

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

Agen, le 22 juin 2005

Actes de la réunion publique de lancement

SOMMAIRE

Introduction	5
<i>Mot d'accueil par Alain VEYRET, Maire d'Agen</i>	<i>6</i>
<i>Ouverture du débat par Henri Demange, Président de la Commission.....</i>	<i>6</i>
<i>Introduction par Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de Réseau ferré de France</i>	<i>9</i>
<i>Présentation du projet par Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF.....</i>	<i>11</i>
<i>L'analyse de la SNCF, par Xavier OUIN, Directeur régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes.....</i>	<i>16</i>
Partie 1 : Pourquoi une LGV Bordeaux-Toulouse?	19
<i>Intervention du Secrétaire général de la préfecture de Lot-et-Garonne</i>	<i>20</i>
<i>Intervention de Michel DIFENBACHER, Président du Conseil général</i>	<i>20</i>
<i>Intervention de Mme BASSAC, Présidente de la Commission Transport du Conseil Régional de Midi Pyrénées</i>	<i>22</i>
<i>Intervention de Alain VEYRET, Maire d'Agen.....</i>	<i>23</i>
<i>Intervention de Jacques PERREAULT, Président du Café Citoyen.....</i>	<i>25</i>
<i>Intervention de Claude SEMAIN, Maire adjoint à Caudecoste</i>	<i>25</i>
<i>Réponse de Jean-Marie BERTRAND, Directeur Général RFF</i>	<i>27</i>
<i>Intervention de Michel LAUZANAT, Vice-président de la Communauté d'Agglomérations en charge des transports</i>	<i>28</i>
<i>Intervention de Emmanuel HILDON, Habitant de Layrac.....</i>	<i>28</i>
<i>Intervention de Jean KER*, Responsable départemental des élus communistes et républicains.....</i>	<i>29</i>
<i>Réponse de Jean-Marie BERTRAND, Directeur Général RFF</i>	<i>30</i>
<i>Réponse de Alain PRAT, Directeur régional de RFF.....</i>	<i>31</i>
<i>Intervention de Gérard MARTY, Maire d'Estillac et Conseiller Général du canton de Laplume</i>	<i>31</i>
<i>Intervention de Didier MASSIAS, Maire de Feugarolle.....</i>	<i>32</i>
Partie 2 : La faisabilité du projet et les enjeux sociaux et environnementaux.....	35
<i>Intervention de Jean BARRULL, Maire du Passage d'Agen</i>	<i>36</i>
<i>Intervention de Guy SAINT-MARTIN, Conseiller régional d'Aquitaine et Conseiller général d'Agen.....</i>	<i>37</i>
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	<i>38</i>
<i>Réponse de Jean-Marie BERTRAND, Directeur Général RFF</i>	<i>39</i>
<i>Réponse de Alain PRAT, Directeur régional de RFF.....</i>	<i>40</i>
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	<i>40</i>
<i>Réponse de Jean-Marie BERTRAND, Directeur Général RFF</i>	<i>42</i>
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	<i>42</i>
<i>Réponse de Xavier OUIN, Directeur régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes.....</i>	<i>43</i>

<i>Intervention de Mathias MASSET, Docteur vétérinaire et chercheur en biodiversité dans un laboratoire de Toulouse</i>	<i>45</i>
<i>Intervention de Joël CARSENAC, Président de l'Appellation « Côtes du Brulhois »</i>	<i>46</i>
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	<i>47</i>
<i>Réponse de Xavier OUIIN, Directeur régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes.....</i>	<i>47</i>
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	<i>48</i>
<i>Réponse de Jean-Marie BERTRAND, Directeur Général RFF</i>	<i>48</i>

Sont notamment intervenus lors de ce débat :

Pour la Commission particulière du débat public :

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

M. Jacques BAREL, membre de la CPDP

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP

Pour le maître d'ouvrage et ses partenaires :

M. Jean-Marie BETRAND, Directeur général de RFF

M. Alain PRAT, Directeur régional RFF Aquitaine

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

M. Xavier OUIN, Directeur régional de la SNCF

Intervenants au débat :

M. Alain VEYRET, Maire d'Agen,

M. le Secrétaire général de la Préfecture de Lot-et-Garonne,

M. Michel DIEFENBACHER, Président du Conseil général,

Mme BASSAC, Présidente de la Commission Transport du Conseil Régional de Midi Pyrénées,

M. Jacques PERREAULT, Président du Café Citoyen,

M. Claude SEMAIN, Maire adjoint à Caudecoste,

M. Michel LAUZANAT, Vice-président de la Communauté d'Agglomérations, en charge des transports,

M. Emmanuel HILDON, Habitant de Layrac,

M. Jean KER *, Responsable départemental des élus communistes et républicains,

M. Gérard MARTY, Maire d'Estillac et Conseiller Général du canton de Laplume,

M. Didier MASSIAS, Maire de Feugarolle,

M. Jean BARRULL, Maire du Passage d'Agen,

M. Guy SAINT-MARTIN, Conseiller régional d'Aquitaine et Conseiller général d'Agen,

M. Mathias MASSET, Docteur vétérinaire et chercheur en biodiversité dans un laboratoire de Toulouse,

M. Joël CARSENAC, Président de l'Appellation « Côtes du Brulhois ».

Introduction

Ouverture du débat à 18h30

Henri DEMANGE, Président

Selon la tradition républicaine, le maire de la commune où se situe la réunion du débat va prononcer un mot d'accueil. Je donne donc la parole à M. VEYRET, le maire d'Agen.

Alain Veyret, Maire d'Agen :

Merci M. le Président, je vais être très bref.

D'abord, je vous remercie d'avoir organisé cette réunion de débat public, ainsi que l'ensemble de vos collaborateurs.

Je remarque que la salle n'est pas pleine, probablement à cause de la saison, sans doute la température a éloigné quelques-uns de nos concitoyens. Je remarque que les plus intéressés qui, à mon avis, auront beaucoup de choses à dire, sont ici. Je vous remercie tous d'être présents.

Depuis des années, le TGV pose débat au niveau de cette agglomération et de ce département. On en est aujourd'hui à une phase qui semble laisser penser que nous aurons le TGV dans quelques années, et dans un intervalle relativement court. Il est important qu'on soit tous réunis aujourd'hui pour essayer de donner nos avis, les uns et les autres, pour faire le meilleur choix pour l'avenir.

Vous entendrez la contribution de la Ville d'Agen tout à l'heure. Je ne vais pas aborder le problème maintenant.

Henri DEMANGE :

Merci M. le Maire.

Nous allons entamer cette réunion de débat public selon la forme habituelle.

La première partie de cette réunion va consister à poser le problème. Je ferai une intervention d'environ une dizaine de minutes pour rappeler ce qu'est un débat public, et plus pratiquement comment ce soir vous pourrez participer à ce débat.

Ensuite, le maître d'ouvrage, RFF présentera en 30 minutes le dossier servant de support au débat.

Je rappelle qu'un débat public est un débat entre un maître d'ouvrage, qui propose un projet, s'appuyant sur un dossier, et le public.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, bien qu'étant un ancien fonctionnaire, je ne fais pas ce que j'ai fait toute ma vie, c'est-à-dire : je ne salue pas la présence des personnalités dans cette salle, et elles sont nombreuses et éminentes. Mais aujourd'hui, pour une journée, elles vont se fondre provisoirement dans le public. Ce qui n'empêchera pas, je pense, qu'elles s'expriment au cours du débat.

Alors, un mot de présentation. Dans la tribune il n'y a que la Commission Particulière de Débat Public, que j'ai l'honneur de présider, et le maître d'ouvrage, RFF.

Les personnes qui sont de la gauche vers la droite, pour vous :

- ⇒ A l'extrême gauche, Monsieur Jean-Jacques FAUCHER, Chef du Projet Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse,
- ⇒ A ses côtés, Monsieur Jean-Marie BERTRAND, Directeur Général de RFF,
- ⇒ Monsieur Alain PRAT, Directeur Régional RFF Aquitaine,
- ⇒ Monsieur Xavier OUIN, Directeur Régional SNCF, puisque la SNCF est le partenaire privilégié de RFF,
- ⇒ A ma droite, Monsieur Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission Particulière de Débat Public,
- ⇒ Moi-même, votre serviteur, Henri DEMANGE,
- ⇒ Et à ma gauche, Monsieur Jacques BAREL, également Membre de la Commission Particulière de Débat Public.

Voilà comment nous allons opérer, peut-être, comme je l'ai indiqué, je vais rappeler rapidement les grands principes du débat public. C'est quelque chose qui est connu déjà très largement, mais avant une partie de football, l'arbitre rappelle toujours les grandes règles, même aux internationaux, je vais me livrer à ce petit exercice, qui va peut-être en fatiguer certains. Mais je suis obligé et cela fait partie des règles du débat public.

Si vous le voulez bien, nous présentons le débat public. Je crois qu'il y a un PowerPoint qui doit défiler, régulièrement.

D'abord : pourquoi fait-on un débat ? Eh bien tout bêtement, tout simplement et tout noblement parce que c'est prévu par la loi. Le débat public, pour les gros investissements, repose sur deux lois en fait, une loi de 1995 et une loi de 2002.

Désormais, tous grands investissements sont soumis à la Commission Nationale de Débat Public, qui décide s'il doit y avoir ou non débat public. La Commission Nationale de Débat Public est une autorité administrative indépendante, un peu ce qu'est le C.S.A. dans le domaine de l'audiovisuel. Et par conséquent, cette Commission a décidé de mettre en place une commission particulière qui doit organiser le débat.

Et c'est donc notre rôle, ce soir, à Monsieur SABLAYROLLES, Monsieur BAREL et moi-même, d'organiser le débat.

On peut se demander pourquoi nous sommes là ? Comment nous avons été choisis, etc. Nous sommes six, et trois aujourd'hui car nous tournons un petit peu. Nous avons été choisis sur un critère fondamental. Dans notre vie passée, présente ou future, nous n'avons jamais eu d'intérêts qui aient pu croiser ceux concernant le projet ou les acteurs du projet.

Nous avons par ailleurs adhéré à une charte de déontologie, qui garantit notre objectivité et notre neutralité. Pendant le débat, et au-delà, nous ne donnerons jamais notre avis, et nous ne chercherons jamais à exploiter telle ou telle question ou réponse. Nous tâcherons d'être très fidèles dans notre démarche.

Par contre, nous avons un avantage, en tant qu'émanation d'une autorité administrative indépendante, nous ne sommes et ne pouvons être soumis à aucune pression.

Trois principes relatifs au débat public :

- C'est un principe d'égalité, c'est-à-dire que tous les citoyens quels qu'ils soient, ont le même droit à l'information, et la même possibilité de faire connaître leurs points de vue, de poser des questions et avoir des réponses à ces questions. C'est la première règle fondamentale.

- Deuxième règle fondamentale : l'argumentation. Il est important dans un débat de rassembler tous les arguments qui peuvent s'exprimer. Autrement dit, dire « je suis pour, je suis contre », c'est intéressant, mais pas trop. Ce qui est important de savoir, c'est pourquoi on est pour, et pourquoi on est contre, et de bien l'indiquer.

- Et la troisième règle, c'est la transparence. Pendant tout le débat public, il n'y a aucun dossier confidentiel. Tout sera d'ailleurs traduit sur le site Internet, dont vous avez communication dans les papiers qui vous sont fournis.

Nous avons plusieurs outils pour assurer ce débat public :

Le premier, qui intervient dès le début du débat public, c'est la diffusion du dossier et de sa synthèse.

Déjà plus de 4.000 dossiers ont été transmis, et il y a eu également, en parallèle, la diffusion, en principe à tous les citoyens des grandes agglomérations, sur le couloir prévu, dans toutes les boîtes aux lettres, pour un peu plus d'un million d'envois, non pas du gros dossier, mais du document précisant l'organisation du débat et du résumé du dossier, avec une carte T qui permet soit de poser des questions, soit de demander le dossier complet si l'on est intéressé, soit les deux éventuellement.

On m'a dit que la distribution de ces envois personnalisés dans toutes les boîtes aux lettres s'était faite de manière inégale. J'espère que la plupart d'entre vous l'ont reçu.

Les réunions publiques ouvertes à tous, comme celle qui a lieu aujourd'hui, dont l'annonce a été largement diffusée - et je précise à ce sujet (c'est l'occasion mais je reviendrai, à la fin du débat) que nous avons prévu pour la semaine prochaine, le 6 juillet, dans ce même lieu, à la même heure, une réunion spécifique pour traiter du problème de l'implantation de la gare.

Alors pourquoi avoir prévu à quelques jours de distance deux réunions sur ce sujet ?

D'après ce que l'on a entendu et lu dans la presse, c'est un sujet important, et nous souhaitons en parler aujourd'hui, mais nous ne souhaitons pas qu'on ne parle que de cela. Ceux, qui sont particulièrement passionnés par la question, peuvent se retrouver le 6 juillet, dans cette même salle, à la même heure.

Ensuite, un journal du débat paraîtra régulièrement et donnera le point sur le débat. Il y a des cahiers des acteurs. Toutes les institutions, toutes les associations, tous les groupes qui souhaitent faire connaître leurs points de vue peuvent nous les transmettre, et très régulièrement nous éditerons sur papier, et à plusieurs milliers d'exemplaires, ces contributions, qui seront bien entendu la stricte reproduction, sous la responsabilité de leurs auteurs.

Ensuite, nous avons un site Internet, dont les références sont sur les papiers qui sont distribués, qui est déjà fort alimenté, puisqu'au bout de huit jours il y avait pratiquement deux milles interrogations.

Il y a également des jeux de questions-réponses, j'en ai parlé, par ces fameuses cartes T. Et également, je le souligne parce que cela ne figure pas parmi les outils du débat, mais c'est un moyen très important d'information : c'est l'ensemble des médias.

J'ai pu constater depuis le début du débat, que la couverture médiatique par tous les moyens : radio, télévision et presse écrite, était particulièrement excellente et développée. Donc, voilà les outils du débat.

Ensuite, nous passons à la suite du débat. Lorsque le débat sera terminé, soit le 18 novembre, que se passera-t-il ?

La Commission Particulière de Débat Public fera un compte-rendu et la Commission Nationale un bilan. Ce document sera public. Il sera sur Internet, nous n'allons pas cacher un quart de ligne de ce que nous écrivons.

Et à partir de ce document, le maître d'ouvrage décidera s'il poursuit le projet ou non, ou s'il le réoriente. Il y a eu actuellement une trentaine de débats publics en France. Ces trois cas de figure ont résulté des opérations de débat public.

Maintenant parlons Agen, parlons réunion, comment la réunion va-t-elle se passer ? Comment pourrez-vous intervenir ?

Il y aura un jeu de questions et de réponses. Evidemment, vous ne souhaitez pas que la réunion dure des heures et des heures, mais nous prendrons le temps, et nous souhaitons que toutes les personnes qui souhaitent intervenir oralement puissent poser leurs questions, ou faire part de leurs remarques. Par conséquent, lorsqu'on ouvrira le débat, chacun posera une question. Evidemment il y a deux ou trois règles pour poser la question.

La première, c'est de bien se présenter (indiquer son nom, sa résidence, et l'organisation ou l'association au nom de laquelle on intervient). Pourquoi demande-t-on cela ? Nous avons un enregistrement sténotypé, et pour la personne qui fait ces enregistrements, il est important de noter scrupuleusement le nom.

La deuxième règle, on a l'habitude dans les débats publics d'être très strict sur le chronomètre. Limiter à tant de minutes, c'est un exercice qui ne nous plait pas, donc nous ne vous couperons pas la parole et nous faisons simplement appel à la conscience de chacun pour permettre au maximum de personnes de s'exprimer, donc essayez d'être relativement synthétiques dans vos interventions.

Egalement, certaines personnes, ou les mêmes, peuvent faire des interventions écrites. Les hôtes régulièrement circuleront dans les travées. On vous a donné des papiers et vous pouvez les leur donner en précisant là aussi votre nom.

Ces questions écrites seront remises à un membre de la Commission, en l'occurrence aujourd'hui ce sera Monsieur BAREL, qui au fur et à mesure de la réunion et à l'occasion, entre certaines séquences de questions orales, rendra compte des questions écrites qui ont été déposées.

Voilà donc les deux moyens d'expression.

La fin de la réunion ne sera pas la fin du débat, puisque celui-ci se ne terminera que le 18 novembre.

En tout cas, et nous nous sommes fixés cette exigence, nous reviendrons dans cette même salle vraisemblablement, pour tenir ce que l'on appelle une réunion de clôture ou de restitution, avant la fin du débat.

Ce sera début novembre, de manière à ce que l'on puisse commencer à vous faire part de tout ce qui s'est passé pendant les quatre mois du débat, et vous permettre de faire d'ultimes propositions ou de manifester d'ultimes réactions.

Voilà donc le problème posé, si je puis dire, et sans plus attendre, RFF, le maître d'ouvrage, va vous permettre de connaître mieux le dossier. Ils sont très minutés, et leur exposé durera trente minutes. Je donne donc la parole à M. BERTRAND, Directeur général de RFF.

Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de RFF :

Avant de passer la parole à Jean-Jacques FAUCHER, qui est le Chef de Projet et qui va nous décrire le projet, je vous donne quelques considérations préliminaires sur le projet, surtout sur RFF :

Qu'est-ce que RFF ?

RFF est un établissement public qui a été créé en 1997, et à qui la loi a donné la propriété et la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Egalement, la loi lui a donné le portage des deux tiers de la dette ferroviaire.

Quelles sont les missions de RFF, hors la dette ?

Elles sont de trois ordres :

- ⇒ La première, c'est de piloter l'exploitation et l'entretien du réseau. Etant entendu que cette exploitation et cet entretien sont sous-traités à la SNCF, qui agit en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué.
- ⇒ Deuxième mission, nous attribuons les sillons aux entreprises ferroviaires pour qu'elles fassent circuler leurs trains.
- ⇒ Troisième mission, nous avons la responsabilité des investissements ferroviaires.

Alors ces investissements sont de trois ordres :

Tout d'abord de gros investissements de renouvellement, par exemple sur la voie classique Bordeaux-Toulouse, où au cours des dernières années nous avons réalisé une succession d'opérations de renouvellement entre Marmande et Aiguillon, entre Montauban et Castelnau d'Estrétefonds.

Deuxième catégorie d'investissements, ce sont des investissements de modernisation du réseau, ceux qui sont réalisés dans le cadre des contrats de plan Etat/Région dans chacune des régions.

Et la troisième catégorie d'investissements, c'est la réalisation des grandes infrastructures ferroviaires nouvelles, essentiellement des lignes à grande vitesse.

Aujourd'hui, notre grand chantier en cours de réalisation, c'est la LGV Est, 300 kilomètres entre Paris et Strasbourg, chantier qui a démarré en 2002 et qui sera terminé, mis en service, juin 2007.

En France, nous avons 1 500 kilomètres de lignes à grande vitesse. Les pouvoirs publics ont décidé d'en ajouter autant à échéance de quinze à trente ans, grâce à la réalisation d'une douzaine de grands projets d'infrastructures ferroviaires. Celui de Bordeaux-Toulouse en est un.

RFF a bien sûr l'ambition de mettre en œuvre ce programme, dont la première concrétisation sera la mise en service de la LGV Est en juin 2007.

La LGV Bordeaux-Toulouse est donc pour nous un projet absolument majeur. Il comporte deux spécificités. C'est un projet qui a une vocation radiale. Radiale comme rayon ; rayon au départ de Paris. C'est la configuration en étoile qui est celle du réseau ferroviaire classique, tel qu'il a été construit au 19^{ème} siècle, et tel que s'est construit, depuis le début des années 80, le réseau français à grande vitesse.

Et puis une deuxième vocation, qui est une vocation transversale, dans la mesure où ce projet participe à la constitution du réseau de villes nouvelles du Sud de la France, en cours de développement, dont Bordeaux-Toulouse sera un maillon.

Quel est ce réseau du Sud de la France ?

Ce sont des projets qui sont actuellement en cours de réalisation. L'un d'entre eux, environ 40 kilomètres entre l'Espagne et la France, entre Perpignan et Figueras. Le chantier a démarré, la mise en service est prévue en 2009.

D'autres sont en voie de démarrage, c'est notamment le cas du contournement de Nîmes, Montpellier, une soixantaine de kilomètres, et puis la LGV SEA (Sud Europe Atlantique), c'est-à-dire entre Tours et Bordeaux, en deux phases, dans le prolongement de la LGV existante,

Paris-Tours.

Ce sont aussi des projets qui sont à l'étude, comme Bordeaux-Toulouse, mais aussi la LGV PACA, qui fait l'objet actuellement d'un débat public, qui lui est en phase terminale, qui doit s'achever dans les quinze jours prochains.

Mais c'est aussi le projet Bordeaux-frontière espagnole, dont nous allons saisir en septembre probablement la Commission Nationale du Débat Public, et dont on peut penser que la Commission Nationale du Débat Public décidera par la suite d'engager un débat public, qui aura lieu, lui, probablement en 2006.

Ce projet de la LGV Bordeaux-Toulouse a vu le jour après un important programme d'études, dont nous vous présentons aujourd'hui les premiers résultats.

Ces résultats ont été rendus publics, mais pour autant il ne faut pas en déduire que le projet est bouclé.

Au stade où nous en sommes, c'est-à-dire au moins dix ans avant la mise en service de la ligne, si la décision est prise finalement de la réaliser, et si elle est menée à terme, aujourd'hui, les perspectives sont donc ouvertes.

RFF commence à avoir une expérience nourrie de débats publics, je peux notamment vous citer le cas du débat public sur le projet Charles de Gaulle Express. CDG Express est un projet de liaison dédiée entre l'aéroport CDG et la Gare de l'Est à Paris. C'est un projet qui a fait l'objet d'un débat public en 2003.

RFF a présenté son projet à partir d'une version principale, qui comportait notamment un tunnel de 11 kilomètres. Le débat public a été animé, et à l'issue du débat public, nous avons été amenés à réviser très sensiblement notre copie, pour abandonner la construction d'une infrastructure nouvelle et utiliser largement, pour une large part, l'infrastructure existante.

Vos avis et vos remarques vont nous aider à franchir une nouvelle étape, car à l'issue du débat, en tant que maître d'ouvrage, RFF doit prendre position sur le principe et sur les modalités de la poursuite du projet. Il doit faire une proposition aux pouvoirs publics. Pour cela, RFF attend du débat qu'il nous éclaire dans les réponses que nous devons apporter, principalement à trois questions.

⇒ Première question, l'opportunité du projet fait-elle l'objet d'un consensus ? RFF est convaincu de cette opportunité. Est-ce que vous l'êtes aussi ?

⇒ Deuxième question, sur quel scénario faut-il poursuivre les études ? Nous avons proposé au débat public trois scénarios. Lequel(s) faut-il continuer à étudier ?

⇒ Troisième question, avons-nous une vision commune des grands enjeux territoriaux économiques et environnementaux qui sont évidemment absolument essentiels ?

Voilà, je passe la parole à Jean-Jacques FAUCHER, pour qu'il nous présente maintenant le projet.

Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public :

Merci beaucoup. Donc, première question : pourquoi une ligne grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse ?

C'est bien sûr ce à quoi les études, qui ont été conduites, se sont attachées à apporter réponse. Elles ont constaté un dynamisme important du Sud-Ouest, qui est le territoire sur lequel s'inscrit ce projet. Un dynamisme démographique, puisque les deux régions Aquitaine et Midi Pyrénées sont fortes de six millions d'habitants, et les taux de croissance qu'elles ont développés depuis plusieurs années sont importants et se situent à peu près à une valeur double de celle de la moyenne française. Les perspectives de développement sont également dans la continuité de ce développement.

C'est également une zone très dynamique sur le plan de ses activités, activités économiques, dans lesquelles bien sûr le secteur primaire revêt une importance particulière. On voit que l'importance est plus élevée que la moyenne française là encore. Avec notamment de nombreuses productions qui bénéficient de signes de qualité, et en particulier des productions qui ont une reconnaissance au niveau mondial. Il en est de même pour les activités industrielles. Les perspectives sont également à une croissance de ces développements.

Nous avons également constaté l'importance des déplacements que génère cette activité démographique et économique sur le territoire, et notamment les déplacements de voyageurs, tous modes : routier, ferroviaire et aérien, sur longue distance. Sont identifiés au départ de Bordeaux à hauteur de 3,3 millions de voyages longue distance par an. Au départ de Toulouse et à destination de l'Île-de-France : 4 millions de voyages par an, et dans la zone entre Bordeaux et Toulouse : 2,3 millions de voyages par an.

Ces éléments d'investigations sur le territoire, et leurs perspectives de développement à long terme, montrent qu'il existe des besoins importants à satisfaire pour le futur. Nous avons mis en perspective ces besoins et la façon dont l'axe ferroviaire Bordeaux-Toulouse-Narbonne pourrait y répondre.

Le premier constat que l'on fait, c'est que les caractéristiques de la ligne actuelle, aujourd'hui, posent une contrainte assez forte pour la performance des offres ferroviaires, et notamment des offres de déplacements voyageurs à longues distances. On trouve sur cette section, effectivement, des vitesses limites qui sont assez hétérogènes tout au long du parcours, et qui en aucun cas ne dépassent la valeur de 160 km/heure. Ce qui donne des performances assez limitées.

Pour autant, l'amélioration des services ferroviaires est un enjeu tout à fait important sur cet axe.

Le premier est lié à la vocation radiale de l'axe, c'est le constat que la grande métropole toulousaine est la seule capitale régionale aujourd'hui qui est non reliée à Paris par une liaison ferroviaire performante.

On a également un autre objectif, qui est de l'intérêt général, en développant les services ferroviaires on répond aux exigences du développement durable, en développant les transports à satisfaire, par un mode qui est économe en énergie et notamment en énergie fossile, qui est très respectueux de la qualité de l'air et qui également a peu d'émissions de gaz à effet de serre.

Et enfin, cette nécessité de développer l'axe ferroviaire existant se révèle à la volonté qu'ont les autorités organisatrices des transports régionaux de voyageurs ferroviaires, l'Aquitaine et Midi Pyrénées, de développer des services sur cet axe, qui sont importants.

Par rapport à ces besoins, nous avons fait une première analyse consistant à mettre en évidence les résultats auxquels on pourrait arriver en aménageant la ligne existante, donc en lui donnant de la capacité, en améliorant sa vitesse limite, et y compris dans une hypothèse en adoptant sur cette ligne l'utilisation de TGV pendulaires, c'est le matériel qui permet sur cette infrastructure d'obtenir les vitesses les plus importantes.

Le constat est que cette option d'aménagement conduit à un coût d'investissement qui est assez élevé, de l'ordre de 800 M€, sans tenir compte du surcoût du matériel, et surtout qu'elle ne procure qu'un gain de temps de parcours de l'ordre d'un peu plus de 10 minutes. Donc, elle ne répond pas à cet objectif d'amélioration de la performance des services ferroviaires pour les voyageurs à longue distance.

Ces constats, faits en mettant en perspective les besoins et la façon dont la ligne ferroviaire permettrait d'y répondre, ont conduit RFF à proposer une partie d'aménagement global de l'axe, en proposant la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse.

Alors quel projet peut-on envisager pour cette ligne entre Bordeaux et Toulouse ? Il faut confronter ce que nous allons identifier comme possibilités à un certain nombre d'enjeux, qui sont forts.

Le premier d'entre eux est d'assurer une liaison entre Paris et Toulouse dans un temps de l'ordre de 3 heures.

Le second objectif, c'est qu'effectivement, en réalisant ce lien, on assurera un rapprochement de deux grandes métropoles régionales que sont Bordeaux et Toulouse, qui ne seront plus distantes que d'une heure environ.

On a vu également, et comme l'a souligné Jean-Marie BERTRAND, que nous alimenterons un maillon d'une chaîne transversale d'aménagement du Sud du pays, qui est un axe qui, à terme, doit relier l'Atlantique à la Méditerranée. C'est une opération qui rapproche l'Aquitaine de la Méditerranée, et de Rhône-Alpes. C'est le second élément.

Je n'ai parlé pour l'instant que de métropoles. Il nous est apparu aussi important que sur le territoire entre Bordeaux et Toulouse, qui est relativement important, il y ait une option de service de cette ligne à grande vitesse, qui permette de faire bénéficier les territoires intermédiaires de l'effet positif apporté par la grande vitesse. Et donc l'idée est d'assurer par un ou deux points de relais judicieusement choisis, la possibilité de relayer cet effet sur le territoire.

Enfin, avec la création d'une ligne à grande vitesse, les circulations de trains de grandes lignes qui aujourd'hui l'utilisent et qui seront reportés en TGV sur la ligne nouvelle à grande vitesse, vont permettre de redonner de la capacité à la ligne existante. Cette capacité servira effectivement à pouvoir développer les services régionaux de TER, et permettra également de donner aux services de fret ferroviaire des conditions favorables pour permettre son développement.

Donc, une fois ces cinq grands objectifs définis, nous allons également définir un certain nombre de caractéristiques générales de la ligne, ce sont des caractéristiques générales à l'ensemble des scénarios que nous vous proposons.

Première de ces caractéristiques : pour éviter d'imaginer construire des lignes à grande vitesse en agglomération, le principe de départ est de desservir Bordeaux et Toulouse par leurs gares centrales, les gares de Saint Jean et les gares de Matabiau, qui sont aujourd'hui des pôles multimodaux et pour lesquels les perspectives sont de renforcer ce rôle de pôle multimodal des agglomérations.

La seconde option, c'est effectivement ensuite de créer sur la plus longue distance possible entre Bordeaux et Toulouse une ligne à grande vitesse, qui permettra d'assurer le gain de temps optimal pour les trains qui pourront y circuler à 320 km/heure.

Et également, comme je vous l'ai indiqué, en matière de desserte du territoire, de s'appuyer sur Agen et sur Montauban, pour assurer le relais de ces dessertes à grande vitesse, sur les territoires qui sont sous leur influence.

Il faut considérer qu' Agen a comme influence d'être la gare d'entrée à grande vitesse pour le Gers, qui n'est pas directement desservi. Et également l'aire d'influence s'étendra au Lot et Garonne, et à l'ouest du Tarn et Garonne.

Sur la base de ces principes, nous avons ensuite identifié un certain nombre de scénarios qui représentent des services que peut rendre la ligne à grande vitesse ; et nous avons, au

nombre de scénarios étudiés, considéré que quatre représentaient des solutions tout à fait intéressantes et optimales quant à leurs résultats.

Donc, je vous les présente rapidement :

- ⇒ Le premier scénario, dit scénario A, a une partie de desserte d'Agen et de Montauban par leurs gares centrales, grâce à des raccordements de la ligne à grande vitesse et la ligne existante.
- ⇒ Le scénario B introduit la notion de gare nouvelle. Agen, dans ce scénario resterait desservie par sa gare centrale, et Montauban serait desservie par une gare nouvelle, créée sur la ligne à grande vitesse, à proximité de l'agglomération.
- ⇒ Dans le scénario C, on inverse l'ordre des gares nouvelles, donc Agen serait desservie par une gare nouvelle, située sur la ligne à grande vitesse à proximité de l'agglomération ; et Montauban serait desservie par sa gare centrale grâce à un raccordement.
- ⇒ Et enfin, le scénario D propose, pour les deux agglomérations, une desserte pour chacune d'entre elles, par une gare nouvelle.

Ces scénarios se traduisent par un certain nombre de résultats qu'il est intéressant de regarder et de comparer.

Sur les temps de parcours, la première des colonnes représente les temps de parcours en situation actuelle.

La deuxième colonne représente les temps de parcours qui seront obtenus à l'horizon de 2016, lorsque la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique sera terminée en totalité entre Tours et Bordeaux, ce qui représente déjà pour les relations radiales un premier gain de temps de parcours important.

Et puis enfin, sous chacune des petites représentations des scénarios, vous allez voir apparaître les temps de parcours.

Alors sur la relation Paris-Toulouse, pour les trains qui seront directs, c'est-à-dire ceux qui ne marqueraient pas d'arrêt à Bordeaux, le temps de parcours sera de 3H07.

Pour la relation Toulouse-Bordeaux, un temps de parcours de 59 minutes.

Pour la relation de Montauban sur Paris, un temps de parcours qui, selon les scénarios, s'inscrit dans une fourchette de 3H10 à 3H20.

Pour ce qui nous intéresse très directement, Agen-Paris, qui n'est pas la seule relation qui vous concerne, une fourchette assez resserrée selon les options, qui s'inscrit dans un temps de parcours de l'ordre de 2H50.

Et enfin, pour indiquer l'intérêt du maillon transversal que constitue ce lien Bordeaux-Toulouse, un rapprochement de l'Aquitaine et de sa capitale de la Méditerranée, avec un temps de parcours de Bordeaux à Marseille qui serait abaissé à 4H35.

Nous avons ensuite, pour chacun de ces scénarios, analysé les résultats que l'on pouvait en attendre en terme de gain de trafic pour le ferroviaire. La base part de l'hypothèse que l'on fait qu'à l'échéance de réalisation de la ligne grande vitesse Sud Europe Atlantique, le trafic sera de l'ordre de 7,25 millions de voyages par an. Et les scénarios procurent un supplément de voyageurs qui s'inscrit dans une fourchette de 2,9 à 3 millions de voyageurs par an.

Autre élément qui permet de qualifier et de quantifier ces scénarios, c'est bien sûr le coût d'investissement auquel ils se rapportent. Ce coût d'investissement s'inscrit pour les différents scénarios, dans une fourchette de 2,83 à 2,94 Milliards €.

Les résultats des scénarios montrent que chacun d'entre eux s'inscrit dans des fourchettes qui, en terme de gain de trafic voyageurs et en terme de coût d'investissement, sont assez resserrées ; et n'ont pas permis au maître d'ouvrage de faire une proposition précise privilégiant l'un d'entre eux. Nous attendons de l'expression du débat public que nous ayons vos avis sur ces différents scénarios.

Egalement, un sujet intéressant, c'est de savoir d'où viennent les voyageurs supplémentaires. Je ne parlerai pas trop de provenance géographique, mais comment cela se passe lorsqu'on crée un lien nouveau ?

Il y a d'abord un effet incitatif au voyage qui est créé par le fait qu'on a une offre ferroviaire beaucoup plus performante. C'est la première des petites barres que vous voyez apparaître. C'est la clientèle dite « induite par le projet ».

On a ensuite du trafic qui va être reporté de la route, c'est-à-dire que des voyageurs vont abandonner leur voiture pour prendre le train, parce que c'est un service qui correspondra mieux à leurs besoins.

Et enfin, on a un report du trafic aérien, là également parce que le saut de performance obtenu pour l'offre ferroviaire est tel que les services ferroviaires entreront mieux en concurrence avec les services aériens, sur un certain nombre de relations.

Il est important également de regarder avec cette représentation graphique, que dans le gain de trafic total, on se rend compte que les barres bleue et orange représentent plus de la moitié du total. En fait, le projet se traduit également par un report modal, un report des trafics routier et aérien vers le ferroviaire, qui est un élément qui s'inscrit bien d'abord dans la politique des pouvoirs publics, et qui s'inscrit bien dans une perspective de développement durable.

Une fois ces scénarios présentés rapidement, nous avons envisagé des options de passage, c'est-à-dire essayé d'identifier les endroits du territoire qui pourront être concernés par les études de tracé ultérieur.

Je dois préciser que les études, qui ont été réalisées, sont des études qui ne comportaient pas d'éléments fins de tracé. Donc, nous avons été conduits néanmoins, et sur la base des différentes fonctions que peut assurer la ligne à grande vitesse, à faire une représentation de zones géographiques, qui s'inscrivent dans une bande assez large, chacune de 10 kilomètres de large, où les tracés pourraient être étudiés ultérieurement.

Entre Bordeaux et Agen, nous avons un choix assez large, puisqu'on a l'option de couleur jaune qui s'inscrit dans le couloir des infrastructures de la vallée de la Garonne. Nous avons une option de couleur mauve, qui s'inscrit, elle, au nord de la Garonne. Et une option de couleur verte qui s'inscrit au sud de la Garonne.

Ensuite, nous rejoignons Agen. Et pour aller d'Agen à Toulouse, en passant par Montauban, puisque l'ensemble des scénarios que nous vous avons présentés assurent une desserte de Montauban, il est bien évident que les contraintes géographiques et de tracés font que nous pensons que les différentes hypothèses s'inscriront dans une seule bande de dix kilomètres de large.

Ces différentes options nous ont permis également d'assurer pour chacune d'entre elles un inventaire des sensibilités d'ordre environnemental et de recensement des enjeux territoriaux qui étaient recouvertes par chacune d'entre elles.

Ces sensibilités sont liées à la présence humaine, on a des zones urbanisées, celles qui sont liées aussi aux activités humaines, les activités agricoles, les installations industrielles, le patrimoine, et également les sensibilités liées à la présence de milieux naturels particuliers, comme les zones protégées.

Donc cet inventaire existe, et nous attendons aussi du débat public qu'un certain nombre de sensibilités du territoire puissent nous être mises en évidence, par le public.

Nous avons défini le projet, fait un inventaire de ses grands enjeux, et ce sont des éléments qui sont présentés au débat public. A l'issue de celui-ci, comme l'a indiqué le Président DEMANGE, la Commission particulière fera un compte-rendu du débat, la Commission nationale fera le bilan du débat, et le maître d'ouvrage, RFF, aura trois mois, suite à ces

conclusions pour indiquer quelles sont les suites, les conditions et modalités de poursuite qu'il entend donner aux projets. Ceci étant, c'est le public entendu, bien évidemment.

Dans le planigramme qui vous est présenté, nous sommes aujourd'hui dans la phase de débat public.

A l'issue de celui-ci, RFF établira un cahier des charges de l'infrastructure, cahier des charges, qui selon ce qui aura été dit pendant le débat et les options qui se dégagent, permettra de définir le projet d'infrastructure à étudier.

Nous entrerons ensuite dans une phase d'étude qui s'inscrit dans une durée de 6 à 8 ans et qui permet d'aboutir à la définition d'une hypothèse de tracé inscrite dans une bande de 500 mètres de large. Cette hypothèse de tracé sera soumise à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Dans la phase ultérieure, une fois que la déclaration d'utilité publique aura été prononcée, on entre dans une seconde phase, d'une durée également de 6 à 8 ans, qui passe par des études détaillées, pour dimensionner des ouvrages, etc., et qui se poursuit par les travaux.

Chacune de ces phases bien entendu donne lieu, pour qu'elles puissent être réalisées, au fait qu'il faut réunir le financement nécessaire à cette phase d'étude. Jusqu'à la fin des études qui sont représentées dans les pavés de couleur mauve, les montants en jeu représentent des montants par rapport au coût du projet qui sont relativement modestes. C'est en général au moment de l'étude d'avant-projet sommaire que l'on réfléchit beaucoup plus précisément au plan de financement qui permettra d'aborder les étapes ultérieures.

Ce que l'on peut dire aujourd'hui par rapport à ce projet, c'est que dans la mesure où un consensus des différents acteurs peut être assuré sur le projet qui sortira du débat public ; dans la mesure où les financements pourront être trouvés et regroupés de façon rapide pour que les phases d'études puissent s'enchaîner le plus harmonieusement possible ; on peut imaginer une mise en service de ce projet à l'issue de la réalisation de la seconde phase de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique.

J'en ai terminé avec l'exposé. Nous avons parlé d'infrastructure. Elle est faite pour que les trains circulent sur l'infrastructure, et je cède la parole à Xavier OUIN qui va vous donner le point de vue de la SNCF sur ce projet.

Xavier OUIN, Directeur régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes :

Merci. Donc je rappelle que la SNCF a deux types de missions : à la fois des missions de service public, et des missions commerciales.

Ces missions concernent deux grandes activités.

D'une part, l'activité de gestionnaire d'infrastructure délégué dont a parlé tout à l'heure Jean-Marie BERTRAND. Cela consiste à exploiter et maintenir le réseau, également réaliser des investissements sur le réseau à exploiter tout en étant bien entendu rémunéré par RFF.

D'autre part, l'activité dont je vais parler un petit peu plus, c'est l'activité d'entreprise ferroviaire qui consiste à transporter des biens et des personnes.

Dans ce type d'activité, nous avons des transports de personnes sur les longues distances, ce sont les produits que vous connaissez bien : le TGV, le Corail, le Corail Lunéa pour les trains de nuit.

Nous avons également des transports de proximité. Cette fois, nous sommes vraiment dans une mission de service public, et nous agissons dans le cadre de conventions qui sont signées avec des autorités organisatrices : le Conseil Régional, et autorités organisatrices pour les transports TER.

Et puis, enfin, nous transportons des marchandises, c'est le fret, dans un secteur totalement concurrentiel.

RFF est propriétaire du réseau ferré, en revanche la SNCF est propriétaire des gares, pour la partie accueil de la clientèle et service commercial. Egalement la SNCF est propriétaire du matériel roulant qui circule sur les grandes lignes ; et la SNCF est également propriétaire des ateliers qui font la maintenance de ce matériel roulant.

Que comptons-nous faire lorsque la ligne Bordeaux-Toulouse sera achevée ?

L'un des objectifs de ce projet, c'est de rendre le train accessible à un maximum de personnes, et de proposer une alternative à l'avion sur des grands parcours tels que Paris-Toulouse, et à l'inverse de proposer une alternative à la route sur des trajets plus courts, notamment sur Bordeaux-Toulouse.

Donc, nous allons avoir plusieurs types de dessertes, qui existent déjà mais qui seront renforcées ou améliorées, notamment en temps de parcours. Il y aura bien évidemment des liaisons entre Paris et Toulouse, et notamment des liaisons directes qui mettront Toulouse à environ 3 heures de Paris, et réciproquement.

Nous aurons également des dessertes qui relieront l'Atlantique et la Méditerranée, en clair de Bordeaux jusqu'à Marseille, ou au-delà. Puis, nous aurons également tout un tas de dessertes qui desserviront de manière générale les villes du Sud Ouest, et notamment la ville qui nous intéresse plus particulièrement aujourd'hui, Agen.

Tout à l'heure, RFF a présenté les gains de temps que l'on allait faire grâce au projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Vous avez là deux cartes, que l'on appelle des cartes isochrones, qui sont des cartes centrées à partir de Bordeaux.

Qu'est-ce que c'est qu'une carte isochrone ? Nous avons dessiné d'une même couleur les villes qui sont à une certaine durée en temps de la ville de Bordeaux.

Tant que nous sommes sur des couleurs bleues, nous sommes à moins de 4 heures de Bordeaux, et au-delà nous sommes au-delà de 4 heures. La zone bleue correspond donc à peu de choses près à la zone dans laquelle le train est pertinent par rapport à son concurrent direct, sur les grandes distances, qui est l'avion.

Sur la carte de gauche, vous avez la situation actuelle, en 2005.

Sur la carte de droite, vous avez la situation une fois qu'auront été construites à la fois la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux, et également le projet dont on parle aujourd'hui, c'est-à-dire la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

Vous voyez sur la carte de droite que grâce à ces nouveaux projets, le domaine de pertinence du ferroviaire s'étend à la fois vers le Nord de la France, mais également vers l'Est, quand bien entendu on examine la situation à partir de la ville de Bordeaux.

Vous pouvez bien entendu faire le même type de carte à partir d'autres villes, à partir de Toulouse, à partir de Paris, ou même à partir d'Agen.

Il a été dit tout à l'heure que la création d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse allait libérer de la capacité entre Bordeaux et Toulouse sur la ligne classique. Il faut savoir qu'aujourd'hui cette ligne est quasiment saturée, notamment aux extrémités, c'est-à-dire à l'approche de Bordeaux et à l'approche de Toulouse, en particulier aux heures de pointe. Cela veut dire que si on veut renforcer que ce soit du trafic TER, du fret, ou même des grandes lignes, aujourd'hui nous avons deux points qui coïncident, à chaque extrémité.

Donc le fait de construire une ligne à grande vitesse va pouvoir redonner de la capacité pour développer les autres produits que sont le TER et le fret, sous réserve que soient faits quelques aménagements aux deux extrémités. Certains sont prévus dans le cadre du projet, et d'autres pourront se faire au fur et à mesure de l'accroissement.

A ce stade, la SNCF est très ouverte par rapport au positionnement des gares, notamment sur Agen. Aujourd'hui, nous n'affichons pas de préférence, nous sommes même très attentifs par rapport à ce qui va se dire au cours de ce débat.

Nous avons simplement quelques exigences : il faut que les gares permettent un accès facile aux voyageurs pour qu'ils puissent prendre le train, et à l'inverse il faut que les gares soient facilement accessibles depuis la ligne à grande vitesse.

Si l'on fait une gare sur la ligne TGV, il faudra ensuite une très bonne desserte routière entre cette gare TGV et la ville, et notamment le centre ville. Et à l'inverse, si on choisit de maintenir la gare de centre ville, il faut qu'elle soit bien raccordée à la ligne à grande vitesse, et donc que les raccordements entre la ligne à grande vitesse et la gare soient les plus courts possibles.

Voilà ce que je tenais à dire. Encore une fois, on attend avec impatience ce qui ressortira du débat sur ce sujet.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Merci beaucoup. Moi-même, comme le maître d'ouvrage, nous avons un peu dépassé le temps que nous nous étions fixé. Sans doute qu'au fur et à mesure des débats, le discours s'étire, mais nous tâcherons de le respecter la prochaine fois.

Si vous le voulez bien, nous allons articuler le débat, finalement, autour de deux grands blocs de sujets, de questions et de débats.

Le premier, tout simplement : pourquoi y a-t-il ce projet ? Est-il justifié ? Et dans le cas où il serait justifié, deuxième bloc : comment va-t-on le réaliser concrètement ? Qu'est-ce que cela va entraîner comme conséquences sur l'aménagement du territoire, l'environnement ?

Monsieur SABLAYROLLES animera le premier bloc, moi-même je reprendrai le micro pour le deuxième, et pendant cette période, Monsieur BAREL épluchera les questions écrites qui auront commencé à arriver, et il interviendra régulièrement pour en faire part.

Tout à l'heure, j'ai indiqué effectivement que dans un débat public, c'était l'égalité totale de tous les participants. Mais nous sommes en réunion de lancement, c'est-à-dire qu'il est important de bien poser le décor et le cadre de cette opération.

Un certain nombre de responsables, depuis des mois, travaillent sur le projet ; en particulier ceux qui font partie du comité de pilotage, présidé par le Préfet de région de Midi Pyrénées, et ont des choses à dire. On a pensé que peut-être dans un premier temps, il serait intéressant de leur demander, le plus rapidement possible, de faire part de cette position.

Après, nous ouvrirons véritablement un très large débat sur tous ces sujets, et je rappelle que nous prendrons toutes les questions qui seront posées.

**Pourquoi une LGV
Bordeaux-Toulouse ?**

Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission particulière :

Avant de laisser la parole à chacun, et pour bien comprendre les problématiques en cours, je propose que le Secrétaire Général de la Préfecture d'Agen puisse intervenir maintenant.

Le Secrétaire Général de la Préfecture d'Agen :

Merci beaucoup, bonsoir à tous. Mon propos en l'absence du représentant de l'Etat qui n'est pas sur le département en ce moment sera surtout pour signaler le respect que nous devons au débat, au grand débat qui est une forme - le Président l'a dit tout à l'heure - législative, obligatoire maintenant sous cette forme.

Donc, la façon dont elle fait le débat, c'est-à-dire une règle du jeu qui consiste à d'abord dire les règles comme vous l'avez fait, puis après se soumettre à une certaine forme de démocratie directe, qui maintenant est inscrite dans les textes, nous la respecterons profondément.

C'est pour cela que nous souhaitons être brefs. Etre brefs, cela ne signifie pas bien sûr n'avoir pas saisi l'intérêt fondamental pour le département du Lot et Garonne, qui est un département en situation d'interstice entre deux grandes métropoles françaises. Nous avons bien saisi l'enjeu monumental de cette LGV. C'est pourquoi nous serons systématiquement ici, nous l'Etat, pour toutes les actions du grand débat.

Dans la salle, il y a, je le signale, les chefs de services déconcentrés de l'Etat, qui sont là et qui pourront en temps utile apporter, sans que soit troublé le sens démocratique du grand débat, mais un éclairage où eux-mêmes se renseigner sur le ton et le sens que prennent les échanges avec la salle.

Nous assisterons donc - et je me borne vraiment, Monsieur le Président, à deux minutes d'intervention - systématiquement avec le plus grand intérêt à ce débat essentiel pour l'avenir de notre département. Merci beaucoup.

Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission particulière :

Merci d'avoir souligné l'aspect démocratique de cette réunion. Je propose que maintenant le Président du Conseil Général de Lot et Garonne, Monsieur DIEFENBACHER, prenne la parole.

Michel DIEFENBACHER, Président du Conseil général de Lot-et-Garonne :

Merci de me donner la parole. Je voudrais à ce stade confirmer ce qu'est la position du Conseil Général de Lot et Garonne sur ce sujet, depuis maintenant pratiquement une dizaine d'années.

Je crois qu'il faut rappeler que c'est au début des années 1990, quand on a mis en chantier le schéma directeur de l'agglomération agenaise que l'on a commencé à réfléchir sur ce sujet, estimant qu'il finirait bien par se poser un jour, et que par conséquent il valait mieux anticiper, c'est-à-dire d'ores et déjà prendre position, sinon sur l'ensemble de l'itinéraire, du moins sur

un sujet qui nous paraissait et qui nous paraît aujourd'hui encore tout à fait crucial, qui est celui de la gare.

Le mot d'ordre que nous avons adopté à l'époque, et qui avait fait l'unanimité, au département, dans l'agglomération agenaise, l'unanimité à la fois des élus et des forces économiques, c'était : une gare, sinon rien.

Qu'est-ce qu'on voulait dire par là ? Que si le département de Lot et Garonne devait être traversé par une ligne à grande vitesse, et si les trains ne devaient pas s'arrêter, nous aurions toutes les nuisances et nous n'aurions aucune retombée économique positive.

Et par conséquent, l'intérêt que nous portons à ce projet, et que je confirme aujourd'hui, est bien entendu conditionné par l'existence d'une gare à Agen.

Nous n'avions à l'époque pas envisagé la possibilité d'utiliser la gare actuelle. Simplement parce que ce n'était pas dans l'air du temps. On utilisait à l'époque ce que l'on appelait des gares bis et par conséquent toute notre recherche a consisté à déterminer le site d'une gare bis, site qui a été trouvé sur la commune d'Estillac, dont le maire est présent, juste à côté de l'aéroport de La Garenne.

S'agissant de la possibilité d'utiliser la gare actuelle, je n'ai pas de position a priori sur ce sujet. Je vois l'intérêt que cela peut présenter pour les voyageurs agenais, l'intérêt qu'il peut en résulter en terme de retombées économiques, sur l'animation du centre ville, et je suis sensible bien entendu aux arguments avancés par le maire d'Agen sur ce sujet. Je crois qu'évidemment il faut comparer ces avantages aux autres éléments, c'est-à-dire le coût de l'opération par rapport à une gare bis, et par ailleurs les nuisances que représenteraient nécessairement les deux bretelles permettant la desserte de cette gare.

Sur ce point, je crois qu'il faut que les études progressent, bien entendu, et le point de vue qu'adoptera le Conseil Général sera évidemment dicté par la recherche de l'intérêt général, en particulier donc par la maîtrise des nuisances.

Plus généralement, s'agissant cette fois-ci non pas de la gare, mais de la desserte, de l'itinéraire plus exactement sur l'ensemble du département, je souhaiterais souligner particulièrement deux points.

Le premier point, c'est que nous sommes un département largement agricole. Il y a dans ce département 12 % de la population active qui vivent directement de l'agriculture, c'est deux fois plus que la moyenne de l'Aquitaine, c'est quatre fois plus que la moyenne nationale. Et par conséquent, nous devons être évidemment extrêmement attentifs à ce que la réalisation de cette ligne préserve les intérêts de l'agriculture, qui est très présente dans la vallée de la Garonne, mais qui est également présente sur les coteaux. Ce qui, évidemment, rend l'exercice particulièrement délicat.

Le deuxième point, c'est la nécessité de faire très attention à tout ce qui concerne l'environnement. Les tableaux que vous avez montrés tout à l'heure font état d'une croissance forte de la population dans l'ensemble de l'Aquitaine et dans la région Midi Pyrénées. Cette croissance de la population est due au développement des activités économiques, elle est due également à l'amélioration de la qualité de la vie. Et par conséquent tout ce qui concernera la protection de l'environnement, la défense des sites, la protection des milieux naturels, sera évidemment quelque chose de particulièrement important.

Voilà ce que je souhaitais dire, à ce point de notre discussion.

Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission particulière :

Merci. Je suggère que maintenant la parole soit passée à Madame BASSAC, qui est présidente de la Commission Transport du Conseil Régional de Midi Pyrénées. Je rappelle que les Conseils Régionaux sont en charge de l'organisation des transports régionaux.

Mme BASSAC, Présidente de la Commission Transport du Conseil Régional de Midi Pyrénées :

La région Midi Pyrénées est engagée avec détermination pour la réalisation la plus rapide possible d'une ligne à grande vitesse de Bordeaux à Toulouse, partie intégrante d'un grand projet qui interconnecte la liaison vers Paris en 3 heures à un axe du Grand Sud Atlantique - Méditerranée. Cela se traduit par une contribution de près de 40 % au financement du débat public. Je crois que ce n'est pas neutre.

La réalisation d'une telle ligne, Bordeaux-Toulouse, puis vers Narbonne, et son prolongement naturel sur la LGV Montpellier-Perpignan, permettra l'accessibilité de Midi Pyrénées aux grands courants d'échanges, avec l'ouverture sur l'Atlantique et l'Ile-de-France dans un premier temps, sur la façade méditerranéenne à terme.

Le débat public qui s'est ouvert il y a deux semaines concerne Bordeaux-Toulouse, c'est le choix qui a été fait. Nous voulons cependant, d'entrée, indiquer notre vision stratégique. Cette ligne ne doit pas être une fin de trajet. Elle doit être le maillon d'un ensemble plus vaste, reliant les deux façades maritimes et entrant dans la complémentarité des infrastructures du Sud européen. L'ensemble des grandes villes du Sud pourraient être reliées par cet axe LGV du Sud : Bordeaux, Toulouse, Narbonne, Montpellier, Lyon, Marseille, Nice et vers le Sud encore, Barcelone, voire Saragosse, grâce à la réalisation de la LGV Perpignan-Figueiras dont on parlait tout à l'heure.

Cette première phase du débat public doit mettre en perspective l'axe LGV grand Sud.

L'amélioration des temps de parcours est un autre enjeu majeur. Trois heures pour Toulouse-Paris dès la réalisation des travaux est nécessaire sur cet itinéraire. Comme aussi Bordeaux à une heure. Puis à l'horizon de la réalisation de l'axe Narbonne, la perspective de Montpellier à une heure, de Marseille à 2H30, de Lyon à 3 heures et de Barcelone à 2 heures. Chacun peut mesurer combien la conception même dès aujourd'hui des infrastructures qu'il sera nécessaire de construire est décisive.

Nous disons qu'une ligne Paris-Bordeaux, terminus Toulouse, ce n'est pas équivalent à une ligne Paris-Bordeaux-Toulouse intégrée dans un grand réseau structuré LGV du Sud. Cette conception implique de « concevoir » la fréquence de desserte. Un train toutes les heures est la base indispensable pour permettre de desservir correctement les gares d'Agen et de Montauban, en assurant l'irrigation du territoire régional, l'accessibilité pour les territoires périphériques, et d'apporter des correctifs à la métropolisation de Bordeaux et de Toulouse. Le Gers, et je suis Conseiller Régional du Gers d'ailleurs, peut avoir accès au TGV par Agen. Ne serait-il pas opportun de rouvrir la ligne Auch-Agen, fermée il y a une trentaine d'années ? Cette question mérite d'être posée.

Le Nord de la région Midi Pyrénées peut accéder à Montauban. On peut ouvrir des dessertes ferroviaires cadencées, depuis le Tarn, l'Ariège, le Cominge par exemple.

Ces améliorations devraient être possibles si l'on utilise le réseau ferroviaire de la ligne actuelle, rendu disponible grâce à la création d'une voie nouvelle dédiée au TGV.

L'arrivée du TGV en Midi Pyrénées, à Montauban et Toulouse, c'est une opportunité à la fois de dynamiser l'activité économique et d'engager des opérations d'accompagnement majeur : restructuration urbaine, nouveaux équipements, réorganisation des réseaux de transports ferrés et urbains, nouveau partage des usages des transports et de la voirie.

Les réflexions en cours : gare de Matabiau à Toulouse, auxquelles nous nous associons comme institution régionale, marquent déjà cet effet TGV que nous pressentons et souhaitons tous pour les usagers des transports collectifs.

Enfin, alors que Midi Pyrénées a eu, après Languedoc Roussillon, le deuxième plus fort accroissement démographique du pays, ces cinq dernières années, que Toulouse est la cinquième agglomération française, la desserte TGV sur un axe du Sud est indispensable, si l'on veut s'orienter vers un développement durable de nos territoires.

C'est aujourd'hui la route d'une part, et l'aérien d'autre part, qui assurent les besoins de mobilité des populations de notre région, et l'agglomération toulousaine. Le TGV, nous en avons la conviction, s'inscrit pleinement dans la recherche d'un rééquilibrage des déplacements en faveur du train.

Chacun sait que ce mode de transport est le plus économe d'énergie, et le moins consommateur d'espace. En soutenant ce projet, nous avons conscience d'agir pour la réduction des nuisances environnementales dues au transport. Nous intégrons positivement un outil de transport moderne, utile aux populations de notre région, maintenant le cadre de vie encore préservé qui caractérise Midi Pyrénées.

Bien évidemment, nous sommes conscients que l'importance du projet pour l'avenir commun des Midi Pyrénéens et l'ampleur des investissements à réaliser nécessitent une approche, une action commune, des différents acteurs (vous parliez des consensus).

Contribution au débat, et détermination de la population, unité des collectivités, des acteurs économiques, des forces socioprofessionnelles, des forces syndicales et tissus associatifs, seront indispensables pour que le TGV du grand Sud devienne réalité au plus tôt. Vous pouvez compter sur la détermination et l'apport en ce sens de la région Midi Pyrénées. Je vous remercie.

Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission particulière :

Merci à vous. Avant de vous donner la parole à vous tous, je crois que Monsieur le Maire d'Agen, Monsieur VEYRET, souhaitait intervenir, brièvement aussi.

Alain VEYRET, Maire d'Agen :

Je vous remercie. Mon intervention donnera lieu d'ailleurs à quelque chose de beaucoup plus détaillé, sous forme de contribution de la ville d'Agen, en tout cas au débat public, et dont je vous ferai passer l'ensemble des éléments. Et puis l'opportunité d'avoir une deuxième réunion sur le problème de la gare spécifiquement fera que je développerai probablement ce jour-là beaucoup plus le sujet.

Car ce qui est surtout important dans le débat, en tout cas en ce qui concerne la mairie d'Agen, c'est le devenir de la gare d'Agen, et savoir si l'on envisage une nouvelle gare ou pas.

Le débat, comme l'a rappelé le Président du Conseil Général, est un vieux débat. Et à l'époque j'étais Conseiller Général du canton de Laplume, justement, sur la commune d'Estillac et je crois qu'il y a eu, à cette époque-là, de nombreux débats et des avis différents. Et à un moment, le fait que nous ayons choisi en tout cas un faisceau, même si cela ne satisfaisait pas, mettait quand même à l'abri de ce qui est en train de se passer aujourd'hui. Si nous ne l'avions pas prévu, nous serions bien embêtés.

A l'époque aussi se posait le problème du pendulaire, et c'est vrai qu'avec les éléments qui ont été donnés aujourd'hui (et je me pose moi-même la question de savoir si la solution pendulaire est possible ou pas), dans la mesure où elle aboutit quand même à une augmentation de près de 20 % du temps de parcours entre Paris et Toulouse, donc j'ai peur quand même que cette solution ne soit pas retenue. D'autant qu'il existe par ailleurs des éléments importants comme le fret et comme la nécessité d'augmenter les autres formes de transport TER, qui font qu'à mon avis, nous avons besoin d'une nouvelle ligne.

Est-ce que le fait d'avoir besoin d'une nouvelle ligne impose forcément la création d'une nouvelle gare ?

La ville d'Agen n'est pas d'accord pour plusieurs raisons. La première, c'est que nous sommes aujourd'hui, avec la communauté d'agglomérations, mais aussi avec la SNCF, RFF, engagés dans un processus important qui est la création d'un pôle multimodal.

Et nous mettons effectivement les moyens nécessaires pour que ce pôle multimodal se crée bien que l'Europe ne nous accompagne plus. Peu importe.

Mais il y a un effort très important de l'ensemble des collectivités, et nous attendons je crois la réponse du Conseil Général, mais je pense que le Conseil Général nous accompagnera là aussi, pour créer justement toutes les conditions pour avoir une gare moderne et qui réponde aux objectifs qui ont été définis tout à l'heure, lorsque la SNCF a parlé de la gare.

La deuxième chose, c'est que la ville elle-même s'est lancée dans des opérations d'OPAH, de restructuration urbaine, et d'investissements en matière de voirie, qui font que nous envisageons véritablement d'apporter tous les éléments qui seront nécessaires pour une gare moderne TGV demain en centre ville, et qui permette le développement économique nécessaire.

Alors, on peut me répondre des grandes infrastructures routières... Nous sommes au niveau de la gare d'Agen, en relation avec les grandes infrastructures routières importantes et qui justement sont nécessaires pour que cette gare ne serve pas que l'agglomération agenaise, mais desserve largement le territoire de la Moyenne Garonne, et du Lot et Garonne.

Deuxièmement, nous avons la chance d'être la deuxième gare d'Aquitaine. Ce n'est pas rien. Si nous sommes la deuxième gare d'Aquitaine, c'est que nous avons effectivement de nombreux voyageurs qui viennent de l'ensemble de ce département et des départements voisins, et qui utilisent cette gare, qui pourrait devenir ainsi un moyen de correspondance avec une ligne à grande vitesse.

Parce que c'est bien beau, si vous amenez les gens avec un TER et qu'ensuite ils soient obligés de prendre un autre bus pour aller à 5, 10, 15 kilomètres pour trouver effectivement la possibilité d'une ligne à grande vitesse, j'ai peur que quand même les avantages que l'on voudrait retenir à une nouvelle ligne TGV soient rapidement anéantis.

Troisième chose, et je remercie la représentante du Conseil Régional de Midi Pyrénées d'avoir évoqué le problème, mais nous avons une ligne que nous pourrions rouvrir, et qui est effectivement la ligne Agen-Auch qui permettrait une desserte du Gers, et au Gers ainsi d'avoir un accès très rapide à la ligne TGV. A la condition bien évidemment que cela se fasse

au niveau de la gare d'Agen et qu'on ne perde pas du temps ensuite dans des correspondances, parce qu'il faut changer de lieu de correspondance.

Puis, vous avez abordé le problème du fret. Je crois que justement cette ligne est aussi intéressante. Parce que nous avons aussi au niveau de la Communauté d'Agglomérations des possibilités d'espace. Des possibilités d'espace qui permettront demain, si nous avons besoin, par le biais de cette ligne, en l'aménageant bien évidemment, d'avoir à ce moment-là des solutions pour le fret et le ferroutage.

Je n'oublie pas non plus que si l'on veut un jour ouvrir sur les Pyrénées, sur la partie moyenne des Pyrénées, cette ligne sera aussi importante.

Tous ces éléments me font dire, mais vous aurez la contribution complète de cela, que pour la ville d'Agen, deux scénarios sont acceptables, c'est le scénario A et le scénario B. Je crois que nous aurons l'occasion d'en reparler dans huit jours. Mais je puis vous assurer qu'on vendra cher la gare d'Agen. Qu'elle reste en centre ville, c'est fondamental en tout cas pour la ville et l'agglomération.

Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission particulière :

Merci de votre contribution, Monsieur le Maire.

Jacques PERRAULT *, Président du Café Citoyen :

Mon nom est Jacques PERRAULT et j'ai créé le Café Citoyen à Agen pour justement que l'avis de citoyen, puisque vous parlez de donner la parole aux citoyens, soit entendu. Vous avez parlé de développement durable, vous avez parlé de choses très belles dans l'air du temps. Je vais être assez bref. Je voudrais simplement que vous ne vous comportiez pas en technocrates, mais que vous n'oubliez pas les moyens humains.

Nous sommes favorables, aux scénarios A et B.

Ce qui nous inquiète, c'est que ces scénarios coûtent plus cher. Je suis un petit peu étonné que le scénario qui voit la réalisation d'une, deux gares nouvelles, soient les scénarios les moins chers.

Donc les scénarios A et B, vous m'avez bien compris, pour ne pas détruire le centre ville, pour que le tissu associatif, le tissu urbain, le tissu commercial, restent à Agen ; et que la gare d'Agen, qui est si belle, garde toute sa spécificité même en entrant dans le 21^{ème} siècle, comme nous le désirons.

Claude SEMAIN *, Maire adjoint à Caudecoste :

Je m'excuse de parler d'une petite commune de 910 habitants, devant les personnes aussi doctes que celles qui m'ont précédé, je présenterai mon point par une remarque et un vœu préalables à une question. Je m'appelle Claude SEMAIN, je suis maire adjoint à Caudecoste, partie complètement Est du département, en frontière du Tarn et Garonne.

Nous sommes directement concernés par un des tracés portés sur le SDRA dont le maire d'Agen a fait allusion tout à l'heure. Par de nombreux courriers à la SNCF, et à vous Monsieur PRAT, et à Monsieur NAUDET *, à Monsieur de TREGLAUDE *, nous avons posé la question de notre village. Vous nous avez dit le tracé du SDRA n'était qu'un projet parmi tant d'autres et que rien n'était fixé à l'époque, et que c'est le moment, actuellement, de poser notre question, puisque nous sommes en plein débat.

De quoi s'agit-il ? Le tracé prévu signe la destruction à terme de notre village. Pourquoi ? Il passe à 150 mètres de la bastide du 13^{ème} siècle, sur la terrasse qui domine la Garonne, en plein dans le seul endroit possible dans lequel nous pouvons prévoir l'urbanisation de notre village. Pourquoi ?

En bas, la Garonne, le PPRI, zone inondable. Au Sud, l'A62. Imaginez : l'autoroute d'un côté, de l'autre côté, le TGV avec trois ponts pour enjamber les voies d'accès à notre bastide. C'est insupportable.

Cela veut dire qu'on passerait outre ce village. Décider la mort d'un village, étranglé entre ces deux axes, je crois que ce n'est pas acceptable pour notre commune. Merci pour cette consultation.

Aujourd'hui, je vous demande d'acter ce vœu, qui deviendra une demande, sans doute une exigence, et très vraisemblablement une opposition, au cas où ce vœu ne soit pas exaucé. Nous sommes dans le chapitre « consensus » comme le cite le Président. Vos comparaisons sont incomplètes, et me semblent un petit peu biaisées, quand vous décidez qu'il n'y a pas d'intérêt dans la ligne actuelle, avec pendulaire ou pas, comme vous le citez dans le rapport page 39.

Pour deux raisons : la première, le gain de vitesse est insuffisant, 7 à 12 minutes de plus seraient nécessaires si on utilisait la ligne actuelle, et la capacité de la ligne serait insuffisante eu égard aux potentialités ouvertes. Je crois qu'en ce qui concerne la capacité, vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur de la SNCF, vous avez saturation aux extrémités, et si vous réglez ce problème-là, vous réglez une grande partie du problème de capacité.

En ce qui concerne la vitesse, tout le monde dit, et Madame la représentante du Conseil Régional aussi, 3 heures. En fait, ne nous leurrions pas, ce sera 3H30, 3H40. Il va y avoir les deux gares. Mais l'essentiel du gain se trouve sur le tronçon Paris-Bordeaux. De quoi parle-t-on ? On va gagner quelques instants, certes, sur le tracé Bordeaux-Toulouse, en s'arrêtant à Agen et à Montauban comme il est fort probable.

Quel est le coût supplémentaire de la minute que vous allez gagner, soit si vous passez par la ligne actuelle, c'est 12 à 7 minutes selon qu'on est pendulaire ou pas, par rapport à l'option ligne grande vitesse.

Selon mon arithmétique de bas étage et de petit village, le coût de la minute serait de l'ordre de 300 M€. Je crois qu'on aura peut-être une utilisation autre des deniers publics pour gagner 7 à 12 minutes.

(Applaudissements)

Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission particulière :

Avant de continuer les questions, je souhaiterais que le maître d'ouvrage, ou la personne qu'ils auront choisie parmi leurs représentants, réponde à ce qu'il en était du coût financier, ou de la différence de coût financier entre les différentes hypothèses. Ensuite, peut-être donner quelques précisions sur ce qu'il en est du tracé, parce que le souci de ce monsieur était de savoir : qu'allait-il se passer ? (En rappelant que nous sommes au stade du débat public

aujourd'hui, peut-être, je ne sais pas, c'est vous qui répondrez). Les dernières questions qui portent sur certains aspects techniques, que vous avez sûrement notées.

Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de RFF :

Je vais répondre aux différentes questions.

En ce qui concerne la différence entre l'option gare nouvelle sur la LGV ou desserte par gare centre grâce à des raccordements, il est vrai et cela se déduit facilement des éléments contenus dans le dossier support, que le coût de réalisation de raccordements pour relier la ligne à grande vitesse et desservir Agen par gare centre, ressort à : à peu près 150 M€. C'est un élément, il faut réaliser des ouvrages d'art, et le coût d'une gare nouvelle est estimé, lui, à peu près à 50 M€.

Je dois préciser que c'est le coût ferroviaire qui est pris en compte, puisqu'il est bien évident qu'une gare nouvelle s'inscrit dans un paysage, on va dire vierge, et qu'il y aura un coût complémentaire d'aménagement pour accéder à cette gare nouvelle, qui n'est pas du ressort du maître d'ouvrage, et que nous n'avons bien entendu pas chiffré, mais qui viendra compléter ces éléments.

Donc, ce sont des éléments que nous portons à la connaissance dans le dossier support, et qui permettent de faire l'analyse. Je ne sais pas si j'ai répondu complètement à votre question...

En ce qui concerne Caudecoste, il est clair que le sujet a été abordé à plusieurs reprises, puisque comme vous l'avez signalé, monsieur, vous avez écrit à RFF. Donc, la dernière réponse qui vous a été adressée rappelle effectivement, et c'est ce que j'ai dit en présentant le projet, que les études que nous avons faites ne comportaient pas d'études de tracé. Effectivement (ce n'est pas péjoratif de le dire) mais nous ne reprenons pas les études de tracé qui ont été réalisées au début des années 90, puisque nous n'avons pas d'études de tracé.

Nous avons bien été sensibilisés aux risques que présentait l'insertion d'une ligne à grande vitesse au plan environnemental, aux droits de Caudecoste, avec un risque important que Caudecoste soit enclavée entre l'autoroute et la ligne à grande vitesse, selon l'option de tracé qui avait été envisagée jusqu'à présent, et également qu'elle constitue un problème par rapport à un site classé qui se trouve là.

S'il faut illustrer l'intérêt du débat public, c'est qu'effectivement une difficulté de cette nature qui est très importante pour la suite du projet surgisse aujourd'hui, puisque c'est bien évidemment, et je pense que c'était le sens de la réponse que nous vous avons faite, un élément auquel nous serons très attentifs dans les études pour la suite du projet, dans la mesure où le débat public aura une issue positive.

En ce qui concerne le coût de la minute gagnée, je pense avoir indiqué que l'on gagnait de l'ordre d'un peu plus de 10 minutes, c'est-à-dire 1/6 d'une heure, avec un coût d'investissement de l'ordre de 800 M€.

Dans l'autre hypothèse, nous gagnons une heure de temps de parcours, donc soit six fois plus, avec un investissement de 3 Milliards €, qui est donc très nettement inférieur à 6 fois 800 M€. Donc, je pense que sur le plan purement arithmétique, le coût de la minute gagnée dans l'option « ligne à grande vitesse » est bien inférieur au coût de la minute gagnée dans l'option « aménagement de la ligne classique ».

Michel LAUZANAT, * Vice Président de la Communauté d'Agglomérations, en charge des transports :

Ce sujet est important. Nous faisons partie, vous le savez, du comité de pilotage. C'est un sujet que nous suivons de près. Je suis tout d'abord très heureux de voir que la ville d'Agen n'a pas été « shuntée » car il y avait précédemment un scénario qui pouvait le penser, donc j'en prends acte. Le problème de la gare d'Agen est un problème qui préoccupe beaucoup mais nous attendrons, et je pense que le président fera une communication beaucoup plus détaillée là-dessus la semaine prochaine, lors du prochain débat.

Mais, d'ores et déjà je peux vous dire que nous soutenons, en effet, le passage du TGV en gare d'Agen. Je crois que pour toute l'agglomération c'est très important, et pour le dynamisme de cette ville, et plus largement des villes qui sont associées tout autour. Les dessertes locales et régionales nous préoccupent. Il ne faut pas, si le TGV passe à Agen, qu'il y ait une raréfaction des dessertes locales et régionales.

En effet, cela a déjà été dit, la Communauté d'Agglomérations est porteuse d'un projet de pôle multimodal, car cette gare est la deuxième gare d'Aquitaine. Donc, il ne faut pas, comme nous l'avons vu, et je m'adresse plus particulièrement je crois à la SNCF, qui est en charge de cela, une raréfaction possible des dessertes locales et régionales.

Nous avons été un petit peu échaudés dans le département. Vous savez qu'autour de Marmande il y a eu des débats là-dessus. Donc, si cette gare veut garder sa prééminence et la région agenaise aussi, il ne faut pas donc que cela s'accompagne de cette raréfaction. Pour le reste, nous avons décidé à la Communauté d'Agglomérations que sur l'impact environnemental, des questions soient posées par les maires ici présents, qui seront intéressés par le passage, plus particulièrement sur leur commune.

Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission particulière :

Je fais un petit rappel pour dire que nous avons souhaité à la Commission Particulière du débat, que le premier temps de débat, de la réunion, soit consacré plutôt à des questions d'opportunité du projet, c'est-à-dire : Pourquoi ce projet ? Est-il utile ? A quoi sert-il ? Et que dans un second temps nous aborderions les questions qui concernent les modalités, les caractéristiques de ce projet.

Pour l'ordre, si vous voulez respecter ce que nous avons pensé utile pour que l'on ne se perde pas, je suggère que les questions qui viennent maintenant portent davantage sur le pourquoi que sur le comment, puisque nous aborderons cela tout à l'heure.

Emmanuel HILDON *, habitant de Layrac :

Je voulais juste savoir s'il était question de relier cette LGV à la LGV Est, par un contournement de Paris, puisqu'un gros problème de l'accès d'Aquitaine est de se rendre en Lorraine ou en Alsace, que ce soit par la voiture ou par le train. Il n'y a que l'avion qui soit vraiment une alternative intéressante. Je ne sais pas si vous y avez déjà réfléchi.

Jean KER *, responsable départemental des élus communistes et républicains :

Justement sur la finalité du projet, il a été évoqué tout à l'heure, qu'on a eu un débat. Une des questions que l'on se posait était la suivante : est-ce que le Lot et Garonne allait participer à un progrès généralisé, ou est-ce que nous allons être une population qui regarde le progrès passer, au profit d'autres collectivités ?

Il me semble, et c'était très clair dans le projet qui a été présenté il y a dix ans, que l'objectif principal qui est poursuivi, c'était de relier Toulouse à Paris le plus vite possible. Et donc, sur cette base, on pouvait s'interroger sur la probabilité ou pas que les TGV continuent à s'arrêter en Lot et Garonne.

Il faut se rappeler qu'il y a dix ans, le projet évacuait Bordeaux. Donc, si la ligne Paris-Toulouse ne s'arrêtait pas à Bordeaux, comment aurait-elle pu s'arrêter à Agen ou à Montauban ?

Le projet actuel, de mon point de vue, ne lève pas cette ambiguïté. Toute votre argumentation est fondée sur la rapidité, sur la vitesse, et donc sur la concurrence avec l'avion. Je crois que sur cette base-là, tout ce qui contribue à limiter la vitesse ne rentre pas dans votre projet. Et donc je crains toujours l'avenir des arrêts à Agen. Donc, je suis très interrogatif là-dessus, et je crains que, y compris les projets de gares nouvelles, peuvent être avancés, mais après ne pas se réaliser.

Et le deuxième élément que je voulais aborder, parce qu'il faut quand même le dire, c'est que nous ne réfléchissons pas simplement à travers les projets que vous nous présentez, nous réfléchissons à partir d'une pratique que nous avons en tant qu'utilisateurs du ferroviaire, en Lot et Garonne. Et l'optique que nous avons, le regard que nous portons sur la politique qui est menée, surtout par la SNCF, et puis maintenant par RFF, est un regard négatif, au regard des améliorations qui sont apportées aux dessertes du Lot et Garonne vis-à-vis du reste. Je rappelle que la SNCF a supprimé la ligne nationale Agen-Périgueux-Paris. Vous réduisez de plus en plus les arrêts à Agen sur les lignes à grande vitesse, vous instituez des lignes inter métropoles, c'est-à-dire Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Nice, etc. C'est de plus en plus difficile, par exemple, pour un agenais de se rendre à Nice. Vous avez une politique qui crée des conditions, que nous n'accéderons à un progrès en nous déplaçant à Agen ou à Toulouse.

Et dernier élément, et cela a été rappelé, il y a dix ans c'était plutôt le projet pendulaire sur la ligne actuelle qui faisait une certaine unanimité. Je crains aussi une volonté de transférer les lignes existantes aux Conseils Régionaux.

Je pose la question suivante : RFF ne s'inscrit-il pas dans une logique (nous connaissons la dette de RFF) où elle développerait des lignes très rentables qui sont des lignes TGV, et où on aurait une deuxième catégorie de voiries, qui seraient les voiries existantes par exemple, qui seraient à la charge, elles le sont déjà pour le TER, des régions ?

Mais est-ce que demain on ne fera pas payer, on ne transférera pas moyennant finance, aux collectivités territoriales, la propriété de ces lignes secondaires et donc des charges qui sont liées ?

J'attire l'attention, et les élus ont une expérience pour le dire, on a de fortes craintes que l'on ne sollicite très fortement les fonds publics, alors que cela devrait relever de la solidarité nationale et de la péréquation nationale, les fonds publics de collectivités qui sont parfois pas très riches.

(Applaudissements).

Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission particulière :

Est-ce qu'une réponse peut être apportée ? Je rappelle qu'une question portait sur le contournement de la capitale, et puis il a été question de l'arrêt à Agen, et de l'évolution de la desserte du Lot et Garonne.

Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de RFF :

Il existe aujourd'hui un contournement de l'agglomération parisienne qui permet aux TGV, notamment ceux venant de l'Ouest, de rejoindre Roissy, de filer vers le Nord, ou d'emprunter la voie Paris-Lyon. Ce maillon de contournement n'est pas un maillon de contournement à grande vitesse. Il est utilisé et permet d'avoir des TGV jonctions, c'est un contournement entre Massy et Valenton.

Dans le cadre des mesures arrêtées par le gouvernement lors du CIADT (Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire) de décembre 2003 (c'est ce comité qui a retenu l'étude du projet Bordeaux-Toulouse), il était prévu ce que nous appelons le « Barreau Sud » de la région parisienne, c'est-à-dire la création d'une voie à grande vitesse dédiée, qui permette de dégager de la capacité suffisante pour pouvoir interconnecter par le Sud les réseaux à grande vitesse.

Lorsque nous allons mettre en service la LGV Est en juin 2007, nous serons au maximum de la capacité d'utilisation de la jonction Massy-Valenton, qui est une jonction à faible débit et faible vitesse, puisqu'il y a encore une partie qui est à voie unique. Nous lançons des travaux d'aménagement de cette ligne classique, c'est un investissement de l'ordre de 90 à 100 M€. Cet investissement d'aménagement de la ligne existante est important, mais il ne permettra pas de dégager la capacité suffisante quand la LGV Est va monter en puissance.

RFF raisonne par rapport au réseau à grande vitesse français, mais qui est tout autant un réseau à grande vitesse européen. Il est exact que le domaine de pertinence de la grande vitesse, telle qu'on la pratique en France, est un domaine qui se situe entre 2 heures et 4 heures ; 4 heures serait un peu plus que la desserte de Nice par exemple, si on réalise une LGV Aix-Nice. Mais la perspective dans laquelle nous nous situons est résolument une perspective européenne.

Je vous ai dit que le réseau Sud devait se comprendre notamment dans ses liaisons avec la péninsule ibérique. J'ai cité Perpignan-Figueiras, parce que c'est le projet qui est le plus avancé, il est en cours de réalisation, mais de la même façon la liaison avec l'Espagne à l'Ouest, grosso modo Dax-Bordeaux, Dax-Vitoria c'est notre perspective. Celle-ci se comprend dans la mesure où l'on raisonne par rapport à des Barcelone-Toulouse-Bordeaux, des Vitoria-Bordeaux. Quelqu'un a cité Saragosse tout à l'heure. Saragosse sera desservie par la ligne Madrid-Lérida-Barcelone, et elle-même reliée au réseau français par le maillon Perpignan-Figueiras.

Donc c'est bien de cette façon que nous raisonnons, et pas simplement dans une perspective strictement nationale. Dans la grande vitesse, le gain de temps est un élément phare du projet, mais je pense que le dossier, tel que nous l'avons présenté le montre suffisamment, la vitesse est un élément essentiel, mais c'est loin d'être le seul. Vous avez évoqué tout à l'heure les liaisons régionales, les hypothèses de réouvertures de lignes, etc., en citant RFF et la SNCF.

En l'espèce, il y a une répartition des rôles entre les uns et les autres. Pour les liaisons régionales, c'est l'autorité organisatrice, et le Conseil Régional. La SNCF intervient comme transporteur ferroviaire, dans le cadre d'un contrat avec le Conseil Régional, et nous-mêmes nous sommes chargés de mettre à la disposition une infrastructure qui soit la plus convenable possible.

Nous nous concertons avec la région, il y a des contrats de plans État/Région, qui ont pour objet notamment d'arriver à une bonne cohérence entre les projets d'investissements sur l'infrastructure régionale, et les projets de desserte de l'autorité organisatrice.

Je propose qu'on illustre très rapidement, et c'est Alain PRAT qui va le faire, sur les projets concernant notamment le Lot et Garonne et l'Aquitaine en matière de transport régional, tel que RFF y participe.

Alain PRAT, Directeur régional de RFF Aquitaine :

RFF ne se désintéresse pas du réseau d'intérêt régional, en Aquitaine. On appelle ce réseau ainsi pour le différencier du réseau des grandes lignes nationales. Actuellement, il y a des projets, des études et des investissements en cours, pour la modernisation de la ligne Bergerac-Sarlat qui, quand même, doit intéresser le Lot et Garonne, et puis pour la ligne Bordeaux-Dax.

On pourrait regretter que, pour le moment, il n'y a pas plus d'investissements sur les petites lignes, comme on les appelle quelquefois, ce sera là peut-être une réflexion à avoir, avant le prochain contrat de plan.

Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission particulière :

Avez-vous encore des questions sur le thème de « pourquoi » ?

Gérard MARTY, Maire d'Estillac et Conseiller Général du canton de Laplume :

Gérard MARTY, Maire d'Estillac, une commune dont on a cité le nom plusieurs fois, mais vous ne serez pas étonné de l'entendre tout au long des débats certainement, et je suis aussi Conseiller Général du canton de Laplume.

Il y a eu de nombreuses études au cours des années qui sont passées, d'empilements de tracés. Il faut savoir que notre commune et le canton de Laplume sur la rive gauche ont eu 14 tracés en réflexion pendant 2, 3 ou 4 années. On peut imaginer les soucis des communes rurales, et les élus d'Estillac en 1996 s'étaient clairement positionnés pour le TGV pendulaire sur la ligne existante.

D'ailleurs à l'époque les Ministres des Transports (GAYSSOT, PONS...) avaient souhaité se reporter sur les tracés du TGV pendulaire. Option qui semblait apporter à l'époque en définitive un bon compromis, pour une solution adaptée à l'ensemble de la rive gauche et de l'agglomération.

Le Comité Interministériel comme vous l'avez rappelé il y a un instant, en décembre 2003, en a décidé autrement, inscrivant la ligne nouvelle à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse. Incontestablement, le débat public qui s'ouvre est à la fois un point de départ, et aussi une étape clé pour jeter les bases d'une importante réflexion, en profondeur, concernant l'aménagement de l'axe grand Sud qui relie l'Atlantique à la Méditerranée, et en favorisant aussi ce lien indispensable pour les régions d'Aquitaine et de Midi Pyrénées.

Mais la foi, la pertinence économique et technologique de cette ligne ferroviaire à grande vitesse ne doit pas pour autant nous faire oublier que notre rôle d'élu est d'avoir aussi avant tout un comportement lucide et responsable.

Oui au progrès, à condition qu'il ne soit ni aveugle, ni dévastateur. Et qu'il ne nous fasse pas oublier non plus l'environnement, la qualité de vie, les valeurs de solidarité, de respect mutuel, de croissance partagée, et d'humanisme, qui sont le socle indispensable à tout développement harmonieux, social et économique.

Il faut savoir enfin que dans le cadre des mandats qui m'ont été confiés, il faudra compter sur ma détermination pour défendre pied à pied chaque parcelle du sol d'Estillac, mais aussi de celle du canton.

Enfin, j'ai pu retenir au cours des premiers débats que lorsqu'un fuseau serait retenu, il s'imposerait sur environ 500 mètres de large. Et on comprend alors qu'il va se poser d'énormes problèmes pour le développement de nos communes rurales, déjà largement malmenées par ailleurs. Il faudra, autant que faire se peut, réduire cet impact, et je compte sur les mois à venir pour en reparler.

Et je reprendrai pour terminer les paroles du Président du Conseil Général, Monsieur Diefenbacher, simples mais claires, une gare sur la ligne nouvelle ; sinon, catégoriquement : non.

Alors, une question, simple et très courte, on n'en a pas encore trop parlé, mais qui sera appelé à financer ce grand projet ? Quid du financement de nos communes rurales ?

Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission particulière :

Je vous signale qu'il y a quelques questions écrites que j'aimerais que mon collègue, Monsieur Barel, puisse porter à la connaissance de tous, tout à l'heure.

Didier MASSIAS *, Maire de Feugarolle :

Je remercie aussi mon conseil municipal, nombreux ici et des citoyens nombreux. Je suis MASSIAS Didier, Maire de la commune de Feugarolle. Comme Caudecoste, effectivement mon village va énormément souffrir de ce tracé de TGV.

Le 3 octobre 1990, mon prédécesseur écrivait à l'intention de Monsieur PEYNOT * sur le tracé du TGV (je l'ai ici). A l'époque il disait que la commune de Roquefort et celle de Feugarolle allaient énormément souffrir de ce tracé.

J'ai été élu en 1995 et mon premier souci a été l'attribution des permis de construire. Fallait-il limiter une zone, alors que nous n'avions aucune réponse du tracé réel, sauf ce tracé que nous avons depuis 90 mais qui n'était pas définitif, comme il ne l'est toujours pas aujourd'hui, d'ailleurs ?

Je rejoins les propos du Président du Conseil Général sur notre agriculture (je suis en zone rurale, bien sûr) et également de l'habitat spécifique du Lot et Garonne, qui au bout de chaque parcelle avait son exploitation, contrairement à la Charente où vous avez des villages complets, des parcelles, et des zones agricoles non hypothéquées de maisons. Donc nous, tous les 150 mètres environ, nous avons un habitant. Il va subir des nuisances. Donc, je m'étais inquiété de ce sujet.

J'avais reçu à Feugarolle Monsieur GAYSSOT, et je lui avais fait de cette remarque concernant le TGV, et concernant surtout l'attribution des nouveaux CU dans ma commune. Je n'ai pas eu de réponse, bien sûr.

J'ai écrit après à Monsieur de ROBIEN, la même chose, pour les mêmes problèmes. Et enfin voilà qu'aujourd'hui je vais peut-être avoir une réponse.

Mais avant cela, j'ai eu le 24 juillet 2003, une réponse de la DDE, puisque j'ai été obligé de refaire une carte communale, qu'allais-je faire de cette zone ?

J'ai pris le taureau par les cornes (excusez le terme mais c'est bien Landais ou Gascon) et donc je suis allé rencontrer Monsieur COINTET à Paris, responsable des lignes grande vitesse. J'ai eu le plaisir de recevoir à Feugarolle, Monsieur FAUCHER ici présent, que je remercie, pour faire un petit peu le tour de ce qui pouvait se passer dans ma commune. La DDE estimait que l'on ne faisait pas partie des zones adhérentes du schéma directeur et tant pis pour nos personnes. Sauf entre Caudecoste et Sérignac, on ne devait pas participer à cette discussion. Chose que je regrette.

J'avais fait remarquer à Monsieur COINTET et à Monsieur FAUCHER que nous avons un habitat, très dispersé, mais en même temps tous les 150 mètres il y avait une maison. Donc, problème de bruit.

La commune de Feugarolle, même les petites communes riveraines, ne pourront pas s'opposer au passage du TGV. On voudrait bien, mais je crois qu'on ne pourra pas s'y opposer, il faut être raisonnable.

Cela va être dommage et vous allez nous casser le paysage. Vous allez passer à 200 mètres de la mairie, à 100 mètres environ du terrain de football. En fait vous allez complètement assassiner ma commune. Si l'on vous voit, au moins on ne vous entend pas. C'est l'essentiel de ma demande.

Je signale que sur la commune vous allez passer au ras de la plaine, vous allez certainement faire un passage semi enterré sur une colline, sans toucher les bois, vous allez ensuite passer je ne sais pas comment auprès de la commune, vous allez passer sur viaduc ou semi viaduc sur la vallée de la Baïse.

En fait techniquement, on a un petit recueil de tout ce que vous allez devoir faire. Cela ne nous arrange pas non plus, il faut être clair. Pour gagner quelques minutes, vous allez assassiner complètement notre village.

Ceci étant dit, il y a une chose qu'on n'a pas encore soulignée : si la gare se fait à Agen, il faudra traverser la Garonne. Vous allez la traverser où ? A Port Sainte Marie ? Cela signifie aussi qu'il va falloir entretenir la ligne, la nuit, et c'est là peut-être où c'est le plus bruyant. Où seront garés les trains ?

S'ils partent de Port Sainte Marie pour rejoindre le tracé actuel, de nouveau vous assassinez la plaine de Feugarolle. Evidemment, je suis très mécontent. Peut-être aurons-nous une compensation, mais elle sera de maigre mouture, Monsieur le Président. Cela serait la prise de l'autoroute pour rejoindre rapidement la gare à Agen, s'il y en avait une. Mais c'est un autre débat, Monsieur le Président.

Mais je signale que quand même c'est cher payer, pour une petite commune, les quelques minutes que va gagner Toulouse, et dont les gens de Toulouse refusent les aéroports pour compenser le TGV.

Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission particulière :

Je constate que progressivement nous passons du « pourquoi » au « comment ». Je termine si vous voulez bien, de toute façon les temps de parole sont normalement axés sur les questions énoncées, mais on voit bien qu'ils ne sont pas tout le temps respectés, donc dans le second temps de la réunion vous pourrez poser aussi des questions sur le « pourquoi ». Mais je préférerais que Monsieur DEMANGE prenne maintenant la présidence de la réunion pour continuer.

La faisabilité du projet
Les enjeux sociaux et
environnementaux

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Deux questions viennent d'être posées, bien entendu le maître d'ouvrage les a notées et y répondra, parce que ce sont des questions importantes.

Jean BARRULL, Maire du Passage d'Agen et Vice-président de la Communauté d'Agglomérations :

Merci Monsieur le Président, je commençais à me demander si ma commune n'était pas concernée par le TGV.

Déjà, en préambule, je rappellerai qu'en 1997 ou 1994, dans ces eaux-là, lorsqu'il y a eu les premiers débats et que le SDRA avait voté et validé un fuseau, bien entendu ma commune avec la commune de Boé avaient voté contre le fuseau qui a été choisi contre notre volonté. Il avait été décidé par toutes les communes qui n'étaient pas traversées, ce qui est aussi une des règles démocratiques. Nous nous sommes inclinés et donc je suis tout à fait favorable à la LGV. Par contre, cela me pose deux problèmes.

Le premier, en regardant de près le fuseau qui a été pré choisi, puisque j'ai bien pris acte qu'il n'est pas choisi, mais il est déjà bien influencé, celui-ci rase ma Zone Industrielle et plus particulièrement la gare autoroutière. J'émetts les plus vives inquiétudes quant à sa pérennité, et donc si d'aventure pour l'agglomération agenaise, la Zone Industrielle du Passage devait se trouver très pénalisée pas l'évasion des entreprises qui iraient ailleurs mais surtout par la sortie autoroutière, ce serait pour l'agglomération une véritable catastrophe.

La deuxième interrogation que je me pose sur un plan technique, mais prenez-le comme la remarque d'un candide, lorsque le TGV arrive sur la première terrasse de Garonne, c'est-à-dire côté Passage, il arrive sur une falaise qui fait à peu près 30 mètres de haut, pour aller chercher Boé en face. Ce qui me laisse supposer qu'il y aura pour rattraper ces 30 mètres de dénivellation, un ouvrage d'art excessivement conséquent, excessivement long je suppose, que nos amis Boétiens (je ne sais pas si mon collègue le maire de Boé est dans la salle) auront le privilège de pouvoir voir passer les trains, tous les jours, sur un ouvrage d'art qui fera sûrement plusieurs kilomètres de long.

Donc, la question que je souhaitais poser pourrait peut-être résoudre à la fois le préjudice économique que subirait ma commune en terme de foncier et la Communauté d'Agglomérations en terme de taxe professionnelle, de perte économique, mais aussi par rapport à cet ouvrage d'art.

Peut-on imaginer que sur les quelques kilomètres où le TGV traversera la partie de l'agglomération, qui est la commune du Passage, pour déboucher sur la terrasse de Garonne, plus bas, pour avoir un ouvrage d'art nettement moins important, un passage en souterrain sur quelques kilomètres comme cela existe par ailleurs ?

Je pense que si cela était envisageable, ces deux préjudices seraient complètement évités. Et auquel cas bien entendu, le fuseau me conviendrait complètement.

Même si nous ne sommes pas dans un débat sur la gare, nous y reviendrons la semaine prochaine, juste une petite remarque qui a trait au débat d'aujourd'hui. Sans parler de gare centrale à Agen ou gare nouvelle - bien entendu je suis comme mes collègues favorable à la gare centrale à Agen, avec tous les efforts... (puisque je suis également Vice Président de la Communauté d'Agglomérations) - simplement je ferai une remarque. J'ai entendu des

propositions, s'il y avait gare nouvelle, pour qu'elle soit à Estillac. Pourquoi pas ? Mais auquel cas la ville d'Estillac aura tous les avantages de la gare, la ville du Passage en aura tous les inconvénients, puisque nous sommes à rive gauche. Nous avons aujourd'hui un énorme problème de traversée de la Garonne, puisque nous n'avons que deux ponts urbains. Et si la gare devait être à rive gauche, elle scléroserait complètement ma commune en terme de circulation, sauf à dire que l'on puisse prévoir un troisième pont urbain, mais c'est un autre débat.

Donc, personnellement, c'est gare d'Agen, centrale, ou gare nouvelle à rive droite. Je vous remercie.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je vous propose la chose suivante, pour qu'il y ait le moins de frustrations possible, c'est que les deux intervenants qui se sont manifestés depuis un certain temps aient la parole. RFF répondra globalement à toutes les questions qui ont été posées. Ensuite, pour ne pas que soient frustrés également les gens qui depuis un certain temps ont posé des questions écrites, Monsieur BAREL fera un premier point sur les questions écrites qu'il a en main.

Guy SAINT MARTIN, Conseiller régional d'Aquitaine et Conseiller général d'Agen :

Merci Monsieur le Président de me donner la parole. Votre prédécesseur regardait toujours en face de lui ou à gauche, il ne regardait jamais à droite, et c'est pour cela que je m'évertuais à lever la main.

Je me présente, Guy SAINT MARTIN, Conseiller Régional d'Aquitaine et Conseiller Général d'Agen. Je précise que c'est à titre tout à fait personnel que je m'exprime aujourd'hui, et que je reviens au cœur du débat et au cœur du sujet, à savoir le TGV, la ligne nouvelle.

Le TGV, c'est formidable ; le TGV, c'est un progrès technique et technologique remarquable. Bénéficiaire du TGV est un atout formidable pour nos territoires.

En ce qui concerne la ligne nouvelle, je suis beaucoup plus réservé, et je dirais que je suis assez iconoclaste en la matière.

Tout à l'heure, Monsieur le représentant de la commune de Caudecoste, mon collègue le Maire du Passage aussi, viennent de faire part de certaines observations.

Je me pose des questions sur cette ligne nouvelle. Vaut-il vraiment le coup de dépenser 3 Milliards € (soit quand même 2.000 milliards de centimes) pour cette ligne nouvelle compte tenu des technologies d'aujourd'hui, et tout à l'heure, Monsieur le Président, dans votre propos introductif vous en avez parlé : vous savez qu'entre Roissy Charles de Gaulle et Paris Est, ce sera sur l'ancienne ligne qui va être restructurée, que se passera le choix futur, alors qu'on avait prévu beaucoup de choses ?

Je crois qu'avant toute chose, il serait important de bien mesurer l'impact économique et environnemental d'une ligne nouvelle.

Tout à l'heure, le Président du Conseil Général, à juste titre, a fait remarquer l'incidence sur l'agriculture.

Je ne peux pas imaginer, Monsieur le Président, que demain cette ligne nouvelle, traverse la forêt du Mas d'Agenais.

Je ne peux pas imaginer que cette ligne nouvelle longeant la Garonne mette à mal de nombreuses exploitations agricoles.

Je ne peux pas imaginer que le vignoble de Buzet puisse être touché justement par cette ligne nouvelle.

Je crois qu'il est important de réfléchir à une ligne restructurée pour le TGV. Vaut-il vraiment le coup, pour gagner quelques minutes, 50 mn entre Bordeaux et Toulouse quand il ne s'arrêtera pas à Agen, et beaucoup moins quand il s'arrêtera à Agen et à Montauban, de dépenser 3 Milliards € ? C'est la question que je pose. Je vous remercie.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Dans les cinq interventions, il y a eu des prises de positions qui sont tout à fait légitimes, qui sont totalement enregistrées et qui figureront, bien entendu, dans le compte-rendu du débat ; et il y a aussi une série de questions que RFF a notées au passage. Je propose que, si possible de manière assez brève mais complète, nos collègues puissent répondre.

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

Je vais répondre peut-être à la première question, donc si je me souviens bien de Monsieur le Maire d'Estillac, relative à la question du financement et donc des participations des collectivités.

Je suis allé un peu vite tout à l'heure sur cette question. Je peux préciser maintenant les modalités connues en terme de financement des lignes à grande vitesse et depuis la réforme ferroviaire de 1997, font que le gestionnaire d'infrastructure qui est RFF peut investir dans l'opération à hauteur d'un montant qui préserve l'équilibre de son compte d'investissement. C'est-à-dire qu'on fait le rapport entre les recettes qui sont générées par cette infrastructure, ce sera le produit futur des péages dont s'acquitteront les entreprises ferroviaires qui feront circuler des trains sur la ligne, et les coûts qu'elle engendre : le coût d'investissement, le coût d'entretien, et le coût d'exploitation.

Aujourd'hui, nous savons par expérience que ces calculs permettent par opération à RFF d'envisager un investissement de l'ordre de 10 à 20 % du montant total de l'opération.

Le reste du financement, bien entendu, provient d'autres sources, qui sont d'abord l'Etat, qui s'engage, bien sûr, à participer à la réalisation des grandes infrastructures, via son Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France, et puis les autres collectivités comme on le voit notamment à plus petite échelle, mais déjà importante, dans le cadre des volets ferroviaires des contrats de plans Etat Région (Conseils Régionaux, Conseils Généraux, Collectivités).

Nous sommes à un stade, comme je l'avais indiqué, où prévoir un plan de financement pour le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse n'a pas trop de sens. C'est une question qui se posera dans deux ou trois années.

Une seconde question venait de Monsieur le Maire de Feugarolle, qui a bien mis en évidence les difficultés et les diverses sensibilités auxquelles pourrait se heurter le projet de LGV sur sa commune.

Je rappelle que nous n'avons pas de tracé. Je pense que les études dont vous faites état effectivement ont existé, et ont donné un certain nombre d'hypothèses. Je crois que là encore

vosre expression aujourd'hui (mais qui est déjà un peu ancienne auprès de RFF puisque nous nous connaissons) fait que nous vous apporterons, à la lumière des éléments que vous nous apportez, un soin particulier et éclairé, si je puis dire, pour aller dans les bonnes directions de façon à assurer la meilleure inscription possible de la LGV sur votre commune.

Alors cette question rejoint celle de Monsieur le Maire du Passage, qui évoque là encore un certain nombre de difficultés qui avaient été mises en évidence par les anciennes études de tracé. Je ne peux pas dire aujourd'hui que nous rencontrerons les mêmes difficultés, le tracé sera peut-être un peu différent, mais ce qui m'apparaît également intéressant, c'est que vous avez été contributeurs dans la façon de présenter les difficultés, en apportant également une esquisse de solution.

C'est effectivement de ce dialogue qui pourra s'instaurer entre nous que nous verrons quelle sera la meilleure solution. Elle s'impose aussi par un compromis entre le coût d'insertion dans l'environnement de l'infrastructure puisque, pour des questions soit d'impact paysager, soit d'impact sonore, soit d'impact sur les habitations, il y a des questions d'expropriation. Ces solutions ont un certain coût, et l'on peut envisager des options différentes qui permettent de voir si l'on ne peut pas avoir un coût global moindre, dans une solution différente à laquelle nous n'aurions pas pensé éventuellement, et qui sera une bonne solution de compromis.

Je vais laisser la parole à Jean-Marie BERTRAND, pour la question des impacts économiques et environnementaux, au plan général, d'une LGV.

Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de RFF :

Pour répondre à Monsieur SAINT MARTIN : que faisons-nous ? Une des responsabilités du maître d'ouvrage, c'est d'effectuer un certain nombre d'études qui permettent précisément d'apprécier les avantages et les coûts indirects et directs générés par le projet.

Comment faisons-nous ? Il y a une méthodologie approuvée par le Ministère des Transports, en fait, qui permet de dégager pour chaque projet ce qui est appelé une rentabilité socio-économique.

Que prend-on en compte ? Dans la mesure où on peut les quantifier, les effets sur l'activité économique et les effets de temps. On chiffre le gain de temps qui est apporté à tous les utilisateurs du projet.

Quand on prend le TGV, soit il y a un report modal, on prenait sa voiture auparavant ou un autre mode de transport, l'avion, ou bien on utilisait déjà le train, mais on circule à une vitesse plus rapide et on économise du temps. Donc on prend en compte cette notion, que l'on quantifie, qui est le temps gagné par les utilisateurs. On prend en compte un certain nombre de coûts. La difficulté évidemment est de quantifier les coûts environnementaux, les coûts de pollution et autres.

Cela dit, on a aujourd'hui une méthodologie qui permet d'effectuer un certain nombre de calculs, et pour tous les projets nous dégageons une rentabilité socio-économique. C'est la première chose.

Pour celui-ci, on a fait une étude très en amont, et qui situe la rentabilité socio-économique autour de 6 %, ce qui, pour un projet de LGV en France, est dans la bonne moyenne. A côté de ces études quantitatives (vous avez dans le dossier un exemple, une des études que nous avons effectuées pour la LGV Bordeaux-Toulouse), nous prenons en compte un certain

nombre d'éléments non quantitatifs, par domaine ou par secteur, et notamment dans le domaine environnemental.

Des études environnementales sont approfondies au fur et à mesure, où les études du projet avancent. Ce n'est pas RFF seul qui décide d'un projet. Ce n'est pas non plus RFF seul qui étudie. Il peut y avoir des contre-expertises, c'est finalement les autorités publiques, l'Etat associé aux Collectivités Territoriales, qui prennent la décision.

Cette décision résulte d'une balance qui est faite aussi démocratiquement que possible, des avantages et des coûts. Notre rôle, sans jouer les technocrates, consiste à essayer d'éclairer au maximum l'opinion publique et les décideurs que sont l'autorité publique sur les différents aspects, les différents avantages, les différents coûts, d'un projet.

Une dernière question avait été posée, qui en réalité était la première, et qui concernait la procédure de définition des fuseaux et le rétrécissement des fuseaux.

Alain PRAT, Directeur régional de RFF Aquitaine :

En un mot, si le débat conclut à l'étude de la pertinence d'une ligne nouvelle, et donc engage les études préliminaires, celles-ci auront pour effet de définir un fuseau de 1.000 mètres de large, après concertation et consultation avec les maires, les associations et la population, pour bien fixer le fuseau de moindre impact, le plus opportun.

Quand ce fuseau est arrêté, on gère les certificats d'urbanisme et les permis de construire, avec la Direction De l'Equipement, qui en fait a le plus souvent la charge de la gestion de ces autorisations d'urbanisme, avec l'intelligence des lieux.

S'il y a une demande qui porte sur une réfection de grange d'une exploitation agricole, en général on met un avis favorable, c'est-à-dire qu'on fait tout pour ne pas freiner les activités. Par contre, s'il y a une demande de lotissement en plein dans le fuseau, on pense que ce n'est pas d'une bonne gestion d'y donner suite.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Il y avait une question, c'est peut-être prématuré à ce stade des réflexions, mais sur le principe, une question avait été posée sur un tunnel, au Passage.

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

Pardonnez-moi, je n'ai peut-être pas été assez précis dans ma réponse, mais j'ai indiqué que c'était un des intérêts. Nous n'avons pas aujourd'hui de définition de tracé dans cette zone, donc la question de la terrasse, du franchissement par un viaduc ou l'hypothèse consistant à prendre très en amont une baisse du dénivelé et créer un passage encaissé, voire en souterrain, sont des hypothèses qui s'étudieront au moment où nous réaliserons les études de tracé. Mais je disais que la contribution était intéressante, parce que par rapport à une option, qui existait à un moment donné, elle était porteuse d'une solution alternative bien sûr, et ces cas de figure se produiront lors de l'étude des tracés.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Comme je l'ai indiqué nous reprendrons les questions orales. Un nombre certain de personnes ont posé de multiples questions. Je vais demander à Monsieur BAREL de se livrer à un exercice de synthèse délicat. Mais pour ceux ou celles qui ont posé des questions écrites, cela ne s'arrêtera pas là, puisque nous devons, et nous prenons l'engagement, de répondre ultérieurement et de manière claire, par écrit, aux questions écrites qui ont été posées.

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Monsieur le Président, j'ai deux questions qui portent sur la problématique d'une LGV. C'est peut-être par là qu'il faudrait commencer.

Comment RFF, et sur quelles bases, se fondent-ils, pour estimer la part du trafic routier et aérien qui va basculer vers le train ? C'est une question de Monsieur Jérôme COSNE * de Caudecoste.

Puis, deux questions concernent le fret ferroviaire. Je donne les deux à la fois, parce qu'elles ont la même orientation :

En quoi la réalisation de la LGV va-t-elle permettre d'améliorer le fret ferroviaire, en particulier en direction de l'Espagne, du Portugal, et d'agir contre la saturation des axes routiers ? Et dans cette hypothèse, quelles sont les conséquences pour Agen ? C'est une question de Monsieur DICESSE * qui est Conseiller Municipal d'Agen.

Il y a beaucoup de questions de maires. Dans la trentaine de questions que j'ai au total, il y a beaucoup de questions de maires ou d'adjoints.

L'autre question est posée par Madame Sylvie MOREAU :

Quel est le gain pour le fret, alors que la SNCF ne donne pas une priorité au ferroutage ? Y a-t-il des aménagements prévus à Agen, pour favoriser ce type de transport plus sûr que la route et plus respectueux de l'environnement ?

Ce sont les trois questions de démarrage. Ensuite j'ai une dizaine de questions sur les gares, mais on en a déjà évoqué pas mal. Puis, beaucoup de questions et on n'en a pas tellement parlé encore, sur les problèmes environnementaux, les problèmes de l'eau, les problèmes fonciers, les problèmes de bruit et des mesures de compensation. Mais, je pense que c'est plutôt à la fin de la discussion qu'on pourra les poser.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Donc peut-être sur les trois questions, sur la première partie du débat, c'est-à-dire l'opportunité du projet, qui ont été posées, une première réponse rapide sur : comment avez-vous calculé les transferts entre le fer, l'air, la route. Quelles sont les références ?

Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de RFF :

Nous avons des modèles qui sont établis à partir de l'expérience qui s'enrichit chaque fois qu'une ligne nouvelle est réalisée. C'est sur ces modèles qu'ils tirent les enseignements quantitatifs de la mise en service des lignes précédentes. Et nous en sommes à la septième ou à la huitième, donc on commence à avoir une bonne expérience et le résultat du transport modal a aujourd'hui une bonne fiabilité.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Il y avait également le problème du fret : en quoi une ligne TGV nouvelle facilitera le fret ? Cela a déjà été évoqué dans la présentation du dossier, mais on pourrait peut-être en dire un mot.

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

Je vais peut-être répondre d'abord « infrastructure ». Qu'il n'y ait pas de confusion, la LGV qui est projetée est une ligne sur laquelle ne doivent pas circuler de trains de fret.

Par contre, nous avons indiqué que les trains de voyageurs qui vont l'emprunter sont des trains qui utiliseront jusqu'à la date du projet la ligne actuelle. Ces trains, qui vont utiliser la nouvelle infrastructure, vont libérer la ligne actuelle des sillons qu'ils occupent.

Ces sillons et ces capacités d'infrastructure vont pouvoir être utilisés pour le développement des services de TER et des services de fret ferroviaires. C'est-à-dire que l'infrastructure va permettre de contribuer au développement du fret ferroviaire, en fonction de la façon dont l'entreprise ou les entreprises ferroviaires qui seront présentes sur ce marché concevront des offres et les proposeront à leur clientèle.

Il y avait une question par rapport à ce sujet du fret en liaison, me semble-t-il, avec les trafics avec l'Espagne. Aujourd'hui, l'essentiel des trafics échangés avec la Péninsule Ibérique sont acheminés au plan ferroviaire par les axes côtiers, c'est-à-dire le long du corridor Atlantique, avec la frontière de Irun, Hendaye, et puis de l'autre côté en Méditerranée pour rejoindre ensuite la vallée du Rhône.

Ces axes jouent un rôle important et peuvent être amenés à avoir un développement suffisamment important pour qu'il soit envisagé de créer des axes alternatifs pour écouler ces trafics Nord-Sud.

Et à ce moment-là, l'axe Bordeaux-Toulouse peut, dans son tronçon notamment Montauban-Toulouse, jouer un rôle important, puisque les trafics en provenance de la frontière espagnole au Pertus, peuvent à Narbonne décrocher sur la ligne Bordeaux-Toulouse-Narbonne, et ensuite remonter vers le Nord de la France et l'Europe, par la ligne POLT.

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Du côté du transporteur ferroviaire, qui est la SNCF, Monsieur QUIN ?

Xavier OUIN, Directeur régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes :

Pour compléter aux deux extrémités sur Bordeaux et Toulouse, côté Bordeaux vous avez un très grand triage, un des plus grands triages de France qui est le triage d'Ourcade, qui trie des trains de fret. Côté Toulouse, vous avez un triage, mais qui est en train d'évoluer vers une installation qui va simplement pouvoir assembler des trains ou les séparer, et qui ensuite permet de re-dispatcher des trains sur d'autres grands triages, notamment plus à l'Est, du côté de Miramas.

L'appellation « ferroutage » comprend deux choses. D'une part, ce qu'on appelle le transport combiné. Ce sont des containers qui peuvent aller soit sur des remorques de camions, soit sur des trains.

Il faut savoir qu'aujourd'hui, le transport combiné est une activité qui n'est absolument pas rentable. Les principales filiales qui opèrent sur le transport combiné, qui sont les filiales CNC et NOVATRANS sont des filiales qui au total perdent de l'ordre de 90 M€ par an. Donc en clair, elles sont au bord du dépôt de bilan. Aujourd'hui je ne peux pas dire que le transport combiné se développe. Au contraire, il est en train de se restructurer pour pouvoir se redéployer vers les façades maritimes.

D'autre part, une deuxième chose qui s'apparente au ferroutage, et pour laquelle une expérimentation a été menée du côté des Alpes, consiste à faire monter un camion dans son ensemble, c'est-à-dire sa cabine et sa remorque, sur des wagons plats surbaissés. Actuellement, il y a une expérimentation qui est menée, entre Aiton en France et Orbassano en Italie. C'est une expérimentation en plus qui a vu son trafic augmenter à l'occasion de l'accident récent dans le tunnel du Fréjus. Mais à ce stade, on n'est pas encore à un modèle commercial économiquement viable. Donc, pour l'instant notre affaire, ce sont vraiment les wagons de fret.

On est sur un axe très important, entre Bordeaux et Toulouse. Il n'y a pas de projet d'investissement spécifique majeur combiné sur Agen. Il est clair que l'on est dans un domaine totalement concurrentiel. Notre premier concurrent aujourd'hui c'est très clairement les transporteurs routiers.

Depuis une quinzaine de jours maintenant, nous avons des concurrents y compris sur notre mode de transport ferroviaire. Alors à l'échéance de la ligne, il est clair qu'il y aura plus d'un train Connex qui sera en concurrence avec nous.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Les rangs qui étaient très fournis en début de réunion, puisqu'on a comptabilisé 353 personnes à 20 heures commencent à s'éclaircir. Donc je voudrais indiquer deux ou trois petites choses, qui concernent la suite des débats. Comme on l'a dit plusieurs fois, nous aurons la semaine prochaine un débat sur les gares. Et la formule sera différente.

Pour que ce soit animé dans le bon sens du terme, je lance d'ores et déjà un appel : tous les responsables d'organisations, collectivités territoriales, socioprofessionnels, associations d'environnement, qui souhaiteraient participer activement au débat pourraient nous le signaler, soit en fin de réunion, soit en téléphonant dans les prochains jours au secrétariat général. On essaie de voir si une formule « table ronde tournante » ne serait pas un bon moyen d'animer le débat. Donc c'est la première demande.

La deuxième information concerne les questions, et Monsieur BAREL y reviendra rapidement, qui sont posées sur les problèmes d'environnement et les problèmes fonciers. Des réunions spécialement sur ces sujets se tiendront dans le mois de septembre, largement avant la fin du débat.

Pourquoi ? En ce qui concerne les problèmes d'environnement, cela a été dit. Il y a partout en France, et particulièrement dans le beau pays où nous sommes, des contraintes multiples et très nombreuses.

Il y a des contraintes environnementales : Natura 2000, ZNIEFF, des parcs régionaux, des contraintes architecturales, des sites classés, des contraintes relatives aux rivières et à la problématique de l'eau.

Nous aurons une réunion sur ce sujet, au cours de laquelle nous ferons venir des experts, où nous comptons beaucoup sur la contribution des DIREN en particulier.

En ce qui concerne le foncier également qui est essentiel, vital, pour un certain nombre de personnes. Vous avez compris que, progressivement, la zone concernée va se rétrécir mais à un moment donné il y en aura une qui sera particulièrement ciblée. D'ores et déjà, toujours en septembre, nous aurons une réunion spécialement sur tous les problèmes liés au foncier. Les problèmes de compensation de réserve foncière concernant les agriculteurs et tous les propriétaires fonciers.

Je voulais apporter ces deux informations.

Avant de donner la parole au Monsieur qui l'a demandée, peut-être que Monsieur BAREL pourrait faire ce tour d'horizon rapide de ce nombre considérable de questions qui sont entassées.

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Le fait de choisir une gare ancienne ou une gare nouvelle pour le tracé de la ligne a-t-il une influence sur le nombre d'arrêts des TGV ?

Pour les problèmes d'environnement, on parle notamment de la plaine de Boé, on l'a évoquée tout à l'heure, avec le phénomène de protection contre les crues.

La LGV ne risque-t-elle pas d'avoir une influence sur les problèmes d'écoulement des eaux, et d'augmenter donc les risques d'inondation ? C'est une question qui est posée par Monsieur Michel ACARI *

Monsieur MARZOLI * pose à peu près la même : comment comptez-vous compenser les surfaces de champ d'expansion des crues soustraites lors de la construction du TGV ?

Monsieur le maire de Roquefort pose la question : le moment venu, est-ce qu'on prendra bien en compte des contraintes comme par exemple les contraintes de terrains publics réservés pour les cimetières ?

On a évoqué la question tout à l'heure de l'agropole, et également la question de la commune à la porte d'Agen.

Voilà les principales questions en ce qui concerne l'environnement et les problèmes fonciers.

On me demande aussi : à quelle distance de la LGV pourront être maintenues les habitations ? A quelle date connaissons-nous exactement le choix qui sera fait dans les possibilités de fuseaux qui sont présentés.

Et on me demande également de clarifier le fait qu'on présente trois options, mais la personne qui pose la question dit : est-ce que le tracé qui passe par Captieux se combine à l'un des éléments, ou est-ce que cela s'ajoute aux trois options ?
Voilà à peu près, pour les problèmes d'environnement.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Par précaution à l'égard des personnes qui veulent se libérer et c'est normal, on va répondre à ces quatre questions, qui sont très précises et qui peuvent amener non pas une réponse par oui ou par non, mais une réponse en une phrase.

J'ai noté effectivement : conséquences sur la vitesse, etc.. Peut-être peut-on donner la parole aux deux derniers intervenants...

Mathias MASSET, Docteur vétérinaire et chercheur en biodiversité dans un laboratoire de Toulouse :

Je suis docteur vétérinaire et chercheur dans un laboratoire de biodiversité à Toulouse. Je prends tous les jours le train en fait pour me rendre à Toulouse, donc je suis très intéressé effectivement par un moyen plus rapide de me rendre à Toulouse.

Nous avons la chance d'être dans une région qui, en Europe, avec la péninsule ibérique, est la plus riche en biodiversité, animale et végétale. Nous nous devons de la conserver. Et ce, pas seulement avec des zones, des ZNIEFF etc., nous avons le devoir de préserver l'environnement, non seulement dans les parcs naturels, mais dans notre vie de tous les jours, autour de nous.

J'ai plusieurs questions, qui ne concernent pas que l'environnement, je vais essayer d'être court, excusez-moi.

Dans les différents tracés que j'ai observés, il n'est nulle part envisagé de faire passer la voie comme c'est le cas par exemple entre Rome et Florence, ou entre Barcelone et Perpignan, par-dessus la voie actuelle. C'est-à-dire en fait, essayer de limiter au maximum, avec des ouvrages d'art, l'effet barrière que peut représenter une voie nouvelle.

Or, dans le tracé entre Bordeaux et Agen, il est envisagé de rajouter en plus de l'autoroute et en plus du chemin de fer, une nouvelle barrière qui va rajouter de la fragmentation. Celle-ci a pour effet principal de faire baisser la biodiversité dans les parcelles fragmentées, de favoriser l'augmentation démographique de certaines espèces, en particulier les rongeurs, et les lagomorphes - les lapins -, dans des proportions excessives et de faire disparaître beaucoup d'autres espèces.

Donc, déjà, je me pose la question : pourquoi est-ce que nous ne regardons pas du côté italien en particulier, avec la solution envisagée entre Rome et Florence, et du côté catalan, entre Barcelone et Perpignan ?

Ensuite, je suis très heureux de voir que les préoccupations de RFF portent sur l'Europe. Ce n'était pas le cas il y a une quinzaine d'années, quand en particulier Barcelone avait émis le souhait de voir une ligne nouvelle de TGV entre Montpellier et Barcelone. Maintenant c'est inscrit, tant mieux, je vous en félicite.

Je voudrais aussi vous poser la question, au niveau du financement : comment expliquez-vous que depuis 25 ans, depuis le début des lignes TGV en France, la part de l'Etat a progressivement diminué ?

Pourquoi est-ce que plus on se dirige vers un aménagement de lignes nouvelles vers le Sud, plus la part des collectivités territoriales augmente ? Nous sommes dans des régions qui sont pauvres en infrastructures, pourquoi est-ce que nous devrions payer le prix fort, alors que les zones du Nord de la France n'ont pas payé le prix fort ?

Alors je suis un peu iconoclaste, comme disait notre voisin, mais je me pose la question, parce que le denier public nous nous devons de le gérer de manière durable.

Enfin, je voulais poser la question à propos des problèmes de fret. A Toulouse il y a actuellement sur Saint Jory un projet du Porsec * de Barcelone. Je me pose la question : comment vont arriver les marchandises à Toulouse, depuis Barcelone ? Si elles arrivent en camion cela va être la catastrophe. Donc concevoir une ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse c'est très bien, mais il faudrait peut-être envisager le plus vite possible la ligne nouvelle entre Toulouse et Narbonne.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

C'est beaucoup de questions, mais elles ont été bien enregistrées. Je propose qu'on entende peut-être un dernier intervenant. Ensuite il y aura une réponse globale de RFF et peut-être après nous pourrons conclure le débat, à moins qu'il y ait encore quelqu'un qui souhaite intervenir, mais je le dis sans complexe puisque nous nous retrouvons finalement la semaine prochaine. Et par exemple je sais que la Chambre de Commerce et d'Industrie peut-être aurait souhaité intervenir

Joël CARSENAC, Président de l'Appellation « Côtes du Brulhois » :

Je suis le Président de l'Appellation « Côtes du Brulhois », dont le siège social est à Caudecoste.

A été évoquée tout à l'heure la situation d'un vignoble voisin, le Buzet. Donc je ne voudrais pas qu'on oublie ces cas de figures particuliers, qui bénéficient d'une protection particulière justement, que sont les appellations d'origine. Le Brulhois est concerné par 35 kilomètres de la future ligne, et éventuellement par une gare et tout ce qui concerne la desserte de cette gare.

Donc, ce n'est pas une question, mais je signale que le Brulhois a déjà beaucoup donné en matière de mesures ou d'enjeux territoriaux ou même nationaux, je veux parler de la centrale nucléaire de Golfech, de l'autoroute, des lignes à très haute tension. Il faudrait tenir compte de cette réalité économique, territoriale et humaine. Ce qui me fait dire que « du Brulhois dans les trains, peut-être, sûrement même ; des trains dans le Brulhois ce n'est pas sûr ».
(*Applaudissements*)

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Egalement des questions sur le bruit ont été posées, me signale Monsieur BAREL. Mais peut-être pourrions-nous, pour la raison que je vous ai indiquée, donner la parole au maître d'ouvrage pour répondre.

J'ai noté qu'il y avait des questions évidemment qui étaient très vastes, sur lesquelles on reviendra. Je précise qu'à chaque question écrite il y aura une réponse écrite. Par contre, il y avait des questions orales extrêmement précises, pour lesquelles je crois qu'il faudrait répondre. Mais vous les avez notées, donc je vous fais confiance.

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

En ce qui concerne le choix des gares et d'une incidence sur la desserte de ces gares, c'est un sujet qui a effectivement toute son importance, sur lequel dans le dossier support, les études qui ont été conduites, il y a un certain nombre d'hypothèses qui ont été prises en terme de desserte.

Je crois que le délai qui nous sépare de la réalisation de l'infrastructure est tel que se hasarder à faire des pronostics précis sur les modalités de desserte est un petit peu hasardeux.

On peut peut-être simplement préciser, pour répondre à la question, que dans le cas d'une gare implantée sur ligne nouvelle, il existe une probabilité pour que la desserte soit légèrement meilleure que celle que l'on peut avoir sur la gare centre. Et disant cela, je ne quantifie pas le « légèrement meilleure ».

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Un mot de la SNCF sur sa vision des choses.

Xavier OUIN, Directeur régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes :

Il n'y a pas de réponse binaire. Une gare sur ligne à grande vitesse, n'est pas systématiquement mieux ou systématiquement moins bien desservie qu'une gare centre. Si une gare sur LGV est trop éloignée de la ville centre et mal desservie, peu de clients voudront la prendre. Donc, s'il y a peu de clients, la SNCF ou le transporteur ne sera pas tenté de mettre des dessertes supplémentaires.

A l'inverse, si les temps de raccordement entre la sortie de la LGV et la gare qui est en centre ville sont trop longs, là aussi on risque de pénaliser les voyageurs qui poursuivent leur chemin, et notamment sur Toulouse et sur Bordeaux, tout dépend du sens, auquel cas là aussi il y aura moins de clients et cela n'encouragera pas à mettre des dessertes supplémentaires. Donc, il n'y a pas de réponse binaire sur le sujet.

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

Une série de questions se rapportaient au problème d'impact d'une LGV sur un certain nombre d'aspects naturels, comme les crues, comme le bruit, etc. Les réunions thématiques, dont vous avez fait état, Monsieur le Président, permettront d'apporter des exemples précis et d'approfondir cette question-là.

Comme réponse générale, sur un champ de questions qui était assez vaste, je peux expliquer qu'il existe une réglementation qui est particulièrement bien faite et qui assure une protection, des maintiens en l'état initial par des mesures de compensations.

Bien évidemment, RFF est soucieux de respecter cette réglementation, pour que la ligne s'inscrive de façon la plus respectueuse possible de son environnement. Des cas d'exemples pourront être cités lors des réunions plutôt consacrées à ces questions-là.

Une autre suggestion a été faite, que je voudrais peut-être faire préciser, c'est la superposition des lignes. Je suppose que cela veut dire le jumelage, créer la ligne nouvelle à côté de l'infrastructure existante, donc c'est un sujet qui, bien sûr, a tout son intérêt, mais qui a aussi une contrainte.

On a expliqué aujourd'hui que nous avons envisagé une hypothèse d'aménagement de la ligne existante, pour aller vers une amélioration des services offerts aux voyageurs grandes lignes, notamment par le relèvement des vitesses. On n'arrive pas à un résultat satisfaisant, et notamment parce que la ligne actuelle a des caractéristiques géométriques qui ne sont pas compatibles avec la grande vitesse.

Je pense que vous comprenez assez bien que le jumelage pourra peut-être exister si cette hypothèse de Val de Garonne était retenue, en certains endroits seulement, sinon nous reconstruirions à l'identique une ligne à côté de celle-ci, avec les mêmes effets en ce qui concerne sa performance.

Jean-Marie BERTRAND, Directeur général de RFF :

Vous avez dit tout à l'heure « la part de l'Etat est décroissante, dans le financement des LGV ». Je ne crois pas qu'on puisse dire cela.

En fait le mode de financement des LGV a changé avec la création de RFF. Que s'est-il passé ?

A l'origine, la première ligne nouvelle, Paris-Lyon, a été intégralement financée par la SNCF. Ensuite, pour les lignes qui ont suivi, l'Etat a contribué, mais de façon minoritaire. Le résultat d'ailleurs a été l'endettement excessif de la SNCF, qui est une des raisons de l'existence de RFF, ce qui a fait qu'en 1997 on a transféré à RFF un peu plus de 20 Milliards € de dettes.

Le changement de financement, et avec la création de RFF a été double. Le premier, c'est que dans les statuts de RFF, les pouvoirs publics ont prévu une disposition qui dit que RFF ne peut apporter une participation financière que pour le montant de la recette nette capitalisée que la ligne va procurer à RFF. C'est-à-dire : produit des péages payés par les transports à chaque fois qu'un TGV circule, et déduction faite des charges d'entretien, d'exploitation de la ligne.

Pour la LGV Est, le pourcentage est d'environ 20 %. C'est-à-dire qu'il y a 80 % d'autres financements. Et pour les autres financements, l'Etat prend désormais la moitié, et les autres collectivités publiques assurent l'autre moitié. C'est-à-dire 40-40, grosso modo. Il se trouve que dans le cas de la LGV Est, le Luxembourg par exemple contribue.

Mais la LGV Est est la première ligne nouvelle pour laquelle les collectivités territoriales, essentiellement les régions mais aussi les agglomérations, les départements ont été amenés à contribuer.

Alors pourquoi cela ? Parce que les pouvoirs publics ont considéré qu'il était important d'impliquer les collectivités territoriales et les régions dans le financement.

Si vous raisonnez en terme de contribution du contribuable, qui alimente aussi bien la cassette de l'Etat que des collectivités territoriales, je crois qu'on peut dire que la part finalement du contribuable, d'une façon ou d'une autre, est à peu près restée la même. En revanche, il est vrai, et c'est un nouveau mode de financement, qu'aujourd'hui cette part du contribuable sous forme de subventions est subdivisée en deux : l'Etat et les collectivités territoriales.

Alors je n'ai pas parlé de l'Europe. Pour certaines lignes, il y a une contribution de l'Europe, de l'ordre de 10 % dans le cas de la LGV Est.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

J'ai quelques scrupules à continuer la réunion puisqu'il n'y a plus maintenant qu'un ultime carré de fidèles. J'espère qu'il n'y a pas encore des questions rentrées. Je vais rappeler seulement deux ou trois petites choses. La première, c'est que toutes les questions écrites recevront une réponse. La deuxième, c'est que le débat se termine le 18 novembre, et que d'ici là nous nous reverrons, et en particulier dans quinze jours, le 6 juillet.

Je renouvelle ce que j'ai indiqué, c'est-à-dire que les organismes, collectivités ou associations qui souhaiteraient s'exprimer, nous le fassent savoir. En particulier, j'ai un petit scrupule parce que je crois que la C.C.I. qui a beaucoup travaillé la question aurait souhaité donner son point de vue, mais elle aura largement l'occasion de le faire dans quelques jours ou ultérieurement.

En tout cas merci à tous ceux qui sont restés jusqu'au dernier moment, merci en particulier Monsieur le Secrétaire Général, et donc sans doute à dans quinze jours. Merci encore.

La séance est levée à 20 H 30