qui est assurée par la ligne de Brive à Rodez.

D'ailleurs, le Conseil Régional Midi-Pyrénées a financé dans le cadre du contrat de plan État/Région des investissements pour arriver à gagner environ un quart d'heure de temps de parcours entre Brive et Rodez, gain de temps qui bien sûr serait venu s'ajouter à celui autorisé par POLT.

Plus Cahors, qui est un peu à la charnière car effectivement les Cadurciens peuvent trouver avantage à venir prendre le train à Montauban, dès lors que Montauban serait desservi par la LGV.

M. Kim REGNIER, Directeur Régional RFF :

Avec POLT, on faisait Paris-Toulouse en 5H20.

Aujourd'hui, on a déjà 5H sur Paris-Toulouse via Bordeaux.

C'est pour confirmer les propos de Jean-Jacques FAUCHER, POLT n'a jamais été un concurrent de Bordeaux-Toulouse.

Pour compléter la réponse à la question précédente :

Pourquoi ne pas utiliser le couloir de la voie ferrée actuelle ?

On peut l'interpréter par :

Pourquoi ne pas utiliser la voie ferrée actuelle ?

La réponse, via le pendulaire ou l'amélioration des caractéristiques de la ligne, vient d'être donnée.

On peut aussi interpréter la question :

Pourquoi ne pas doubler sur place grosso modo la voie existante ?

C'est inimaginable dans la traversée des villes, qui ne laisse plus de place pour doubler les voies.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci beaucoup pour cette réponse qui est tout à fait complète et très didactique, et qui, je pense, répond à un certain nombre de questions qui n'ont pas toujours été posées aussi clairement.

Je vais passer la parole à la salle pour noter les réactions ou les déclarations d'intention, si déclarations nouvelles d'intention il y a bien sûr.

Qui souhaite prendre la parole sur cet aspect du problème ?

Alors, vous êtes tous convaincus de l'argumentation, de la différence entre les deux solutions, qui sont importantes.

Si je n'ai pas de demande de parole, nous allons passer à une question qui, quelque part, a un peu fâché un peu plus à l'ouest de ce territoire où nous avons entendu beaucoup de questions sur ce sujet.

La question brutalement posée est la suivante :

Y a-t-il une priorité ? Si oui, quelle priorité y a-t-il entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Irun ? Cette question intéressait beaucoup l'Aquitaine.

M. Hervé de TREGLODE, Directeur de la Stratégie et du Développement RFF :

Je voudrais répondre précisément qu'en ce qui concerne les études que RFF conduit, nous les conduisons conformément aux décisions prises par le Gouvernement, et je l'ai cité dans mon propos introductif.

La séance du CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement Du Territoire) qui a eu lieu le 18 décembre 2003, a été complétée et précisée très récemment (le 14 octobre 2005). L'ensemble des projets a été repris, mais avec des précisions complémentaires.

C'est en quelque sorte cette décision du Gouvernement qui est notre feuille de route.

Nous, RFF, n'avons pas à faire de tri entre les projets que nous voulons bien étudier, les projets que nous ne voulons pas étudier. Nous étudions tous ces projets selon des modalités arrêtées toujours avec l'État, et le plus souvent avec les collectivités locales. Nous les réalisons le plus rapidement possible, une fois que les financements correspondant à ces études sont rassemblés.

Concernant les deux projets, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, je voudrais citer la décision du CIADT du 18 décembre 2003 qui est très précise en ce qui concerne la préparation et le calendrier de déroulement de débat public.

Il est écrit et je cite : « Le CIADT décide la poursuite des études du prolongement du TGV vers l'Espagne en vue d'un débat public en 2006 ». C'est clair, c'est le débat public Bordeaux-Irun en 2006.

La décision se poursuit ainsi : « Le CIADT décide d'inscrire la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme, un débat public portant sur la desserte multimodale par mode rapide de Toulouse sera organisé en 2005 ».

Donc, sur les deux points de cette décision, RFF, maître d'ouvrage, a agi conformément à cette décision.

Deuxième partie de la question : pourquoi le débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse a-t-il lieu avant le débat public sur Bordeaux-Irun ?

La réponse est très simple : tout simplement, car des études menées sur l'axe Bordeaux-Toulouse et Narbonne, prévues au contrat de plan en cours entre l'État et les trois régions (Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées), ont commencé plus tôt que les études concernant Bordeaux-Espagne.

Elles ont commencé précisément en 2002 et se sont également terminées plus tôt. Donc, le maître d'ouvrage a pu saisir la CNDP plus tôt.

Les études sur le projet Bordeaux-Espagne prévues par le contrat de plan entre l'Etat et l'Aquitaine ont commencé début 2004.

Comme je vous l'ai dit il y a un instant, une autre précision que je voudrais vous donner, ces études sont menées en partenariat avec l'Etat et les collectivités locales.

Leur financement donne lieu à des conventions de financement.

Dans le cas des études de la LGV Bordeaux-Toulouse, la convention de financement qui réunit les collectivités locales, l'Etat, RFF et la SNCF, a été signée le 10 décembre 2001. Donc, on a pu commencer les études dès 2002.

Concernant la LGV, le projet Bordeaux-Espagne, cette convention de financement a été signée deux ans plus tard (le 14 janvier 2004).

J'ajoute d'ailleurs que nous n'avons pas traîné pour mener les études de Bordeaux-Espagne, car le débat public aura lieu, conformément à ce que je viens de vous dire, pour Bordeaux-Espagne en 2006. Une partie du retard de ces deux années s'écoulant entre les deux conventions de financement sera comblée.

Un dernier point concernant Bordeaux-Espagne. Entre-temps, nous avons constitué, conformément également à la décision du CIADT du 18 décembre 2003, un Groupement Européen d'Intérêt Economique avec l'Espagne, entre RFF gestionnaire d'infrastructure français et le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire espagnol (DIF).

Ce GIE a été constitué et est en fonctionnement depuis le début de cette année.

Il travaille sur les études qui se rapportent particulièrement à la section internationale Dax-Vittoria.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci beaucoup Monsieur. Là, une prise de parole.

M. Alain JEAN, Maire Adjoint à Moissac

J'interviens ce soir en tant que porte-parole des Verts du Tarn-et-Garonne et aussi en tant que membre de la commission politique des Verts régionale.

Effectivement, ce débat est politique, comme le disait M. FAUCHER. C'est pourquoi, lors de la dernière réunion du conseil politique des Verts, nous avons fait une déclaration que je vais vous lire et qui prend en compte également la position des Verts Aquitains, qui a perturbé à un moment donné le débat. Je voulais donner notre position.

« Les Verts Midi-Pyrénées réaffirment l'impérieuse nécessité de préserver et de développer les liaisons ferroviaires des voyageurs et de marchandises par la maintenance et l'optimisation des infrastructures existantes.

Par ailleurs, ils affirment l'utilité de la construction de deux lignes ferroviaires à grande vitesse entre Bordeaux et Irun pour transférer le fret international de la route vers la voie ferrée existante entre Bordeaux et Toulouse en tant qu'alternative à la construction d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire sur Toulouse.

Ces lignes s'inscrivent dans un schéma européen maillé de lignes à grande vitesse, à compléter du tronçon Toulouse-Narbonne.

Ces lignes doivent constituer un choix clair à ne pas développer parallèlement de nouvelles infrastructures routières ou aéroportuaires. De même, la très grande vitesse ne peut pas se développer au détriment du transport régional et de la sauvegarde des territoires.

C'est ainsi que ces projets doivent s'incréer au mieux dans leur environnement, en limitant les effets de coupure du territoire, les nuisances pour les riverains, et dans un souci de préservation du patrimoine régional et des ressources naturelles ».

Je vous remettrai un texte, si vous le voulez bien.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci, Monsieur, j'allais vous le demander justement.

Mme Joëlle GREDER, Conseillère Municipale à Montauban et responsable régionale du Parti Communiste

Pour donner notre opinion, nous pensons que les deux lignes sont nécessaires.

Si l'on veut répondre aux enjeux économiques et surtout environnementaux, il faut faire un effort considérable pour le ferroviaire, que ce soit pour la LGV qui est le débat ce soir ou pour le fret ou pour les TER.

Vraiment, il faut faire entendre une volonté politique d'un engagement important au niveau du ferroviaire et que les deux lignes ne peuvent pas être mises en concurrence, mais au contraire doivent être réalisées.

Il est sûr que cela engage des financements importants, mais si l'on veut préserver la planète pour nos enfants et nos petits-enfants, c'est à ce prix.

Ce n'est pas simplement que de l'investissement économique, mais en même temps des créations d'emplois. Si l'on commence à créer et à travailler sur des infrastructures, cela peut créer des emplois intéressants pour tous.

Le réseau ferré en Midi-Pyrénées a 160 ans d'âge. Si l'on avait laissé nos routes comme elles étaient il y a plus de 100 ans, voyez la situation dans laquelle on serait.

Pour le train, aujourd'hui, il est vraiment essentiel de moderniser et de construire de nouvelles infrastructures.

Nous avons fait part de cette position et nous vous avons envoyé une contribution dans le débat public.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci beaucoup, Madame. Toute contribution envoyée est importante, toute prise de position aussi. Nous sommes là pour cela. Il faut que le maximum de points de vue puissent s'exprimer, et si possible le plus argumenté, comme vous venez de le faire, Madame.

Y a-t-il une autre personne qui souhaite s'exprimer ? (Non).

Nous allons clore cette partie du débat, et notamment les conséquences de ce fameux CIADT de 2003, avec la question suivante.

Elle prend juste la suite de ce que vous venez de déclarer, Madame, et nous sommes dans la même ligne.

Si, la poursuite du projet est engagée, et nous ne sommes pas encore au niveau de la décision, donc nous n'en savons rien : quelle prise en compte des aspects environnementaux va-t-elle être faite ?

Notamment, dans la prise en compte des effets environnementaux, nous avons eu globalement des questions sur trois domaines : celui du bruit, celui des granulats qui intéresse beaucoup de personnes y compris dans l'Entre-deux-mers, et celui des incendies de forêts, peut-être moins locaux, mais cette question a très souvent été soulevée soit directement, soit par les conséquences sur les cheminements, etc.

Je vais donner la parole encore une fois à M. FAUCHER pour qu'il nous explique cela rapidement.

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

Je vais répondre à cette question en rappelant que les questions environnementales liées à la création d'une infrastructure, comme une LGV, ont donné lieu à une réunion thématique qui s'est tenue à Castelsarrazin le 8 septembre 2005.

Pour moi, il va être assez difficile de faire une synthèse de ce qui s'est dit.

Je rappellerai peut-être dans un premier temps, et si vous avez besoin de matière, que le site Internet de la Commission s'est enrichi d'une contribution de RFF à titre informatif sur la question du bruit, et également a repris la présentation qui avait été faite sur les aspects de la prise en compte de la problématique environnementale, tout au long du processus d'étude d'une LGV, et également la présentation faite pour illustrer par cas concret comment certains points de sensibilité environnementale ont été traités à l'occasion de la réalisation de la ligne à grande vitesse est européenne.

C'est une matière qui est disponible sur le site Internet de la Commission.

Comment sont pris en compte les aspects environnementaux ?

Il y a différents éléments à mettre en évidence ?

Nous sommes aujourd'hui avec les éléments du dossier du maître d'ouvrage, du dossier support qui sont ce qu'ils sont, en raison du fait que nous n'avons pas dans les études analysé et fait d'hypothèse de tracés de la ligne.

Donc, nous avons défini un territoire géographique dans lequel ces inscriptions pourraient se faire, et nous avons sur ces territoires réalisé un recensement des sensibilités environnementales, avec notamment l'édition d'une cartographie disponible dans les mairies d'une façon générale et également en consultation sur le site Internet de la Commission.

Ceci ne nous donne qu'un inventaire, sachant que les choses se passent concrètement, dès lors qu'on fait des hypothèses de tracés. Donc, on voit que l'on va en certains endroits rencontrer ces sensibilités environnementales, qui ont été identifiées.

On peut dire qu'à chaque fois qu'une hypothèse de tracé rencontre une sensibilité environnementale, on va parler d'impacts.

L'un des premiers éléments pour dire comment la question environnementale est prise en compte dans la suite des études porte sur la volonté de limiter le nombre d'impacts.

- On va rechercher dans toute la mesure du possible pour des questions liées au bruit de l'infrastructure à s'éloigner le plus possible des zones urbanisées.
- On va rechercher à éviter de se trouver dans des zones inondables.
- On va rechercher à éviter le nombre d'impacts que la ligne va rencontrer.

En disant cela, on est bien conscient qu'on ne peut pas atteindre la situation idéale ou alors on n'aurait pas de projet. Donc, il y aura un certain nombre de difficultés qui vont se présenter. Elles auront toutes un traitement qui d'une façon générale n'est pas un traitement que RFF fait de sa propre initiative et selon des règles qu'il se fixerait lui-même.

Toutes les lois sur les différents domaines sont là pour définir des obligations de résultat vis-à-vis du maître d'ouvrage.

Nous avons, et nous le verrons dans la conduite du projet, également la volonté de trouver la solution pour la mise en œuvre des mesures qui permettront d'atteindre cet objectif, en concertation avec les parties concernées.

Les thèmes environnementaux représentent une liste tout à fait importante qu'il serait trop long de reprendre ici. Je vais peut-être simplement me limiter aux éléments indiqués par M. MATHIS, le premier d'entre eux étant celui du bruit.

Il est clair qu'aux abords de la voie ferrée et au fur et à mesure qu'on s'en éloigne de façon plus atténuée, il y a l'émission de bruit. Donc, les règles actuellement en vigueur fixent des valeurs à ne pas dépasser, selon les zones qu'on va traverser.

Nous avons dans le cadre des études des modèles mathématiques permettant de faire l'analyse et l'étude du bruit émis par la LGV, et de faire en sorte déjà de caler un tracé pour s'assurer que nous n'impacterons pas de zones sensibles.

Dans la mesure où nous ne pourrions pas l'éviter, concevoir les mesures palliatives qui permettraient de ramener le niveau de bruit dans les limites acceptables, sachant que c'est le calcul théorique mais une fois la ligne mise en service des mesures peuvent être faites pour vérifier que nous avons bien atteint les objectifs.

C'est une façon palliative de traiter le problème, il y a également la prise en compte de ce sujet à la source. Notamment, on peut indiquer que depuis la mise en service des premiers TGV, le bruit du couple TGV/voie ferrée, a réduit d'à peu près la valeur de 10 décibels.

Les travaux des études et des recherches sont toujours réalisés pour faire en sorte que l'on aille dans le futur vers des systèmes voie ferrée/train, qui émettent des bruits d'un niveau inférieur à ce que l'on connaît aujourd'hui.

Donc, il y a aussi la recherche d'un traitement à la source de cette problématique.

Le second point évoqué est celui des granulats, car nous passons dans certaines zones où la question est particulièrement sensible. Nous n'avons pas pu apporter de réponse précise pour quantifier les volumes de granulats dont nous aurions besoin ou pour définir les zones dans lesquelles nous prendrions les granulats.

Il est clair que c'est au niveau des études de tracés que ces éléments sont pris en compte, avec une itération du tracé et du terrain sur lequel on se présente, qui va viser à rechercher un équilibre notamment entre les zones de déblais et les zones de remblais, afin de pouvoir s'approvisionner au maximum en matériaux sur place, sur les sites que l'on traversera.

Lorsqu'il y aura des zones en déficit de matériaux, nous n'avons pas encore aujourd'hui, et c'est très prématuré, cela se fait en général après la déclaration d'utilité publique, quand on commence à engager les études d'exécution, défini la politique d'approvisionnement en matériaux ; sachant qu'il est également évident que le maître d'ouvrage ne fait pas les choses uniquement comme il l'entend, et qu'en matière d'ouverture de carrière dans la mesure où c'est un élément qui serait nécessaire, il y a tout un dispositif réglementaire avec les plans départementaux des carrières et les commissions également de carrières qui définissent les conditions dans lesquelles il peut être accepté d'ouvrir de telles installations.

Le dernier point évoqué est celui des incendies.

Ce sujet a été abordé de façon assez importante dans la Gironde, car l'une des options de passage proposé traverse la forêt landaise avec l'indication que la ligne actuelle, donc la ligne des Landes, ligne classique, était aujourd'hui un facteur relativement important de départs d'incendie.

Sur ce sujet, et on le verra dans le travail de mise au point du projet de LGV a été réalisé, un travail en concertation avec les instances concernées, les associations de défense contre les incendies et les services de protection contre l'incendie, qui en plus ont un mot à dire sur la mise en service de la ligne et un quasi droit de veto, dès lors qu'ils considèrent qu'elle ne présente pas les garanties de sécurité satisfaisantes.

Il y a néanmoins par rapport au parallèle qui est fait avec la ligne actuelle, un certain nombre d'éléments à prendre en considération. Sur la LGV Bordeaux-Toulouse ne circuleront que des TGV, ce qui n'est pas le cas de la ligne des Landes actuelle.

Aujourd'hui, les TGV dans leur système de freinage utilisent soit des disques, soit sur les essieux moteurs des semelles de frein en matériau composite. Donc, ce système de freinage n'est pas émetteur d'étincelles qui sont susceptibles d'entraîner des départs de feu.

On a un autre élément qui intervient également, celui du captage de courant. Aujourd'hui, la ligne des Landes est en 1 500 W avec des caractéristiques de contact entre le pantographe et la caténaire qui peut effectivement créer quelques éléments perturbateurs par rapport à ce risque d'incendie.

La LGV Bordeaux-Toulouse serait une ligne alimentée en 25 000 volts, sur laquelle les éléments que l'on connaît en 1 500 volts, susceptibles de générer des départs de feu, ne se produisent pas non plus.

On a par construction et par caractéristique d'exploitation de la ligne des garanties structurellement pour limiter le risque d'incendie.

Comme je le disais plus encore par rapport à cela, il y aura bien sûr un travail en partenariat avec les professionnels concernés pour concevoir ensemble les dispositifs qui permettront de limiter cette problématique.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci beaucoup M. FAUCHER.

Je vais passer la parole une nouvelle fois à la salle si des questions sont posées ou s'il y a des avis ou des déclarations souhaitées.

M. André PERGET, Président du SCOT de Montauban :

Je voudrais intervenir en tant que représentant du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération de Montauban, qui hier soir dans son comité syndical a pris une délibération, dont je tiens à vous lire quelques paragraphes avant de vous donner cette contribution :

« L'atelier déplacement de ce syndicat s'est réuni le 7 octobre 2005 pour proposer que notre syndicat émette un avis favorable à la création de cette ligne, qui mettrait Montauban et toutes les communes limitrophes à près de 3 heures de Paris.

Cependant, soucieux de préserver l'harmonie de notre territoire, il nous semble que ce tracé doit suivre au mieux celui de l'autoroute A62. Cette solution aurait pour avantage d'éviter la construction de nombreux ouvrages, et surtout de ne pas morceler le territoire.

Ce projet doit favoriser des liens avec l'autoroute 62 et ne peut trouver toute sa place qu'en s'appuyant sur une réflexion globale intégrant des grands projets structurant actuellement à l'étude, à savoir une zone départementale à vocation logistique, un contournement de Montauban.

De plus, ce projet de création d'une nouvelle gare, dont l'emplacement reste à définir semble incontournable.

Cette gare devra toutefois permettre aux voyageurs d'accéder, souhaite-t-on le, sur un même lieu aux trains régionaux, ainsi qu'aux TGV pour favoriser la multimodalité des déplacements.

Toutefois, l'emplacement qui sera choisi et la construction de cette gare doivent être accompagnés d'un projet urbanistique ambitieux ».

Tout ceci ayant été exposé, le comité syndical s'est prononcé pour la création d'une ligne à grande vitesse, ainsi que pour la construction d'une nouvelle gare sur le territoire du SCOT du pays Montalbanais.

Je préciserai que ce territoire englobe actuellement 33 communes, et correspond à peu près à une population de près de la moitié du département.

Afin de rendre publique cette contribution, il a été proposé de verser cette délibération au dossier du débat public prévu ce soir ici dans cette salle.

Je tiens à votre disposition le document.

Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Avec plaisir, merci.

Elle figurera dès qu'on aura pu la mettre sur le site.

Y a-t-il une autre question ou déclaration sur cet aspect ?

M. CANTO, Montalbanais :

J'apprécie les précautions que vous prenez en faisant une gare, c'est-à-dire l'éloignement des zones urbanisées, des nuisances, éviter les ouvrages d'art. C'est très bien, seulement vous n'avez jamais parlé des voies qui mènent à ces gares.

J'ai entendu ce Monsieur qui parlait du contournement. J'habite près du futur contournement, qui fait 15 km de long et environ 20 000 voitures vont passer par jour (encore je pense être

très modeste). Au départ, c'était un contournement et maintenant vers chez moi c'est un boulevard.

Qui dit boulevard dit pas de mur anti-bruit, dit vitesse même s'ils roulent à 50 km/h.

Ma question est la suivante :

Combien de véhicules, une fois que cette gare sera créée, vont passer en plus sur ce contournement ?

Actuellement, beaucoup de terrains se vendent sur Montauban, les promoteurs se font beaucoup d'argent grâce à des lois qui le permettent.

Je demande aux gens d'être vigilants quand ils vont acheter sur Montauban.

Regardez comme il faut ce contournement, et j'espère que s'il mène à cette future gare, il sera assez déplacé. Je vous invite à regarder sérieusement, puisque vous aurez les documents, ce contournement. Beaucoup de maisons se sont construites et à l'avenir il y aura peut-être 20 000 habitants de plus.

Je vous remercie et j'espère ne pas avoir été trop désagréable.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Non, pas du tout, votre question est tout à fait logique.

Il y a une préoccupation de chacun d'entre nous vis-à-vis de son habitat. Elle faisait un peu partie de la deuxième partie de notre exposé, mais peut-être M. le Maire avez-vous une réponse ou des garanties à donner à ce concitoyen ?

M. André PERGET, Conseiller Municipal à Montauban :

Je peux amener une précision par rapport à ce que nous venons d'entendre.

Je pense que ce Monsieur fait une confusion entre un boulevard périphérique qui va traverser une zone de forte urbanisation actuellement à Montauban, avec une voie de contournement autoroutière qui serait la liaison de l'autoroute 20 au nord de Montauban pour rejoindre l'autoroute 62 et qui évidemment passerait largement au-delà de la zone que vous avez cernée.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

On va peut-être arrêter là car c'est un débat purement local qui est la conséquence indirecte du projet.

M. CANTO, Montalbanais :

On a fait un collectif et on vous fera passer les documents qui concernent ce contournement ouest. Au départ, c'était son nom.

Maintenant, il est sûr et certain qu'un contournement est prévu plus loin. Celui dont je parle est inquiétant pour les Montalbanais, surtout s'il y a des accès qui mènent à cette gare.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

C'est une conséquence indirecte du projet, si la gare est extérieure.
Effectivement, il y a une certaine légitimité pour que cette contribution figure sur le site.
Y a-t-il une autre question ?

M. Bernard LAPORTE, Conseiller Municipal à Villebrumier

Je m'interroge sur les liens qu'il pourrait y avoir entre la ligne à grande vitesse et un futur projet d'aéroport.

Je pense que l'existence d'un projet de ligne à grande vitesse va probablement attirer l'intérêt de créer une plate-forme multimodale air/fer.

L'emplacement d'une gare au sud de Montauban va probablement générer des prises de position ou un intérêt accru pour créer un aéroport dans ce secteur.

Je ne doute pas qu'un aéroport vienne à être créé, peut-être pas dans 15 ans mais dans 20 ou 30 ans, et ce sera à l'ordre du jour.

Actuellement, les études ligne grande vitesse ont-elles fait l'objet de discussions avec les gens qui travaillent sur le projet d'aéroport actuellement ?

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Je vous remercie de cette question qui fait partie de la deuxième partie du débat, mais nous sommes tous impatients, peut-être quelques éléments de réponse de RFF ou de la DRE.

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

Je vais commencer et si la DRE veut poursuivre.

Effectivement, dans le dossier du maître d'ouvrage et le projet tel qu'il a été porté à votre connaissance, vous avez vu qu'il n'y a pas d'hypothèse de liaison avec un nouvel aéroport, dans la mesure où nous n'avons pas connaissance non plus d'un projet précis d'aéroport.

Donc, pour répondre très clairement à la question, ce n'est pas une hypothèse qui a été prise en compte dans le cadre de ce projet.

Par contre, nous avons réalisé parce que c'est nécessaire en matière d'évaluation de trafic quelques investigations sur le thème aéroportuaire pour regarder comment et notamment sur Toulouse la LGV pouvait être complémentaire ou concurrente de l'aérien.

Donc, on y retrouve des chiffres, et notamment bien évidemment en raison de l'amélioration des performances des offres ferroviaires entre Paris et Toulouse essentiellement, quelle part de trafic on peut penser que le TGV prendra au transport aérien.

Nous avons également fait quelques investigations sur la complémentarité entre le ferroviaire et l'aérien, en regardant les cas de figure et qui préfigurent peut-être ce à quoi vous pensez en termes d'association d'une gare TGV et d'un aéroport.

Aujourd'hui, et cela figure dans le dossier, il existe deux cas de figure, l'aéroport Roissy Charles de Gaulle qui est desservi par la LGV avec un trafic de 6 millions de passagers par an et qui sont en correspondance entre le TGV et l'aérien.

Puis, l'autre exemple est un aéroport également sur la métropole régionale importante : Lyon St Exupéry où il y a également une desserte de l'aéroport par la LGV et où le nombre total de voyageurs qu'enregistre cette gare chaque année est de 280 000, dont une partie est de la clientèle locale qui ne prend que le train, et dont la part de clients correspondance entre l'avion et le TGV n'est que de 10 %, soit un peu moins de 30 000 voyageurs par an.

On a un aéroport (hub), c'est-à-dire une plate-forme de correspondance pour un certain nombre de compagnies aériennes pour les vols européens et internationaux, qu'est Roissy Charles de Gaulle, avec une réussite et un vrai résultat d'intermodalité entre le fer et l'aérien, et l'exemple de St Exupéry qui reste un aéroport relativement régional, qui n'a pas ce rôle de hub, notamment pour des liaisons intercontinentales, il montre que le résultat est quand même très faible car on note une trentaine de milliers de voyageurs par an.

Pour l'instant, nous n'avons que ces éléments d'investigation sur la problématique aéroportuaire.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci M. FAUCHER.

Y a-t-il une autre demande de parole dans la salle ?

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

Je dois la vérité de rétablir un chiffre, le rapport de Roissy est de 1,6 millions de voyageurs qui sont en correspondance entre le TGV et l'avion, et St Exupéry 30 000 voyageurs. Cela laisse un rapport tout à fait important.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci de cette précision et de cette volonté d'avoir des chiffres tout à fait exacts.

Je tenais à préciser que les questions environnementales ont soulevé dans chaque localisation de réunion, dans chaque réunion des questions importantes, auxquelles le rapport diffusé ne répondait pas toujours complètement au départ à tous les maires des couloirs et des scénarios concernés des cartes environnementales.

J'en profite pour leur demander à ceux qui sont là, et peut-être à ceux que vous pourrez toucher dans les jours à venir, s'il y a des erreurs dans ces cartes, signalez-les nous. C'est une aide que vous pouvez nous apporter. Vous connaissez beaucoup mieux que nous votre territoire.

A ce moment-là, quand il y a des problèmes d'environnement, signalez-les, que ce soit les Verts ou d'autres, tout le monde doit nous signaler si ces cartes comportent des erreurs. Ce sera un apport que vous pourrez faire à ce projet, s'il est accepté.

Donc, nous passons à la dernière question de cette première partie :

Si la poursuite du projet est engagée, toujours la même chose et toujours l'hypothèse de la commission, quelle est la concertation prévue par le maître d'ouvrage jusqu'à la DUP ?

Je vais passer la parole au Président DEMANGE pour ce premier aspect.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Tout au moins pour la première partie de la réponse. Bien sûr, la question est adressée à RFF.

C'est l'occasion pour moi, même si je comptais le faire en fin de réunion mais autant le faire maintenant, de dire et de rappeler exactement ce qui va se passer dans les prochaines semaines, dans les prochains mois et dans les prochaines années.

Cette question a été souvent posée. On fait un débat public, tout le monde écrit et tout le monde parle, et le débat terminé, chacun partira de son côté. On n'entendra plus parler de rien et dans 2, 3 ou 4 ans, on découvrira qu'il y a une déclaration d'utilité publique.

Sur ce point, que va-t-il se passer concrètement ?

J'ai indiqué que le débat se terminait dans quelques jours (le 25 novembre).

Dans les quelques jours qui nous restent, il y aura deux réunions publiques à Toulouse et à Bordeaux.

Jusqu'au 25 novembre minuit, la commission prendra en compte tout ce qui arrivera sous forme de contributions écrites ou de mails.

Dans les jours qui suivront, nous intégrerons tout cela sur le site Internet, ainsi que les sténotypies des dernières réunions.

Dans les jours qui suivront, il y aura la mise à jour définitive du site Internet, qui ne recevra par la suite qu'une seule information complémentaire : le compte rendu et le bilan du débat, qui figureront sur le site le 18 Janvier.

A partir de ce moment-là, le site s'arrêtera, non pas d'exister mais d'être modifié ou enrichi. Ce site Internet du débat public restera vivant, consultable pendant quatre ans.

C'est important, car figure tout ce qui a pu être dit ou écrit pendant toute cette période.

Entre le 25 novembre et le 25 janvier, nous avons deux mois avec le Président de la Commission Nationale de Débat Public pour élaborer ce fameux compte rendu et le bilan du débat public.

Pour être concret, le compte rendu du débat public est un document d'environ 50 à 60 pages, à l'intérieur duquel sera annexé un cédérom qui sera finalement le site définitif de tout ce qui a été dit et fait dans le débat, ce que l'on appelle « les actes du débat ».

Ce sera distribué au moins à 6 000 exemplaires à partir du 18 janvier à tous ceux qui sont « abonnés » aux documents du débat.

Entre fin janvier et le 25 avril, RFF devra répondre à la question et faire part de sa décision prise sur ce projet. Cette décision devra paraître au Journal officiel, soit poursuivre le projet ou l'arrêter.

S'il y a poursuite du projet, donner éventuellement les grandes orientations sur la base desquelles ce projet sera continué.

S'il est continué, et c'est là que nous sommes au cœur de la question : que va-t-il se passer ?

Pour bien cadrer les choses, je voudrais lire tout bêtement, et il faut toujours le faire, la loi de 2002 sur la démocratie de proximité, et plus particulièrement l'article 134 qui à mon avis est très important :

« La participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique.

La Commission Nationale du Débat Public veille au respect de bonnes conditions d'information du public durant la phase de réalisation des projets, dont elle est saisie jusqu'à la réception des équipements et des travaux.

Elle a également pour mission d'émettre tout avis et recommandation à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public ».

C'est-à-dire, et j'en terminerai pas là, que la loi précise bien que pendant toute la durée de l'opération, il y aura obligation d'avoir une forme de concertation.

Par conséquent, on ne tirera pas le rideau sur le débat ou la concertation dans 10 jours, mais ce débat va continuer à perdurer d'une manière ou d'une autre pendant plusieurs mois sinon plusieurs années,

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

Merci M. Le Président.

Quelle concertation prévue par le maître d'ouvrage jusqu'à la DUP ?

Je ne vais pas vous annoncer un dispositif très précis qui n'est pas encore arrêté.

Les étapes, comme vient de le dire le Président DEMANGE, sont bien identifiées à partir de la fin du débat public.

Je préciserai simplement que RFF va publier sa décision qui sera motivée et qui fixera les modalités de la poursuite du projet et donc à ce titre, c'est au moment de cette décision que nous pourrions arrêter et proposer un dispositif de concertation.

Cette concertation qui a été présente pendant toute la période du débat public ne va pas s'achever le 25 novembre pour ne reprendre que lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Nous avons eu un acte fort qui est un "porter à connaissance" du public, ce projet n'était pas très connu jusqu'à présent, l'ensemble du débat a permis de vous le faire connaître, pour que vous puissiez en parler, c'est un acte tellement important qu'il est aujourd'hui impensable qu'il ne se passe plus rien pendant de nombreux mois.

Vous êtes en position d'attente.

Nous avons également l'expérience que nous avons accumulée avec l'ensemble des projets de LGV que nous avons en cours d'étude, qui nous conforte dans le souhait de construire le projet en concertation avec les acteurs.

Cette concertation avec les acteurs de territoire se traduira par des modalités que RFF va fixer pour la poursuite du projet, en cas de suite favorable, on fixera les grandes étapes de cette poursuite, le calendrier du projet, en proposant un dispositif de concertation.

Ce dispositif répondra à quelques grands principes.

Si le projet est poursuivi, il ne se poursuivra que s'il est financé, nous avons des partenaires financiers qui sont les partenaires privilégiés avec lesquels nous travaillons au sein d'instances qui sont des comités techniques qui pilotent et valident les études et des comités de pilotage au cours desquels les décisions politiques sont prises.

Nous souhaitons également avoir un travail dans le dialogue avec les collectivités et les acteurs de territoire par la mise en place de groupes de travail au sein desquels on abordera les diverses problématiques de l'environnement de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme. C'est un système de groupes de travail qui fonctionnera de façon itérative avec

les études, porter à connaissance des résultats d'études, réflexions sur les études et on repart dans ce système.

A ces groupes de travail participeront des services de collectivités, des services de l'État, des acteurs du monde économique, des associations agréées, des universitaires, la liste n'est pas limitative mais nous entendons impliquer beaucoup de monde.

Ce travail va aboutir à une information et une consultation du public, par le biais d'un certain nombre de canaux et de supports que l'on peut envisager comme le journal d'informations du projet. Je vous incite, si vous en avez l'occasion, à consulter le site Internet de RFF dans lequel il y a des rubriques "grands projets" sur lesquelles on trouve ce type d'informations.

Un site Internet, des réunions publiques et des expositions organisées par RFF de sa propre initiative mais qui peuvent également être demandées par le Préfet coordonnateur sous l'égide duquel se conduit le projet.

On peut avoir des rencontres individuelles et collectives avec les représentants de RFF en charge de la conduite du projet.

Comme l'a évoqué M. Le Président DEMANGE, la CNDP n'est pas étrangère au dispositif, elle a pour mission de veiller à la participation du public tout au long de l'élaboration d'un grand projet d'infrastructure et à ce titre, nous souhaiterions que la CNDP puisse être le garant de la concertation que RFF conduira tout au long de la vie de ce projet.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci Monsieur pour ces précisions.

M. André CERVONI, secrétaire général de l'association de défense de la nature et de l'environnement du Tarn-et-Garonne

Je représente ce soir le Collectif Permanent des Associations Régionales.

Je souhaite faire une réflexion globale au niveau du trafic ferroviaire.

En tant qu'association défendant l'environnement, nous sommes favorables au ferroviaire étant donné la moindre pollution de la traction électrique par rapport aux camions qui sont de plus en plus nombreux sur nos routes.

Est-il envisagé, dans le projet, de créer une voie pour le trafic du fret, pour le ferroutage ?

Y a-t-il une solution pour résoudre les problèmes de retards systématiques des TER qui doivent laisser passer le fret ou les trains rapides ?

Il faudrait prévoir une voie unique pour le fret et particulièrement les produits chimiques pour éviter les accidents dans les agglomérations, la ligne actuelle pourrait servir pour le régional et les trains moins rapides.

Ne pourrait-on pas prévoir une ligne en parallèle pour les trains de fret, ce qui éviterait des travaux et centrerait les réserves foncières sur les mêmes zones ?

Nous sommes favorables à la LGV car l'avion est encore plus polluant que les camions.

Ce qui est important pour les associations, c'est la protection de la nature et la recherche de solutions les moins polluantes, le ferroviaire en est une.

Il faut anticiper la raréfaction du pétrole et l'augmentation de son coût en prévoyant sur le long terme des projets basés sur des énergies nouvelles et des solutions de transport adéquates.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Monsieur FAUCHER, voulez-vous ajouter quelques mots ?

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

Je peux apporter une réponse à cette question.

Le projet a analysé le volet de traitement du fret ferroviaire, en considérant que le fait de créer une ligne nouvelle pour la circulation des TGV, c'est une ligne uniquement dédiée à la circulation des TGV, elle n'est pas mixte, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas de circulation de trains de fret, ce qui posera un certain nombre de problèmes ou de reconsidérations du projet dont les caractéristiques devraient être assez profondément modifiées.

Le fait de libérer la ligne actuelle de l'ensemble des circulations les plus rapides qui y circulent, et je vous renvoie à mon petit schéma sur les problèmes de capacité, mais va permettre de donner à la ligne actuelle de la capacité nouvelle pour que puissent s'y développer des services de fret ferroviaire et que puissent s'y développer des services de TER.

Ce n'est un secret pour personne, les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine ont des programmes ambitieux de développement des offres TER. C'est aujourd'hui une réalité avec un certain nombre de réalisations et dans le cadre du contrat de plan, les aménagements des infrastructures nécessaires pour que, en quantité, et en qualité ces développements puissent être assurés, sont en train d'être réalisés.

Les analyses que nous avons faites montrent également que, à l'horizon de réalisation du projet, la ligne Bordeaux Toulouse sera en mesure d'accepter un développement du fret tout à fait conséquent.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci Monsieur FAUCHER de cette confirmation.

M. Hervé de TREGLODE, Directeur de la Stratégie et du Développement RFF :

Je voulais simplement compléter la remarque en soulignant que si Monsieur attend un peu trop souvent son voyageur en retard, c'est qu'en ce moment on fait de très gros travaux sur cette ligne et en particulier sur l'ensemble ferroviaire de Matabiau pour dégager des ressources supplémentaires et des facilités de manœuvre supplémentaires qui devraient normalement assez rapidement permettre de revenir non seulement à une situation meilleure mais dégager des capacités de développement auxquelles travaille le Conseil Régional.

Mais hélas, et vous avez raison, en ce moment la situation n'est pas très bonne mais c'est parce que nous faisons de très gros travaux à la fois à Matabiau, à Raynal et même un peu à Saint-Jory.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci.

Je vais passer la parole à M. SABLAYROLLES pour la deuxième partie de cette réunion.

Questions locales

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Nous avons déjà abordé certains éléments qui étaient plutôt situés dans cette seconde partie de la réunion que nous allons essayer de faire assez rapidement parce que je vois aux départs qui sont effectués ci et là que se montre un peu d'impatience sur la fin de la réunion.

Nous avons prévu, comme dans la première partie quelques questions, la première concernant d'abord RFF mais peut-être aussi la SNCF.

On revient un peu sur le débat, pas pour refaire la réunion qui a eu lieu spécifiquement sur le problème des gares mais en essayant de vérifier les connexions intermodales vis-à-vis du réseau routier, vis-à-vis des transports régionaux, accessoirement de la ligne existante qui traverse le Massif Central appelée POLT, et voir ce que seraient les avantages et inconvénients des gares nouvelles ou actuelles.

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

J'apporte à cette question un élément de réponse très général pour rappeler que le dossier et l'étude du projet ont pris en compte des hypothèses de desserte de chacune des agglomérations de Montauban et d'Agen soit par une gare nouvelle, soit par la gare centrale.

Ce qui nous est apparu également, c'est qu'en termes de résultats quantitatifs, temps de parcours ou gain de trafic voyageurs, les résultats d'un scénario à l'autre ne se différencient pas suffisamment pour que le maître d'ouvrage puisse dire qu'il préconise une solution par rapport à une autre.

Nous avons également, indépendamment de cette analyse quantitative eu une analyse à vision urbanistique ou d'aménagement qui a été réalisée par un bureau d'études pour notre compte, qui a montré des avantages ou des inconvénients qui pouvaient s'attacher à chacune des solutions, y compris dans le cas de Montauban mais qui met en évidence que le choix de développement d'une gare, de la gare actuelle si les TGV devaient desservir la gare actuelle, ou développement d'une gare nouvelle si cette option est prise, est un choix qui est très impactant en matière de développement et d'urbanisation.

M. PERGET l'a rappelé précédemment, dans l'option de gare nouvelle, qu'il préconise, il dit que le projet doit s'accompagner d'un ambitieux projet d'urbanisation et c'est très clairement le maître mot en ce qui concerne le sujet, donc c'est un élément qui échappe au maître d'ouvrage du réseau ferré national.

Ce que l'on peut dire, c'est que les conditions de succès d'une gare, c'est son accessibilité, elle doit être facilement accessible aux trains, ils doivent y arriver le plus vite possible, mais elle doit aussi être très accessible aux voyageurs qui doivent y accéder rapidement.

Dès lors qu'on déplace une gare, on pose cette problématique de façon tout à fait importante

Je pense qu'un travail important sur le sujet a également été accompli par la SNCF et je pense Alain de TESSIERES est désireux de rappeler les fondamentaux.

M. Alain de TESSIERES, Directeur Régional SNCF :

Comme vient de le dire Jean-Jacques FAUCHER, il y a deux conditions, il faut que les TGV ne perdent pas de temps pour arriver à cette gare et les voyageurs doivent également y arriver rapidement et en repartir par tous les moyens possibles, en privilégiant, nous le souhaitons, les moyens de transport collectifs.

La gare dans Montauban a pour avantage d'exister et d'être gare TER mais l'inconvénient de ne pas être aisément accessible sur le plan routier, et au niveau de son positionnement par rapport au centre ville, cela se discute.

Une gare extérieure, et la SNCF a une certaine expérience sur le sujet, ne peut réussir que si un certain nombre de conditions essentielles sont remplies, une grande accessibilité, un positionnement pertinent par rapport aux zones possibles d'émission de clientèle, il faut penser non seulement à Montauban mais également aux localités environnantes, même assez éloignées.

Il faut également essayer à tout prix, et je crois qu'on peut remplir cette condition, ne pas perdre l'avantage de la gare actuelle qui est la correspondance avec le TER. Or, le Conseil Régional a déjà mis en place un service important de TER sur Toulouse Montauban, il a des projets assez ambitieux de développement dans les années à venir. On voit que ces projets devront être adaptés ou complétés par le constat d'une gare éventuelle qui serait par exemple au croisement de la ligne nouvelle et de la ligne actuelle.

Nous avons des expériences, par exemple Valence TGV qui fonctionne très bien et à cet horizon, la densité de dessertes paraît extrêmement intéressante pour diffuser la clientèle.

Il faudra peut-être se poser la question de relations spécifiques vers le nord complémentaires à certaines heures, mais on voit que vers le sud, il n'y a aucun problème.

C'est la SNCF qui est en charge de développer les bâtiments voyageurs, ce qui accueille le client, le parking, etc. Cela doit être fait avec les autorités locales au sens large en ayant bien à l'esprit que cela concerne aussi bien la commune que la communauté de communes, le Conseil Général, le Conseil Régional, chacun dans le cadre de ses responsabilités, puisqu'il faudra des correspondances avec les cars départementaux, il y a cette problématique du TER et le Conseil Régional a un rôle très important à jouer dans la définition du cahier des charges mais également les communes et la communauté de communes car c'est un problème d'urbanisme extrêmement important pour l'avenir de ces collectivités.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Y a t-il des questions dans la salle ?

M. André GREDER secrétaire départemental du Parti Communiste

Il me semble que la gare TGV dont on parle pour Montauban, et j'ai participé à toutes les réunions sur le sujet, pourrait avoir une vocation régionale, particulièrement pour le nord de Midi-Pyrénées.

Je ne vois pas d'un bon œil que cette gare puisse être située au sud de Montauban, certains la voient même à 20 Km vers le sud, ce qui amènerait deux gares TGV à 30 Km l'une de l'autre ce qui me semble peu réaliste.

Il me semble que le nord de Midi-Pyrénées, je pense à Cahors, mais je pense aussi à Villefranche, au sud de l'Aveyron, etc. pourraient également bénéficier de cette gare.

L'autre chose qui me paraît importante est le maillage avec le réseau actuel.

Je pense que plus la nouvelle gare se rapprocherait de la gare actuelle de Montauban, la connexion avec le réseau classique en serait facilitée pour un meilleur service à la population. La gare de Montauban n'est pas mal située et avec un petit développement multimodal d'autres moyens de transport, elle n'est pas très éloignée du centre ville.

Ce qui nous préoccupe, c'est qu'aujourd'hui la SNCF et RFF annoncent la possibilité d'une voie nouvelle, cela va dans le bon sens, je rejoins ce qu'a dit André CERVONI mais il y a urgence à faire beaucoup plus et à développer beaucoup plus le transport ferré car il y va du devenir de la planète, parce que bientôt on ne pourra plus circuler sur les routes, et que l'augmentation du nombre de camions aura des conséquences graves, et il me semble que la ligne LGV doit se situer dans cette perspective.

C'est pourquoi, nous, le Parti Communiste pensons que l'actuelle gare de Montauban pourrait être une source de maillage avec le réseau actuel, de rendre service au secteur nord et aussi d'éviter des transports inutiles et éviter de prendre sa voiture.

Montauban est un bassin de vie qui comprend 55 000 habitants, mais 80 à 90 000 en comptant les alentours, alors si pour aller à la gare TGV il faut prendre sa voiture, où est le gain ?

Aujourd'hui, si le développement des transports en commun était très organisé, autour de la gare de Montauban pourrait à la fois se trouver un nœud de communications qui rassemblerait TGV, réseau classique et transports en commun urbains.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Merci de votre intervention.

C'était plutôt une analyse et une proposition qui était faite par Monsieur, plutôt qu'une question.

Nous allons passer à la seconde question qui est relativement simple mais qui a souvent été posée, pas toujours en débat, mais nous l'avons entendue.

Au stade des investigations menées, nous sommes toujours dans l'hypothèse où la décision serait prise de continuer les études, pourrait-on savoir combien il est envisagé de passages de trains à grande vitesse par jour à la gare de Montauban, qu'elle soit ancienne ou nouvelle, et combien d'arrêts sont également pressentis ?

Cette question concerne plutôt la SNCF que RFF.

M. Alain de TESSIERES, Directeur Régional SNCF :

Comme vous venez de le dire, nous sommes en 2005 et nous parlons d'un projet qui si tout va bien se réalisera en 2015 ou 2016, nous sommes aux premières études et avec un fort degré d'incertitude et on ne peut donner que des ordres de grandeur.

La question vise t-elle Montauban ou la desserte ouest qui il faut le rappeler est desserte globale ?

M. Michel SABLAYROLLES

La desserte globale et la desserte de Montauban.

M. Alain de TESSIERES, Directeur Régional SNCF :

L'objet de cette ligne est évidemment de répondre à l'ensemble des besoins du marché, donc de la clientèle, des citoyens.

Ces besoins s'expriment par des besoins de liaison avec Paris puisque nous sommes un pays très centralisateur, mais ils s'expriment aussi, et c'est tout à fait essentiel, par des besoins de liaisons entre le bassin Atlantique et le bassin Méditerranéen et en profitant de la grande vitesse par des liaisons vers le nord et l'est et le grand sud-est et enfin des liaisons vers l'Espagne, la Catalogne.

Au stade actuel des ordres de grandeur du calculé et des marchés tels qu'on les voit se mettre en place, se développer, on peut penser que globalement on aurait de 12 à 15 allers retours sur Paris Toulouse, 5 à 6 liaisons entre l'Atlantique et le bassin Méditerranéen, vers Marseille et Nice, 2 ou 3 allers retours vers l'Espagne, ce dernier chiffre reste à préciser car l'effet frontière encore très fort, peut évoluer rapidement avec la construction de l'Europe, 2 à 3 liaisons vers le nord, Lille, et 3 à 4 liaisons vers Lyon et Dijon.

Il s'agit de la desserte globale, mais ce qui vous intéresse plus ici c'est qu'est ce qui va s'arrêter à Montauban ?

Pour ce qui est des liaisons entre Toulouse et Paris, certaines seront directes, même sans arrêt à Bordeaux de manière à avoir des liaisons extrêmement rapides et sur les 12 à 15, certaines s'arrêteront à Montauban, l'ordre de grandeur serait de 6.

Sur les liaisons transversales, sur les 6 + 3 + 2 qui existeront, on peut penser qu'une petite moitié s'arrêtera à Montauban, ce qui fait de 10 à 12 arrêts par jour et par sens.

Ce sont des ordres de grandeurs, mais vous comprenez bien qu'au stade où nous sommes, nous ne pouvons raisonner qu'en grandes masses et en ordres de grandeurs et que tout ceci doit se travailler dans le temps, des effets peuvent accélérer les choses, en particulier ce qui se passe actuellement en matière de pétrole peut accélérer les reports vers le Fer. Prévoir à 10 ans est un exercice difficile.

Voilà les premières bases et ensuite on va affiner.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Merci. Cette réponse appelle peut-être des questions dans la salle. Non, il est tard.

Je propose de passer à la question suivante, dernière question que nous avons prévue.

Si la poursuite du projet est engagée, quand sera connu le tracé afin que les investissements agricoles, publics, l'ensemble des projets de construction et d'installation puissent se réaliser sans interrogations permanentes et surtout sans risques de remise en cause ?

Quand ce projet sera t-il connu et comment s'articule t-il avec le schéma de cohérence territoriale projeté et M. PERGET pourra peut-être dire quelques mots ?

M. Hervé de TREGLODE, Directeur de la Stratégie et du Développement RFF :

La réponse précise à cette question, la connaissance au plan juridique, c'est à la fin de l'enquête publique avec le décret d'utilité publique.

Je voudrais donner quelques précisions concernant cette réponse et revenir sur le déroulement des études qui est présenté dans le dossier du débat public et qui prévoit une série de phases successives avec à chaque fois des concertations, des consultations, des études et une approbation ministérielle.

La première étape, ce sont des études pré-fonctionnelles qui sont maintenant terminées, deuxième étape, c'est le débat public qui est en cours, la fin du débat public avec la décision du maître d'ouvrage sur la poursuite ou non des études.

En cas de poursuite des études, nous entrons dans la troisième phase qui est la phase des études préliminaires qui comporte des études selon un cahier des charges qui a été approuvé initialement, qui prévoit des consultations et des concertations et qui se termine avec des fuseaux de passage possible du tracé d'un Km de large.

Une fois le bon fuseau retenu, et après une approbation ministérielle, nous entrons dans la phase de l'avant-projet sommaire qui va conduire après de nouvelles phases de consultation et de concertation avec toutes les populations concernées à resserrer la maille et à déterminer une bande de 500 m de large avec un tracé dans ces 500 m, et c'est cette conclusion qui est retracée dans un dossier qui est soumis à enquête publique.

L'enquête publique se déroule sur cette base et des modifications s'il y a lieu sont apportées au dossier à la suite de l'enquête publique, l'ensemble fait ensuite l'objet d'une validation par la publication d'un décret d'utilité publique qui arrête juridiquement la bande et le tracé conformément aux consultations et concertations et à l'enquête publique qui a eu lieu.

A partir de là, et je reviens à ma réponse du début, il y a une connaissance juridique qui est transcrite dans les documents d'urbanisme et qui permet à ce moment-là d'avoir une certitude sur les conclusions des études.

Bien entendu, si je vous ai rappelé tout ce déroulement, c'est pour vous montrer que c'est un processus continu qui permet à tous ceux qui veulent développer un projet ou qui préparent d'autres projets, collectivités locales, etc. de suivre le progrès de la concertation et de se préparer suffisamment à l'avance à ce qui très probablement va être présenté à enquête publique et ce qui probablement va être arrêté.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Merci M. de TRÉGLODÉ et excusez moi de ne pas vous avoir annoncé au moment où je vous passais la parole.

C'est donc sur un échelon de 6 à 8 ans que se pose la définition précise de ce tracé.

Personne d'autre ne souhaite dire quelques mots à ce sujet et sur la façon dont c'est éventuellement intégré pour l'instant ?

La réflexion est plutôt d'origine RFF avant de venir sur les planifications urbaines.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Je souhaiterais dire un mot sur tout ce qui est dit dans cette réunion parce qu'il y a des réponses qui sont extrêmement structurées de la part de RFF et de la SNCF.

Bien sûr il y a un enregistrement qui donnera lieu au verbatim intégral de tout ce qui a été dit aujourd'hui mais également sur ces questions qui sont très importantes puisque c'est celles que nous avons vu resurgir régulièrement, nous demanderons à RFF et à la SNCF de nous apporter des réponses écrites de manière que cela figure sur le site Internet et qu'ils puissent véritablement peser les termes de ces réponses.

Donc cela figurera sur le site Internet dans une rubrique spéciale, qui sera sans doute au début du site, c'est-à-dire les grandes questions posées et les réponses que je qualifierai d'officielles de RFF et de la SNCF.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

S'il n'y a pas de questions, l'heure étant déjà un peu tardive, je propose que le maître d'ouvrage, à ce stade du débat, qui est un stade maintenant avancé, puisse rendre compte synthétiquement des premiers enseignements qu'il a pu noter au cours des échanges, au cours des réunions publiques qui se sont tenues.

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

Merci M. SABLAYROLLES.

Le propos de ce petit exposé est de vous dire ce que RFF a entendu au cours du débat.

Le débat n'est pas terminé, nous avons encore 5 bons mois avant de prendre une décision, je pense que ce qui est important, on arrive dans un débat public avec un projet que l'on connaît assez bien, sur lequel on a un certain nombre de points de repères et au cours du débat, on entend dire des choses soit qui confortent les opinions que l'on peut avoir, soit qui nous prennent parfois un peu à contre-pied.

Je crois, sans que cela ait valeur d'une part de liste exhaustive, certainement pas, sans que cela ait valeur d'autre part de prendre en compte des éléments qualitatifs, les plus importants ni quantitatifs, ce n'est pas la masse d'informations qui compte, c'est simplement ce qui nous paraît être relativement important dans ce que nous avons entendu.

Nous avons vu qu'il y avait une très large expression au cours du débat et les impressions que nous retirons sont des expressions que chacun peut connaître puisque ce sont soit ce qui a été dit au cours des réunions publiques et les verbatims figurent sur le site de la Commission Particulière de Débat Public et également c'est ce qui a été dit au travers de contributions écrites qui se retrouvent également sur ce même site Internet, que ce soit les cahiers d'acteurs, des contributions spontanées figurant sur le site et des questions qui ont été posées à la commission mais qui intéressaient RFF, un peu plus de 700.

Une diversité d'opinions en ce qui concerne l'opportunité du projet, c'est un point important, même si, et je reprends rapidement ce qu'a dit Hervé de TRÉGLODÉ, tout au long du débat, l'intérêt du ferroviaire a été très largement reconnu.

Il est reconnu en tant qu'élément majeur d'aménagement du territoire et ceci grâce à l'ensemble des activités qu'il supporte au plan ferroviaire, c'est-à-dire les transports des voyageurs à grande distance, les transports des voyageurs dits de la vie quotidienne et réalisés par les services de Transports Express Régionaux et bien entendu les transports de fret.

Tous ces éléments plaident également parce que les trafics reportés vers le ferroviaire ou que le ferroviaire peut développer sont assurés par un mode de transport plus respectueux de l'environnement que les modes concurrents.

Ce sont les éléments généraux, on peut dire que sur ces mêmes thèmes nous avons aussi entendu des opinions contraires et notamment exprimées par ceux qui considèrent que la LGV, là où elle passe, mais sans assurer de desserte n'est pas un élément d'aménagement du territoire concerné et crée des sujétions environnementales à ces territoires.

Le second point, nous le savons, mais nous avons entendu très fortement, que Bordeaux Toulouse n'était pas le seul projet intéressant le Sud-Ouest.

Bordeaux Toulouse est certes plébiscité, demandé par une certaine partie du territoire, cela ne fait aucun doute pour Midi-Pyrénées, cela fait également assez peu de doute pour le département du Lot-et-Garonne, bien que des intérêts soient un peu mitigés, par contre nous avons entendu, en Gironde et également pour le reste de l'Aquitaine exprimer une priorité pour le projet dit Bordeaux-frontière Espagnole.

Ce que nous avons également entendu, essentiellement d'acteurs de Midi-Pyrénées, c'est que ce projet Bordeaux Toulouse prendra encore plus de sens s'il se prolonge très rapidement vers la Méditerranée par le tronçon Toulouse Narbonne.

Ceci est un élément lié au projet lui-même, il nous a également été donné d'entendre des prises de positions en faveur de solutions alternatives comme celle d'aménagement de la ligne classique avec l'utilisation de trains pendulaires et comme celle d'utilisation pour assurer la liaison entre Paris et Toulouse d'un axe qui apparaît plus naturel et plus direct qui est celui de l'axe Paris Orléans Limoges Toulouse.

Ensuite nous avons proposé des caractéristiques techniques assez générales pour le projet. Des avis ont été exprimés à ce sujet avec une forte expression en faveur de la desserte des grandes agglomérations qui se trouvent sur le linéaire de la LGV donc Bordeaux Agen Montauban et Toulouse.

Nous avons pu quand même entendre en ce qui concerne Bordeaux et Toulouse des expressions d'avis préconisant des contournements ferroviaires des agglomérations et ceci dans le but d'assurer des dessertes plus rapides.

Les modes de dessertes ont ensuite été envisagés.

Les gares de Bordeaux Saint-Jean et Toulouse Matabiau sont peu remises en cause. On a quand même entendu, soit en Aquitaine, soit en Midi-Pyrénées, pour Bordeaux des hypothèses de nouvelle gare de desserte de l'agglomération et en ce qui concerne Toulouse, également quelques avis exprimés en faveur d'une gare autre de desserte de l'agglomération et également plus particulièrement par des acteurs du Tarn d'une gare de desserte dans le Tarn qui pourrait servir à la desserte de l'agglomération Toulousaine.

Il y a eu ensuite par rapport aux modalités de desserte un débat très ouvert sur la modalité de desserte d'Agen, des partisans de desserte par la gare centre et des partisans de la desserte par gare nouvelle et par contre un quasi-consensus pour une gare nouvelle de desserte de Montauban.

Ce que l'on peut dire par contre en ce qui concerne le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne, c'est qu'on a également entendu des voix qui préconisaient des gares de dessertes dites plutôt départementales, c'est-à-dire qui ne seraient pas situées sur les agglomérations de Montauban ou d'Agen mais qui seraient positionnées géographiquement de façon à pouvoir desservir le territoire départemental.

Ensuite restait comme sujet la question des options de passages qui est un sujet sur lequel nous avons entendu en premier lieu que la façon dont nous avons présenté cette problématique des options de passages avait fait considérer que RFF avait une préférence pour l'option sud, c'est un message que nous avons reçu très clairement.

En ce qui concerne ces options de passages, il y en a 3 qui sont proposées sur le linéaire entre Bordeaux et Agen, nous n'avons entendu que peu d'opinions exprimées à propos des options nord et des options centrales mais il y a eu des opinions très contrastées en ce qui concerne l'option sud qui a été appelée de ses vœux par un certain nombre d'acteurs et qui est rejetée par un certain nombre d'autres acteurs, essentiellement des acteurs Girondins. L'option proposée entre Agen et Toulouse n'est pas remise en cause, il n'y a pas eu d'expression particulière à son sujet.

Indépendamment de ces aspects liés aux caractéristiques du projet lui-même, nous avons eu l'occasion d'entendre s'exprimer un certain nombre de préoccupations spécifiques, je ne vais pas en dire beaucoup plus, le besoin de définir rapidement un tracé, notamment pour des questions de gestion foncière et de gestion de projet d'aménagement.

Nous avons eu beaucoup de questionnements en ce qui concerne l'environnement et le cadre de vie sous ses différentes facettes mais principalement le bruit, les effets de coupure, nous traversons des territoires d'activités, que ce soit des activités agricoles principalement pour lesquelles bien sûr la présence d'un linéaire, d'une infrastructure nouvelle est impactant, les risques d'incendies, des questionnements par rapport à l'origine des granulats et des impacts sur les milieux naturels.

Nous avons aussi entendu de nombreuses interrogations sur le financement du projet et des expressions relativement diverses mais comme je vous l'ai dit, la liste n'est pas exhaustive.

Ce que nous avons aussi clairement entendu et je crois que cela se traduit dans les propos que nous avons tenus en ce qui concerne le dispositif de concertation à venir, c'est bien entendu qu'il y a une forte demande du public pour participer à l'élaboration du projet.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Merci de cet intéressant exposé synthétique mais qui montre l'intérêt du débat public, ce en quoi il intéresse le maître d'ouvrage et il intéresse tout le monde ici.

Une intervenante :

Le compte rendu que vous nous avez fait est très intéressant, mais je crois que pour certaines questions, il faut pousser le débat.

Je pense à celle de la situation de la gare de Montauban parce que quand je lis quasi-consensus, il y a le Conseil Général qui a pris une position et Madame le Maire, mais il n'y a même pas eu de débat au Conseil Municipal de notre ville.

C'est de la responsabilité des institutions montalbanaises de pousser le débat avec la population montalbanaise. Très peu de Montalbanais se sont exprimés, il faudrait interroger et demander l'avis des citoyens sinon arrivent des projets qui sont à côté de la plaque.

Donc moi, je considère que le travail que vous avez fait est très important mais que sur certaines questions il faut continuer, notamment poursuivre le débat sur l'implantation de la gare à Montauban.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Merci, c'est effectivement le rôle du débat de permettre à chacun de donner son point de vue vis-à-vis d'un projet, votre point de vue est noté, y en a-t-il d'autres ?

M. Guy-Michel EMPOCIELLO, Vice Président Conseil Général Tarn et Garonne :

Bonsoir, la salle est un peu clairsemée, mais cela n'empêche pas l'expression.

Je voudrais d'abord saluer le Président, les membres du Débat Public et les membres de la SNCF et de RFF.

Je vais essayer de donner le point de vue, au moment où nous en sommes du Conseil Général sur cette opération.

Pour évoquer quelques points qui ont été avancés précédemment, s'agissant des rapports entre le Fer et l'avion, je crois que les intervenants de RFF et de la SNCF sont un peu gênés pour aller plus loin dans leur pronostic de développement du rail à travers la LGV.

Mais pour nous, à travers les projections qui ont été faites de 10 millions de passagers sur la LGV et les progressions supposées mais mesurées à travers d'autres expériences des lignes aériennes intérieures, pour nous, il n'y a pas de discussion possible, les événements le confirmeront j'espère, le second aéroport ne s'imposera plus lorsqu'il y aura une ligne à grande vitesse et que nous n'aurons plus à supporter ce type de nuisances.

Sur le point de l'environnement, je crois qu'on est un peu trop restés sur le côté purement environnemental, bien que, après avoir combattu un deuxième aéroport, il est clair qu'il faudra que RFF et la SNCF...

Et c'est sur un point également qui touche pour une part à l'environnement, c'est celui des terres agricoles de ce département, point sur lequel il faudra se pencher avec beaucoup de vigilance car 77 Km sur dans un premier temps 1 Km puis plus tard 500 m, cela pose un certain nombre de servitudes au monde agricole.

Le troisième point est celui de l'implantation du débat sur une nouvelle gare ou de la gare centrale de Montauban. Je crois qu'il faut se projeter à 15 et plus vraisemblablement 20 ans et se dire qu'une gare TGV est un élément structurant du point de vue économique et urbanistique et que ne pas avoir cette projection serait très coupable pour Montauban et pour l'agglomération montalbanaise.

Nous nous réjouissons, au Conseil Général en particulier qu'il y ait là-dessus entre nous et la communauté de communes une identité de vue parce que je crois qu'il faut penser au Montauban de 2020 ou 2025 qui sera Montauban II en réalité et avec la métropolisation qui s'annonce entre Toulouse et Montauban dans ces années-là, mais cela doit se penser avec le

grand contournement futur de Montauban, et c'est une affaire d'État, si j'ose dire et ce sera le ministre des transports qui aura à décider.

Tout cela fait partie d'un grand ensemble, mais il ne faut pas avoir une vue un peu étroite, cela dit sans fâcher ceux qui sont dans cette salle et qui préconisent la gare actuelle de Montauban, en tous cas une vue immédiate de l'utilisation d'une gare pour le TGV mais de voir cette affaire à 20 ans et je crois que s'il en est ainsi, il n'y a pas de discussion possible.

J'ajoute que nous avons les uns et les autres un certain nombre de grands projets de développement économique et si l'on se réfère au sud de l'agglomération de Montauban, et au carrefour des deux autoroutes, nous avons des projets, en particulier dans le domaine de la logistique.

N'oublions pas qu'Eurocentre dans 2, 3, 4 ou 5 ans sera saturé et qu'il faudra un Eurocentre II mais qui cette fois doit être implanté en Tarn-et-Garonne, parce que la première fois, cela nous a échappé, il faut que la seconde, si la région et l'État, veulent faire du vrai aménagement du territoire, il faudra que cette zone soit en Tarn-et-Garonne.

Les deux derniers points que je voudrais évoquer concernent la solidarité de la grande région. Pour lire professionnellement un certain nombre de journaux, de l'ouest de la grande région notamment l'Aquitaine, je vois bien les prises de positions des uns et des autres dans ce secteur.

Il faut rappeler que nous venons récemment de faire naître ensemble un pôle de compétitivité, que nous avons à développer ensemble une grande région, et que nous avons à développer ensemble des solidarités de développement et que bien entendu, si le Bordeaux Hendaye intéresse fortement les Bordelais, qui sont nantis malgré tout sur le Bordeaux Paris, qu'ils pensent aussi qu'en transversal, il y a un grand aménagement à faire pour faire vivre enfin cette grande région dont on parle depuis les années 1975, rappelez-vous pour les plus anciens l'appel de Mazamet de Giscard D'Estaing.

Tout cela reste encore d'actualité et je crois que les Aquitains là-dessus, sans parler d'égoïsme, devraient mettre en avant une solidarité à laquelle les uns et les autres nous sommes très attachés.

Je voudrais pour en finir rappeler que le Conseil Général a initié un syndicat qui a la vocation à côté de RFF et de la SNCF demain de participer à ce grand projet que sept communautés de communes y ont adhéré, que les trois compagnies consulaires nous ont donné également leur accord et que nous entendons bien, dans ce département et c'est un hommage qu'il faut que nous vous rendions à travers ce projet, nous allons, j'allais presque dire enfin, parler d'une même voix sur un grand projet.

À côté de ce syndicat existera un comité qu'on peut qualifier de consultatif mais aussi offensif puisqu'il a été confié par le département à l'agence de développement économique d'animer ce comité dans lequel siègeront, s'ils le souhaitent, des usagers de la SNCF, des organisations environnementales, autant de gens qui pourront donner leur point de vue et qui nous permettront, près de vous, de mesurer nos efforts financiers à l'aune de notre participation à l'élaboration de ce projet.

Quand on voit la phase de six à huit ans qui va s'ouvrir si vous décidez de poursuivre ce projet, cela va nous permettre de participer de manière active à ce projet.

Sachez que pour le département, il est clair que cette LGV, si elle se fait, doit prévoir une gare à Montauban, mais je crois qu'aujourd'hui tout le monde en est d'accord, y compris les

opérateurs, les porteurs du projet, et que nous serons les uns et les autres particulièrement attentifs au développement économique que tout cela doit générer.

Ce département est un grand carrefour, notamment au sud de Montauban bien entendu, mais c'est l'ensemble du département qui doit porter cette opération et que nous ferons en sorte de ne pas manquer ce carrefour qui est celui de l'avenir pour le département.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Merci M. le Vice-Président de votre contribution.

M. Jean-Louis MARTY, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie :

Je voudrais insister sur le fait que le Chambre de Commerce et d'Industrie est dans ce débat aux côtés du Conseil Général et des Mairies pour que la gare se fasse près de Montauban.

Nous sommes d'accord sur la plupart des sujets, la seule chose pour laquelle je souhaite intervenir ce soir, c'est la priorité de cette ligne par rapport à celle de Bordeaux Hendaye, ce qu'a déjà dit M. EMPOCIELLO, mais je voulais officiellement préciser la position de la Chambre de Commerce.

Nous devons être prioritaires, notre région en a besoin, le Tarn-et-Garonne en particulier.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Nous avons noté votre intervention.

M. André CERVONI, secrétaire général de l'association de défense de la nature et de l'environnement du Tarn-et-Garonne

J'ai fait précédemment une intervention dans le cadre de la défense de la nature et de l'environnement.

Au niveau économique dans l'ensemble du projet, cela été dit par les intervenants, mais je voudrais insister sur le fait que ce n'est pas Bordeaux Toulouse qui est prépondérant mais la transversale Atlantique Méditerranée c'est-à-dire Bordeaux Marseille Vintimille et également Bordeaux Toulouse Nîmes Lyon et c'est très important pour le développement du sud de notre pays.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Merci Monsieur.

Puisqu'il n'y a plus de questions, M le Président DEMANGE, je vous passe la parole pour la conclusion.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

De très brèves conclusions pour vous remercier pour votre participation, nous terminons à une heure avancée, mais c'est un peu la règle dans les débats publics.
Je souhaiterais vous remercier au moins pour deux choses.

La première, au cours de nos réunions dans le Tarn-et-Garonne, en particulier à Montauban, nous avons rencontré des intervenants d'une très grande courtoisie et des intervenants dont les propositions, les démonstrations et les arguments étaient de très grande qualité, autrement dit nous revenons avec une épuisette bien garnie d'éléments qui seront très utiles pour l'ensemble du débat.

Parmi les derniers intervenants, je précise que le Conseil Général du Tarn-et-Garonne, la commune de Montauban et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Montauban ont fourni des contributions sous forme de cahiers d'acteurs qui sont parmi la quinzaine de contributions sur la table au fond de la salle, la quinzaine de contributions qui jusqu'à ce jour, il y en aura d'autres, ont alimenté le débat public.

Très sincèrement un grand merci et une bonne soirée.