

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

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

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



Henri Demange
Président de la CPDP

**" Réunion publique de synthèse
Toulouse, 16 novembre 2005 "**

Actes de la réunion publique de synthèse

SOMMAIRE

Introduction	4
<i>Ouverture du débat par Henri DEMANGE, Président de la Commission</i>	5
<i>Intervention Hervé de TREGLODE Directeur de la Stratégie et du Développement RFF</i>	8
Questions générales	11
<i>Intervention de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	12
<i>Intervention de Alain de HARO, Citoyen de la Commune de Cintegabelle</i>	16
<i>Intervention de M. GAILLAC, Citoyen du Grand Sud</i>	16
<i>Intervention de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	16
<i>Intervention de M. LATRONCHE,</i>	17
<i>Intervention de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	18
<i>Intervention de Hervé de TREGLODE, Directeur de la Stratégie et du Développement RFF</i>	18
<i>Intervention de M. MARZIANNI, Conseil Général</i>	20
<i>Intervention de M. MARTIN.....</i>	21
<i>Intervention Hervé de TREGLODE Directeur de la Stratégie et du Développement RFF</i>	23
<i>Intervention de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	25
<i>Intervention de Georges LABORIE, Habitant et élu de l'agglomération Toulousaine</i>	26
<i>Intervention de Philippe GOIRAN, Verts Midi-Pyrénées</i>	26
<i>Intervention de André CROCHERIE, Directeur Général de l'Équipement</i>	27
<i>Intervention de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	27
<i>Intervention de M. GAILLAC,</i>	28
<i>Intervention de Hervé de TREGLODE Directeur de la Stratégie et du Développement RFF</i>	28
<i>Intervention de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF</i>	29
<i>Intervention de une Intervenante</i>	30
<i>Intervention de Josée CAMBOU, Union Midi-Pyrénées Nature et Environnement</i>	31
<i>Intervention de Jérôme VAQUET, Journaliste Agricole à Toulouse</i>	31
<i>Intervention de Kim REGNIER, Directeur Régional RFF Midi-Pyrénées</i>	31
<i>Intervention de Christophe LEBAIL,</i>	32

Intervention de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	32
Intervention de Kim REGNIER , Directeur Régional RFF Midi-Pyrénées.....	33
Intervention de Jean-Christophe TRICHLER Association Défense du Pays Bredois.....	33
Intervention de Jacques AGRAIN , Membre du Conseil Economique, Social et Régional.....	33
Intervention de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	34
Intervention de Kim REGNIER , Directeur Régional RFF Midi-Pyrénées.....	35
Intervention de Hervé de TREGLODE , Directeur de la Stratégie et du Développement RFF.....	35
Intervention de M. de TESSIERES , Directeur Régional SNCF Midi-Pyrénées.....	35
Intervention de Yannick CHOLET , Habitant de Toulouse, natif du canton de la Brède.....	36
Intervention de un Intervenant ,.....	36
Intervention de M. de TESSIERES , Directeur Régional SNCF Midi-Pyrénées.....	36
Intervention de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	37
Intervention de Danièle DAMIN , Adjointe au Maire de Toulouse.....	38
Intervention de Lionel BRETONNET , Président de l'Association Défense du Pays Bredois.....	40
Intervention de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	40
Intervention de un Intervenant ,.....	41
Questions locales.....	42
Intervention de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	43
Intervention de M. de TESSIERES , Directeur Régional SNCF Midi-Pyrénées.....	44
Intervention de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	45
Intervention de M. de TESSIERES , Directeur Régional SNCF Midi-Pyrénées.....	45
Intervention de Kim REGNIER , Directeur Régional RFF Midi-Pyrénées.....	46
Intervention de Danièle DAMIN , Adjointe au Maire de Toulouse.....	46
Intervention de Jacques AGRAIN , Membre du Conseil Economique, Social et Régional.....	47
Intervention de un Intervenant	48
Intervention de Patrick PELISSIER ,.....	49
Intervention de M. BOUJARD , Comité de quartier de La Lande.....	49
Intervention de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	49

<i>Intervention de Josée CAMBOU, UMINATE.....</i>	<i>50</i>
<i>Intervention de Kim REGNIER, Directeur Régional RFF Midi-Pyrénées</i>	<i>50</i>
<i>Intervention de une Intervenante</i>	<i>52</i>
<i>Intervention de Jean-Jacques MIRASSOU.....</i>	<i>53</i>
<i>Intervention de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF.....</i>	<i>54</i>

Introduction

Ouverture du débat à 19H00

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Nous allons commencer la réunion dans quelques instants.

Bonsoir à toutes et tous pour cette réunion du débat public concernant la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse. C'est la réunion appelée « réunion de synthèse ou de restitution » du débat public.

Elle a trois objets :

- ⇒ Rendre compte de la vie du débat et de son déroulement.
 - ⇒ Relever les principales questions soulevées au cours du débat, et demander au maître d'ouvrage, RFF, d'y répondre.
 - ⇒ Ouvrir largement le débat pour enregistrer avant la clôture du débat les ultimes réactions, propositions, prises de positions et questions.
- Nous allons donc opérer de la manière suivante. Avant toute chose, la moindre des courtoisies, c'est de vous présenter les personnes à la tribune. Vous en connaissez certains et peut-être d'autres moins. En partant de votre gauche, au bout de la table, qui représentent RFF et SNCF :
- ⇒ M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet de l'opération.
 - ⇒ M. Hervé de TREGLODE, Directeur de la stratégie et du développement à RFF à Paris, c'est-à-dire qu'il est totalement habilité pour parler au nom de RFF.
 - ⇒ M. Kim REGNIER, Directeur Régional RFF pour la région Midi-Pyrénées.
 - ⇒ M. Alain de TESSIERES, Directeur Régional Midi-Pyrénées SNCF.

A cette table, les membres de la CPDP :

- ⇒ Mme Reine-Claude MADER,
 - ⇒ M. Henri DEMANGE, votre serviteur.
 - ⇒ M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP ;,
 - ⇒ M. Jacques BAREL.
- ⇒ Il manque un cinquième membre, qui va nous rejoindre dans quelques instants, car il est retenu par une autre réunion, Philippe MATHIS.

Nous avons une personne excusée que beaucoup d'entre vous connaissent, mais qui a suivi tous les débats avec beaucoup d'assiduité et qui est pris ce soir, c'est M. Jean-Claude SABIN.

Notre réunion va dans un premier temps commencer par un compte rendu relatif à ce qui s'est passé depuis le début du débat, soit le 8 juin. On commencera par une intervention très brève, faite par Mme MADER qui rendra compte quantitativement de ce qu'a été le débat.

Etant membre également de la Commission Nationale de Débat Public, elle pourra exprimer certaines comparaisons avec les autres débats publics.

Ensuite, nous aurons une intervention liminaire de M. Hervé de TREGLODE qui, au nom de RFF, indiquera ce qu'il voudra sur le débat public.

Nous aurons l'ouverture du débat sur les principales questions posées à l'occasion de ce débat. Certaines ont été posées partout et d'autres sont spécifiques à la Haute-Garonne.

Je peux les rappeler rapidement, et après chaque question, on demandera à RFF, de prendre clairement et rapidement position sur tous ces points, et de donner les réponses les plus appropriées.

Les questions générales pratiquement posées partout sont les suivantes :

⇒ Pourquoi ne pas utiliser les couloirs existants (autoroute/fer) ?

⇒ Pourquoi ne pas avoir retenu la formule pendulaire ?

On a nous parlé très souvent de la solution pendulaire. RFF a donné des explications sur le pendulaire, mais il est bon qu'il soit encore plus clair sur ce sujet.

⇒ Troisième question, beaucoup posée à Bordeaux, mais également dans la région Midi-Pyrénées : y a-t-il une priorité entre le projet Bordeaux-Toulouse, et le projet Bordeaux-Espagne ?

⇒ Si la poursuite du projet est engagée, quelle prise en considération des aspects environnementaux existera-t-il ?

⇒ Quelle concertation est prévue par le maître d'ouvrage jusqu'à la déclaration d'utilité publique ?

En effet, le débat est une période où tout le monde est consulté et s'exprime, mais après que se passera-t-il ?

Ensuite, il y aura la déclaration d'utilité publique et le montage du dossier. Ne se passera-t-il rien pendant 2 ou 3 ans avant la déclaration d'utilité publique ?
Sur cette question, nous interpellons RFF.

Voilà sur les questions spécifiques posées partout. Il y a des questions plus spéciales et plus spécifiques à Midi-Pyrénées et à la Haute-Garonne :

⇒ Le prolongement de la ligne à grande vitesse entre Toulouse et Narbonne est-il étudié ?

⇒ Quelle suite sera donnée au projet POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) ?

⇒ Existe-t-il une proposition alternative à l'implantation de la gare LGV à Matabiau ?

⇒ Est-il envisagé un éventuel contournement ferroviaire de Toulouse ?

Ce sont les questions qui seront posées avec débat entre chaque question.

Il y aura aussi d'autres questions, s'il y en a qui nous ont échappé et que vous souhaitez soulever.

Enfin, nous demanderons peut-être au maître d'ouvrage, RFF, à cette phase qui est pratiquement à la fin du débat public, de donner une première estimation de ce qu'il a pu retenir au cours de ces quelques mois de débat public.

En conclusion, j'indiquerai ce qui va se passer dans les prochaines semaines et les prochains mois.

Voilà, Mesdames et Messieurs, le programme de cette soirée. S'il vous convient, nous pourrions dans un premier temps faire ce que j'avais indiqué, c'est-à-dire qu'il appartient à

Mme MADER de faire une présentation rapide et uniquement quantitative de ce qui s'est passé pendant la durée du débat public.

Mme Reine-Claude MADER, membre de la CPDP :

Merci, Monsieur le Président. Bonsoir. Comme vous le savez, les moyens mis à disposition pour organiser les débats publics et consulter la population sont extrêmement importants, mais il reste toujours à savoir si la population va s'en saisir ou pas.

Dans le cas qui nous préoccupe, nous pouvons faire un bilan positif. Donc, je vous rappelle que d'emblée il avait été envoyé à 1 275 000 foyers un exemplaire de la synthèse du dossier des débats et le premier exemplaire du journal des débats. On peut multiplier cela par deux ou trois pour le nombre de personnes concernées, ce qui est absolument considérable.

Deuxième disponibilité donnée également, la distribution du dossier lui-même : il a été envoyé à 6 425 personnes, dont 959 maires.

Autre manière également de pouvoir s'exprimer et de pouvoir interroger la commission, et le maître d'ouvrage : le site Internet. Nous avons eu à ce jour 18 700 consultations. C'est quelque chose d'extrêmement important, notamment on observe partout où il y a des débats publics que de plus en plus de personnes se saisissent des moyens Internet.

Ensuite, nous avons mis à disposition du public et des acteurs socio-économiques la possibilité de faire des cahiers d'acteurs. 16 cahiers d'acteurs sont déjà publiés, 4 autres vont l'être incessamment. Nous aurons eu pendant la durée de ce débat 20 cahiers d'acteurs.

Également, des contributions écrites en général assez importantes et très intéressantes ont été faites, et vous pouvez les trouver sur Internet. Il y en a eu 76, ce qui n'est pas négligeable non plus.

Nous avons reçu en plus de toutes les consultations faites par Internet un courrier important. Cela se monte environ à 1 200 lettres. 90 % de tous ces courriers ont déjà reçu des réponses.

Ensuite, nous avons également les abonnés aux publications. Actuellement, 3 229 personnes ont demandé à être inscrites pour pouvoir recevoir les publications. Elles reçoivent absolument toute l'information disponible, en plus de tous les envois qui sont faits selon un fichier de personnes, qui avait été établi dès le départ.

En fait, c'est plus de 6000 personnes qui reçoivent en permanence l'information, mise au point et diffusée.

Enfin, nous avons eu la chance dans cette région d'avoir des reprises de presse extrêmement importantes, ce qui est relativement rare, il faut bien le dire. Par conséquent, c'est que le débat intéresse et intéresse beaucoup.

A l'heure actuelle, nous en sommes à plus de 400 reprises presse, dont un certain nombre de unes, et dès le début du débat ; ce qui prouve s'il était nécessaire de le démontrer tout l'intérêt porté par les médias écrits à ces travaux que nous faisons.

Nous avons eu 39 passages télévisés et de radio. Là aussi, vous allez dire que je me répète, mais ce n'est pas non plus aussi courant que cela en a l'air. Les sujets, dont nous débattons, n'intéressent pas forcément tout le monde.

Nous avons prévu de faire des panneaux d'exposition. Ils sont dans les Préfectures, aux endroits où il passe le plus de monde (cartes d'identités, permis de conduire...).

Également à l'état civil dans les mairies des panneaux ont été mis.
Enfin, il en a aussi été exposé dans les gares.

Nous considérons dans l'état actuel qu'il y a plus de 7 000 personnes, par jour, qui passent devant ces panneaux. Nous faisons un petit sondage et nous nous sommes rendus compte que très souvent, ils s'y arrêtent. Donc, c'est un outil intéressant.

Nous en sommes à la 14^{ème} réunion publique et nous avons eu une fréquentation extrêmement importante. A ce jour, on affleure les 4 000 participants, donc notre mission est d'une certaine manière, et même d'une manière certaine, remplie.

Enfin, j'ajouterai et je conclurai mon propos là-dessus que nous avons eu au cours de ces réunions plus de 350 intervenants, qui ont pu s'exprimer et exprimer leur point de vue sur la question qui est en débat aujourd'hui.

Voilà donc pour un bilan rapidement parcouru, mais il me semble qu'il était intéressant d'apporter ces précisions.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Effectivement, c'est un bilan purement quantitatif et il fallait en rendre compte.

Nous devons en rendre compte à la Commission Nationale. En fait, quelle a été notre mission au début du débat, et celle confiée à toutes les commissions particulières de débat public ? Veiller à remplir deux missions, la première est qu'à la fin du débat public, aucun citoyen de la région qui peut être concerné de près ou de loin par le projet puisse dire qu'il n'en a jamais entendu parler, et qu'il ne savait pas qu'une ligne à grande vitesse était prévue.

La deuxième mission est que toute personne, que toute collectivité, toute association, toute institution qui souhaite faire valoir son point de vue peut le faire. Elle peut, si elle le souhaite, avoir une répercussion publique de son point de vue. C'est ce que je crois ce que nous avons essayé de faire, la Commission Nationale jugera si cela a été convenablement rempli.

C'était le quantitatif, et maintenant nous allons plutôt passer, sauf s'il y avait des questions sur ce sujet, au qualitatif ; c'est-à-dire aborder d'abord l'intervention liminaire de M. de TREGLODE.

Ensuite, nous aborderons les questions que je vous ai échenillées tout à l'heure. Ces deux parties de réunions seront animées par deux de mes collègues successivement, M. SABLAYROLLES et M. MATHIS.

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

Le débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse a été riche d'enseignements pour le maître d'ouvrage, à savoir RFF. On doit d'abord cette richesse à la CPDP, qui a permis des discussions, des argumentations, des réfutations qui ont fait progresser, du moins est-ce notre point de vue la réflexion de toutes les parties, en tout cas assurément celle de RFF.

C'est la 5^{ème} fois que RFF soumet un grand projet d'infrastructure à débat public. Cette fois-ci encore, RFF constate qu'un tel débat est une occasion exceptionnelle. Plusieurs milliers de personnes ont pris le temps de lire les documents et se préparer aux discussions. Plus de 600 personnes ont posé des questions au maître d'ouvrage, la participation du public (on

vient de le voir) a été massive. Le maître d'ouvrage que je représente ce soir ne peut que s'en féliciter.

Le débat public est une école de dialogue et de respect, que tous s'écoutent et se parlent aussi longuement qu'il le faut, quand il est question d'un grand projet d'aménagement du territoire, d'une grande ambition pour nous, pour nos enfants et nos petits-enfants, c'est bien cela qu'un maître d'ouvrage attend en préparant avec les collectivités locales le dossier d'un débat public.

Riche, le débat l'a été aussi par son contenu : les cahiers d'acteurs, les contributions, les interventions en réunions publiques en témoignent à l'évidence.

En preuve aussi les engagements souscrits par les nombreuses collectivités qui ont pris position. Tous les avis et opinions éclairent d'un jour nouveau les trois questions essentielles que le maître d'ouvrage a posées dans les prémices du débat, à savoir :

- ⇒ L'opportunité du projet.
- ⇒ Ses principales caractéristiques et les enjeux environnementaux.
- ⇒ La décision sur la suite à donner que RFF, conformément à la loi, doit préparer et publier avant la fin avril 2006. Elle prendra bien évidemment appui sur tout ce qu'il a entendu depuis le printemps dernier.

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

Mais, partout, ont été mis en avant les avantages du chemin du fer pour le développement durable.

L'aggravation de l'effet de serre n'est pas une invention d'écrivain ou d'orateur en mal du public, la hausse des températures moyenne est une réalité scientifique.

La raréfaction du pétrole n'est pas une prophétie fumeuse, c'est une prévision scientifique.

Et rouler en voiture est des centaines de fois plus dangereux qu'en train, c'est aussi une statistique scientifique.

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

Si cette conviction est désormais partagée par ces collectivités, comme par d'autres collectivités, comme la région ou le département, et la ville où nous nous trouvons, il en est aussi qui se sont déclarées opposées au projet de ligne nouvelle, tout particulièrement en Gironde.

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

Pour RFF, ses bureaux d'études comme son Conseil d'Administration, il n'y a pas de projet freiné parmi ceux qui ont été définis par le gouvernement le 18 décembre 2003 et le 14 octobre 2005. Je reviendrai sur cette question ultérieurement, quand nous parlerons d'une éventuelle priorité entre la LGV Bordeaux-Toulouse et le projet Bordeaux-Espagne.

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

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

Les habitants de territoire préservés craignent de subir les nuisances de la ligne nouvelle sans jouir des avantages du train à grande vitesse. C'est peu de dire que le maître d'ouvrage doit en tenir compte. Si les études se poursuivent, tous ces efforts devront tendre à réduire les inconvénients pour concevoir et construire un projet exemplaire, un projet dont RFF et les collectivités locales continuant d'œuvrer ensemble auront à répondre devant vous, étape par étape.

J'ai à l'esprit la préservation des activités économiques, des cadres de vie, des paysages, des milieux naturels.

Sur cette exemplarité, si des études ultérieures sont engagées, tout un chacun pourra s'exprimer lors des nombreuses concertations, consultations et enquêtes publiques que le maître d'ouvrage est tenu de faire, et qui peuvent à chaque fois le sanctionner.

Aujourd'hui plus que jamais, RFF est convaincu d'un développement équilibré et réaliste du mode ferroviaire dans le sud-ouest. Dans cette perspective, quel que soit le projet de développement retenu, la dynamique d'échange initiée par le débat public, qui s'achève, doit être maintenue pour prendre en compte les aspirations légitimes du plus grand nombre.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci M. de TREGLODE. Nous allons entamer la première partie de la réunion, qui sera animée par M. SABLAYROLLES. Il y aura une première question et l'ouverture du débat immédiatement après.

Je n'ai salué personne, sinon un salut collectif à l'ensemble de la salle, car c'est la règle d'un débat public et la règle de l'égalité de tout le monde, mais je voudrais quand même dire qu'au premier rang de la salle se trouvent un certain nombre de personnalités qui sans doute interviendront pour la plupart pendant la réunion. Je les remercie tout particulièrement de leur présence.

Simplement, un mot sur la présence de Monsieur Jean DAUBIGNY, Préfet de Région qui, depuis le début du débat, nous a en permanence apporté son appui, lorsque nous en avons besoin. Je l'en remercie ici publiquement.

M. SABLAYROLLES, vous abordez les questions posées pratiquement dans toutes les régions.

Questions générales

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Bonsoir, merci d'être venus nombreux. Quelques règles pratiques et un petit rappel, les participations au débat se font ce soir sous deux formes, une étant les questions écrites. Les hôtesse tiennent à votre disposition des petits papiers sur lesquels vous pouvez écrire vos questions. Elles seront acheminées à la tribune où mon collègue, M. MATHIS en fera une synthèse et ensuite posera directement les questions pour vous.

La deuxième forme étant de demander le micro aux hôtesse à proximité. Nous vous donnerons la parole et le micro vous sera apporté par les hôtesse.

Pour des raisons de compte rendu et de verbatim, et en même temps par courtoisie vis-à-vis de ceux qui vous écoutent, je vous invite à vous présenter et à indiquer si vous représentez une association ou une collectivité.

C'est un débat préalable à une décision. Donc, les questions que nous allons maintenant aborder se situent dans l'hypothèse où la décision sera prise. Je le dis en préalable pour ne pas avoir à répéter trop souvent et pour que l'impression du débat ne soit que la décision soit déjà prise.

Première question : pourquoi ne pas utiliser les couloirs existants ? Ce sont les implantations linéaires qui existent déjà, les autoroutes ou les voies ferrées, ou éventuellement dans notre région le canal du Mid.

Pourquoi ne pas imaginer que la LGV puisse être à proximité immédiate de ces couloirs déjà existants ?

Sur ce point, RFF doit avoir des compléments d'informations.

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

Je vais répondre assez rapidement, comme l'a demandé Monsieur le Président.

On est dans la situation dite de jumelage. Pourquoi ne pas utiliser le couloir existant ? Nous n'avons pas de situation avec définition de tracés pour le projet, donc c'est une question très préalable et préliminaire aujourd'hui.

Par contre, elle correspond à un cas de figure qui se retrouve dès lors qu'on implante une infrastructure linéaire dans un territoire assez vaste, sur lequel se présentent déjà d'autres infrastructures linéaires, et se pose la question naturelle de savoir s'il est judicieux ou non de les associer.

Je peux dire déjà que bien sûr, ces cas de figure seront étudiés lors des phases ultérieures de tracés, en recherchant dans la mesure du possible d'associer la nouvelle infrastructure à une infrastructure existante. Cela présente un certain nombre d'avantages au plan très général.

On sait que les « nuisances » ou les impacts sur l'environnement d'infrastructures voisines ne s'additionnent pas, et c'est un gros avantage, notamment on peut penser au bruit et également que les rétablissements de circulation valables pour l'une sont également valables pour l'autre. C'est-à-dire qu'on n'a pas un impact de coupure supplémentaire lié à la présence de la seconde infrastructure.

A cet élément, il faut prendre en compte les caractéristiques propres à chacune d'entre elles. On l'a vu et indiqué dans le dossier support. Les caractéristiques géométriques, à savoir les

rayons de courbure (c'est-à-dire les rayons de virages que l'on a sur une ligne à grande vitesse) sont au minimum de 7 000 m, puisqu'on doit faire circuler des trains à une vitesse de 320 km/h, et également pour des raisons liées à la circulation des trains, le profil que présentent ces lignes ne doit pas excéder 25 pour 1000.

Il se trouve, et on le constate si l'on circule sur l'autoroute que l'on ne rencontre pas systématiquement ces caractéristiques sur une autoroute, car les véhicules routiers ont des contraintes de vitesse limite et des capacités à se mouvoir qui sont très différentes de celles d'un train.

Donc, on voit qu'il y a des zones géographiques dans lesquelles il ne sera pas possible, pour des raisons liées à la nécessité de donner certaines caractéristiques à la LGV, d'associer les deux infrastructures.

Il peut en découler une autre situation, c'est-à-dire que l'on passera d'une situation de jumelage, c'est-à-dire une juxtaposition des deux infrastructures à une situation où ces deux infrastructures s'éloignent pour se retrouver dans une zone du territoire, qui sera plus propice, en créant des zones d'enclavement entre ces deux infrastructures. C'est également un problème qui peut arriver.

Donc, cette question bien évidemment fera partie intégrante des études de tracés envisagées.

Le second élément de la question se rapportait aux couloirs ferroviaires existants. En matière de jumelage : peut-on envisager créer la nouvelle voie LGV à côté de la voie existante ? Cela répond aux mêmes contraintes que celles évoquées vis-à-vis des caractéristiques de l'autoroute.

On a vu que la ligne existante, même avec des aménagements pour en améliorer les performances, ne nous permettrait jamais d'arriver aux performances des offres ferroviaires que l'on pourrait obtenir avec la circulation de TGV sur une LGV.

Cela signifie qu'on est là encore sur un cas de figure où les possibilités d'associer ces deux infrastructures seront vraisemblablement très limitées sur le territoire.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Merci de ces informations. Y a-t-il des questions dans la salle ? (Non).

Nous passons à la deuxième question, qui est également assez technique : pourquoi ne pas avoir retenu le pendulaire ? Qu'est-ce que c'est comme pendulaire ?

C'est toujours RFF qui est en charge de la réponse, et toujours M. FAUCHER.

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

Je réponds également à cette question.

Pourquoi ne pas avoir retenu le pendulaire ? Je rappelle au titre de la dizaine de scénarios que RFF a étudiés dans le cadre de ce projet, il en est un qui s'appelle « aménagement de la ligne existante ».

C'est un aménagement de la ligne classique, répondant à l'objectif d'y faire circuler des TGV pendulaires. Cela se traduit par un certain nombre de caractéristiques. On verra que le pendulaire n'est pas le seul élément qui intervient dans cette partie d'aménagement.

On a dans une première phase déjà la nécessité d'améliorer l'infrastructure existante. Sur le schéma que vous avez sous les yeux, un trait noir part du haut gauche (Bordeaux) vers le bas droite (Toulouse). On représente au-dessus de ce trait noir des traits de couleur, qui correspondent aux vitesses limites que l'on peut pratiquer sur les sections de lignes représentées.

On voit 160 Km/h jusqu'à Aiguillon à peu près, ensuite 150 km/h jusqu'à Lamagistère et des découpages en zone de vitesse très différenciés (160, 130, 150 et 160 km/h).

Ce sont les caractéristiques de la ligne actuelle, faisant que l'on arrive avec ces caractéristiques à un temps de parcours aujourd'hui de trains classiques et TGV sur cette ligne, entre Bordeaux et Toulouse, pour des trains directs de 130 km.

Le premier élément de l'étude du scénario dit pendulaire a été de concevoir des aménagements de la ligne pour permettre des relèvements de vitesse (traits de couleur que l'on voit en dessous du trait noir) où l'on a quelques sections, sur lesquelles des travaux permettent de relever ces vitesses.

Lorsqu'on est sur des vitesses supérieures à 160 km/h, généralement c'est la suppression de passages à niveaux qui autorise cette performance. On voit quelques secteurs de relèvement à 220 km/h, un secteur assez long de relèvement à 180 km/h, et un secteur de relèvement à 160 km/h.

Le différentiel des vitesses limites appliqué au calcul d'un temps de parcours de train permet de constater que ces aménagements d'infrastructures représentent un gain de temps de 6 mn sur le trajet actuel.

Premier élément : un aménagement d'infrastructures pour 780 M€ avec 6 mn de gain de temps de parcours.

Deuxième volet de cette analyse : introduction de TGV pendulaire sur cette infrastructure avec une notion assez simple, lorsqu'on est en courbe, la voie présente un dévers, c'est-à-dire une inclinaison vers l'intérieur de la courbe, afin que l'effet du passage en vitesse dans une courbe pour les voyageurs reste physiologiquement acceptable, à savoir qu'on ait une bonne impression de confort.

La voie présente un dévers tout au long de son profil, qui est une donnée figée. Si l'on veut aller plus vite dans ces courbes, il faut pouvoir accentuer l'effet d'inclinaison, qu'on n'a plus sur la voie à ce moment-là, mais que l'on a sur le train lui-même. C'est-à-dire que les caisses du train peuvent s'incliner un peu plus à l'intérieur de la courbe pour permettre de passer plus rapidement.

Ces éléments conduisent néanmoins à une limite absolue à cette hypothèse de relèvement de vitesse, qui est la vitesse maximum correspondant à la résistance de la voie. Tout cela est fait pour maintenir un niveau de sécurité absolue des circulations.

La situation, telle qu'elle apparaît pour l'utilisation de cette technique pendulaire en France par rapport aux pays voisins, est représentée sur ce schéma où l'on a représenté un axe horizontal, qui est celui d'une vitesse de train avec un premier trait de couleur bleue, que l'on appellera la vitesse calculée de passage de courbe. C'est une notion technique faisant qu'à une courbe donnée on peut passer à une certaine vitesse.

On a ensuite un trait de couleur verte, ce n'est pas très évident car c'est le trait le plus éloigné, et le plus grand. Il s'agit de la vitesse maximale de passage en courbe.

Entre le trait bleu et le trait vert, on a le gain de vitesse potentiel permis par la pendulation. Sur les réseaux français pour essayer d'en tirer un parti optimum, on accepte des vitesses de franchissement des courbes, dans les conditions naturelles, hors pendulation, de vitesses supérieures à celles pratiquées dans les pays voisins.

C'est représenté sur ce schéma par le petit trait de couleur orange. L'effet de gain de vitesse lié à la pendulation se trouve de ce fait limité sur le réseau français par rapport aux pays voisins, et notamment d'environ un tiers de cette valeur.

Un autre élément est lié à la notion de pendulation. Il définit les raisons pour lesquelles ce scénario n'est pas aujourd'hui privilégié par le maître d'ouvrage. On va comparer une situation de l'infrastructure entre Bordeaux et Toulouse dans une situation où l'on a une LGV et une ligne classique ; ce qui correspond à une capacité de deux lignes ferroviaires, et l'autre où l'on va comparer à une ligne existante qui sera aménagée.

Globalement, la capacité est bien évidemment moindre dans la situation où l'on n'a qu'une ligne ferroviaire entre Bordeaux et Toulouse, mais également on introduit dans cette option avec l'introduction de trains pendulaires qui vont circuler plus vite une différence de vitesse entre les trains qui empruntent cette ligne, qui va être plus importante que dans la situation actuelle et c'est un facteur également de réduction de la capacité. C'est l'autre élément lié à l'utilisation du pendulaire sur cette ligne.

Sur ce scénario, on a un scénario d'aménagement de la ligne classique et d'utilisation de pendulaire, où l'on voit que l'un et l'autre jouent à peu près pour la même valeur.

Je ne vous ai pas dit que le gain de temps à attendre de l'utilisation de train pendulaire ajoute 6 mn aux 6 mn précédentes, lié à l'aménagement de l'infrastructure. C'est un scénario qui se traduit par un coût de 780 millions d'euros, un gain de temps de 12 mn, et un gain espéré de 500 000 voyageurs par rapport à la situation qui prévaudra juste avant la mise en service du projet.

Si l'on recherche des ratios, le plus parlant est celui du coût aux voyageurs gagnés qui dans cette hypothèse s'établit à 1 500 € par voyageur, alors que le meilleur scénario de LGV coûte 2 836 millions d'Euros. Il permet un gain sur le trajet Bordeaux-Toulouse de 56 mn et un gain de 3 millions de voyageurs.

Le saut en nombre de voyageurs gagnés est très important et il ramène le ratio du coût en voyageurs gagnés à 945 Euros.

Pour terminer sur l'aspect pendulaire, et pourquoi ne l'a-t-on pas retenu, indépendamment de ces aspects ? C'est lié à certaines considérations faisant que sur la ligne en question nous sommes à profil relativement facile avec des vitesses qui sont aujourd'hui au minimum à 130 km/h, et plutôt 150 ou 160 km/h, alors que la pendulation fait surtout gagner du temps de trajet sur les lignes à profil difficile, les courbes sont généralement inférieures à 1 000 m et où les vitesses de circulation sont plutôt de l'ordre de 100 ou 110 km/h. Là, on a un gain important.

Le pendulaire est néanmoins utilisé dans les pays voisins, notamment l'Italie, la Suisse et l'Allemagne, soit l'Italie pour ses relations internes et également ses relations avec la Suisse et l'Allemagne fait circuler environ une centaine de rames au total.

Un peu tous les pays qui nous entourent (Tchéquie, Finlande, Portugal, Espagne, Grande-Bretagne et Norvège) ont des motifs un peu différents pour faire de la technique pendulaire. C'est soit pour améliorer le confort des voyageurs, c'est-à-dire vraiment utiliser cet effet d'inclinaison des trains pour que les voyageurs aient vraiment un confort optimum, soit dans d'autres conditions pour assurer des gains de temps de parcours.

Sur ce sujet, le dernier tableau que je vous présente et qui donne les principales relations sur lesquelles circulent les trains pendulaires, identifie pour chaque relation sa distance, le temps de parcours une fois qu'on utilise le train pendulaire, et le gain de temps de parcours qui a permis la technique avec l'indication de la vitesse moyenne.

On se rend compte que là où le gain de temps de parcours est le plus important, c'est la relation où la vitesse moyenne néanmoins est la plus faible. On voit que sur Bordeaux-Toulouse, le gain de temps de parcours serait de 6 %, avec une vitesse moyenne de 142 km/h. On le compare bien sûr au scénario de LGV, avec un temps de 0H59 pour une vitesse moyenne de 248 km/h.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Certains auront peut-être pu trouver cette réponse ou ce développement un peu long, mais eu égard au nombre et à la précision déjà demandée au cours du débat sur ce point, il nous a semblé souhaitable que RFF puisse creuser ce point, comme il vient de le faire maintenant.

Souhaitez-vous prendre la parole sur ce point ?

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Avant que la question soit posée, bien entendu la réponse circonstanciée de RFF sur ce problème du pendulaire figurera sur le site Internet avec tous ces éléments.

M. Alain de HARO, Citoyen de la commune de Cintegabelle :

J'aurais voulu, au vu des chiffres annoncés concernant le nombre de passagers, que ce nouveau projet qui permettait de voir progresser, avoir des explications sur les 3 millions de passagers. D'où sont-ils issus ?

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Une autre question ?

M. GAILLAC *, citoyen du grand sud :

Une précision complémentaire : quelles sont les vitesses maximales du train pendulaire ? Certains ont entendu avec satisfaction qu'il existait des trains pendulaires à grande vitesse, qu'un Ministre il y a quelques années ne connaissait pas.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Je suggère à RFF de répondre maintenant aux deux questions.

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

Je vais commencer par la dernière. Généralement, les trains pendulaires circulent sur lignes classiques. Donc, la vitesse, à quelques kilomètres près, qui sera celle des trains que Virgin a achetés par exemple pour circuler sur le réseau anglais. Néanmoins, dans le cas que je

vous ai présenté, il est bien évident que les trains pendulaires seront limités par les vitesses maximales limites que j'ai indiquées sur le schéma.

En ce qui concerne les voyageurs supplémentaires, je vais vous présenter un tableau qui figure dans le dossier support, dans lequel les études conduites sur le projet identifient par relation et par nature les gains de trafic voyageurs.

Trois axes principaux sont en cause, un axe radial allant de Bordeaux-Montauban-Agen vers l'Île-de-France. On ne prend pas Bordeaux vers l'Île-de-France car c'est un autre projet qui s'appelle « LGV Sud Europe Atlantique » qui va entrer en ligne de compte.

Il y a ensuite entre Bordeaux, Agen et Montauban, c'est-à-dire les trafics échangés entre les deux grandes métropoles, mais qui utiliseront la ligne à grande vitesse.

On a grâce à ce premier maillon de la liaison Atlantique Méditerranée un intérêt qui est avéré, et on le voit dans les chiffres pour que les trafics de Bordeaux-Agen et Montauban vers le sud-est puissent également profiter de cet effet de la grande vitesse.

Ce sont les trois barres qui figurent sur le diagramme, et pour lesquelles on a identifié trois provenances du trafic supplémentaire :

⇒ Une génération de trafics, c'est-à-dire que l'on a une offre nouvelle, qui a une certaine performance suffisante attractive pour inciter aux voyages. Ce sont des voyages nouveaux, suscités par la qualité de l'offre.

⇒ Les trafics qui vont se trouver reportés du trafic routier vers le trafic ferroviaire, c'est-à-dire que ce sont des personnes qui, pour faire les trajets, utilisent leur automobile et trouveront une meilleure offre dans les offres ferroviaires qui seront à leur disposition demain.

C'est un élément qui joue de façon relative par rapport au résultat global sur l'axe radial vers Paris, mais qui joue beaucoup sur la relation entre Bordeaux et Toulouse.

⇒ En dernier lieu, les voyageurs reportés de l'aérien, c'est-à-dire là encore des voyageurs qui aujourd'hui font leur trajet en avion, et qui trouveront dans l'offre ferroviaire une meilleure réponse à leurs besoins : aspect pratique, aspect temps de parcours, aspect prix du voyage.

Donc, le cumul de ces différentes sources et provenances de voyageurs, on le voit sur la barre du haut avoisine les 3 millions de voyageurs.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

D'autres questions, peut-être ?

M. LATRONCHE * :

C'est pour avoir un ordre de valeur par rapport à ce que vous venez de dire, quel est actuellement le nombre de voyageurs sur la ligne Paris-Bordeaux-Toulouse ?

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

Les chiffres comparables sont les voyageurs qui sur leur trajet vont emprunter au moins la section de lignes entre Bordeaux et Toulouse. Cela peut être des voyageurs de Toulouse vers Bordeaux, et au-delà vers le nord, des voyageurs de Montauban, etc.

Il faut comprendre qu'on comptabilise ces voyages, soit 4 millions actuellement. Il sera porté car on raisonne toujours par rapport à un projet en situation de référence, c'est-à-dire la situation qui prévaut à la veille de la mise en service du projet.

Cette situation sera caractérisée par la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique, qui va compléter la LGV de Paris à Bordeaux, en réalisant d'abord le tronçon Bordeaux-Angoulême, puis le tronçon Angoulême-Tours.

A l'échéance de cette mise en service de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, les voyageurs sur ce tronçon Bordeaux-Toulouse seront 7 millions. On passera avec le projet Bordeaux-Toulouse de 7 à 10 millions, d'où le gain de 3 millions de voyageurs.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

D'autres questions ? (Non).

Nous passons à la troisième question : un petit mot pour l'introduire. Si ceux qui n'ont pas suivi le débat et les développements du débat depuis son début, ne sont peut-être pas informés de ce que si, dans notre région, c'est-à-dire l'extrémité sud-est de la LGV, Toulouse où nous sommes ce soir, semble-t-il, se dégage un consensus, du moins c'est ce que le débat semble dire pour un accord sur le principe du projet de LGV.

Il est mis en avant une priorité à donner à une autre LGV qui serait celle de Bordeaux-Irun. D'où la question que nous avons retenue : quelle priorité entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Irun ?

Peut-être M. de TREGLODE répondrez-vous à cette question.

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

J'ai abordé très rapidement cette question dans mon exposé liminaire, donc je vais revenir sur quelques aspects.

Comme je l'ai dit, en matière d'études et de réalisations des grands projets d'infrastructures ferroviaires, la feuille de route de RFF est la décision du gouvernement prise à l'occasion du CIADT du 18 décembre 2003, qui a été complétée, confirmée et détaillée sur certains points lors du Comité Interministériel du 14 octobre 2005.

RFF ne procède à aucun tri dans ses projets, dont la liste a été arrêtée par deux fois par ces comités interministériels. Il les étudie selon des modalités convenues avec l'État, les grandes collectivités locales dans les délais les plus courts possibles.

Dans ces décisions, qu'a-t-il été décidé précisément en ce qui concerne le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et le projet Bordeaux-Espagne ?

Plutôt qu'un long discours, il me suffit de vous lire, et c'est très bref, le compte rendu du comité interministériel de décembre 2003, qui est d'ailleurs un document public, que vous trouverez sur Internet.

Voilà le paragraphe qui concerne les deux projets.

« Le CIADT décide la poursuite des études du prolongement du TGV vers l'Espagne en vue d'un débat public en 2006.

Le CIADT décide d'inscrire la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme. Un débat public portant sur la desserte multimodale par mode rapide de Toulouse sera organisé en 2005 ».

Vous voyez que par rapport à cette décision, le maître d'ouvrage, RFF agit en tous points conformément à cette décision.

Deuxième aspect de la question : pourquoi le présent débat public a-t-il lieu avant le débat public sur le projet Bordeaux-Espagne ?

Tout simplement, car les études sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne prévues au contrat de plan entre l'État et les trois régions (Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées) ont commencé plus tôt, en 2002 précisément.

Ainsi, elles se sont terminées plus tôt ; ce qui a permis au maître d'ouvrage de saisir plus tôt la Commission Nationale du Débat Public. En revanche, les études sur le projet Bordeaux-Espagne, qui sont prévues au contrat de plan entre l'État et l'Aquitaine, ont commencé elles au début de 2004. Donc, les premières en 2002 et les autres en 2004 ; pourquoi ?

Les conventions de financement entre les différentes parties ont été mises en place à des dates différentes. La convention de financement pour la LGV Bordeaux-Toulouse réunissant l'État, les collectivités locales, la SNCF et RFF a été signée le 10 décembre 2001, et la convention de financement pour le projet Bordeaux-Espagne a été signée deux ans plus tard, très précisément le 14 janvier 2004.

Je précise enfin, pour terminer ma réponse, que RFF loin d'avoir cherché à retarder d'ailleurs les études sur Bordeaux-Espagne a au contraire tout fait pour les accélérer et les mener tout à fait normalement.

Vous voyez bien que les deux années d'écart correspondant à la signature des conventions de financement ne se traduiront pas par deux années dans le débat public, car le débat public sur Bordeaux-Espagne aura lieu en 2006.

Enfin, dernière précision, dans ce laps de temps, nous avons mis en place un groupement européen d'intérêt économique entre la France et l'Espagne très précisément RFF, et l'homologue de RFF en Espagne (DIF), conformément à la décision du CIADT d'ailleurs pour étudier tout particulièrement la liaison internationale Vittoria-Dax.

Ce groupement européen d'intérêt économique a été mis en place au début 2005 et est maintenant en fonctionnement.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Avant de passer aux questions écrites éventuelles, je souhaiterais que le Président de la Commission transport du Conseil Régional puisse donner à ce moment-là du débat son point de vue.

Un intervenant, M. MARZIANNI, Conseil Général :

Merci Monsieur le Président, simplement, à ce moment du débat, je veux au nom de la région Midi-Pyrénées et du Président MALVY vous confirmer l'engagement et la détermination de la région Midi-Pyrénées pour la réalisation la plus rapide possible d'une LGV Bordeaux-Toulouse, et son extension à Narbonne.

Mon propos portera précisément sur cette question, très liée à la problématique posée. Nous considérons que cet axe doit être le premier maillon d'un grand axe du sud européen, qui doit relier l'Atlantique à la Méditerranée.

Nous considérons, et évidemment le débat public porte sur Bordeaux-Toulouse, que nous intégrons notre réflexion comme collectivité locale, comme l'un des acteurs principaux de cette réalisation dans cette réflexion, et donc un axe du sud européen.

A tel point que nous avons, chacun le sait avec la région notamment Languedoc-Roussillon, établi des relations pour que effectivement la question de la continuité vers Narbonne et la jonction vers la Méditerranée soit une question immédiatement posée, y compris dans ce débat public.

Donc, nous voulons indiquer notre vision stratégique que nous confirmons à l'issue de ce débat avec l'ensemble des questions qui ont été posées. Je dois ajouter que comme régions avec d'autres nous avons posé très précisément cette problématique aux deux gouvernements français et espagnol lors d'un récent sommet à l'échelle des Premiers Ministres et du Président du gouvernement espagnol pour que cette liaison transversale du sud européen Atlantique-Méditerranée puisse être inscrite dans les grandes infrastructures soutenues par les deux gouvernements à l'échelle européenne.

Nous souhaitons l'inscrire dans les grandes infrastructures soutenues par les deux gouvernements à l'échelle européenne. Nous souhaitons l'inscription de cette transversale du sud français, sud européen dans ces infrastructures.

Je ne m'éloigne pas du débat qui est aujourd'hui posé concernant Bordeaux-Toulouse. Bien évidemment, la liaison Toulouse-Bordeaux-Paris en 3h est évidemment pour la région Midi-Pyrénées, et la ville de Toulouse une décision du point de vue de son désenclavement, de sa capacité de dynamisme, de sa capacité à répondre à des déplacements utiles. En même temps, cette question n'est pas le bout de la question nous semble-t-il.

L'ensemble des régions du sud, que ce soit la région Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, PACA et les régions espagnoles frontalières, soit du côté Catalan, Aragonais ou du côté basque (et elles l'ont exprimé), dans ce périmètre la question des relations à grande vitesse est importante, notamment dans ses relations avec l'Europe du Nord et l'utilisation du couloir rhodanien en liaison.

La question de la jonction à la fois vers l'Espagne par les deux côtés Y basque, Y méditerranéen, et la liaison vers Lyon et vers l'Europe sans penser simplement aux liaisons parisiennes, même si elles sont importantes, nous semble une question d'unification des intérêts, et pas seulement de Midi-Pyrénées mais de l'ensemble des populations et du développement de nos communes de nos régions.

Donc, pour aller dans le sens de la question posée, nous nous situons en complémentarité et non pas en concurrence sur l'ensemble de ces liaisons.

Bien évidemment, comme région, nous soutenons l'idée qu'il y ait une liaison descendant de Bordeaux vers Hendaye et l'Espagne, comme nous soutenons qu'il y ait de notre côté la liaison, qui se développe le plus rapidement possible, sur Barcelone et Perpignan-Figueiras et Nîmes.

Voilà rapidement résumée notre position de ce point de vue, mais je veux ajouter si vous me le permettez très rapidement quelques points qui nous déterminent dans ce soutien, en ayant entendu les différents éléments du débat.

Pour Midi-Pyrénées en tout cas, l'arrivée du TGV à Toulouse et à Montauban, et pour la liaison d'à côté à Agen, que nous soutenons quelle que soit la localisation des gares, qui est un autre débat, est une opportunité pour notre région d'un maillage général des transports collectifs ferrés pour l'ensemble des villes de notre région et l'ensemble des départements.

Sur Agen, on peut reconstituer la liaison avec Auch et le département du Gers. Sur Montauban, on peut avoir l'opportunité de développer des relations avec le nord de la région et sur Toulouse, nous avons l'opportunité aussi d'avoir les liaisons directes Auch, des liaisons avec l'Ariège, et donc de faire bénéficier l'ensemble du territoire de Midi-Pyrénées de l'effet TGV.

Quand on sait que Midi-Pyrénées avec Languedoc-Roussillon a eu l'accroissement de population et des déplacements les plus importants c'est cinq dernières années, la desserte TGV dans cette conception d'un axe du sud, nous y tenons beaucoup je le regrette, et vous excuserez mon insistance mais en tout cas c'est ce qui nous détermine, il faut être clair.

Dans cette conception, cela peut permettre, alors que l'essentiel des déplacements se fait par la route et l'avion, d'avoir une alternative crédible d'un autre type et intégrée à une conception de développement durable ; ce qui aussi nous détermine, et cela a été évoqué tout à l'heure,

Cette ligne dans cette conception s'inscrit pleinement dans la recherche d'un rééquilibrage train/autres déplacements, et dans une conception de développement durable. C'est donc ce que je vous voulais exprimer en réaffirmant, bien évidemment que d'autres questions se poseront.

C'est vrai pour Montauban et pour Agen, la question des restructurations urbaines, de la capacité d'accueillir des flots importants nouveaux de déplacements, mais je pense que, et en tout cas c'est notre conviction, la réalisation d'une telle infrastructure à moyen terme, n'est pas contradictoire mais doit être précisément complémentaire, et ne peut être efficace que dans une complémentarité de l'Atlantique à la Méditerranée, et vers l'Europe du Nord dans une possibilité d'autres circuits que ceux simplement d'une liaison importante pour nous, mais qui serait exclusivement la liaison Paris-Toulouse.
(Applaudissements).

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Merci de votre intervention

M. MARTIN :

J'habite à Toulouse et je suis originaire du sud Gironde. Je ne suis pas un orateur aussi habile que ceux qui m'ont précédé, mais je ferai de mon mieux, mon seul objectif étant de vous exprimer ici l'opposition que les sud Girondins opposeront à ce projet.

Les réunions de Bordeaux sont de plus en plus peuplées, les gens sont de plus en plus nombreux à participer à ce débat qui a commencé dans la précipitation nous semble-t-il à Bordeaux vers le 15 juin.

Personnellement, j'avais près de ce tracé déposé un permis de construire pour une maison que j'aurais souhaité secondaire, malheureusement je vois aujourd'hui que mon projet personnel est compromis.

En lisant le dossier, on a très bien compris quel était le tracé retenu. C'est le tracé sud Gironde qui va passer par Captieux. Sur ce tracé, vous allez trouver des associations, des maires, des particuliers qui seront tout à fait opposés et qui vous opposeront une assistance farouche.

Le Conseil Général de la Gironde a fait connaître sa position depuis bien longtemps sur le sujet. Il représente le département et il ne veut pas de cette ligne.

Le Conseil Économique Social Régional conteste la priorité de cet axe, notamment par rapport à d'autres qui figurent au schéma des réseaux ferrés européens.

C'est officiel et c'est récent, le Conseil Régional vient de s'aligner sur une position identique.

Donc, ce projet ne trouvera pas de légitimité en Gironde.

Voilà ce que je suis venu vous exprimer, sans agressivité mais avec un peu d'émotion, car c'est un exercice qui m'est difficile.

D'autant que dans cette région, on a un souvenir douloureux de ce genre d'exercice. Nous sommes traversés par la route à grands gabarits, celle qui permet d'acheminer les morceaux d'Airbus, qui débarquent à Langon et qui sont montés à Toulouse.

Les sud girondins sont très fiers et très admiratifs de la réussite industrielle d'Airbus, et sont très fiers de participer à leur manière à ce projet. Simplement, en regardant passer les convois qui sont une véritable prouesse technique.

Là où ils sont moins fiers, c'est quand ils voient passer tous les camions qui aujourd'hui pour dévier l'autoroute prennent ces routes à grands gabarits et pour bien évidemment éviter le péage, vous aurez compris qu'il y a une sensibilité sur cette région au trafic routier.

Nous voulons dans cette région que soit traité en priorité le trafic routier de l'A10, qui est un mur de camions incessant et qui déchire le massif landais. On entend parler de développement durable, on voudrait que ce problème soit réglé et surtout que les projets de lignes vers le sud et vers l'Espagne voient le jour.

Si la discussion doit avoir lieu, à notre avis, c'est une discussion globale. Je répète et j'en terminerai là-dessus. Dans cette région, on trouve des gens à qui on présente un beau projet de TGV, à qui on présente également un projet autoroutier reliant Pau à Bordeaux. Il faudra trouver les empreintes de tout cela.

On nous parle également de faire passer du gaz, et on connaît très bien le problème des énergies.

Bien sûr, dans cette région, nous sommes conscients plus qu'ailleurs peut-être des enjeux économiques et des enjeux écologiques. On voudrait un peu plus de cohérence là-dessus.

En tout cas, je répète et je terminerai là-dessus en vous remerciant de m'avoir laissé la parole que vous trouverez en face de vous une opposition qui sera certainement aussi structurée et aussi forte que celle que vous avez trouvée ici dans la région pour l'implantation du deuxième aéroport.

Messieurs, Mesdames, je vous remercie.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Merci de votre intervention. Nous reviendrons vers la salle, mais je souhaiterais que ceux qui ont posé des questions écrites puissent maintenant avoir la voix qui va les porter. En même temps, tout à l'heure, quand à la tribune du maître d'ouvrage, des réponses seront données à ces questions écrites, qu'il soit apporté quelques indications sur ce que vient de dire Monsieur, notamment en ce qui concerne les hypothèses de tracés.

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Nous avons actuellement cinq questions, que je vais essayer d'organiser.

La première question de Monsieur Alain de HARO, sur la position exprimée par la région Aquitaine et le département de Gironde, est-elle susceptible de retarder ou de faire avorter le projet de LGV Paris-Bordeaux-Toulouse ? C'est une première question de fond.

Deux questions sur le financement, du fait que le débat public sur la Côte d'Azur a abordé les questions de financement un peu tard. Le débat public concernant la LGV Bordeaux-Toulouse doit-il finalement occulter les problèmes de financement ? Non, ce n'est pas occulté.

N'y aurait-il pas une possibilité de financement de partenariat public/privé ?

Y a-t-il possibilité de financer les deux projets en même temps ? Je globalise la question.

Est-ce que la région Aquitaine pourrait accepter un cofinancement public/privé, permis par la loi pour accélérer son projet ?

Il y a un souci sur la capacité de financement.

Ensuite, deux questions plus techniques. Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse rend-il caduc le projet d'implantation d'un aéroport dans le sud toulousain ? Ou au contraire, ces deux projets sont-ils complémentaires ?

Il y a une question de marché et d'évolution future de ce marché.

Une dernière question qui est peut-être tout à fait nouvelle dans sa formulation. Est-il envisageable de scinder la LGV Bordeaux-Toulouse en deux avec l'amélioration de la voie jusqu'à Agen et une LGV ensuite jusqu'à Toulouse ?

Ce sont les cinq questions synthétisées : une question de principe, deux questions sur les financements et deux questions techniques.

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

Sur la première question : quelles conséquences peuvent avoir la position de l'Aquitaine et celle de la Gironde. Je ne ferai qu'une réponse formelle en rappelant les conditions de la prise de décision du maître d'ouvrage.

Je veux simplement qu'après le 25 novembre, la CPDP et la CNDP tirent les conclusions et le bilan du débat public. Ensuite, le maître d'ouvrage a trois mois au maximum pour se prononcer et prendre une décision. Cette décision doit être prise par le Conseil d'Administration de RFF et rendue publique.

Bien entendu, la position et tous les arguments qui ont été défendus et avancés durant les débats publics feront l'objet d'une synthèse et d'une analyse, qui seront donc présentées au

Conseil d'Administration de RFF pour que celui-ci puisse prendre sa décision au plus tard avant la fin avril 2006.

La position importante de l'Aquitaine et de la Gironde, et les arguments qui sous-tendent cette décision, seront portés à la connaissance du Conseil d'Administration qui devra prendre en compte ces positions.

Je conçois bien que c'est une réponse sur la forme, mais comprenez bien que je ne peux pas en dire plus aujourd'hui.

Sur la deuxième question concernant le financement, qui est une question très importante et qui a souvent fait l'objet de questions, je voudrais rappeler un certain nombre de choses. Pour la construction des premières lignes à grande vitesse, avant la création de RFF, ces lignes étaient construites et financées par la SNCF la plupart du temps sur les fonds propres de la SNCF avec parfois des subventions de l'Etat, comme dans le cas de la LGV Atlantique.

Depuis la création de RFF en 1997 et depuis les modalités de financement de la LGV est européenne entre Paris et Strasbourg, le cofinancement est le principe de base qui s'applique pour toutes les constructions de lignes à grande vitesse.

Dans le cas de la LGV est européenne, le bouclage financier a eu lieu en 1999/2000. Il a conduit à la répartition suivante : l'Etat participe à ce projet d'un peu plus de 3 milliards d'Euros pour 39 %, RFF pour 22 %, l'Union Européenne pour 10 %. Vous avez également des participations du Luxembourg et des participations des collectivités locales (Ile-de-France, Champagne-Ardenne, Alsace, Lorraine). Voilà le montage financier, tel qu'il a été fait et mis en œuvre en 2000 pour le financement de la LGV est européenne.

D'autres négociations de ce type sont en cours pour d'autres projets de LGV, en particulier le projet de LGV Rhin-Rhône (branche est), la négociation est d'ailleurs en cours d'achèvement. Elle associe également dans son principe des partenaires un peu à l'exemple de la LGV est européenne.

A cela s'ajoute, comme pour la LGV est européenne une participation financière de RFF qui est calculée en fonction des financements et de la rentabilité de l'investissement.

Concernant l'Etat, si M. le Préfet le permet, je rappellerai que la grande nouveauté depuis le 1^{er} janvier 2005 est la création d'une agence particulière pour le financement des grands projets, qui s'appelle l'AFIT (Agence de Financement des Infrastructures de Transport). Elle est donc entrée en fonctionnement le 1^{er} janvier 2005.

Comme le Ministre des Transports l'a précisé à plusieurs reprises très récemment, des moyens ont été dégagés pour permettre l'application des décisions prises, notamment par le CIADT, que je vous ai rappelées il y a un instant.

Ces ressources financières sont d'environ 2 milliards d'Euros en 2006.

Autre indication chiffrée sur les moyens financiers de l'Etat pour ces grands projets, entre 2005 et 2012, l'AFIT versera 7,5 milliards d'Euros.

Enfin dernier élément de ma réponse, qui rejoint une partie de la question posée, concernant le PPP (partenariat public privé). Lors de la décision du gouvernement du 14 octobre 2005, le Gouvernement a indiqué son intention d'utiliser le nouveau moyen (PPP) pour faciliter le bouclage financier d'un certain nombre de grands projets d'infrastructures ferroviaires.

Concrètement, ce partenariat public/privé peut prendre deux formes soit le contrat de partenariat, conformément à des dispositions juridiques qui ont été édictées par ordonnance du 17 juin 2004.

L'autre forme porte sur la délégation de service public. L'étude de tel partenariat a commencé pour un certain nombre de projets. Il est certain que cette nouvelle forme de montage financier permettra de faciliter le bouclage financier des différents projets inscrits dans les décisions du CIADT.

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

Je vais poursuivre sur trois autres questions, dont une n'en était pas vraiment, mais M. SABLAYROLLES nous a invités à apporter des précisions sur les options de passage.

Dans le dossier présenté au public, il existe entre Bordeaux et Agen trois options de passage, donc chacune a été un peu qualifiée par ces grandes caractéristiques. Il a été compris par certains que la présentation témoignait en fait d'un choix déjà opéré par le maître d'ouvrage en faveur de l'une de ces options de passage.

Je voudrais réaffirmer qu'il n'en est rien. Nous présentons au débat public trois options de passage pour recueillir le maximum d'avis et d'informations par rapport à la façon dont tout un chacun peut appréhender une option par rapport à une autre.

Le débat n'est pas terminé et nous n'avons pas opéré de choix d'une option par rapport à une autre.

La seconde question posée concernait la problématique de la LGV et de l'aéroport. Je reprends la question : le projet de LGV rend-il caduc le projet de nouvel aéroport ?

Je dois dire ici que RFF n'est pas pertinent et ne peut pas répondre à la question. Nous avons un volet de réponse, que je vous ai exposé tout à l'heure et qui est celui des analyses faites en matière d'acquisition de trafics.

On peut dire que globalement, si on se limite à la question aéroportuaire toulousaine, on est sur un chiffre de 700 000 voyageurs de l'aérien qui se reporteront sur le ferroviaire. C'est le seul élément que nous pouvons indiquer.

Cette situation au moment où elle se produira pose-t-elle la problématique aéroportuaire toulousaine de nouvelle façon ? Ce n'est pas RFF qui peut répondre à cette question.

La dernière question évoquait une hypothèse de faire un aménagement de la ligne existante entre Bordeaux et Agen, puis de réaliser une LGV entre Agen et Toulouse. C'est une hypothèse qui n'existe pas dans les études de RFF, car nous étions mandatés par nos partenaires pour étudier, conformément aux décisions du CIADT, comme l'a relevé Hervé de TREGLODE, une LGV entre Bordeaux et Toulouse.

Dans les analyses et les études disponibles sur le site Internet, nous avons étudié une option dite de phasage, c'est-à-dire dans le cadre de la perspective de réalisation de cette ligne, le fait de la réaliser en deux temps, avec deux options possibles pour ce phasage, soit d'abord faire un tronçon Bordeaux-Agen et ensuite un tronçon Agen-Toulouse, ou inversement faire un tronçon Agen-Toulouse, puis un tronçon Bordeaux-Agen. Ce sont des hypothèses qui sous-tendent toutes que la ligne sera réalisée à terme, et à délai relativement bref, dans sa totalité.

Donc, pour répondre à la question précisément, je suis désolé d'avoir été un peu long, nous n'avons pas étudié cette hypothèse d'aménagement mixte de la ligne.

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

Pour compléter la réponse de Jean-Jacques FAUCHER sur ce point, s'il était décidé de réaliser Agen-Toulouse par exemple et un simple aménagement de la ligne entre Bordeaux et Agen :

D'une part, il faudrait investir des sommes qui, aujourd'hui, n'ont pas été analysées car on n'a pas fait d'études, mais pour améliorer la capacité entre Bordeaux et Agen, on aggraverait la situation sur cette section de ligne.

D'autre part, on n'aurait pas les mêmes résultats en matière de gain de trafic, et on n'aurait pas le même résultat en matière de rentabilité.

C'était juste pour préciser que ce n'est pas le même projet.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Merci de cette précision.

M. Georges LABORIE, habitant et élu de l'agglomération toulousaine :

Je voudrais poser une question concernant la priorité entre les deux options Toulouse-Bordeaux et Bordeaux-Hendaye.

La France, et surtout l'Espagne, souhaite avoir des liaisons pour faciliter les relations européennes. Or, Midi-Pyrénées comme l'Aragon ont un projet et cela se fait avec tergiversations et hésitations. Ces hésitations sur la traversée centrale des Pyrénées n'est pas de nature à favoriser Vittoria-Hendaye-Bordeaux.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

On essaie de grouper une question supplémentaire avec celle-ci.

M. Philippe GOIRAN, * Verts Midi-Pyrénées :

Cette question a été abordée entre les Verts Aquitaine et les Verts Midi-Pyrénées, et je trouvais intéressant de vous en donner une petite synthèse.

Nous ne voulons absolument pas opposer ces deux projets. Nous trouvons dommage qu'ils s'opposent et nous pensons qu'il serait même utile qu'ils soient traités globalement tous les deux, en particulier en matière d'impact écologique.

Nous souhaitons mettre la priorité sur le tronçon Bordeaux-Tours, qui concernera de toute façon les deux projets. Après, nous souhaiterions que les deux liaisons soient traitées ensemble.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Merci de votre contribution.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Concernant la question posée relative à la traversée centrale des Pyrénées. Ce n'est pas bien sûr dans le débat qui nous concerne, mais tout ce qui peut avoir une incidence sur le débat, peut très bien être évoqué ; ce qui est le cas. Peut-être que M. le Directeur Régional de l'Équipement peut nous en parler.

M. André CROCHERIE, Directeur Général de l'Équipement :

Je voudrais juste apporter quelques précisions, comme l'a dit le Président Henri DEMANGE, naturellement le problème de la traversée centrale, et j'utilise nouvelle traversée des Pyrénées, n'est pas à l'ordre du jour.

Pour éclairer le débat, et vous avez dû le lire dans la presse, les deux gouvernements ont décidé depuis un an de faire des études sur l'opportunité ou non, mais surtout d'ailleurs sur des problèmes de transport de marchandises d'une nouvelle traversée des Pyrénées, et tout récemment c'est-à-dire lors d'un sommet, dont vous parliez tout à l'heure, les deux gouvernements ont confirmé aussi qu'une décision serait prise en 2006 sur le principe, sur l'opportunité, suite aux études conduites actuellement sur les échanges tous modes de part et d'autre de la frontière.

J'en profite, puisqu'une question intéressait aussi l'État, par rapport à la problématique de l'aéroport.

Première chose, et l'État l'a dit dès le départ, c'est bien un débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse et non un débat public sur l'aéroport.

Aujourd'hui, la position de l'État est que ce débat ne rend ni caduque, ni nécessaire l'éventualité d'un nouvel aéroport. C'est un autre sujet.

Ce que je peux dire, mais c'est aussi dans la presse et dans les médias, l'État conduit des études complémentaires liées au trafic aérien, mais tenant compte naturellement de ce débat, si cette liaison LGV est réalisée.

Le Préfet de Région, encore tout récemment, a dit qu'au début de l'année 2006, il rendrait compte des deux études qui sont conduites actuellement, liées au trafic aérien, c'est-à-dire quel trafic aérien, quel mouvement sur l'aéroport de Blagnac à l'horizon 2020/2030 ?

Quel impact sur l'environnement sur l'aéroport de Blagnac ?

Ce ne sera pas un sujet de débat public, mais de présentation d'études qui sont conduites actuellement au début de l'année 2006.

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

Dans l'ordre des choses et dans les analyses réalisées sur l'évolution et les moyens d'assurer les échanges de la péninsule ibérique à destination de l'Europe, des projets trouvent naturellement leur place, liés d'abord au fait qu'il existe des couloirs d'échanges actuellement, qui sont les axes littoraux, l'axe littoral par le corridor Atlantique et l'axe littoral par la Méditerranée.

Donc, les efforts vont dans un premier temps porter sur des aménagements d'infrastructures, que ce soit en Espagne ou en France pour donner de la capacité à ces axes.

On peut dire que le projet Bordeaux-frontière espagnole est au titre de ces aménagements. On a la réalisation de Perpignan-Figueiras, qui est un franchissement frontalier assez long, mais qui va donner beaucoup plus de performances aux offres ferroviaires d'échanges entre l'Espagne et la péninsule ibérique. Cet axe débouche ensuite sur le corridor méditerranéen et remonte la vallée du Rhône, le long de ce que l'on appelle l'axe eco-fret, qui est un axe que RFF aménage progressivement comme axe à priorité fret.

Donc, on prend les trafics là où ils se trouvent aujourd'hui pour assurer de bonnes conditions à leur développement. C'est dans l'hypothèse où l'on arrivera à une saturation, c'est-à-dire à une impossibilité de continuer à assurer le développement par ces axes que l'hypothèse de la création d'un nouveau lien de franchissement des Pyrénées va se trouver engagée.

Effectivement, il n'y a pas dans le fait d'avoir des discussions très préliminaires sur la nouvelle traversée des Pyrénées un élément de nature à retarder le projet par rapport à Bordeaux-Frontière.

M. GAILLAC :

Je voulais demander à M. de TREGLODE, qui a répondu honnêtement sur les différentes possibilités de financement, comme dernièrement son Président a changé, et parfois lors de changement les politiques ou les orientations changent.

La part du financement privé dans les nouvelles lignes à grande vitesse a l'air d'être traité de façon un peu plus favorable que précédemment. Jusqu'à présent, vous n'aviez pas intégré ce partenaire supplémentaire, et cela joue également sur le classement, ou du moins la priorité que vous pouvez faire entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Hendaye.

Si dans vos recherches ou nouvelles feuilles de route sur les possibilités de financement, la part de financement privée dans l'un ou l'autre cas peut être plus importante, est-ce une démarche que vous allez dorénavant suivre ?

Je ne sais pas, et je m'excuse d'être indiscret, mais comme cela fait justement partie d'une nouvelle précision de votre Président sur les financements privés sur le territoire hexagonale, étant responsable vous-même du développement et de la stratégie, j'aimerais savoir si vous intégrez ce nouveau partenaire.

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

En fait, j'ai précisé que les nouvelles orientations ont été précisées lors de cette réunion du Comité interministériel du 14 octobre 2005, qui a bien précisé l'application de ses nouveaux modes de financement dans le cadre du ferroviaire.

Précisément, dans cette décision, il est demandé à RFF d'étudier tout particulièrement l'application du PPP pour plusieurs projets :

Le projet de la LGV Rhin-Rhône, branche est, simplement pour une partie de l'investissement, car ce projet est déjà très avancé. Nous sommes pratiquement à la veille du démarrage des travaux.

Il est demandé dans cette décision gouvernementale de regarder si l'on ne peut pas appliquer cette modalité financière du PPP pour les équipements ferroviaires, c'est-à-dire la voie, les caténaires, etc.

Deuxième projet : la décision porte sur des études de PPP sur la LGV Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux).

Troisième projet visé par cette même décision : CDG Express, c'est-à-dire de liaisons rapides entre le centre de Paris (la Gare de l'Est tout particulièrement) et l'aéroport de Roissy.

Dernière décision concernant les grands projets ferroviaires : le contournement de Nîmes et de Montpellier.

Ces études vont être engagées par RFF et vont faciliter les modalités de financement. Conformément à cette décision très récente du CIADT.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Y a-t-il d'autres questions sur ces points ? (Non). Nous pouvons passer au point suivant.

Question quatre : si la poursuite du projet est engagée, quelle est la prise en compte des aspects environnementaux ?

Je propose que RFF fasse une réponse initiale.

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

Votre Commission a organisé sur ce thème de l'environnement des réunions thématiques, celle concernant Midi-Pyrénées s'est tenue à Castelsarrasin le 8 septembre. RFF a eu l'occasion d'y développer un certain nombre de points liés à la problématique environnementale à l'occasion de la réalisation d'un grand projet d'infrastructure, notamment comment cet aspect de l'environnement est pris en compte tout au long des études de définition du projet.

Qu'en est-il de l'état environnemental au stade des études que l'on a aujourd'hui concernant le projet ?

Nous avons également illustré le traitement de certains impacts environnementaux, tirés de l'expérience que nous avons sur la LGV est européenne.

Ces documents figurent sur le site de votre commission. Il n'est pas ici le propos de les résumer, je vais simplement dire que nous sommes aujourd'hui dans une phase d'étude très amont, où nous avons fait un recensement de sensibilité ou d'enjeux environnementaux sur une zone très large, dite zone aire d'étude qui représente 50 km de large.

Nous avons établi, et également diffusé, soit par voie de carte, soit sur le site Internet de votre Commission une cartographie de ces enjeux environnementaux. Pour savoir comment ces enjeux peuvent être traduits en impacts, il faut ensuite définir des tracés. Donc, nous n'en sommes pas là.

C'est bien évidemment lors des phases ultérieures d'études dans la mesure où la décision de poursuivre le projet sera prise que l'on pourra avec les hypothèses de tracés définir les

impacts, c'est-à-dire les endroits où la LGV va rencontrer des enjeux ou des points de sensibilité environnementale particuliers.

La démarche de RFF dans le cadre de ces études de projets d'infrastructure consiste d'abord à rechercher dans les tracés à limiter au maximum le nombre de ces impacts. Par exemple, on va plutôt rechercher à s'éloigner des zones habitées.

C'est le premier élément, mais il est bien évident que si l'on ne recherchait que cet objectif, on n'arriverait pas à trouver de solution pour un tracé de LGV. Donc, on aura un certain nombre d'impacts qui seront identifiés et pour lesquels on recherchera dans un premier temps, les mesures d'atténuation à mettre en place, et si nécessaire les mesures de compensation qui devront accompagner la réalité de ces impacts.

RFF ne fait pas ces analyses de son propre chef et de son libre arbitre également, car en la matière les lois et règlements qui s'appliquent à tous les domaines de l'environnement établissent une liste de recommandations, de préconisations.

Notamment, RFF a une obligation de résultats vis-à-vis de tous ces postes environnementaux, auxquels bien entendu nous nous soumettrons avec en complément le fait que doit être établi au plus tard cinq ans après la mise en service de la ligne un bilan environnemental qui a pour but de valider que les mesures de protection de l'environnement, qui ont été prises, ont bien atteint leurs objectifs.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Sur ces points, des questions ont été posées par écrit.

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Une question sur la position des Verts Midi-Pyrénées. Je précise qu'une contribution existe déjà sur le site.

Une intervenante :

Voici la position des Verts Midi-Pyrénées. Elle consiste à réaffirmer l'impérieuse nécessité de préserver et de développer les liaisons ferroviaires des voyageurs et des marchandises par la maintenance et l'optimisation des infrastructures existantes aujourd'hui.

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

Ces lignes s'inscrivent dans un schéma européen maillé de lignes à grande distance, à compléter par le tronçon de Toulouse à Narbonne.

Ces lignes doivent constituer un choix clair de ne pas développer parallèlement de nouvelles infrastructures routières ou aéroportuaires.

De même, la très grande vitesse ne peut pas se développer au détriment du transport régional et de la sauvegarde des territoires.

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

(Applaudissements).

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Merci Madame, si vous aviez la gentillesse de nous donner votre texte par la même occasion, ainsi il n'y aurait pas d'erreur de transcription ; merci.

Mme Josée CAMBOU, Union Midi-Pyrénées Nature et Environnement :

J'entends bien, et vous nous l'avez bien expliqué, les méthodologies de RFF sur les projets et l'approche des problématiques environnementales.

J'entends bien le souci de la préservation des populations et les notions de compensation et d'atténuation, qui sont l'usage dans les projets de grandes infrastructures qu'elles soient d'ailleurs ferrées ou routières.

Mais, j'entends moins exprimée la problématique de la prise en compte des milieux naturels extrêmement riches, que ce soit en Aquitaine ou en Midi-Pyrénées. Cela fait aussi partie des préoccupations de notre homologue, la Fédération SEPANSO en Aquitaine qui s'inquiète beaucoup dans certaines variantes de l'attaque du milieu naturel.

Il est vrai que nous avons des milieux naturels qui seront a priori impactés en Midi-Pyrénées. Ce n'est pas pour autant que nous n'avons pas pris position en faveur du principe nous-même de la LGV, mais néanmoins je souhaiterais avoir une réponse un peu développée sans être très longue sur ce sujet de votre part dans cette dernière réunion parmi nous.

M. Jérôme VAQUET *, Journaliste agricole à Toulouse :

Je voulais savoir quelles surfaces seraient utilisées en Midi-Pyrénées pour le TGV.
Quel est le nombre de personnes concernées par la prise de terre pour le TGV ?
Quelles étaient les conditions d'expropriation des personnes concernées ?

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

On fait une réponse à ces deux premières questions.

M. Kim REGNIER, Directeur Régional RFF :

Je vais répondre rapidement à la deuxième question. Une LGV consomme en moyenne 10 ha au kilomètre. Si l'on a une centaine de kilomètres de LGV en Midi-Pyrénées, ce qui est à peu près l'ordre de grandeur, cela représenterait 1 000 ha de terre consommés.

Quant à savoir le nombre de personnes qui seraient concernées, c'est un exercice dans lequel je ne me lancerai pas, car sans projet, comme il y a des petites propriétés et des

grandes propriétés, je ne sais pas répondre à cette question. Elle est prématurée à ce stade d'études.

Concernant la première question sur la prise en compte de l'environnement, Jean-Jacques FAUCHER a bien précisé dans son intervention que le premier souci du projeteur qui définira le tracé sera d'éviter ou de limiter les impacts en termes de niveau et de nombre.

Premier souci, avant de réparer ou de compenser, ce sera d'éviter les impacts. Je le confirme et je le répète.

Dans cet esprit, nous renouvelons ce que nous avons déjà dit Madame CAMBOU.

Aujourd'hui, nous partons d'une carte des sensibilités environnementales, que vous connaissez bien, et qui est sur le site Internet, sur laquelle nous souhaitons que le public se prononce et nous indique où nous avons mal apprécié ou tout oublié.

Ensuite, au cours des phases d'études ultérieures, nous nous sommes engagés à une concertation, en particulier avec des associations pour établir les cartes de plus en plus détaillées, des enjeux, des sensibilités environnementales, et chercher ensemble la définition de tracés, la moins pénalisante pour l'environnement, étant étendu et vous l'avez reconnu qu'on ne peut pas ne pas du tout avoir d'impacts sur l'environnement.

M. Christophe LEBAIL * :

Je viens avec des amis de la Brède, et nous sommes de l'Association de Défense du Pays Brédois. Nous sommes proches de Bordeaux.

En matière d'impacts, il est certain que quelles soient les options choisies, vous allez traverser des zones entre Langon et Bordeaux de nappes phréatiques importantes qui alimentent pour 40 % la région bordelaise.

Vous allez m'excuser, mais nous sommes arrivés un peu de retard de Bordeaux, et peut-être avez-vous abordé la notion de financement.

Vous nous parlez de budgétisation de financement à 3 milliards et vous nous dites à la fois que vous n'avez pas étudié et que vous êtes dans l'incapacité de nous répondre précisément, de nous donner les noms des experts qui ont été mandatés pour vos études d'impacts mais aussi l'importance et l'impact sur votre budget.

On a des zones d'incertitude qu'on aimerait voir éclairées ce soir, notamment sur l'impact en matière environnemental sur l'eau dans notre région.

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

En fait, l'analyse des sensibilités environnementales a une couche qui traite de l'hydraulique : les eaux superficielles, les eaux de captage.

A cette notion de point de sensibilité environnementale est associée également une couche de la carte des coûts, qui définit effectivement que lorsqu'on passe dans ces zones on doit prévoir, et c'est établi sur base de ratios, ceci pour expliquer aussi qu'on sait déterminer à base de ratios le coût prévisionnel de l'infrastructure, qui prennent en compte cette notion de captage.

C'est la même chose quand on va franchir des cours d'eau, lorsqu'on est en zones inondables. On a la prise en compte de façon effectivement assez large des sensibilités environnementales qui vont être facteur des générations de coûts supplémentaires.

Si l'on est dans des zones relativement urbanisées, on a des coûts de protection phonique qui sont pris en compte. Je ne sais pas si cela répond suffisamment à votre question. Il s'agit bien de notions identifiées en environ neuf thématiques et qui ont permis de définir des notions de cartes de coût.

M. Kim REGNIER, Directeur Régional RFF :

Une précision supplémentaire, la liste des bureaux d'études qui ont participé et contribué aux études figure à la page 108 du dossier du maître d'ouvrage.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Monsieur qui a posé la question ou son voisin souhaite avoir un complément de réponse.

M. Jean-Christophe TRICHLER, * Association de Défense du Pays Brédois :

Vous savez qu'on est forcément opposé à un nouveau tracé dans le sud Gironde. D'ailleurs, on vous attend de pied ferme demain à Bordeaux.

En attendant, vous n'avez pas répondu à la question sur l'eau. En fait, il y a une grosse nappe phréatique qui date de l'éocène et qui se trouve au sud de Bordeaux.

Dans l'hypothèse des tracés centres et sud, vous passez sur cette nappe, et notamment sur des endroits de résurgence de cette nappe.

Vous n'avez apparemment pas tenu dans vos études écologiques et hydrologiques de ces tracés. Nulle part n'apparaissent les stations de pompage. Il faut savoir aussi que la SNCF est le premier consommateur français de désherbants.

Aujourd'hui, le gros risque de la LGV dans le sud Gironde, c'est de par l'utilisation de désherbants en grandes quantités la contamination de cette nappe phréatique de l'éocène qui alimente Bordeaux en eau potable.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Merci de cette observation importante.

M. Jacques AGRAIN, Membre du Conseil Économique et Social Régional :

D'abord, je tenais à excuser le Président CHAUZY qui aurait souhaité être là, mais qui est retenu par une réunion.

Le Conseil Économique et Social, après un débat très approfondi et très riche, où toutes les opinions se sont véritablement et longuement exprimées, a adopté un avis sur la LGV à l'unanimité.

La richesse des sensibilités au Conseil Économique et Social Régional donne une idée de la valeur d'une telle unanimité.

Pour aller très vite, sur le financement, c'est un élément fort dans les choix et la priorité de la ligne à réaliser, créera pour la ligne qui ne sera pas retenue en priorité, un certain handicap si les moyens de réaliser les deux lignes ne sont pas dégagés quasi conjointement.

Sur le financement privé qui intervient, y aura-t-il un impact sur les utilisateurs ? Y aura-t-il un impact sur les tarifs des usagers ?

Enfin, et c'est un élément aussi important, le Président CHAUZY et le Conseil Économique et Social, se préoccupe régulièrement d'œuvrer à la mise en commun dans nos régions des moyens des collectivités locales.

Notre région a été souvent victime d'un cloisonnement entre ces collectivités. Aujourd'hui, il est urgent de se mettre autour d'une table, de voir ce que chacun peut faire, de dégager un projet commun, et ensuite de parler d'une seule voix. Ce serait un élément fort pour notre région.

Enfin, par rapport au souci que l'on trouve dans la question qui vient d'être posée, je voudrais simplement lire le passage de l'avis du Conseil Économique et Social concernant pour notre région l'environnement.

« Entre Agen et Toulouse, le Conseil Économique et Social de Midi-Pyrénées souhaite par ailleurs que soit privilégié un tracé au plus près de celui de l'A62, conçu de manière à préserver les milieux naturels remarquables que constituent l'ensemble du corridor garonnais, les coteaux secs de part et d'autre de la vallée, la forêt de Montech.

Je crois que nous avons là un peu synthétisé l'avis qui, je le rappelle, a été adopté à l'unanimité du Conseil Économique et Social Régional.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Merci de votre intervention. Sur ces questions et sur l'intervention préalable, le maître d'ouvrage souhaite-t-il apporter une réponse ?

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

Sur l'intervention concernant le secteur de la Brède et des zones de captage, je vais montrer aux personnes qui ont posé la question cette carte. Je ne sais pas si vous la connaissez, elle est disponible dans les mairies. Elle fait environ 1,2 m de long sur 0,80 m de haut.

Elle représente le recensement des sensibilités environnementales. On y trouve les captages, qui sont représentés.

Nous avons établi cette carte dans un but d'inventaire et dans un but de partage, c'est-à-dire que nous considérons qu'il est possible que nous ayons oublié des choses dans cette carte. Bien évidemment, ce que vous nous dites peut laisser penser que c'est le cas du côté de la Brède. Nous serons bien entendu intéressés d'avoir les compléments d'informations de votre part.

Pour définir précisément s'il y aura un impact lié à la présence de cette nappe et comment le traiter, il faudra entrer dans la phase de définition des tracés, qui permettront d'identifier comment l'infrastructure se présente par rapport à cette nappe, et quelles sont les mesures à prendre pour éviter tout risque négatif vis-à-vis de cette ressource en eau, qui est un point tout à fait important.

Là encore, je précise que RFF n'agit pas de son propre chef et respecte bien évidemment toutes les législations et règlements qui sont là pour protéger ces ressources rares.

M. Kim REGNIER, Directeur Régional RFF :

Pour compléter le propos, je précise que la SNCF lorsqu'elle entretient les voies n'utilise pas de produits toxiques.

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

Très brièvement, je voudrais répondre à la partie de la question à nouveau sur les conditions de financement.

La négociation financière prend corps véritablement lorsque le projet est bien connu, en particulier au niveau de son coût. Généralement, la négociation financière peut avoir lieu après la déclaration d'utilité publique et après avoir pris en compte les modifications entraînées par l'enquête publique et prises en compte dans le décret d'utilité publique. Cette négociation financière part sur la base d'un coût de projets assez bien connu, et doit prendre en compte les conditions d'exploitation, en particulier la tarification d'infrastructures, les péages qui seront à ce moment-là mis en place par RFF.

Cette négociation, le cas échéant, doit prendre en compte les modalités financières type PPP, dont j'ai parlé tout à l'heure.

Ces éléments, une fois déterminés, qui ont mesuré un peu la complexité, permettent à ce moment-là à l'exploitant, la SNCF ou éventuellement d'autres exploitants s'il y en a, de déterminer l'ensemble de l'équation et du problème, et donc de fixer assez précisément le niveau des tarifs qu'il proposera à sa clientèle.

Je parle un peu à la place de la SNCF, mais sans doute je passe la parole à M. de TESSIERES qui pourra préciser ce point.

M. de TESSIERES, Directeur Régional SNCF Midi-Pyrénées :

Bien entendu, il faut bien avoir à l'esprit qu'il y a une élasticité entre le prix et la demande. On ne peut pas faire n'importe quoi en matière de tarifs.

Ce n'est pas parce qu'on fait un PPP où l'on pourrait penser théoriquement que cela va coûter plus cher, même si certains le pensent, cela reste à démontrer, qu'on pourra rajouter quelques euros de plus au prix du billet.

Il y a une relation que la SNCF connaît bien, car elle a une grande expérience sur les relations entre les prix et le nombre de clients. Il s'agit effectivement de trouver la meilleure combinaison. On ne peut pas faire n'importe quoi en matière de péage, c'est évident.

M. Yannick CHOLET *, Habitant de Toulouse, natif du canton de la Brède :

J'entends les sud Girondins qui souvent parlent d'environnement. Effectivement, il y a des choses précieuses dans le sud Girondin et je pense à la vallée du Ciron, mais on ne parle jamais d'environnement dans sa globalité par rapport aux autres modes de transport.

C'est tout de même ahurissant de voir toujours, quand il s'agit de projets ferroviaires qu'on parle d'environnement alors que c'est l'un des moyens de transport qui atteint le moins l'environnement, que ce soit par rapport à l'effet de serre ou à l'émission de gaz polluants, aux dépenses d'énergie.

Il faudrait peut-être faire réorienter le débat sur l'environnement par rapport aux autres modes de transport, et rappeler que le mode de transport ferroviaire est celui qui est le plus respectueux de l'environnement.
(Applaudissements).

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Je vois que plusieurs personnes nous ont déjà quittés et l'heure tourne, je souhaiterais faire avancer la réunion. Je suggère, si vous en êtes d'accord, de passer à la question cinq.

Un intervenant :

Juste une petite remarque, M. Kim REGNIER nous a annoncé tout à l'heure que la SNCF n'utilisait pas de produits toxiques, alors qu'il nous donne le nom du produit herbicide, qui ne serait pas toxique.

Un intervenant :

On l'a déjà demandé à la SNCF à plusieurs reprises, donc on aimerait bien avoir le nom des désherbants utilisés.

M. de TESSIERES, Directeur Régional SNCF Midi-Pyrénées :

Vous me prenez un peu au dépourvu, je suis incapable de vous donner le nom du produit. Je sais que la SNCF a fait d'énormes efforts depuis quelques années pour réduire de façon extrêmement forte la quantité de désherbants utilisés.
Avec ces 30 000 km de voies, elles utilisent beaucoup de produits, mais énormément moins qu'avant.

Bien entendu, elle a modifié afin de se conformer aux différentes législations et réglementations. Elle utilise des produits les plus adaptés et les plus conformes à la réglementation.

On peut dans le cadre des contributions de la SNCF donner la réponse écrite plus tard, mais là je suis incapable de vous donner le nom des produits.

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP :

Je note que la réponse sera donnée à la commission qui la publiera ensuite.

Je passe à la cinquième question : si la poursuite du projet en engagée, quelle concertation est prévue par le maître d'ouvrage jusqu'à la DUP ?

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

Des étapes sont bien identifiées à partir de la fin du débat, et je rappelle que cette fin a été fixée par la Commission au 25 novembre.

Donc, les Commissions Particulière et Nationale du Débat Public établiront au plus tard le 25 janvier 2006 respectivement un compte rendu et un bilan du débat public. A partir de ce moment, RFF devra publier sa décision concernant la suite donnée au projet, trois mois plus tard (au plus tard le 25 avril 2006), en motivant cette décision et en fixant les modalités de la poursuite du projet. Ce sont les étapes à intervenir immédiatement après la suite du débat public.

Bien évidemment, la concertation en cours depuis le démarrage de ce débat public ne va pas s'achever le 25 novembre pour ne reprendre qu'au moment de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Il y a eu une information du public sur le projet, ce qui n'avait pas existé jusqu'à présent, faute de projet, j'allais dire. La participation du public au cours du débat ne permet pas d'envisager qu'il ne se passe plus rien pour le public pendant de nombreux mois. C'est le délai qui va séparer de l'enquête publique.

Également, l'expérience dont a parlé Hervé de TREGLODE que RFF accumule avec les projets de LGV en cours le conforte dans son souhait de construire le projet en concertation avec les acteurs.

Il y aura dans les décisions de poursuivre le projet des modalités qui seront définies, avec des étapes pour les études, un calendrier de ces études et bien évidemment la conception de la mise en place d'un dispositif de concertation, avec les différents acteurs concernés.

Cette concertation répondra à un certain nombre de grands principes. D'abord, on voit que la poursuite d'un projet est une question de financement. Donc, RFF a un certain nombre de partenaires, qui sont les cofinanceurs de l'opération.

Il est de pratique de travailler avec ces partenaires au sein de comités techniques et de comités de pilotage, qui sont les organes décisionnels. Indépendamment de cela, il y aura un travail que nous souhaitons dans le dialogue avec les collectivités et les acteurs de territoire, notamment par la mise en place de groupes de travail pour aborder les problématiques de l'environnement de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, pour ne citer que les principales disciplines intéressées.

Ceci, dans un processus un peu itératif faisant que l'on portera à connaissance dans ces groupes de travail les résultats connus des études, et que les réflexions menées au cours de ces groupes de travail permettront d'enrichir les études pour leur phase ultérieure.

Ceci se fait avec les acteurs actifs, sans que le terme soit péjoratif, et puis il y a également le public qui a droit à l'information, ce qui est le cas aujourd'hui mais qui doit poursuivre.

Ce travail aboutira à une information et une consultation du public par des outils que l'on peut imaginer, mais que vous imaginez bien aussi avec ce qui se passe avec le débat public aujourd'hui, on peut avoir la création d'un journal d'information sur le projet.

A ce titre, si vous consultez le site officiel de RFF, vous y trouverez une rubrique concernant tous les grands projets de LGV conduits avec toute l'information relative à leur évolution. On peut envisager des réunions publiques et des expositions organisées par RFF de sa propre initiative, ou sur demande du Préfet coordonnateur, qui prend en charge le projet et qui peut demander des comités de suivi, et des rencontres individuelles ou collectives avec les représentants de RFF en charge de la conduite du projet.

C'est un dispositif qui va poursuivre la concertation engagée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, via sa Commission Particulière. Il nous fait souhaiter également que cette concertation soit conduite sous l'égide d'un garant.

Comme la CNDP a la mission de veiller au respect de la participation du public tout au long de l'élaboration d'un grand projet, il nous vient naturellement à l'idée de souhaiter que la CNDP puisse assurer le suivi du dispositif de concertation, qui serait proposé et mis en place.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Je voudrais confirmer les propos de M. FAUCHER. Effectivement, la CNDP a la mission de veiller au respect de la participation du public. C'est l'application de la loi, car la loi du 27 février 2002 qui traite de la démocratie de proximité prévoit bien dans son article 134 que la Commission Nationale doit veiller au respect de l'information du public, durant la phase de réalisation des projets dont elle est saisie jusqu'à la réception des équipements et des travaux. Donc, c'est tout à fait dans le cadre de la loi que nous respectons tous.

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Quelques questions sur ce point ? (Non).
Nous passons à la deuxième partie de ce débat ce soir.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Nous allons aborder les questions surtout posées dans la Haute-Garonne. Arrivé à ce stade, s'il y avait des interventions de telles ou telles personnes sur un plan général, la parole pourrait volontiers leur être accordée. Madame la Maire Adjoint de Toulouse avait indiqué qu'elle souhaitait intervenir.

Mme Danièle DAMIN, Adjointe au Maire de Toulouse :

J'interviens au nom du Maire de Toulouse, Jean-Luc MOUDENC, dont je suis l'Adjointe. Je voulais rappeler ici, mais est-il utile de le faire, le formidable intérêt de la LGV pour Toulouse et l'agglomération bien sûr du Grand Toulouse, dont je vous rappelle que les 700 000 habitants constituent environ le tiers de toute la population du Midi-Pyrénées.

L'intérêt pour la LGV se situe dans cette formidable attractivité que Toulouse exerce à travers toute la France, ce n'est pas qu'un simple effet d'héliotropisme positif, tout à fait compréhensible, mais c'est l'essor économique de Toulouse qui explique que 19 000 personnes nouvelles arrivent par an à Toulouse.

Bien entendu, cet effet ne pourra que s'accroître dès que les pôles de compétitivité seront mis en place.

Pour autant, et on ne va pas polluer le débat, la Ville de Toulouse n'abandonne pas tous les autres projets...
(Brouhaha dans la salle).

Mme Danièle DAMIN, Adjointe au Maire de Toulouse :

Je ne citerai aucun projet en discussion et ne figurant pas au débat ce soir.
Donc, ce n'est pas moi qui en ait parlé la première.
(Intervention inaudible dans la salle).

Mme Danièle DAMIN, Adjointe au Maire de Toulouse :

Je ne pensais pas directement à cela, car la question a été posée tout à l'heure, mais au bus en site propre, qui est aussi un sujet d'actualité.

Je voulais vous apporter un message important sur le sujet de ce soir. Tout à l'heure, il a été évoqué la nécessité d'un consensus politique. Celui-ci est bien évidemment construit et il a abouti hier soir au Conseil Municipal, auquel j'ai assisté avec mon collègue ici présent, Jean-Jacques MIRASSOU. Un vœu a été voté à l'unanimité du Conseil, que je vais rapidement vous résumer, car il est important.

1) Le Conseil Municipal de Toulouse souhaite rappeler l'absolue nécessité de la mise en place dans les délais prévus d'une liaison à grande vitesse entre Toulouse et Bordeaux, permettant dès 2016 une liaison Paris-Toulouse en 3H06, ayant vocation à être prolongée en direction de Narbonne vers l'Espagne et le sud-est.

2) Le Conseil Municipal prend acte de l'engagement réitéré de l'État sur ce dossier et félicite la CNDP de la qualité de la concertation mise en place. Il prend acte avec satisfaction de la position favorable du Conseil Général de la Haute-Garonne, et du Conseil Régional Midi-Pyrénées dans ce dossier.
C'est un point qu'il faut souligner avec satisfaction, le consensus existe.

3) Le Conseil Municipal de Toulouse rappelle sa position favorable concernant la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et l'Espagne, via Hendaye, qu'il juge être complémentaire de la LGV reliant Toulouse à Paris, via Bordeaux.

Il souhaite que les collectivités concernées n'opposent pas ces deux dossiers majeurs pour l'irrigation du grand sud-ouest, et sollicite le soutien du Conseil Régional d'Aquitaine, du Conseil Général de la Gironde, et de la communauté urbaine de Bordeaux au projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse.

C'était tout à fait important, car les deux autres collectivités avaient voté des vœux dans cet esprit. Donc, voilà la position de la Ville de Toulouse.

Je voulais intervenir pour la partie concernant la gare Matabiau.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Il y a dans les questions spécifiquement toulousaines le problème de la gare, qui a été posé. Pour l'ordre des débats, vous pourrez reprendre la parole à ce moment-là.

Mme Danièle DAMIN, Adjointe au Maire de Toulouse :

Avec plaisir, merci.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Y aurait-il d'autres interventions à caractère général ?

M. Lionel BRETONNET, Président de l'Association Défense du Pays Bretois :

Je suis Président d'une association créée il y a trois semaines « Défense du Pays Brédois », et j'aurais voulu faire une remarque d'ordre général.

Le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse coûte à peine 3 milliards d'Euros, soit 1 % du budget annuel de l'État. Je regarde dans le dossier « calendrier et financement », au niveau du coût, on n'a pas beaucoup de précisions.

Je m'excuse si ma question fait doublon avec ce qui a été dit précédemment, mais nous sommes arrivés un peu en retard pour des raisons indépendantes de notre volonté.

Au niveau du calendrier et du financement, on n'a pas beaucoup de précisions sur le coût et au niveau du financement, il y a beaucoup de choses hypothétiques avec l'emploi du conditionnel et des phrases elliptiques.

Comment arrive-t-on à 3 milliards d'Euros ? Comment est-ce financé ? Par qui est-ce payé ?

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Il a déjà été en grande partie répondu à ces questions. Voulez-vous répéter, Monsieur FAUCHER ?

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

Je vais rappeler très rapidement que chacun des scénarios définis et présentés dans le dossier support, document de synthèse, donne un coût correspondant à l'aménagement considéré.

Je peux préciser que dans les études qui ont servi de base à l'élaboration de ce dossier et qui figurent sur le site Internet de la Commission, on trouve des éléments plus détaillés de calculs de coût. Un coût est associé à chaque hypothèse.

Concernant le financement, nous avons évoqué comme pour tout projet d'infrastructure, qui se fait actuellement, la question de son financement, mais Hervé de TREGLODE l'a rappelé précédemment.

Lorsqu'on arrive à l'issue des études d'avant-projet sommaire, qu'on a une définition plus précise du projet, car on retient le tracé qui sera soumis à enquête publique, on peut donc en définir précisément le coût, et plus précisément toutes les conditions économiques liées à l'exploitation de l'infrastructure, car des projets de services sont mis en place, des hypothèses sur les tarifs et la tarification d'infrastructure aussi.
Cela permet aux acteurs d'avoir des données importantes et fiables pour pouvoir décider du financement.

Nous avons indiqué qu'il était effectivement au stade du débat public très difficile de pouvoir faire des hypothèses sur le financement et le partage du financement de l'infrastructure.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci, nous vous proposons de passer maintenant à la deuxième partie.

Un intervenant :

Pardon, j'ai une remarque à faire.

Cela vient en complément des propos de Madame la Maire Adjointe de Toulouse concernant les Conseils Régionaux de Midi-Pyrénées. Je vous informe que le Conseil Général de Gironde et celui d'Aquitaine ont voté contre la ligne LGV.
Nous ne sommes pas contre le fait de relier en TGV Paris à Toulouse, mais nous préférierions que cela passe par Orléans et Limoges, plutôt que par le sud Gironde, où cela créerait une balafre.

Je vous annonce que c'est la guerre dans le sud Gironde vis-à-vis de RFF et de la SNCF.
(Huées).

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Il y a une question sur les préoccupations : que devient la ligne Paris-Limoges ? Donc, nous pouvons aborder la deuxième partie de la réunion qui sera animée par Monsieur BAREL.



Questions locales

M. Jacques BAREL, membre de la CPDP :

Nous avons quatre questions locales et spécifiques, mais elles n'ont pas pour autant trop peu d'intérêt, au contraire.

Première question : le prolongement de la LGV entre Toulouse et Narbonne est-il étudié ?

Deuxième question : qu'en est-il du projet POLT ?

Troisième question : existe-t-il une proposition alternative à l'implantation de la gare LGV à Matabiau ?

Est-il envisagé un éventuel contournement ferroviaire de Toulouse ?

Nous allons commencer par la première, et je vais demander des éléments de réponses à RFF. Le sujet a déjà été abordé par le Président de la Commission des Transports du Conseil Régional et par Madame l'adjointe au Maire qui l'un et l'autre ont évoqué ce sujet.

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

Très rapidement d'historique, les études qui ont conduit au projet que l'on appelait « études d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne ont effectivement embrassé l'axe complet de Bordeaux-Toulouse à Narbonne entre 2002 et 2003, pour conduire à des hypothèses et des scénarios dont certains étaient un aménagement en LGV complet de Bordeaux à Toulouse et Narbonne.

Suite à ces études, il y a eu des décisions, d'abord celles du CIADT de 2003, qui ont décidé d'inscrire, comme l'a dit Hervé de TREGLODE sur la carte des infrastructures à long terme le projet de LGV Bordeaux-Toulouse.

Puis, une décision a suivi de peu du Comité de pilotage de ces études réuni le 23 janvier 2004 et a décidé également de retenir comme projet, en première phase et première étape d'un aménagement ultérieur plus complet de l'axe, toujours cette LGV de Bordeaux à Toulouse.

Pour répondre à la question, il n'y a pas effectivement d'étude du prolongement entre Toulouse et Narbonne. Néanmoins, l'hypothèse de la création de la LGV Bordeaux à Toulouse va créer sur l'axe un événement nouveau qui nécessite de reconsidérer comment l'axe dans sa totalité peut assurer l'ensemble des services que l'on entend. Cela a conduit le Président de RFF, Jean-Pierre DUPORT à l'époque, de proposer que RFF conduise à l'issue du débat public sur Bordeaux Toulouse une concertation avec les acteurs concernés pour envisager la suite à donner sur le tronçon Toulouse/Narbonne.

C'est un élément toujours d'actualité. RFF s'est engagé à faire cette concertation qui pourrait se tenir à la fin du premier semestre 2006 mais dans un contexte qui a un peu évolué, car le Ministre des Transports a pris la décision et demandé de lancer des pré-études fonctionnelles sur un aménagement de l'axe Méditerranée, c'est-à-dire le tronçon de Montpellier à Perpignan.

Aujourd'hui, c'est un tronçon encadré de projets, celui du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier par la LGV, et celui de la liaison France Espagne par la liaison entre Perpignan et Figueras.

C'est dans le cadre également de cette étude sur l'axe méditerranéen, dont Toulouse-Narbonne sera bien sûr un affluent que s'inscrira également cette concertation sur Toulouse-Narbonne.

M. Jacques BAREL, membre de la CPDP :

Merci, Monsieur FAUCHER. Sur cette première question et sur cette réponse de RFF, y a-t-il des personnes qui souhaitent intervenir ?

S'il n'y a pas de questions orales, il y a une question écrite sur le même sujet.

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP :

Elle est de Monsieur Henri FRICOUD * et je la résume.

Il pose le problème du devenir des autres lignes actuelles en termes de fréquence de vitesse pour ceux qui ne sont pas pressés ou ceux qui auraient une correspondance nécessaire avec le TGV.

En fait, l'avenir du réseau actuel et son développement.

M. Jacques BAREL, membre de la CPDP :

On s'éloigne un peu de Toulouse-Narbonne, mais on prend quand même un sujet important.

M. Alain de TESSIERES, Directeur Régional SNCF Midi-Pyrénées :

Je peux dire ce qui se passe quand on met en service une ligne TGV. Bien entendu, l'intérêt général d'une ligne TGV et l'objectif de la SNCF consistent à assurer une desserte la plus répartie possible de l'ensemble de la population qui vit sur le territoire et de combiner par des correspondances, par un travail mené avec le Conseil Régional sur le TER qui est directement intéressé par la problématique, assurer la meilleure desserte possible pour combiner les attentes des clients pressés, qui veulent aller vite et loin, et ceux qui sont moins pressés et assurer des correspondances et une intermodalité aussi bien avec le train qu'avec tous les autres modes de transport pour assurer la desserte la plus vaste du territoire.

Bien entendu, on prend en compte les préoccupations que vous avez exprimées. Je ne peux pas aller plus loin dans la réponse. C'est bien l'objectif de la SNCF quand elle étudie ses dessertes et quand elle connaît le projet de façon beaucoup plus précise.

J'insiste à nouveau, avec un rôle essentiel des Conseils Régionaux qui pilotent et sont responsables de l'organisation des transports régionaux.

M. Jacques BAREL, membre de la CPDP :

Merci Monsieur le Directeur. Toujours sur cette première question, y a-t-il des personnes qui souhaitent des précisions complémentaires ? (Non).

Je passe à la deuxième question qui a trait au projet POLT. Qu'en est-il du projet POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) ?

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

Pour rappel ce qu'était le projet POLT. C'était un projet d'aménagement de la ligne classique de Paris à Toulouse par Orléans et Limoges.

Aménagement, comme on l'a vu pour une des hypothèses du projet BT, qui s'accompagnait de l'hypothèse d'utilisation de TGV pendulaire.

Ce projet a été étudié. Il arrivait au résultat suivant : le temps de parcours que l'on pouvait obtenir entre Paris et Toulouse était de 5h20 avec les aménagements d'infrastructures et l'utilisation de trains pendulaires.

Le CIADT de 2003, qui avait été éclairé par une mission d'audit commencée aux finances et secteur des ponts et chaussées, a décidé de renoncer à ce projet dont la rentabilité apparaissait parmi la plus faible de toutes celles des projets qu'il avait à examiner.

Donc, nous ne sommes plus sur cette hypothèse de projets de trains pendulaires. Je peux tout de suite apporter une précision qui s'impose peut-être, ce projet n'était pas concurrent du projet de la ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, et notamment par les résultats qu'on obtient.

Si l'on considère la relation entre Paris et Toulouse, on voit que POLT permettait un temps de parcours de 5H20, alors que Bordeaux-Toulouse va permettre un temps de parcours de 3H07.

Alors que la relation classique Paris-Toulouse en TGV en passant par Bordeaux est aujourd'hui dans les meilleurs temps de parcours à 5H.

Le projet pour la desserte de Toulouse n'apportait rien. La région Midi-Pyrénées s'y est quand même intéressée et a participé au financement des études, dans la mesure où c'était une façon d'améliorer la desserte de la section nord-est de la région, à partir de Brive, car il existe une ligne « Brive-Rodez », qui aurait pu relayer les gains de temps de parcours que l'on avait depuis Paris jusqu'à Brive, avec le projet POLT.

Cet aménagement ne se fera pas. Néanmoins, l'axe n'est pas laissé à l'abandon. A l'occasion de ce projet, RFF a concentré des efforts de maintenance sur cette ligne.

Un autre projet intervient également : la suppression de passages à niveaux à hauteur de l'Indre, projet d'un coût d'environ 60 millions d'Euros.

C'est l'aspect infrastructure, mais je vais laisser la parole à Alain de TESSIERES pour évoquer quelles mesures également de compensation ou d'amélioration de l'axe ont été envisagées en matière de services ferroviaires.

M. Alain de TESSIERES, Directeur Régional SNCF Midi-Pyrénées :

On a fait plus qu'envisager, car on a mis en service depuis quelques mois le nouveau service TEOZ, qui consiste donc à partir d'un matériel corail complètement rénové et réaménagé de façon extrêmement confortable à offrir un service de qualité nettement supérieur. On constate comme cela s'était réalisé déjà sur Paris Clermont où l'on avait commencé, que sur Paris Toulouse, depuis quelques mois on est à une augmentation de trafic de l'ordre de 14 %, qui montre bien que ce service apporte une qualité très appréciée par l'ensemble de la clientèle, car cette augmentation de trafic est remarquable en quelques mois.

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Y a-t-il d'autres personnes qui souhaitent intervenir sur le POLT ? (Non).

J'ai bien noté les questions qui sont arrivées auxquelles on va répondre. On va prendre la question suivante : existe-t-il une proposition alternative à l'implantation de la gare LGV à Matabiau ?

M. Kim REGNIER, Directeur Régional RFF Midi-Pyrénées :

Deux mots d'introduction au sujet pour dire que les études préparatoires au débat public ont démontré la pertinence du site de Matabiau pour accueillir le TGV, une fois la LGV réalisée. Matabiau est une gare bien située proche du centre-ville. Elle est bien desservie par tous les réseaux de transport en commun (métro, bus, bus interurbains puisqu'il y a une gare interurbaine, bus urbains), il y a des parkings et une étoile TER, donc un bon site pour assurer les correspondances avec les TER.

Ceci étant, la gare Matabiau est un peu exiguë et dans ses accès un peu difficile, tout le monde le sait. C'est pourquoi la ville de Toulouse a pris l'initiative d'une étude, et je pense que Madame l'Adjointe au Maire, va en parler un peu plus que moi, à laquelle se sont associés tous les partenaires présents sur le site.

Mme Danièle DAMIN, Adjointe au Maire de Toulouse :

Effectivement, il ne me reste plus grand-chose à ajouter, car vous avez résumé les arguments faisant que pour la Ville de Toulouse le choix de Matabiau s'impose. C'est au nom de l'efficacité et de l'intermodalité que ce choix, pour nous, nous paraît excellent.

Matabiau est un nœud de communication et de modes alternatifs à la voiture. Vous les avez cités : gare de bus, gare routière, TER, métro.

En 1996, le métro était le troisième mode d'accès à la gare. Figurez-vous qu'en 2005, il est devenu le premier. Pour autant, l'arrivée du TGV en gare Matabiau n'ira pas sans poser des problèmes. Cette arrivée oblige à repenser les fonctionnalités de cette gare.

C'est pour cela que Jean-Luc MOUNDENC a installé en avril 2005, et une première réunion a eu lieu le 12 mai 2005, un comité de pilotage qui réunit l'État, la SNCF, RFF, l'agglomération du grand Toulouse, la Ville de Toulouse, la CCI, le SMTC, le Conseil Général et le Conseil Régional.

Ce comité a décidé à l'unanimité de commanditer une étude sur l'avenir de ce site, de rédiger un cahier des charges ainsi que de déterminer son cofinancement.

Cette étude qui se déroulera en 2006 permettra à sa conclusion ainsi de réaliser les choix nécessaires. La tâche de la Ville de Toulouse consistera à réaménager les accès au métro, aux bus de Tisséo, à la gare routière, c'est-à-dire en fait d'optimiser le confort du piéton aux abords de la gare.

Les gens s'adaptent chaque jour davantage à l'intermodalité grâce au métro et aux bus. Ainsi, les usagers qui se rendent en voiture à la gare ne sont plus actuellement que de 20 %. Mais la ville de Toulouse n'a pas déterminé par avance ses décisions. L'étude les guidera. Ce sera le cas en particulier pour la capacité du parking ou l'utilisation du site de Periol * dans l'éventualité où il pourra être déménagé sur le site Rénal *

L'avantage est que cette étude est placée très en amont des décisions. Comme le dit Jean-Luc MOUNDENC : « on ne pourra pas reprocher aux élus de ne pas avoir anticipé ».

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Madame l'Adjointe, je vous remercie de votre réponse. C'était bien que vous interveniez après Monsieur REGNIER, car votre réponse était beaucoup plus développée et beaucoup plus précise que celle du Directeur régional, donc c'était bien que cela se fasse dans cet ordre, et je vous remercie.

Sur ce problème de la gare, avez-vous des interventions ?

M. Jean-François AGRAIN :

Je suis représentant du syndicat CGT des cheminots de Midi-Pyrénées. Avant d'intervenir sur la gare Matabiau, juste une petite précision suite à l'intervention de Monsieur de TESSIERES, Directeur Régional concernant le train TEOZ.

Le train TEOZ, comme il l'a dit, est une ultime rénovation de voitures qui ont 30 ans d'âge. C'est un train qui ne permet pas de gagner une minute sur le parcours et qui coûte plus cher aux usagers.

En aucun cas, il ne peut être une alternative au POLT, qui lui était un TGV pendulaire qui, comme vous l'avez dit, ne permet pas d'être alternatif à la LGV Bordeaux-Toulouse, mais qui permet quand même de désenclaver le nord et le nord-est de la région Midi-Pyrénées, c'est-à-dire un peu plus au sud de Brive. On peut considérer que sa pertinence va jusqu'à Cahors et aussi jusqu'au nord de l'Aveyron, c'est-à-dire la ville de Rodez. C'était la petite précision par rapport à TEOZ.

Je laisse le Conseil Régional se déterminer seul, mais visiblement par rapport aux décisions de l'État, il y aurait un problème.

Concernant la gare Matabiau, effectivement pour nous, c'est la gare dans laquelle le TGV doit arriver. Pour autant, quand les TGV arrivent, ils suscitent un boom économique et beaucoup d'appétit financier, notamment d'appétit immobilier autour des points de desserte. Avant toute organisation de la gare Matabiau, et ce sera nécessaire, il sera quand même bien de réfléchir au transport ferroviaire dans 20 ou 30 ans, parce que nous avons encore des espaces dans cet emplacement ferroviaire qui, à mon sens, doivent en priorité être utilisés pour développer les correspondances, notamment les correspondances régionales. Toulouse Matabiau est certes une gare métropolitaine, mais c'est avant tout une gare régionale. Elle est enclavée au cœur de la ville, il y a des espaces précieux. On a besoin de développer notre plan ferré afin de pouvoir développer les correspondances qui certainement dans l'avenir seront amenées à être plus importantes qu'elles ne le sont actuellement.

J'en finirai, car je n'étais pas intervenu jusque là, sur les financements. Je suis aussi un peu plus inquiet que Monsieur de TESSIERES, si RFF fait appel à des financements privés, car les financeurs privés ne sont pas des philanthropes.

Actuellement, les fonds de pension américains exigent des taux de rendement à hauteur de 30 %, et à très court terme. Si ces gens-là viennent, ils auront des exigences. Si elles ne sont pas à cette hauteur, elles seront en tout cas relativement similaires.

Cela veut donc dire qu'il y aura de la part de RFF qui actuellement se fait payer au travers de ces péages nécessité de réévaluer une énième fois ses péages pour rembourser ces gens-là.

Je ne sais pas si ce seront les usagers qui le paieront directement dans le prix du billet, mais il est à craindre que la SNCF devant les acquitter, ce sera encore une fois au niveau de sa gestion interne, des arbitrages qu'elle fera, et qu'elle nous réédite comme elle l'a fait cet été la demande de suppression de trains dits non rentables qui est quand même du train du service public et de l'aménagement du territoire.

Il faut réfléchir beaucoup au financement privé dans ce genre d'installation.

J'écoutais ce soir sur France Info, le projet de budget du gouvernement se passe de 5,5 milliards, ce sont les allègements fiscaux pour les gros revenus de notre pays. Quand on a une ligne qui en coûtera 3 et qu'on peut se passer de 5,5, je pense qu'on a la ressource pour pouvoir financer tous les grands projets de ce pays sans faire appel aux financements privés.

(Applaudissements).

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Y a-t-il d'autres interventions ?

Un intervenant :

Je suis habitant et élu du nord toulousain et je voudrais faire quelques remarques sur la déclaration de Madame l'Adjointe au Maire de Toulouse.

S'il n'y a que 20 % d'utilisateurs de la gare Matabiau qui viennent en voiture, la raison est force simple. L'accès à la gare Matabiau est quasiment impossible, surtout aux heures de pointe. Donc, on utilise plus facilement le transport en commun qui s'appelle le métro.

Or, le métro ne quitte pas le territoire de la ville de Toulouse. Il y a quelques parkings, mais ce ne sont pas des parkings de dissuasion.

Pour ne prendre qu'un exemple que je fréquente beaucoup, Balma ou les Argoulets * sont toujours saturés. Conséquence : prendre le TGV, ce sera encore la galère tout comme cela peut l'être aujourd'hui pour l'accès à l'aéroport de Toulouse.

Si j'ai bien compris, le TGV a pour objet de dissuader l'usage abusif de l'automobile. Il faut que cela se passe avec des gares qui soient à l'extérieur de la ville, et particulièrement au nord toulousain, car c'est là où il y a la situation la plus idoine. D'autant que l'agglomération toulousaine comprend pour moitié la ville de Toulouse et pour autre moitié l'agglomération toulousaine.

Du point de vue de la population et des usagers futurs du TGV, il me paraîtrait objectivement plus opportun de l'avoir à l'extérieur de la ville de Toulouse.

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Y a-t-il d'autres intervenants sur le problème de la gare ?

M. Patrick PELISSIER :

Je suis Président d'une association d'environnement de l'Isle sur Tarn et membre du l'UPNET.

Dernièrement, le préfet du Tarn a fait une déclaration sur France 3 en demandant que la gare de TGV vienne à St Sulpice. Cela correspond un peu aux propos de Monsieur. C'est au nord-est de Toulouse. Qu'en pensez-vous ? Est-ce un projet qui pourrait être réalisable ou simplement une affabulation de notre Préfet ?

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Les Préfets n'affabulent jamais, je le dis devant Monsieur le Préfet de région. Avant de donner la parole à RFF sur ces différentes questions, y a-t-il d'autres questions toujours sur la gare ?

M. BOUJARD *, Comité de quartier de la Lande :

Dans le secteur nord de Toulouse, puisque c'est le quartier de Toulouse, il y a une emprise de lignes SNCF qui jouxte, tout le long de la rocade et qui part du quartier nord de la Lande et qui arrive à la Bège.

Cette emprise SNCF sera-t-elle bénéficiaire pour la ligne TGV ? Sera-t-elle nécessaire pour rejoindre Bordeaux à Narbonne en passant par la vallée de l'Erse, telle que l'emprise est définie dans le plan d'occupation des sols actuellement en place ?

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Je demande à RFF de répondre. La dernière question porte sur la question suivante, on va la poser et RFF répondra à ceux qui sont intervenus et à Monsieur qui est intervenu sur le contournement ferroviaire de Toulouse.
Est-il envisagé un éventuel contournement ferroviaire de Toulouse ?

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

C'est l'occasion de traiter plusieurs sujets à la fois. Là encore, je renvoie aux études d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne, qui notamment dans le scénario constituant à créer une ligne à grande vitesse complète de Bordeaux à Narbonne envisageait pour des raisons de capacité à la traversée du site de Matabiau un contournement ferroviaire de l'agglomération toulousaine.

Les événements qui sont intervenus depuis, c'est-à-dire les décisions d'envisager le projet Bordeaux-Toulouse, plus des études plus précises qui ont été conduites dans le cadre du contrat de plan Etat/région Midi-Pyrénées sur le nœud ferroviaire de Matabiau ont montré qu'à l'horizon du projet, la situation à la traversée de Matabiau ne serait pas celle de saturation.

On peut dans le cadre de l'étude faite sur Bordeaux-Toulouse se dispenser de l'hypothèse d'un contournement qui n'offre pas d'intérêt, car la capacité à écouler les trafics existent via Matabiau.

Dans cette hypothèse, le projet de LGV se raccorde, c'est-à-dire que la Ligne à Grande Vitesse va se raccorder à la ligne existante au nord de l'agglomération toulousaine à peu près à hauteur de St Jory, pour permettre ensuite au TGV de rejoindre la gare Matabiau. C'est également un élément qui plaide en faveur de la desserte de l'agglomération toulousaine par cette gare.

Qu'en est-il du contournement ?

Toujours dans la même problématique de prendre en considération ce que l'aménagement Bordeaux-Toulouse va entraîner sur l'axe complet, l'engagement de RFF de conduire une concertation sur Toulouse-Narbonne s'est doublée d'un engagement de conduire une concertation sur le contournement ferroviaire de Toulouse.

Dans les études Bordeaux-Toulouse-Narbonne, l'hypothèse de contournement a été envisagée selon trois options possibles :

⇒ Utiliser les emplacements réservés de la Vallée de l'Erse pour faire un contournement court.

⇒ Contournement plus éloigné de l'agglomération et qui effectivement pourrait suivre au départ à hauteur de St Jory à peu près la Vallée du Girou. Cette hypothèse permettrait d'envisager une gare excentrée de Toulouse, et pourquoi pas à hauteur de St Sulpice ou du croisement de la ligne du quart nord-est.

⇒ Une hypothèse de contournement sud et ouest de l'agglomération toulousaine.

Aujourd'hui, les options et hypothèses de gare nouvelle excentrée de l'axe actuel Bordeaux-Toulouse-Narbonne seront à concevoir dans l'hypothèse d'un contournement ferroviaire de Toulouse.

Ce contournement n'étant pas en projet associé au projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, cela ne met pas encore d'actualité ce que l'on fera de la vallée de l'Erse, et cette hypothèse de contournement envisagée.

Mme Josée CAMBOU, UMINATE :

Excusez-moi de réagir sur la thématique du contournement, ce que je n'avais pas prévu, mais je m'aperçois en fait qu'on ne met pas forcément les mêmes choses derrière le même terme. Nous sommes très nombreux en Midi-Pyrénées, et pas seulement les associations de protection de l'environnement, à réclamer depuis des dizaines d'années un contournement de Toulouse, ce n'est pas pour y mettre des TGV, mais pour y mettre des flux de transport de marchandises, et notamment parmi eux les transports de matières dangereuses, lesquelles traversent toute la zone urbaine Toulouse et banlieue dans des zones particulièrement inappropriées pour ne pas dire plus. De plus, elles traversent carrément la gare.

Donc, c'est ce que nous réclamons comme contournement, et ce n'est pas à cela que vous répondez.

M. Kim REGNIER, Directeur Régional RFF Midi-Pyrénées :

L'engagement de RFF est de mener une concertation avec les acteurs. Celle-ci aura lieu dans le courant du deuxième trimestre 2006, après la publication de la décision du maître d'ouvrage sur Bordeaux Toulouse.

L'une des questions posées au titre de cette concertation est : quelles sont les fonctionnalités de cet ouvrage ?

Je n'irai pas plus loin car je ne vais pas ouvrir la concertation aujourd'hui, nous en reparlerons le moment venu.

(Remarque inaudible dans la salle).

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Tout cela est enregistré et fait partie du dossier du débat. Cela ne passera pas aux oubliettes.

Y a-t-il d'autres questions sur ce problème du contournement ? (Non).

Il y a eu une question écrite que l'on a reçue.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

C'est une question écrite qui concerne directement la CPDP. Elle émane de Monsieur BRETONNET de Défense du Pays Brédois.

Quel est le budget de la CNDP ? Qui finance ?

Dans le cadre de la transparence, on répond à toutes les questions.

Je ne connais pas le budget de la CNDP. Madame MADER membre de la Commission Nationale ne le sait pas non plus. Il est totalement consultable. Je rappelle que la CNDP est financée sur la ligne du budget national, rubrique « Ministère de l'Ecologie ». je suppose que la question posée est autre, à savoir quel est le budget de la CPDP pour le présent débat public ?

Quel est le budget de la CPDP ? La Commission Particulière n'a aucun budget. On n'a pas de compte bancaire.

Par contre, des frais importants sont engagés dans le cadre du débat public : des publications, des salles de réunions. Lorsque nous considérons qu'une action est nécessaire à l'information du public ou à permettre le débat, nous passons la commande à RFF qui l'honore s'il considère que ce n'est pas exagéré.

Pour l'instant, tout ce que nous avons considéré comme utile au débat a été honoré. Combien tout cela va coûter ? Ce sera totalement rendu public, car dans le compte rendu du débat, que nous mettrons sur le site Internet, le 18 janvier à 12 heures, il y aura une page où sera détaillé le coût réel du débat public.

Qui finance ? RFF est responsable de financer ou non. Par contre, RFF n'est pas le seul financeur de cette opération. Je parle sous le contrôle de Monsieur le Préfet de région, RFF finance 25 % du coût engagé dans le cadre du débat public, l'État finance également 25 %, les collectivités locales qui se sont senties impliquées par le projet financent les 50 %.

Voilà la réponse à cette question. Si vous voulez savoir au centime près combien aura coûté le débat public, vous le connaîtrez le 18 janvier à midi.

Au-delà de la diffusion sur le site Internet du compte rendu du débat public et du bilan par le Président de la Commission Nationale, il y aura un envoi papier avec la disquette de l'ensemble des actes du débat qui sera envoyé à environ 6 000 personnes, c'est-à-dire les 3 000 personnes qui figurent sur les grandes listes de responsabilité politique, économique,

syndicale, associative, plus 3 000 personnes qui pendant la durée du débat nous ont dit être intéressées par l'opération.

Cet envoi papier plus disquette ne se fera pas peut-être le 18 janvier à midi pour des raisons d'édition, mais en tout cas avant la fin du mois de janvier. Voilà donc la suite, et c'est pour moi l'occasion d'apporter cette information.

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Y a-t-il encore des questions écrites ? (Oui). On termine par ces questions.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Une question de Monsieur BRETONNET Lionel « Défense du pays brédois », la LGV Bordeaux-Tours n'a pas encore son financement.
Le financement LGV Bordeaux-Toulouse est très flou.

Pourquoi partir sur Toulouse-Narbonne ?

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Y a-t-il vraiment des choses supplémentaires à ajouter sur ces trois questions ?
Avez-vous d'autres questions ?

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

C'est tout.

Une intervenante :

Je voudrais revenir sur la position donnée par une personne dans la salle sur le Conseil Régional d'Aquitaine. J'ai ici l'avis émis par le Conseil Régional d'Aquitaine lors de sa séance du 24 octobre, et je voudrais vous lire un paragraphe et les conclusions.

« La Région Aquitaine ne peut qu'être favorable à tout projet de transport qui favorise son développement tout en contribuant au report modal vers le ferroviaire. Le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse, en permettant à la capitale régionale de Midi-Pyrénées d'être reliée à Paris en 3H, contribue en premier lieu au développement de l'agglomération toulousaine, de par l'augmentation significative du nombre de voyageurs de et vers la capitale.

Il devrait également bénéficier au territoire aquitain grâce au rapprochement des deux capitales régionales, dont le temps de trajet sera ramené à une heure et au gain de plus de 22 mn entre Bordeaux et Agen ».

Le Conseil Régional d'Aquitaine conclut :

« Le Conseil Régional réaffirme conformément aux décisions de l'Union Européenne la priorité absolue du projet de LGV sud Europe Atlantique au sud de Bordeaux jusqu'à la frontière espagnole ne pourra se prononcer sur les perspectives d'aménagement de la LGV

Bordeaux-Toulouse qu'à l'issue du débat sur la LGV sud Europe Atlantique, et demande en conséquence d'anticiper au maximum le débat public sur le prolongement de la LGV depuis Bordeaux jusqu'à la frontière espagnole.

En l'occurrence, le Conseil Régional d'Aquitaine ne refuse pas la ligne LGV entre Toulouse et Bordeaux.

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Merci Madame. Je crois que M. MIRASSOU qui représente le Président du Conseil Général souhaite intervenir.

M. Jean-Jacques MIRASSOU :

Très rapidement, car beaucoup a été dit. Je voudrais à mon tour souligner la qualité du débat qui a eu lieu dans le temps prévu et qui représente par rapport au mot d'ordre inscrit sur l'affiche « donner la parole aux citoyens », et cela a été une réussite.

Cela représente aux yeux de l'élu local que je suis l'exercice de démocratie qui mérite d'être souligné. Ceci pour la forme et qui n'est pas étranger du reste notamment à l'application développée par ceux qui étaient chargés d'animer ce débat.

Certes, beaucoup a été dit et beaucoup reste à dire encore. Je note avec plaisir qu'à partir de la clôture provisoire de ce débat, y compris dans la phase de transition précédant la prise de décisions, le citoyen au sens large sera encore entendu. C'est donc que cet exercice de démocratie va se poursuivre d'une manière aussi large et aussi pertinente que possible.

Sur le fond du débat, aujourd'hui on demande d'évaluer la pertinence de cette fameuse LGV reliant dans un premier temps Bordeaux à Toulouse, même si par ailleurs mes collègues à juste titre ont rappelé qu'elle devait s'intégrer dans un maillage ferré intéressant le grand sud-ouest.

Il n'aura échappé à personne ici, surtout pas ceux qui habitent la Haute-Garonne que ce département est équidistant de la Méditerranée et de l'Océan Atlantique, et qu'il a pâti bien trop longtemps d'un enclavement qui a nui à son développement économique, culturel, touristique...

Le désir que je formule ici au nom du Président IZARD et de l'assemblée départementale qui s'est prononcée il y a bien longtemps sur ce sujet et à de multiples reprises, est de faire en sorte que cette décision se prenne concernant le premier tronçon Toulouse-Bordeaux le plus rapidement possible, même si j'affirme ici ce soir que le Département de la Haute-Garonne sera très attentif à tout ce qui a été évoqué en termes d'impact sur le plan écologique et autre.

Aujourd'hui, en tant qu'élus, nous avons une conclusion plus que provisoire à donner, et le représentant du Conseil Général que je suis espère donc que cette décision se prendra conformément, je l'espère, à l'attente de l'immense majorité des gens concernés, et sera mise en œuvre dans un délai qui soit le plus court possible.

Je vous remercie.
(*Applaudissements*).

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Nous arrivons tout doucement à la fin de cette réunion. Je vais donner la parole à RFF pour que rapidement il donne quelques indications sur ce qu'il retient du débat au stade où l'on en est, et M. DEMANGE terminera.

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

Merci Monsieur BAREL.

C'est effectivement intituler ce que RFF a entendu, c'est assez factuel. On arrive au débat public avec un projet conçu, sur lequel on a travaillé et qui implique un certain nombre de croyances. Le débat a été riche d'enseignement, il nous apporte soit des éléments qui nous confortent dans certaines visions ou d'autres éléments qui nous prennent un peu à contrepied.

Il n'y a pas de caractère exhaustif à ce que nous allons vous faire présenter, ni non plus de classement hiérarchique d'une expression par rapport à une autre. Ce sont simplement les éléments qui peuvent marquer le maître d'ouvrage à l'issue de quatre mois de débat.

Il est évident qu'il y a eu une large expression, et vous l'avez dit également Monsieur le Président, lors des réunions publiques et au travers des contributions écrites.

Ceci dit pour dire également que nous basons notre écoute sur ce que tout un chacun peut retrouver une trace écrite, notamment sur le site de la Commission Particulière.

Le premier élément concerne l'opportunité du projet. On retrouve une diversité d'opinions sur cette opportunité. Même si l'on note comme élément fort, et je ne répéterai pas les propos de Hervé de TREGLODE sur le sujet, un intérêt du ferroviaire qui est très largement reconnu comme élément majeur d'aménagement du territoire, et également comme assurant un report modal vers un mode plus respectueux de l'environnement.

Il est évident aussi que nous avons entendu sur ces deux mêmes sujets des éléments et des avis contraires, considérant qu'en termes d'aménagement, une LGV sur un territoire qu'elle ne fait que traverser a un aspect plutôt désastreux, et également un effet négatif sur l'environnement.

Il faut aussi prendre en considération que bien sûr Bordeaux-Toulouse n'est pas le seul projet qui intéresse le sud-ouest. Il y a la présence du projet Bordeaux Frontière espagnole avec une priorité discutée entre ces deux projets.

On peut considérer que Bordeaux-Toulouse sur Midi-Pyrénées d'une façon quasi exclusive sur le département de Lot-et-Garonne en grande partie fait consensus et est revendiqué comme une priorité, alors que pour une autre tranche du territoire, essentiellement le reste de l'Aquitaine, il y a l'expression d'une priorité accordée au projet Bordeaux Frontière espagnole.

Il y a également en ce qui concerne le projet Bordeaux-Toulouse lui-même l'expression d'un souhait de le voir se prolonger très rapidement vers la Méditerranée.

Enfin, ceci se rapporte au projet lui-même, sachant que nous avons également entendu des solutions alternatives comme l'aménagement de la ligne existante qui est revendiquée par certaines voix, et également l'utilisation de l'axe POLT, soit par le projet POLT évoqué, soit également comme utilisation d'axe pour création d'une infrastructure nouvelle. D'aucuns considérant qu'il n'est pas naturel de passer par Bordeaux pour relier Toulouse à Paris.

Des avis sur les caractéristiques du projet : c'est également ce que nous avons présenté au débat public, avec un élément, bien sûr il y a une forte expression en faveur de la desserte des quatre métropoles principales du parcours Bordeaux-Agen, Montauban et Toulouse, même si l'on a pu entendre des souhaits de voir des contournements pour éviter de passer par Bordeaux, et aussi pour éviter le passage au centre de Toulouse.

Concernant le mode de desserte, en allant plus finement sur la problématique des gares, les gares de Bordeaux St Jean et de Toulouse Matabiau sont peut-être remises en cause. Il y a eu quelques avis exprimés notamment pour une gare nouvelle de Bordeaux du côté d'Ourcade, et également des hypothèses liées à un positionnement de la gare de Toulouse, qui serait différent, soit situé sur l'axe actuel du côté de St Jory, soit excentré comme on l'a vu en évoquant la question du contournement de Toulouse.

Concernant la problématique gare, le débat gare-centre/gare nouvelle est très ouvert sur Agen. C'est un point important.

Par contre, on note un quasi consensus pour une gare nouvelle de desserte de Montauban. L'autre sujet présenté au titre des caractéristiques du projet est celui de son passage dans le territoire, avec la question des options de passage.

Comme je l'ai indiqué au début, cette notion des options de passage nous a fait clairement entendre que certains avaient compris à la présentation que nous en faisons dans le dossier support que notre choix était fait en faveur de l'option sud.

Je rappelle que les trois options restent aujourd'hui des possibilités, au même titre les unes que les autres.

L'option sud entre Bordeaux et Agen est au cœur des discussions, essentiellement des avis exprimés contre cette option en Gironde, en Aquitaine ; et des avis exprimés pour cette option, que l'on retrouve dans des contributions d'acteurs, comme étant un élément présentant un certain nombre d'avantages par rapport aux autres options.

L'option proposée entre Agen et Toulouse n'est pas remise en cause. Il y a eu peu d'expressions à son sujet.

Nous avons entendu, indépendamment de ce que nous apportions au débat le retour, c'est-à-dire des sujets de préoccupations spécifiques.

Tout d'abord, le besoin ressenti très fortement d'avoir une définition rapide d'un tracé, notamment pour des raisons qui tiennent à la gestion du foncier, que ce soit de la part de particuliers qui ont des projets, mais également de la part de collectivités. Et aussi pour ces collectivités, une meilleure visibilité pour leurs projets locaux d'aménagement.

En ce qui concerne l'environnement et le cadre de vie, je ne vais pas m'étendre, mais simplement citer les principaux points de sensibilité, qui ont été mis en évidence : le bruit, les effets de coupure, les risques d'incendie ; d'une façon un peu indirecte, l'origine des granulats qui seront nécessaires à la construction de la ligne, et les impacts sur les milieux naturels.

Enfin, et nous avons entendu parler également aujourd'hui des interrogations sur le financement. Ces sujets ne sont pas dans le cadre de cette liste, qui n'est pas exhaustif limitatif.

Nous retenons également de façon importante qu'il y a une forte demande exprimée soit par les associations, soit par les collectivités, soit par les individus de demande de participation à l'élaboration du projet.

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Merci Monsieur FAUCHER. Je donne donc maintenant la parole pour terminer cette réunion à Monsieur DEMANGE.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci Monsieur BAREL, à moins qu'il y ait encore une intervention souhaitée, mais il est un peu tard.

Que va-t-il se passer à partir de demain ?

Nous aurons la dernière réunion de restitution de synthèse demain à Bordeaux. Le débat public devait normalement se terminer le 18 novembre. A la demande de notre Commission, la Commission Nationale a accepté de le reporter jusqu'au 25 novembre.

Ainsi, le débat public aura duré le maximum prévu par la loi, 4 mois, mais en fait il se sera étalé sur 5 mois et 3 semaines, car il y a une période entre parenthèse correspondant aux vacances entre le 14 juillet et le 31 août.

Donc, jusqu'au 25 novembre à minuit, toutes les contributions qui arriveront à la CPDP figureront dans les pièces du débat et sur le site du débat.

D'ailleurs, on a quelques problèmes. On avait pris le gabarit national de site Internet, car la Commission Nationale a des gabarits systématiquement utilisés et notre site s'est saturé.

Nous sommes en train d'augmenter la capacité. Ce sera vite réglé, mais cela prendra quelques jours. Ce qui prouve, si besoin en était, la participation.

Certaines personnes qui ont déposé des contributions se plaignent qu'elles ne figurent pas, mais bien sûr qu'elles figureront.

Comme je l'ai indiqué, dans les deux mois qui vont suivre, soit le 18 janvier à 12 heures, nous mettrons sur le site Internet à la fois le compte rendu du débat et le bilan fait par la Commission Nationale.

Cela a été dit, dans les trois mois qui suivront au plus tard, le maître d'ouvrage (RFF) rendra sa conclusion sur la suite ou non du projet. C'est-à-dire : poursuit-on le projet ? Cela ne veut pas dire qu'on le réalise.

Si on ne le poursuit pas, l'affaire est réglée. S'il est poursuivi, j'indique que le site Internet de débat public sera consultable pendant 4 ans.

Ainsi, tout ce qui a été dit, et Mme CAMBOU y a fait allusion tout à l'heure, toutes les réunions ont leur sténotypie avec les questions posées, les réponses apportées et les positions prises.

Donc, tout le monde pourra vérifier le suivi de ce qui a été avancé pendant la durée du débat.

La moindre des choses en ce qui me concerne, puisque c'est la dernière réunion dans la région Midi-Pyrénées sera de remercier tous ceux qui ont participé à ces réunions, et ils sont nombreux et tous ceux qui ont participé à la réunion de ce soir.

Vous avez pu noter que cette réunion a été à la fois suivie par un nombreux public, et qu'il y a eu un grand nombre d'interventions, de toute nature, que tout le monde a pu s'exprimer.

Toutes les questions ou prises de position sont respectables et seront respectées. Cela traduit le fait que le débat public dans certaines conditions peut apporter un certain nombre de choses à l'avancement de la politique suivie dans ce pays et peut beaucoup apporter à la démocratie.

Vous remerciant encore, je vous souhaite une bonne soirée et une bonne nuit.
(Applaudissements).