

Bienvenue au débat public

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



Henri Demange
Président de la CPDP

**" Réunion publique de synthèse
Agen, 03 novembre 2005 "**

Actes de la réunion publique

SOMMAIRE

Introduction	5
Ouverture du débat par Henri DEMANGE , Président de la Commission.....	6
Intervention de Hervé de TREGLODE , Directeur de la Stratégie et du Développement RFF.....	7
Questions générales	11
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	12
Intervention de Etienne DUPIN , Maire de LANDIRAS.....	16
Intervention de Alain BEDOURET , Porte-parole des Verts de Lot et Garonne.....	20
Intervention de Guy SAINT-MARTIN ,	21
Intervention de Jacques VALADIER , Association des Usagers de défense du rail – Conseiller Municipal de FUMEL.....	22
Intervention de Jean ANTONINI , Cadre cheminot de l'équipement, retraité.....	23
Intervention de Jean-Luc STANEK , Président de « Génération Ecologie »	24
Réponse de Hervé de TREGLODE , Directeur de la Stratégie et du Développement RFF.....	26
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	27
Réponse de Hervé de TREGLODE , Directeur de la Stratégie et du Développement RFF.....	28
Intervention de Jean DIONIS DU SEJOUR Député de Lot et Garonne.....	29
Intervention de intervenant	32
Réponse de Hervé de TREGLODE , Directeur de la Stratégie et du Développement RFF.....	34
Intervention de Pierre SALANNE Membre des Verts.....	35
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	36
Intervention de Jean ANTONINI , Cadre cheminot de l'équipement, retraité.....	37
Intervention de Etienne DUPIN , Maire de LANDIRAS.....	38
Intervention de Jean DIONIS DU SEJOUR Député de Lot et Garonne.....	38
Intervention de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	41
Intervention de Etienne DUPIN , Maire de LANDIRAS.....	41
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	42
Intervention de intervenant	42

<i>Intervention de Kim REGNIER</i>	
<i>Directeur Régional RFF</i>	42
<i>Intervention de Jean ANTONINI,</i>	
<i>Cadre cheminot de l'équipement, retraité</i>	43
<i>Intervention de Etienne DUPIN,</i>	
<i>Maire de LANDIRAS</i>	44
<i>Intervention de Kim REGNIER</i>	
<i>Directeur Régional RFF</i>	44
<i>Intervention de intervenant</i>	44
<i>Réponse de Kim REGNIER</i>	
<i>Directeur Régional RFF</i>	45
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER,</i>	
<i>Chef de projet débat public RFF</i>	45
Questions Locales	48
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER,</i>	
<i>Chef de projet débat public RFF</i>	49
<i>Réponse de Xavier OUIIN</i>	
<i>Directeur Régional de la SNCF</i>	50
<i>Intervention de Michel CAMINADE,</i>	
<i>Premier Adjoint au Maire d'Agen</i>	51
<i>Intervention de Alain CAZAL</i>	
<i>Association des Usagers des Transports de la région Aquitaine</i>	52
<i>Intervention de Henry MAURY,</i>	
<i>Vice-président de la Communauté d'agglomérations, Maire de Layrac</i>	54
<i>Intervention de Jean ANTONINI,</i>	
<i>Cadre cheminot de l'équipement, retraité</i>	54
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER,</i>	
<i>Chef de projet débat public RFF</i>	56
<i>Réponse de Xavier OUIIN</i>	
<i>Directeur Régional de la SNCF</i>	57
<i>Intervention de Jacques VALADIER,</i>	
<i>Association des Usagers de défense du rail – Conseiller Municipal de FUMEL</i>	59
<i>Intervention de Alain BEDOURET,</i>	
<i>Porte-parole des Verts de Lot et Garonne</i>	60
<i>Réponse de Xavier OUIIN</i>	
<i>Directeur Régional de la SNCF</i>	61
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER,</i>	
<i>Chef de projet débat public RFF</i>	62
<i>Intervention de M. FONTANY,</i>	
<i>Elu de la Commune de SAINT MARTIN CURTON</i>	65
<i>Intervention de Etienne DUPIN,</i>	
<i>Maire de LANDIRAS</i>	66
<i>Intervention de Jean ANTONINI,</i>	
<i>Cadre cheminot de l'équipement, retraité</i>	66
<i>Intervention de Rémi THUAU,</i>	
<i>Préfet de Lot et Garonne</i>	67

Sont notamment intervenus lors de ce débat :

Pour la Commission particulière du débat public :

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière du débat public
M. Jacques BAREL, membre de la CPDP
M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP
M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP

Pour le maître d'ouvrage et ses partenaires :

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées
M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF
M. Hervé de TREGLODE, Directeur de la Stratégie et du Développement RFF
M. Jean-Marc MAKON, Suivi écran PC
M. Xavier OUIN, Directeur Régional de la SNCF

Introduction

Ouverture du débat à 18h45

M. Henri DEMANGE, Président de la Commission Particulière :

Nous sommes aujourd'hui à Agen pour la troisième fois, puisque nous y étions le 22 juin pour une réunion dite de présentation du projet et de lancement du débat.

Nous avons également une deuxième réunion le 6 juillet sur le problème particulier de l'implantation de la gare.

Aujourd'hui, 3 novembre, nous faisons la réunion qui traditionnellement s'appelle « synthèse et restitution ». Ce n'est pas la fin du débat, car il va se terminer à la fin du mois.

Une première précision, hier, le débat était prévu comme devant se terminer le 18 novembre, mais nous avons demandé à la Commission Nationale de Débat Public de le prolonger d'une semaine. Ainsi, le débat se terminera le 25 novembre.

Jusqu'au 25 novembre à minuit, toutes les contributions, tous les messages qui nous parviendront seront enregistrés dans les actes du débat.

Cette réunion a un triple objet :

- D'abord rendre compte de ce qui s'est passé dans ce débat jusqu'à maintenant.
- Relever les principaux problèmes qui ont été soulevés au cours du débat et demander au maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, d'apporter les réponses les plus claires et les plus complètes possibles.
- Permettre avant la fin du débat d'enregistrer dans cette réunion publique les dernières réactions et prises de position avant que nous-mêmes, Commission Particulière de Débat Public, nous soyons amenés à rédiger notre compte rendu.

A ce stade, il serait plus courtois de ma part de présenter les personnes à cette tribune.

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

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

Dans quelques instants arrivera son homologue pour la Région Aquitaine, M. Alain PRAT.

M. Xavier OUIN, Directeur Régional de la SCNF Poitou-Charentes Aquitaine.

M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef du projet LGV Bordeaux-Toulouse.

M. MAKON, Chef de mission pour ce même projet.

Autour de moi : Le professeur MATHIS, M. SABLAYROLLES et M. BAREL.

A toutes les réunions publiques, nous sommes au moins quatre représentants de cette Commission Particulière de Débat Public. Il en manque deux, qui sont excusés, Mme MADER et M. SABIN.

En quatre mots, on est toujours tenu de rappeler ce qu'est un débat public. C'est tout simplement un dialogue entre un maître d'ouvrage qui présente un projet, en l'occurrence RFF et l'ensemble des acteurs du public, des associations, des élus, des collectivités territoriales, des institutions socioprofessionnelles qui sont directement concernées ou indirectement par le projet.

Le débat s'articule en trois phases :

Dans un premier temps, et ce sera très rapide, cela prendra quelques minutes, l'un des membres de la Commission, en l'occurrence M. BAREL rappellera, uniquement sur le plan quantitatif et chiffré quelles ont été les actions conduites depuis le début du débat.

Ensuite, dans un deuxième temps, c'est notre collègue M. MATHIS qui animera cette deuxième partie de réunion. Nous avons retenu un nombre de questions importantes qui sont revenues de manière récurrente pendant tout le débat, et pour lesquelles il nous a semblé utile que le maître d'ouvrage apporte les précisions qu'il souhaite apporter sur ces questions. Je lis très rapidement ces questions. Certaines d'entre elles ont été soulevées pratiquement partout :

- Pourquoi ne pas utiliser les couloirs existants autoroute/fer ?
- Pourquoi ne pas avoir retenu le pendulaire ?
- Quelle priorité entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Irun ?
- Quelle prise en compte des aspects environnementaux ?

Si la poursuite du projet est engagée, quelle concertation est prévue par le maître d'ouvrage jusqu'à la déclaration d'utilité publique ?

Après chaque question, il y aura débat. Vous pourrez intervenir pour faire part de votre prise de position ou pour poser des questions.

Deuxième tranche de questions, les grandes questions qui ont été soulevées plus spécialement dans chacune des régions où nous ferons ce débat.

Dans le Lot-et-Garonne, nous avons listé trois questions. Evidemment, la grande question de la gare actuelle ou la gare nouvelle : ses avantages et ses inconvénients

La deuxième question porte sur les irrigations du territoire régional, éventuellement la réouverture de certaines lignes.

La troisième question porte sur un plan pratique : combien sont prévus d'arrêts TGV sur le territoire ?

Lorsque nous aurons terminé, une question plus générale que la Commission souhaitait poser à RFF, qui n'a pas bien sûr, comme nous tous, terminé le débat, mais qui a maintenant pu retirer un certain nombre d'enseignements.

Nous demanderons au maître d'ouvrage à ce stade, tout à fait provisoirement, d'indiquer brièvement, ce que d'ores et déjà il a retiré de ce débat, et quels sont les premiers enseignements.

C'est le schéma général de la réunion.

Avant de passer au compte rendu très rapide du déroulement du débat, il serait intéressant que le Directeur de la Stratégie de RFF, M. Hervé de TRÉGLODÉ nous fasse part de ses premières réactions.

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

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

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

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

Plus de 9600 personnes ont posé des questions au maître d'ouvrage. La participation du public a été massive et le maître d'ouvrage que je représente ne peut bien sûr que s'en féliciter.

Le débat public est une école de dialogue et de respect, pour 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, quand il est question 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 : plusieurs cahiers d'acteurs, une cinquantaine de contributions, d'innombrables interventions en réunions publiques. Tout cela en témoigne à l'évidence.

La preuve aussi : les engagements souscrits par les nombreuses collectivités qui ont pris position.

Tous ces avis et toutes ces opinions éclairent d'un jour nouveau les trois questions essentielles que le maître d'ouvrage a posées dans les prémices du débat, à savoir l'opportunité du projet, ses principales caractéristiques et les enjeux environnementaux.

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

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

Partout, ont été mis en avant les avantages du chemin de fer pour le développement durable, l'aggravation de l'effet de serre n'est pas une invention d'écrivain ou d'orateur en mal de public, la hausse des températures moyennes est une réalité scientifique.

La raréfaction du pétrole n'est pas une prophétie fumeuse, c'est une prévision scientifique. Et rouler en voiture, c'est des centaines de fois plus dangereux qu'en train, c'est aussi une statistique scientifique.

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

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

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

Pour RFF, pour ses bureaux d'études, comme pour son Conseil d'Administration, il n'y a pas de projet freiné parmi ceux qui ont été définis par le Gouvernement le 18 décembre 2003 et le 14 octobre 2005. Comme il y a une question particulière sur ce point, j'y reviendrai.

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 ce débat a été d'importance.

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

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

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

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

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci, M. le Directeur. Nous allons passer rapidement au deuxième point de l'ordre du jour. C'est une obligation qui nous est faite de rendre compte de ce qui a été réalisé pratiquement en matière de débats (réunions, etc.). C'est M. BAREL qui va remplir ce rôle.

Par ailleurs, s'il y a des questions écrites, n'hésitez pas à les formuler. Elles seront ramassées régulièrement par les hôtesses. C'est M. BAREL qui sera chargé dans la suite de la réunion d'en faire le rapport.

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

M. le Président, M. de TRÉGLODÉ parlait à l'instant de la dynamique d'échange entre le public et RFF sur le projet, dont on s'occupe depuis quelques mois.

Les chiffres que je vais donner sont une illustration de cette dynamique d'échange, telle qu'elle s'est développée au cours du temps.

Je vais essayer de ne pas être trop long sur les chiffres, car c'est toujours un peu rébarbatif.

Il faut savoir que le nombre de dossiers du maître d'ouvrage, distribués au public, s'élevait à 6 425. C'est également ce chiffre qui a été celui du nombre de destinataires des journaux du débat et des cahiers d'acteurs, c'est-à-dire un premier moyen d'échange entre RFF, la Commission et le public.

Le nombre de consultations du site Internet au 1^{er} novembre s'élève à 16 874.

Comme l'a dit M. de TRÉGLODÉ, le nombre de cahiers d'acteurs actuellement publiés ou en cours de publication est de 15. Il y a au moins deux cahiers annoncés en plus de ces 15.

Nous avons reçu 76 prises de position argumentées qui figurent d'ailleurs sur le site Internet de la Commission, et nous avons reçu 1 112 questions au 1^{er} novembre, qui ont été posées par des citoyens à la Commission, que nous avons traitées soit nous-mêmes, soit RFF, soit la SNCF.

A ce jour, nous avons répondu à 887 questions.

Deuxième moyen très important, c'est le moyen de la presse et de la télévision pour permettre cette information et cet échange. Il y a eu 392 articles de presse sur le projet depuis le lancement du débat public. Sur ces 392, 46 sont parus en première page des quotidiens régionaux ; donc, de façon très spectaculaire et très importante.

Le nombre d'émissions télévisées ou d'émissions radios a été de 35.

Je rappelle que dans les quatre gares, dans les chefs-lieux de département, dans les quatre préfectures, dans les quatre mairies et à la sous-préfecture de Langon, il y a eu pendant tout le débat des panneaux d'exposition, qui donnent les grandes lignes de cette présentation du dossier de la ligne à grande vitesse.

11 réunions publiques ont été tenues jusqu'à présent. On considère que plus de 3 300 personnes ont assisté à ces réunions et nous avons compté plus de 300 questions orales intervenant à la suite de prise de parole du public.

Voilà M. le Président très rapidement les chiffres toujours un peu arides et rébarbatifs, mais qui donnent l'ampleur de l'échange qui s'est noué depuis le début du débat public entre RFF, la Commission et le public de ces deux régions.

Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

On n'a rien inventé dans le débat public, mais tout bêtement appliqué les outils qui traditionnellement sont utilisés. On a rendu compte régulièrement à la Commission Nationale de l'évolution de ces indicateurs de résultats. Le débat public ne sera pas le recordman dans toutes ces catégories, mais il se situe quand même au-dessus d'une bonne moyenne.

J'ajoute également une information que l'on avait oublié de noter. Il y a eu au débat public une distribution dans 1,2 millions de boîtes aux lettres du résumé du dossier et du journal n°1 du débat.

Évidemment, 1,2 millions de personnes ne l'ont pas reçu, soit à cause de problèmes de distribution, soit un certain nombre de personnes, et j'avoue humblement en faire partie, ne lisent pas tout ce qui arrive non individualisé dans les boîtes aux lettres. Mais enfin, il y a eu une forte distribution sur l'ensemble de cette grande région où se déroule le débat public.

Le débat public couvre à peu près l'équivalent en surface de la Belgique.

Effectivement, cela suppose de gros efforts de communication.

Je reviens sur les propos de M. BAREL. Dans un domaine, le débat public aura été très au-dessus de la moyenne des autres débats, à savoir dans l'intervention de la presse. J'en profite pour remercier tous les médias des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées qui ont fait une très large couverture.

Maintenant, nous allons passer assez vite au débat proprement dit.

Comme je vous l'ai indiqué M. MATHIS va animer la deuxième partie, c'est-à-dire les questions posées pratiquement partout où nous sommes passés.

Je précise que RFF apportera ses réponses qui figureront sur le site Internet afin que cela reste dans les actes du débat et que sur ces sujets on puisse dans 6 mois, 1 ou 3 ans les reprendre en compte en mémoire de l'ensemble du débat.

Questions générales

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci M. le Président, je vous rappelle très rapidement avant de commencer que vous pouvez poser des questions oralement et par écrit. Toute fiche recevra une réponse. S'il y a une dizaine de questions, elles seront synthétisées par notre collègue.

Comment ont été classées les quatre questions ?

Nous avons essayé dans la mesure du possible de poser la question préalable de la nature de l'infrastructure et ensuite la question fondamentale qui nous a été posée dans bien des domaines sur la priorité entre Bordeaux-Irun et Bordeaux-Toulouse. Ensuite, viennent des questions plus précises.

Après chaque question, je vous le répète, nous aurons un débat. Donc, tout le monde pourra prendre la parole après chacune des questions pour pouvoir essayer de s'exprimer tout à fait complètement sur le sujet et non pas d'épuiser le sujet.

Première question, qui est quasiment une question préalable : Pourquoi ne pas utiliser des couloirs existants autoroute/fer pour un tracé éventuel ? Pourquoi ne pas avoir retenu le pendulaire plutôt que la création d'une ligne LGV entière ?

Cette question est un peu préalable au choix de ce débat. Je vais passer la parole pour un premier élément de réponses techniques à RFF.

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

Je vous remercie.

Comme vous le dites, c'est une question préalable car elle se trouve dans le dossier du maître d'ouvrage, traitée à l'articulation entre l'exposé de la problématique et le choix de réaliser une ligne à grande vitesse.

La question est à plusieurs volets. Pourquoi ne pas utiliser les couloirs existants autoroute/rail ? C'est un élément de réponse en plusieurs volets.

Il n'y a pas aujourd'hui de choix quant aux zones où l'on va passer.

Donc, la question pose l'association d'une infrastructure nouvelle projetée à une infrastructure existante.

Le cas de figure peut se trouver dans le dossier tel qu'il est présenté pour la portion de ligne entre Bordeaux et Agen où existe l'autoroute A62 pour laquelle il pourrait être envisagé effectivement de rechercher un tracé de la LGV qui puisse au mieux épouser celui de l'autoroute actuelle.

Cela suppose bien entendu, car vous devez encore avoir les options de passage en mémoire, et cette solution n'est envisageable que dans l'hypothèse de l'option de passage dite centrale. C'est effectivement cette option de passage qui a pris le parti d'épouser les couloirs actuels d'infrastructure.

Premier préalable, il faudrait que cette option soit choisie pour que l'on puisse se livrer à l'exercice d'associer la LGV à l'autoroute A62.

Le deuxième élément très général que l'on peut donner par rapport à cette idée est qu'il faut également que les profils des infrastructures soient compatibles.

On a vu comme indiqué dans le dossier support qu'une ligne à grande vitesse, pour permettre les vitesses que l'on souhaite y pratiquer, de l'ordre de 320 km/h, ait des rayons de courbure très larges, de plus de 7 000 m, et également ait des éléments de relief (pentes ou rampes) qui n'excèdent pas 25 pour 1 000, soit 2,5 %.

On voit en empruntant l'autoroute actuelle que des portions de l'autoroute ne répondent pas du tout à ces caractéristiques. Ce n'est donc que par endroits dans l'hypothèse où cette option centrale serait retenue que l'on pourrait envisager associer la LGV à l'autoroute.

En considérant effectivement que la jonction de deux infrastructures d'emblée semble présenter un certain nombre d'avantages, on sait que certaines nuisances de deux infrastructures jumelées ne se cumulent pas.

C'est un avantage.

Par contre, il peut y avoir des effets inverses, comme par exemple une aggravation des effets de coupure ou la création de zones enclavées entre les deux infrastructures dès lors qu'elles ne peuvent pas être totalement associées l'une à l'autre.

Ceci est destiné au premier élément :

Pourquoi ne pas utiliser le couloir existant autoroute ?

La réponse n'est pas « non », car nous n'avons pas encore de réponse sur l'option retenue.

Concernant le rail, la problématique est assez particulière, car en fait la ligne actuelle a un certain nombre de caractéristiques, dont on a exposé effectivement qu'elle ne permettait pas aujourd'hui d'envisager de développer des services ferroviaires performants, et donc créer une nouvelle infrastructure à côté de celle-ci serait donner à cette nouvelle infrastructure les mêmes caractéristiques que l'ancienne avec les mêmes effets.

C'est-à-dire que c'est un élément aujourd'hui peu envisageable.

Cela ramène également au troisième volet de la question : pourquoi ne pas avoir envisagé l'utilisation de la technique pendulaire ?

La technique pendulaire est envisageable aujourd'hui dans une option où nous aurions aménagé la ligne existante (c'est bien l'utilisation d'un couloir existant qui est celui du ferroviaire) qui sera aménagée pour améliorer ces caractéristiques afin que la performance des offres ferroviaires puisse être améliorée et rehaussée.

On a vu la portée de l'exercice, et je vous redonnerai les grands chiffres de résultats auxquels on arrive, mais c'est peut-être également l'occasion d'expliquer pourquoi dans un tel cas, la technique de pendulation des trains présente certaines limites.

La pendulation des trains est un élément à prendre en compte dès lors qu'on se trouve sur des lignes sinueuses, car pour tout mobile qui se déplace lorsqu'on aborde une courbe, il y a un effet sur les voyageurs, notamment qui se tiendraient debout dans le train, qui est l'effet de la force centrifuge qui tendrait à les déséquilibrer.

Pour compenser cet effet de la force centrifuge et de l'inconfort provoqué, un système est utilisé : on met la voie en dévers ; c'est-à-dire que l'on crée une différence de hauteur entre le rail à l'intérieur de la courbe et le rail à l'extérieur de la courbe, afin que les trains qui sont sur cette voie et franchissent la courbe soient légèrement inclinés à l'intérieur de la courbe, ce qui est un premier effet compensateur de cet effet physique de sensation d'être projeté vers l'extérieur de la courbe.

C'est un élément de construction classique des voies ferrées.

Si l'on veut passer encore plus vite dans ces courbes, il faut accentuer cet effet d'inclinaison vers l'intérieur de la courbe, ce qui n'est pas possible sur la voie, car c'est un élément fixe et que l'on peut obtenir avec les trains pendulaires en inclinant la caisse des voitures à voyageurs vers l'intérieur, ce qui permet un meilleur confort.

Cet élément a un certain nombre de limites dans le cas présent.

Pour franchir les courbes avec le dévers qu'elles présentent de façon générale, on admet en France de passer ces courbes à une vitesse supérieure à celle admise dans les autres pays. Un parti a été pris d'accepter un certain niveau « d'inconfort » (c'est très relatif) des voyageurs.

Un autre aspect objectivement limite la portée de l'exercice :

On peut augmenter la vitesse de passage des convois en courbe jusqu'à une limite supérieure qui est celle de la résistance de la voie. On crée une sollicitation transversale sur la voie qui ne doit pas dépasser une certaine valeur si l'on ne veut pas mettre la sécurité en péril.

Dans la situation en France où l'on franchit les courbes à une vitesse supérieure aux pays voisins avec une limite objective maximale, qui est la même que dans ces pays voisins, le différentiel de gain de vitesse que l'on peut obtenir par la pendulation sera plus faible. On part d'une situation où l'on franchit ces courbes plus rapidement.

Donc, l'effet de pendulation sur le réseau français est réduit d'environ un tiers des valeurs que l'on peut accepter sur les réseaux des pays voisins. C'est un premier effet.

On a un deuxième effet également qui joue, à savoir le gabarit des véhicules. Lorsqu'on incline un peu plus un véhicule dans une courbe, son inscription dans l'espace libre au-dessus de la voie ferrée est différente. On peut arriver à engager le gabarit, notamment dans les effets réalisés avec une rame de TGV Atlantique transformée pour être pendulaire, cet effet de pendulation a été limité pour une raison de gabarit.

Normalement, on peut incliner une caisse d'à peu près 10°, l'inclinaison maximale avec le démonstrateur pendulaire TGV a été limitée à 6°, ce qui limite là encore la possibilité d'aller plus vite dans les courbes.

Enfin, on a encore un élément à prendre en compte. Le développement du parc de TGV pour des raisons de capacité pourrait aller vers des rames duplexes. Je parle du long terme. A ce moment-là, les rames duplexes étant beaucoup plus hautes que les rames actuelles, toute pendulation (inclinaison dans les courbes) sera interdite pour des raisons de gabarit.

Également, il est intéressant de noter quand on fait référence aux pays voisins de la France que la pendulation trouve un intérêt dès lors qu'on est sur des lignes à profil sinueux, c'est-à-dire dès lors qu'on va retrouver une fréquence de courbe d'un rayon inférieur à 1 000 m ; ce qui n'est pas vraiment le cas pour la relation entre Bordeaux et Toulouse, où l'on va rencontrer des courbes serrées, c'est-à-dire d'un rayon inférieur à 1 000 m, essentiellement en arrivée et en traversée des gares principales, sur lesquelles bien évidemment la vitesse aujourd'hui est réduite.

On a également un autre élément, et c'est un peu paradoxal, bien que l'on dise que les performances de la ligne actuelle ne sont pas très bonnes pour y développer des services performants offerts aux voyageurs à longue distance, ces vitesses sont au minimum de 130 km/h et pour la même raison qui est liée à l'importance des rayons de courbure, l'effet de la pendulation joue surtout sur des lignes, sur lesquelles les vitesses de circulation sont de l'ordre de 100 km/h ou inférieures à cette vitesse.

Un autre élément à prendre en compte dans la perspective de l'objectif global de développement des services ferroviaires dans le projet retenu, si l'on développait les services pendulaires sur la ligne existante, dont on a vu que dans les sections où le profil était facile, on rechercherait l'amélioration des vitesses pour les porter jusqu'à 220 km/h, on créerait les conditions d'une différence de vitesse entre les convois qui circulent beaucoup trop grande pour que l'on puisse ne pas pénaliser la capacité de la ligne.

Dans cette option, la capacité de la ligne se trouverait rapidement atteinte.

En conclusion, on dirait qu'il est abusif, et le propos l'est peut-être lui aussi, mais de parler de solutions pendulaires sur un axe comme Bordeaux-Toulouse où le profil des vitesses limites accessibles par des aménagements de relèvements de vitesses, ce qui a été envisagé, autoriserait un gain de temps égal à celui procuré par la pendulation.

En effet, dans le scénario proposé par RFF, dit « aménagement de la ligne classique et circulation de trains pendulaires », le gain global de 12 mn est à partager entre le gain permis par l'amélioration des caractéristiques de la ligne : suppression de passages à niveaux pour permettre des vitesses supérieures à 160 km/h, relèvement de vitesse par endroits si possible jusqu'à 220 km/h. Cet aménagement sans utilisation de train pendulaire permet de gagner 6 mn et l'utilisation de trains pendulaires sur un parcours de près de 250 km ne ferait gagner dans ce cas que 6 mn supplémentaires.

C'est donc ce scénario d'aménagement de la ligne classique qui a été étudié et présenté.

Je rappelle qu'il donnait les résultats suivants :

Pour un coût d'investissement en infrastructure de 780 M€ un gain de temps de 12 mn et 500 000 voyageurs supplémentaires, ce qui fait des ratios de 65 M€ de coût d'investissement par minute gagnée, et de 1 500 € par voyageur gagné.

En comparaison, le meilleur scénario de ligne à grande vitesse a un coût de 2 836 M€, un gain de temps sur cette relation Bordeaux-Toulouse de 56 mn et un gain de voyageurs de 3 millions.

On a en ratio un coût de la minute gagnée qui descend à 50,6 M€, mais surtout car on a un effet de gain de voyageurs dès lors qu'on va rentrer dans les zones de temps de transport de 3 heures pour relier Toulouse à Paris qui s'abaisse à 945 € par voyageur gagné.

La question du pendulaire se pose, car effectivement c'est un élément dont on entend parler et qui est pratiqué dans les pays voisins de la France. On peut notamment citer le cas de l'Italie, de la Suisse et de l'Allemagne. L'Italie pour des relations internes mais également des relations bilatérales avec la Suisse et l'Allemagne, avec l'exploitation d'une centaine de rames pendulaires au total.

La Tchéquie a 7 rames, la Finlande 10 rames, le Portugal 10 rames, l'Espagne 10 rames, la Grande-Bretagne 53 rames. C'est lié à la redynamisation du système ferroviaire avec l'introduction des compagnies privées comme Virgin, qui a commandé un grand nombre de rames. Et la Norvège.

On note aussi dans ces pays que ce parc aujourd'hui est plutôt en développement et le choix du pendulaire, ce que l'on verra dans les exemples cités, peut avoir comme raison soit le choix d'améliorer le confort des voyageurs. On va penduler pour diminuer l'effet physiologique de passage dans les courbes, sans rechercher forcément à gagner beaucoup de temps. Dans certains cas, on cherche également à gagner un peu de temps.

Le pendulaire chez nos voisins : beaucoup de relations en Italie sont assurées. Le temps de parcours est le temps obtenu sur la relation dont la distance est donnée avec la vitesse moyenne. Le gain est le gain en pourcentage de temps obtenu grâce à la pendulation par rapport à l'ancienne situation.

En faisant attention également en ce qui concerne l'Italie, car certaines relations utilisent une partie de lignes à grande vitesse de Rome à Florence.

On voit également que là où l'on a les meilleurs pourcentages de gain de temps de parcours, ce sont également les situations dans lesquelles on est sur les vitesses moyennes les plus faibles. C'est notamment le cas de Rome à Encone, où l'on a une vitesse moyenne d'un peu moins de 100 km/h, mais où la pendulation a permis un gain de temps relativement intéressant.

Par rapport à cela l'option de pendulation sur Bordeaux-Toulouse représente un gain de 6 % avec une vitesse moyenne de 142 km/h, qui est relativement élevée.

Si l'on prend l'option de la LGV, bien sûr la vitesse moyenne arrive à un niveau totalement incomparable avec celui de l'utilisation des trains pendulaires dans les pays voisins.

Voilà M. MATHIS, pour ma part, j'en ai terminé avec cette définition du train pendulaire. Je ne sais pas si quelqu'un veut rajouter quelque chose.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Nous avons apporté là des renseignements complémentaires, qui vont sans doute éclairer le public. Je vais passer la parole à la salle, s'il y a des questions sur ce sujet.

M. Etienne DUPIN, Maire de Landiras :

Je suis né à Landiras il y a une cinquantaine d'années. J'y suis citoyen depuis une trentaine d'années. Je suis élu municipal depuis 1989 et maire depuis 2001. C'est à ce titre que j'ai reçu l'invitation de réunion publique de synthèse à Agen par M. le Président DEMANGE.

Moi aussi, j'ai préparé une petite synthèse :

Mesdames, Messieurs, les membres de la Commission Particulière du Débat, M. le Président de la Commission Particulière du Débat Public, je suis amené à vous saluer de façon courtoise. C'est pour moi l'occasion de saluer votre façon de conduire les débats publics, façon qui se veut légale et républicaine.

Les échanges virils mais corrects, toutes les explications directes dans le blanc des yeux contribuent à conforter le lien social.

En effet, depuis la première réunion de la Commission Particulière des Débats Publics à Langon le 15 septembre, c'est la cinquième fois que je viens à votre rencontre, voire à votre écoute.

J'ajoute que dans les réunions auxquelles j'ai participé, j'ai pu m'exprimer publiquement, d'autant que contrairement à d'autres, j'ai comme pratique de ne pas répéter les propos avec lesquels je suis en accord.

En quelque sorte, M. le Président, nous commençons à avoir nos habitudes faites d'exigences et de respect mutuel.

Je vous rappelle que j'ai assisté aux réunions du 15 septembre et du 28 septembre à Langon, essentiellement en tant que citoyen, dans la mesure où ma conception de la citoyenneté républicaine est la suivante.

Ce sont les citoyens qui sont les détenteurs du pouvoir, pouvoir qu'ils délèguent à des élus pour une durée et avec des compétences prédéterminées.

A leur tour, les élus confèrent des pouvoirs aux fonctionnaires dans un cadre à bien préciser ou repreciser.

Pour en revenir à ces réunions de Langon, elles ont été très rudes pour RFF a posteriori, je donne acte à M. FAUCHER et à M. RÉGNIER qu'à LANGON ils ont eu deux soirées difficiles. L'ambiance s'apparentait plus à celle de la salle Wagram qu'à celle de l'opéra Garnier que nous connaissons ce soir.

S'ils ont fait leur possible devant une foule très nombreuse, sinon trop nombreuse le 28 septembre, je vous rappelle qu'il y avait 800 personnes à Langon le 28 septembre.

Si j'ai bien compris, en tout il y a eu 3 200 personnes sur l'ensemble des débats, deux réunions à Langon à 800 personnes, cela fait 50 % des participants.

Dans cette foule composite, faite de citoyens et d'associations, il y avait beaucoup de maires, d'élus municipaux, certes préférentiellement concernés par le trajet sud, mais pas seulement. Il y avait tous les conseillers généraux concernés (7), un nombre significatif de parlementaires et des parlementaires très hostiles. Je ne reviens pas sur les propos de Mme des ESGAULX. Tous ces élus, les uns après les autres, et les uns au contact des autres ont affirmé mais aussi conforté leur opposition.

Le 4 octobre à Préchac, j'ai assisté à l'initiative de Mme BOUTEILLER, Maire de Préchac à la réunion présidée par M. Gérard CESAR, Sénateur-Maire de Rauzan, Président de l'Association des Maires, en tant que Maire de Landiras, commune de 1 917 habitants concernée sur la totalité de ses 5 995 ha par les options de passage proposées par RFF. Je vous précise que ce jour-là, lors de cette réunion officielle, j'ai eu l'occasion de saluer des maires lot-et-garonnais auxquels l'association des Maires de la Gironde et Mme BOUTEILLER avaient donné la possibilité d'assister.

Je regrette qu'un mois après cette réunion, qui s'inscrivait dans le cadre officiel, nous n'ayons pas les actes de cette réunion qui figurent aujourd'hui. Par contre, je peux vous dire que l'acte le plus important de cette réunion était le suivant : M. le Président CESAR, eu égard à la tonalité des propos tenus, a fait savoir que l'Association des Maires de la Gironde prendrait une position très forte pour s'opposer à ce projet.

A l'occasion de cette prise de parole, je voudrais faire remarquer que s'il n'y a pas unanimité si j'ai bien lu les actes du 22 juin et du 6 juillet ici en Lot-et-Garonne sur l'option unique à l'est de Damazan, à l'ouest de Damazan, nos amis maires sont devenus plus proches des élus girondins.

Je m'adresse plus particulièrement ce soir aux citoyens Lot-et-Garonnais d'Anzex, Beauziac, Casteljaloux, Fargues sur Ourbise, Houellès, La Réunion, Pindères, Pompiéy, Pompogne, St Martin-Curton, Sauméjan, Xantrailles pour leur affirmer qu'aujourd'hui, j'ai l'intime conviction que l'option sud, non choisie mais préférée par RFF, n'a que peu de chances de voir le jour.

En tant qu' élu je salue respectueusement M. Raymond GIRARDI, Maire d'Argenton, Conseiller Général du Canton de Bouglon, M. Jean-Claude GUENIN maire et Conseiller Général de Casteljaloux, M. Francis DA ROS Maire de Sauméjan et conseiller général du canton De Houellès, qui lors de la réunion organisée le 14 octobre dernier à St Martin-curton ont montré leur indépendance d'esprit en affirmant leur désaccord avec la pensée unique portée par le chef-lieu au travers des institutions.

Je salue plus particulièrement M. Francis DA ROS pour les propos publics tenus le 28 septembre. Ses propos empreints d'une grande sincérité, dépassant son propre désarroi par une forte détermination m'ont touché au plus profond ainsi que tous les présents, tous les élus, dont M. Jean-Louis CARRERE, Sénateur des Landes, Premier Vice-président du Conseil Régional chargé des infrastructures.

Ses propos ont influé visiblement sur l'avis du Conseil Régional rendu le 24 octobre, et je vais y revenir.

Pour essayer d'être complet, bien que je n'aie pas assisté à la séance plénière du Conseil Général de la Gironde du 21 octobre dernier, je vais communiquer sur la copie que j'ai reçue en mairie.

Le Conseil Général de la Gironde a voté unanimement une motion dans laquelle il conclut de la manière suivante. Le Conseil Général répond à la question : le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse est-il opportun ?

En jugeant ce projet non prioritaire, au regard des enjeux de rééquilibrage en Aquitaine du trafic routier vers le rail, auquel la LGV Sud Europe Atlantique peut en revanche apporter des réponses satisfaisantes ;

Le Conseil Général de la Gironde ne répond pas délibérément aux questions : quelles sont les solutions fonctionnelles à privilégier ? Quels sont les enjeux territoriaux et environnementaux de ces solutions ?

Le Conseil Général de la Gironde demande que soit organisé dans les meilleurs délais le débat sur la LGV Sud Europe Atlantique, seul projet pertinent pour l'Aquitaine.

Enfin, le Conseil Général tient à préciser ses positions à l'égard de tout projet ferroviaire à venir sur son territoire, à savoir :

- Veiller à alléger l'important trafic routier en développant le fret ferroviaire particulièrement sur la façade Atlantique.
- Privilégier l'utilisation des couloirs ferroviaires existants afin de réduire les conséquences négatives de ces projets.

M. le Président, là encore je regrette que cette motion du Conseil Général de la Gironde ne figure pas sur le site Internet. Je crois savoir que le Conseil Général aussi bien que la Commission sont dotés de moyens qui permettraient de joindre cette motion en pièces jointes à n'importe quel courrier. Cela pourrait être installé en 10 mn.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Je réponds à cette question, puisque vous la posez. Au fur et à mesure que nous sont adressées par des responsables de collectivités des délibérations ou des contributions, nous les mettons sur le site Internet, il n'y a pas de problème.

M. Etienne DUPIN, Maire de Landiras :

Pour être complet, je vous informe ou vous confirme que lors de la séance plénière du Conseil Régional d'Aquitaine ce 24 octobre, je faisais partie et je cite « Sud-Ouest » du 26 : «des Maires du Sud Gironde, opposés aux propositions de RFF, ceints de leur échappe debout au premier rang des publics venus pour en témoigner ».

Un journaliste de Sud-Ouest écrit :

« Pour l'Aquitaine, le projet TGV Bordeaux-Toulouse ne peut être que secondaire et le restera. En effet, l'écrasante majorité des Conseillers Régionaux aquitains, qu'ils soient Basques, Béarnais, Dordognots, Girondins, Landais voire Lot-et-Garonnais a réaffirmé conformément aux décisions de l'Union Européenne la priorité absolue aux projets de ligne à grande vitesse sud Europe Atlantique au sud de Bordeaux.

Effectivement, le Conseil Régional d'Aquitaine ne pouvait financer simultanément les deux projets et a donné un avis motivé qui fait maintenant référence dans le dossier.

Sachant que je suis à Agen pour la réunion publique de synthèse, je voulais porter à la connaissance ces éléments extérieurs au Lot-et-Garonne qui ne sont que des éclairages, et surtout pas des réponses.

Je n'ai pas de qualité pour répondre aux questions posées, mais simplement qualité à donner des informations si je les connais.

Concernant l'avis du Conseil Régional, je rappelle que la conclusion a été adoptée à l'unanimité moins 2 voix.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Je vous demanderai d'accélérer un peu pour ne pas monopoliser.

M. Etienne DUPIN, Maire de Landiras :

J'ai lu une petite intervention d'un Lot-et-Garonnais qui est Conseiller Régional, je vais peut-être la continuer et lui donner la parole ensuite.

Le Conseiller Régional est Député, et peut-être Conseiller Municipal.

Concernant l'avis du Conseil Régional d'Aquitaine prononcé à l'unanimité moins 2 voix, il reprend les conclusions du Conseil Économique et Social d'Aquitaine distribuées à l'entrée. Vous pourrez en prendre connaissance.

Il demande que le débat public sur la LGV Bordeaux-Hendaye soit programmé de telle manière que les conclusions soient connues avant la fin de l'été 2006.

Si des citoyens ou des élus, voire des membres de la Commission de Débat Public, souhaitent comme moi avoir cet avis complet, il suffit de prendre contact avec M. Florent BOUDIE à la Direction des Services du Conseil Régional.

Concernant les deux opposants Lot-et-Garonnais, il s'agit de Mme MAIORROFF élue de Montesquieu. Je voudrais faire savoir que Montesquieu en Gironde est un noble qui nous est cher, car le Baron Charles de Secondat de la Brède et Montesquieu a été Maire de la Brède et aussi Président du Parlement de Bordeaux.

Je voudrais renvoyer Mme MAIORROFF à la lecture des avis de M. le Maire de la Brède, de M. le Président de la communauté de communes de Montesquieu, de tous les maires du canton de la Brède qui eux figurent sur la contribution du débat public.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Pouvez-vous résumer un peu ? Je vous demanderai de nous donner votre texte pour qu'il figure in extenso sur le site.

M. Etienne DUPIN, Maire de Landiras :

Avec plaisir.

Concernant la deuxième opposition Lot-et-Garonnaise, je suis venu dire ici dans le blanc des yeux à Agen que je ne suis pas d'accord avec cette opposition Lot-et-Garonnaise.

Concernant cette deuxième opposition Lot-et-Garonnaise, il s'agit de l'opposition de M. Jean DIONIS du SEJOUR, qui a été désavoué par son Groupe au Conseil Régional, et que je renvoie aux déclarations de M. LASSERRE, Président du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques, lui aussi Conseiller Régional d'Aquitaine.

Concernant la position de M. DIONIS du SEJOUR, je ne l'ai pas apprise au Conseil Régional, mais via les contributions envoyées à la Commission des Débats Publics, il s'agit d'une lettre

du 6 juillet par laquelle M. Jean DIONIS du SEJOUR s'autorise à définir que l'option sud passant par Captieux a sa préférence.

Je suis désolé de dire à M. le Député de la première circonscription d'Agen qu'il n'a aucune compétence à travailler sur Captieux, et je suis obligé de dire à M. le conseiller municipal d'Agen qu'il n'a aucune compétence territoriale sur Captieux.

Concernant les Captilvains, à savoir les habitants de Captieux, ils ont été un peu choqués de la façon dont M. DIONIS du SEJOUR s'est exprimé. Ceci étant, je lui conseille de ne pas venir s'exprimer publiquement à Captieux, par contre je l'invite à venir en sud Gironde pour faire ses emplettes, nous lui proposerons du Sauternes pour améliorer son foie gras, du graves rouge pour exaucer sa nuit de palombes, nous ferons notre possible.

Ceci étant dans le débat, je suis malheureux de vous dire que je n'ai pas apprécié votre façon de choisir Captieux par une lettre que vous envoyez à Toulouse et que je lis sur un site Internet.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci M. le Maire, vous remarquerez que la Commission pratique d'une façon réelle le respect mutuel, nous vous avons écouté complètement. Votre texte, si vous nous le donnez, figurera sur le site Internet.

Je demanderai simplement aux intervenants suivants de résumer le propos, sans quoi nous sommes là jusqu'à 3 heures du matin et ce ne sera peut-être pas nécessaire.

J'ai une demande de parole, mais peut-être qu'avant, le Président DEMANGE avait un complément à faire sur la publication.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Un point très particulier, vous avez M. le Maire indiqué que ne figurait pas sur les comptes rendus de réunion, celle qui s'est tenue avec les maires du Sud Gironde il y a quelques semaines.

Pourquoi n'y figure-t-elle pas ? Nous ne mettons en sténotypie que les réunions que nous organisons, c'est-à-dire les réunions publiques comme celle-là.

Par contre, nous répondons bien volontiers à toutes les invitations de toute sorte, et c'est ainsi que M. BAREL avec un autre membre de la Commission, M. SABIN ont participé ainsi que RFF, invités par l'association des Maires sud Gironde, mais il appartient bien sûr à la puissance invitante de faire le compte rendu de la réunion organisée.

Si l'on nous passe un compte rendu, il figurera bien sûr sur le site Internet. Mais, nous n'avons pas mission ni mandat pour faire ce type de compte rendu.

M. Alain BEDOURET, Porte-parole des Verts de Lot et Garonne :

Je suis là en tant que représentant et porte-parole des Verts du Lot-et-Garonne, nous aurons l'occasion de faire passer ultérieurement un document à la Commission Particulière de Débat Public sur nos positions en matière de TGV.

Je voudrais sortir du cadre hexagonal et vous dire, suite aux propos de M. FAUCHER concernant le TGV pendulaire ou non, l'attitude des pays européens en matière de réponse en grande vitesse.

Leur attitude n'est pas du tout la même que sur l'hexagone.

L'Allemagne et tous les pays cités précédemment sur votre tableau ne font pas toujours systématiquement le choix de la grande vitesse sur les trajets de leur territoire. Ils ont des priorités, leur priorité actuelle est essentiellement d'utiliser les réseaux existants, les améliorer, les optimiser afin de se rapprocher de la grande vitesse.

C'est ce qu'ils font actuellement et à l'occasion ils ont recours à la technologie pendulaire, mais pas toujours et se concentrent sur le traitement des passages à niveau, des courbes et ils se mettent à la configuration grande vitesse jusqu'à la vitesse commerciale de 100 à 120 km/h.

C'est essentiellement ce qu'ils font aujourd'hui.

A l'occasion, ils sont plutôt sages et ils essaient à travers leur politique des transports de répondre à des éléments qui devraient d'ailleurs nous servir nous aussi de critères de jugement pour fixer la priorité dans les projets notamment en Aquitaine, à savoir où sont nos besoins en termes d'aménagement du territoire, c'est-à-dire en termes d'harmonisation. Je pense au Limousin qui est une zone beaucoup plus enclavée que nous aujourd'hui.

Ils se positionnent en tant qu'alternative au transport de fret par les camions. Ils essaient d'identifier là où ils ont des problèmes et ils choisissent en fonction de cela. Ils essaient aussi d'être concurrents par rapport à l'automobile, et pas forcément concurrents et compétitifs par rapport à l'aéronautique. C'est ce que j'ai vu dans le document en préambule du document qui vous sert de support pour le débat public sur le projet LGV.

Quand on examine le projet que vous avez entre Bordeaux et Toulouse en grande vitesse, on se dit qu'on pourrait très bien être aussi sage que les gens de ces pays.

Quand on regarde si ce projet répond à nos flux de transport routier en Aquitaine actuellement, c'est-à-dire la carte européenne du trafic de fret camions, on s'aperçoit que cette transversale Bordeaux-Toulouse, si l'on fait cette ligne LGV ne répond pas à ce problème.

Elle ne répond pas non plus à s'assurer que la ligne ou la gare nouvelle qui serait positionnée au sud d'Agen n'éliminerait pas de fait la ligne aéronautique Agen/Paris qui est aujourd'hui largement subventionnée.

Je vais interrompre mon propos là pour laisser la parole aux autres.

Voyez que les autres pays européens n'ont pas du tout les mêmes réflexes que nous, ils sont beaucoup plus pragmatiques et ne dessinent pas quelque part une politique de transport ferroviaire à deux vitesses comme nous le faisons dans ce pays.

M. Guy SAINT-MARTIN :

Je m'exprime à titre personnel, mais par politesse je vous ferai une contribution écrite car je n'ai pas le temps d'attendre la réponse éventuelle que vous me ferez, sur cette perspective d'une ligne nouvelle TGV.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

La Commission vous remercie.

M. Guy SAINT-MARTIN :

Ainsi, cela permettra au débat de pouvoir s'exercer d'une façon beaucoup plus sereine. Je vous remercie.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci beaucoup pour la brièveté de votre intervention, et nous mettrons le plus vite possible votre contribution sur le site.

M. Jacques VALADIER, Association des Usagers de défense du rail :

Je représente une association d'usagers de défense du rail. Nous défendons depuis 12 ans la ligne Agen-Périgueux. C'est pour me situer. Je suis aussi élu de Fumel situé à 50 km d'ici.

Je voulais simplement vous rappeler que j'ai envoyé ma contribution très modeste certes, un peu tardive peut-être, mais j'ai pensé que c'était utile de l'envoyer.

Je vais vous lire deux paragraphes de quatre lignes : « le collectif attire l'attention des élus sur l'impérieuse nécessité du maintien en connexion des dessertes rurales TER avec le réseau grande vitesse et grande ligne SNCF. L'intérêt partagé de la LGV implique la cohérence, la continuité et la complémentarité des modes ferroviaires.

Nous, situés dans notre zone rurale oubliée, nous avons des difficultés et la Direction de la SNCF le sait, pour atteindre le TGV existant aujourd'hui. On voudrait qu'on ne nous oublie pas.

C'est bien de faire du LGV, à condition qu'il soit partagé par tous, et que ce soit l'intérêt général qui fonctionne normalement.

Les usagers du bassin du Villeneuvois attendent toujours d'être raccordés au rail et prennent position pour le maintien des arrêts LGV par la gare centrale actuelle d'Agen ; ce que je vous avais écrit, et la mise en place d'un TGV pendulaire sur ligne classique.

On pensait que cela faisait une économie d'argent public et finalement cela faisait gagner un appréciable temps par rapport à aujourd'hui. Je n'avais pas eu le résumé de M. le responsable de RFF.

Le service public ferroviaire doit profiter au plus grand nombre.

C'est tout simplement de l'intérêt général, je l'ai déjà dit, et je vous remercie.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Vous avez abordé avec un peu d'avance la deuxième partie de notre débat.

Y a-t-il sur ce sujet bien précis, sur cette première question, d'autres demandes d'interventions dans la salle ?

Ensuite, nous pourrions passer à la deuxième question, nous essayons de faire avancer le débat.

M. Jean ANTONINI, Cadre cheminot de l'équipement, Retraité :

Je suis ancien cheminot, cadre cheminot de l'équipement. Je ne voudrais pas que mon intervention soit prise pour un certain chauvinisme cheminot, mais je m'exprime en citoyen. J'ai été élu pendant 12 ans à Agen et je suis le dossier. Je n'ai pas envoyé de texte Internet, ni rien par discrétion, mais ce soir je voudrais quand même vous dire quelque chose. La ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse est en débat, et c'est une très bonne chose. Ce débat sur le projet Bordeaux-Toulouse doit-il diviser les élus des régions traversées ? J'affirme que non.

La pertinence de ce débat est évidente et les conclusions au moins provisoires sur la nécessité de prévoir une ligne grande vitesse en site propre entre Bordeaux et Toulouse seront énoncées à la lumière du débat qui s'est déroulé depuis plusieurs mois. Le projet sera bâti en son temps sur les principes qui prévalent pour des liaisons de ce type, les points d'arrêt seront définis et les relations avec les lignes existantes établies pour un rabattement optimal de la clientèle potentielle.

Il ne faut pas oublier que les trains à grande vitesse qui desservent actuellement les gares vont évoluer d'ici la construction éventuelle d'une ligne Bordeaux-Toulouse en raison de la desserte du réseau, en fonction des barreaux qui sont nouvellement créés et des relations nouvelles directes possibles.

Je donnerai comme exemple que Toulouse-Lille a été créée il y a peu de temps. Compte tenu du prolongement de Lille vers la Belgique et vers Rotterdam et Amsterdam, il n'est pas impossible de dire qu'un jour, il y aura une prolongation vers ces villes ; dans l'autre sens également.

Toute amélioration pour construction d'un maillon du réseau profite à l'amont et à l'aval à l'ensemble du réseau, principalement pour les relations voyageurs, mais aussi pour le fret qui peut retrouver sur les lignes ainsi libérées des sillons pour l'acheminement des marchandises diminuant du même coup les encombrements sur la route avec tous les inconvénients qui en découlent.

C'était d'ailleurs à l'origine la raison principale de la création des trains à grande vitesse qui, prenant en compte la saturation sur Paris et Lyon, a généré la première grande ligne en site propre.

Brièvement, pour répondre à la préoccupation des élus qui, et on vient de le voir tout à l'heure, s'inquiètent de savoir dans quel ordre s'effectueront les réalisations, il faut que le débat public s'engage très rapidement pour analyser les raisons qui motivent l'ordre de ces réalisations, les tronçons concernés et sur quoi ils aboutissent.

Les relations de Bordeaux avec l'Espagne et le Portugal passent par l'est en provenance d'une partie de l'Europe et par l'ouest pour d'autres provenances de l'Europe, de chaque côté des Pyrénées pour l'essentiel, je ne parle pas des lignes centrales.

Il est donc logique que le prochain débat public soit rapidement organisé sur Bordeaux-Hendaye, compte tenu de l'évolution des trafics voyageurs et marchandises pour les années à venir dans un contexte d'économie d'énergie, de maîtrise des pollutions environnementales, les choix devront se faire sur le territoire français mais aussi en relation avec nos voisins.

Les frontières ne sont que des traits sur du papier, mais d'autres critères sont à prendre en compte, comme par exemple la mise à l'écartement international en 437 pour les lignes de la péninsule ibérique, le calendrier pour savoir où ils en sont et ce qu'ils font afin que nous n'arrivions pas à la frontière avant que les installations puissent déboucher sur un réseau aménagé.

Il faut que cela définisse une politique à long terme pour la réalisation du réseau européen de LGV en fonction des zones les plus saturées.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci beaucoup pour cet argumentaire qui est intéressant car il n'est pas uniquement local. Si vous aviez l'amabilité de nous donner votre texte, il passerait dans les contributions. Une dernière question pour ce premier quart de la première partie du débat.

M. Jean-Luc STANEK, Président de « Génération Ecologie » :

Je vous remercie de me donner la parole.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Je vous en prie, c'est la règle démocratique, nous sommes là pour cela.

M. Jean-Luc STANEK, Président de « Génération Ecologie » :

Je voudrais faire constater que de nombreuses conséquences découlant de la création d'une nouvelle ligne LGV Bordeaux-Toulouse n'ont pas réellement été prises en compte par RFF, suggérant ainsi une précipitation anormale dans la présentation prématurée d'un dossier incomplet et immature avec l'oubli du principe de précaution. Il y a des conséquences sociales.

La logique économique d'une ligne LGV Bordeaux-Centre-Toulouse nouvelle condamnera inévitablement, quoi qu'en disent les actuels responsables de RFF qui ne sont pas en charge de la SNCF, les petites gares actuelles situées sur le trajet. Les classes moyennes défavorisées, qui se sont exhibées un peu à la campagne mais quand même en ayant le train à proximité, se verront obligées de financer des déplacements en voiture vers des centres urbains d'intérêt universitaire ou économique.

Des centaines de milliers de personnes qui vivent dans ces zones de desserte de ces petites gares se trouveront ainsi sacrifiées au profit des quelques minutes de gain de temps obtenus pour une minorité d'utilisateurs.

Cela va à mon sens à l'encontre de l'intérêt public. J'ai constaté que dans de nombreuses gares où le TGV passait de manière un peu excentrée, comme Agen ou Montauban, les TGV intéressants par rapport aux trains classiques, on en a un par jour et ce ne sont jamais les bons horaires.

Donc, il faut aussi arrêter de mentir à la population.

Les conséquences économiques sont une désertification économique des bassins de vie et d'emploi de ces petites gares des territoires qui sont desservis par ces petites gares.

Il y a plus de 30 ans, dans le Villeneuvois, la suppression des lignes a engendré un exode et des difficultés à se rendre vers les grands centres urbains. Cela a créé naturellement une augmentation du chômage.

Il faut s'y attendre sur tout le tracé. On ne fera jamais croire à quelqu'un que quand on a une ligne TGV qui mange le trafic, on n'a pas de conséquence sur les petites gares. Il y a une logique économique qui va forcément prévaloir.

On a aussi une conséquence fiscale importante, ce que j'appellerai la triple peine. Tous les contribuables devront acquitter leur quote-part des 2,2 milliards d'Euros supplémentaires, d'après les chiffres de RFF, par rapport à l'adaptation de la voie existante à un TGV pendulaire.

Ce n'est pas la toute vitesse prônée par RFF.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Pouvez-vous accélérer un tout petit peu car vous mordez déjà sur la deuxième partie de notre débat ?

Ce n'est pas pour limiter votre intervention.

M. Jean-Luc STANEK, Président de « Génération Ecologie » :

Les contribuables locaux des communes touchées par la LGV, déjà laissées sur le plan patrimonial et économique, devront compenser les pertes fiscales engendrées par la baisse de taxe professionnelle, résultant de la désertification économique.

Naturellement, tous les contribuables aquitains devront supporter le coût, mais c'est déjà inscrit au budget. Il suffit de regarder les comptes.

Le coût de maintien des trains régionaux, alors même que le service en sera dégradé en termes de souplesse d'utilisation.

Les conséquences routières : s'il y a moins de desserte sur les petites gares, cela signifiera plus de camions et plus de voitures naturellement.

Quelque chose me tient à cœur sur le principe de précaution dans la rapidité des études. On va observer des modifications du réseau hydrologique de surface, je parle sous couvert d'experts qui m'ont explicité le phénomène, consécutif au passage de la LGV.

Donc, la particularité de la forêt landaise, c'est sa platitude.

C'est donc une zone originale particulièrement sensible au problème de drainage.

Ces modifications transformeraient de vastes étendues difficiles d'accès avec altération du réseau des pistes forestières en zone marécageuse avec pourrissement des pins, altération des nappes phréatiques par des matières organiques et des bactéries, et les conséquences majeures jusqu'ici complètement occultées car on n'a pas l'habitude de l'avoir dans nos régions, c'est le risque réel de créer des biotopes favorables à l'apparition des anophèles, vecteur du paludisme qui reste aujourd'hui encore le plus grand tueur toute catégorie confondue de l'histoire de l'humanité.

En effet, la forêt landaise est chaude et risque de le devenir davantage avec le très probable réchauffement planétaire en cours, dont on peut supposer que l'augmentation des cyclones actuellement observée n'est que l'une des nombreuses manifestations.

On a aujourd'hui chaleur, humidité, difficulté d'accès, zone marécageuse : toutes les conditions sont requises pour une évolution possible, mais à étudier vers une zone subtropicale impaludée.

Je vous signale que la Camargue subit actuellement le virus du Nil, et que les pouvoirs publics s'en inquiètent fortement.

Le principe de précaution s'impose donc encore par des études qui devraient évaluer le risque d'apparition dans notre région de ce plus grand fléau de l'humanité.

Ce risque n'est pas négligeable, d'ailleurs les services d'incendie et de secours ont fait une très bonne étude sur le sujet dans le risque de marécagisation.

Avec le climat, on arrive à ses conclusions.

Pour le reste, je prendrai la parole ultérieurement.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci Monsieur, je vais vous demander deux choses, comme à vos collègues, la première est de vous présenter.

M. Jean-Luc STANEK, Président de « Génération Ecologie » :

Je m'occupe de Génération Écologie Gironde et de l'association de défense du pays brédois, dont le Pr BRETONNET ici présent est le Président.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Si vous voulez, vous avez toute liberté pour nous donner votre texte.

M. Jean-Luc STANEK, Président de « Génération Ecologie » :

C'est fait par Internet cet après-midi.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

S'il n'y a plus d'autres questions, je vais donner la parole à RFF, car des éléments de réponse à votre déclaration peuvent être faits par RFF.

Ensuite, nous passerons à la deuxième question.

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

J'apporterai quelques éléments de réponse très brefs sur deux questions posées, la première concernant la politique des autres pays européens.

Je ne pense pas que l'on puisse dire que la politique de la plus grande partie des pays européens est à l'abandon des lignes à grande vitesse. Il se construit beaucoup de lignes à grande vitesse en dehors du territoire français.

Ici, on connaît bien l'exemple de l'Espagne qui a une construction très ambitieuse d'un réseau à grande vitesse, car elle est en train de réaliser des travaux extrêmement importants de construction d'une ligne entre Madrid et Barcelone.

Ensuite, suivra immédiatement la construction d'une ligne entre Barcelone et Figueras, la section internationale étant en cours.

Je donnerai également l'exemple de l'Italie qui a un programme très ambitieux, et nous nous entretenons très souvent avec les Italiens, notamment dans le cadre du grand projet de ligne nouvelle entre Lyon et Turin.

Dernier exemple, et je ne veux pas les multiplier, celui de l'Angleterre qui a effectué des travaux extrêmement importants pour relier à grande vitesse Londres au tunnel sous la Manche, avec une première étape mise en service, et une deuxième qui le sera bientôt. Il y a beaucoup d'autres exemples, l'Allemagne aussi a beaucoup d'ambitions, même s'il est vrai que le réseau français est aujourd'hui le réseau le plus important.

Je voudrais répondre à la deuxième question que je reformule ainsi : l'arrivée de la grande vitesse entraîne la dégradation des transports de proximité.

Je redirai simplement qu'on constate partout où est arrivée la grande vitesse, que c'est exactement le contraire. Je ne connais pas de région, et je pense en particulier au sud-est, qui a reçu beaucoup de lignes à grande vitesse jusqu'à Marseille, l'arrivée de ces lignes à grande vitesse a grossi le flux des voyageurs.

Elle s'est accompagnée d'une réorganisation très profonde des transports régionaux et pour de meilleurs services régionaux.

Donc, sont satisfaits et c'est facile de vérifier le bien-fondé de mes propos, non seulement ceux qui profitent des TGV mais ceux qui utilisent les transports quotidiens, les TER.

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

Je complète sur un petit point concernant le principe de précaution pour indiquer que la vision que vous avez développée Monsieur sur les risques que peut faire courir la LGV est très en avance par rapport aux études que nous avons menées.

Je précise que nous sommes aujourd'hui à la présentation d'un projet qui a été bâti sur des pré-études fonctionnelles qui définissent les services et les grandes caractéristiques que peut avoir une infrastructure.

Ainsi que nous avons eu l'occasion de le dire, je crois que lors des réunions, et notamment en raison de l'absence de tracés et d'hypothèses de tracés pour cette ligne, on n'a pas été en mesure d'identifier des impacts que cette ligne pourrait avoir sur l'environnement.

Je vous remercie bien au contraire de ce que vous avez indiqué qui ouvre un pan de risques possibles, qui sera bien sûr à examiner. Si le projet est poursuivi, les études de tracés mettront en avant un certain nombre de points environnementaux.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci, M. FAUCHER.

Je vais donc aborder la question 2, que l'on nous a souvent posée et beaucoup plus à l'ouest qu'à l'est, sur la priorité :

Quelle priorité éventuelle entre Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Irun ?

Je passe la parole à M. le Président DEMANGE.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Nous allons faire une réponse en deux temps.

Je vais répondre à la question : Pourquoi la Commission Particulière de Débat Public fait le débat maintenant sur la ligne Bordeaux-Toulouse ?

Cela va paraître un peu simpliste, mais il faut l'être dans certains cas.

Tout simplement car la Commission Nationale nous l'a demandé.

La Commission Nationale a décidé un débat public sur la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, et en a fixé la date.

Pourquoi a-t-elle fixé la date ? C'est l'application de la loi de février 2002 qui dit que lorsqu'un maître d'ouvrage propose un dossier à la Commission Nationale de Débat Public, cette dernière a deux mois pour décider s'il y a ou non débat public.

Donc, comme l'investissement a été important et a dépassé les normes où il faut un débat public, toujours de par la loi, il était normal que la Commission Nationale déclare qu'il y ait un débat public.

A ce moment-là, le maître d'ouvrage avait six mois pour déposer le dossier. Il a utilisé cette distance, car à un jour près, le dossier a été déposé six mois après.

Ainsi, la Commission Nationale devait là aussi prendre une décision.

La question qu'il faut poser, et que je pose à RFF, est la suivante : Comment et pourquoi ont-ils déposé le dossier, en l'occurrence en juillet 2004 ?

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

La balle est dans le camp de RFF pour la réponse à cette question.

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

Comme je l'ai dit dans mon propos liminaire, en matière d'études et de réalisations des grands projets d'infrastructure ferroviaire, la feuille de route de RFF est la décision précisée et confirmée du Gouvernement prise à l'occasion des séances du CIAT, qui s'appelle maintenant CIADT, du 18 décembre 2003 et du 14 octobre 2005.

RFF ne possède à aucun tri dans ses projets. Il a pris des mesures sur le plan des moyens humains, sur le plan des moyens techniques, sur le plan des moyens financiers pour mener l'ensemble des études fixées dans cette feuille de route.

Dans la plupart des cas, les modalités sont étudiées et convenues avec l'État et les principales collectivités locales concernées, le plus souvent les Conseils Régionaux. RFF s'efforce de réaliser les études qui sont ainsi définies dans des délais plus courts.

Qu'a-t-il été décidé précisément à propos des deux projets de LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne ?

Il me suffit de vous relire la décision du CIADT du 18 décembre 2003 qui me paraît extrêmement claire : « Le CIADT décide la poursuite 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.

Le maître d'ouvrage a donc agi (et agira) conformément à cette décision.

Pourquoi le présent débat public a-t-il lieu avant le débat public sur Bordeaux-Irun prévu en 2006 par la décision dont je vais vous lire l'extrait ?

Tout simplement, car les études sur l'axe Bordeaux-Toulouse prévues au contrat de plan avec la région Aquitaine, la région Midi-Pyrénées et la région Languedoc-Roussillon ont commencé un peu plus tôt, en 2002 précisément, et que la CNDP a donc été saisie plus tôt.

Les études du projet Bordeaux-Espagne prévues au contrat de plan entre l'État et la région Aquitaine ont commencé en 2003.

J'ajoute une précision, ces études sont importantes. Elles supposent des moyens financiers importants. Donc, RFF agit en partenariat financier avec l'État et les collectivités locales, et sous le couvert d'une convention de financement à chaque fois, qui précise les modalités de mise en œuvre des sommes en jeu et des modalités de réalisation de l'étude.

La convention de financement pour les études concernant la LGV Bordeaux-Toulouse qui réunit l'État, les principales collectivités locales, la SNCF et RFF a été signée le 10 décembre 2001, ce qui a permis d'engager des études à partir de 2002.

La convention de financement pour la LGV Bordeaux-Espagne devant construire au débat public 2006 a été signée le 14 janvier 2004.

Je rappelle que RFF, sans vouloir donner trop de détails sur un projet qui n'est pas celui de ce débat public, loin de chercher à retarder les études de la LGV Bordeaux-Espagne a au contraire tout fait, comme pour ses autres études, pour en accélérer l'étude.

Il y a deux années d'écart entre les conventions de financement, et il n'y aura pas deux années quant à l'organisation des débats publics.

J'ajoute enfin, dernière information pour montrer que nous n'avons perdu aucun temps, que nous avons mis en place dans cet entre-temps avec les Espagnols un groupement européen d'intérêt économique (GEIE) pour lancer sans attendre les études de la partie internationale que l'on appelle Dax-Vittoria.

Ce GEIE qui regroupe RFF et l'homologue de RFF en Espagne (DIF) a été préparé à la fin de l'année dernière. Il a été mis juridiquement en place au début de cette année et il est maintenant en fonctionnement. Il commence à travailler. Ses études portent sur la section internationale.

C'est pour vous prouver que nous n'avons perdu aucun temps en ce qui nous concerne.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci pour ces précisions, je passe la parole à la salle.

M. Jean DIONIS DU SEJOUR, Député de Lot et Garonne :

Je voudrais tout d'abord vous souhaiter la bienvenue à Agen, ainsi qu'aux membres de la Commission et vous remercier pour la qualité du débat, pour la qualité des informations et la manière dont vous le gérez.

C'est la première séance à laquelle je peux assister physiquement, et je trouve que c'est bien fait.

Je voulais ensuite saluer nos amis girondins, même si ce soir c'est une réunion dans le Lot-et-Garonne et leur dire tout d'abord qu'il était normal qu'un élu digne de ce nom prenne position sur ce débat.

L'honneur d'un élu, c'est de se désigner et de dire où il habite sur les grands sujets.

Tout naturellement, j'ai adressé une contribution au Président DEMANGE.

Elle fait partie des 67 contributions.

Effectivement, dans cette contribution, j'ai pris parti pour le tracé sud, car il me semble en termes citoyen économe de l'argent public, puisqu'il mutualise un tronçon entre le Bordeaux-Espagne et le Bordeaux-Irun, quelque part il est garant d'un calendrier peut-être plus court.

Je vous ai écouté, Monsieur et nous serons heureux de faire des échanges gastronomiques, mais ce soir on est quand même dans une réunion Lot-et-Garonnaise, et je voudrais si possible parler Lot-et-Garonne.

Avant de le faire, permettez-moi de réagir en tant que Français.

Après tout, je suis élu de la République et je suis peut-être légitime de cela. En tant que Français, c'est normal que la France connecte l'agglomération toulousaine, une de nos grandes agglomérations modèles, au réseau TGV.

Quel gouvernement français ne prendrait pas cette décision ?

Quel gouvernement français n'aurait pas comme objectif majeur dans le réseau LGV maintenant, une fois qu'on a connecté Marseille, Lyon, bientôt Strasbourg, l'ouest de la France de ne pas connecter Toulouse ?

Les yeux dans les yeux, comment pourrait-on tenir cela aux millions de personnes qui vivent à Toulouse, si l'on raisonne France ?

Cela me semble très difficile. Nous sommes aussi des voisins et nous devons construire une coopération avec les Toulousains.

Maintenant en tant qu'Aquitain, et on a eu un débat de grande qualité d'ailleurs au Conseil Régional auquel vous avez assisté M. le Maire et certains d'entre nous y étaient. En tout cas, avec ma collègue Laurence MAIOROFF, on a tenu à faire entendre la voix du Lot-et-Garonne.

Quelle était cette voix du Lot-et-Garonne ?

La délibération Aquitaine était profondément archaïque.

C'est un travers bordelais de regarder Bordeaux, son nombril et en tout cas de tourner le dos à Toulouse. Je crois qu'il faut tenir une position beaucoup plus moderne que celle-là.

La position est la suivante : bien sûr qu'il n'y a pas de grande région à l'échelle européenne sans grande métropole. Bordeaux est servi par RFF, car à l'horizon 2012/2013, Bordeaux sera desservi en grande vitesse. Les Bordelais feraient bien de se rappeler que s'ils sont desservis, c'est que derrière il y avait le potentiel toulousain. Les études de marché incluaient l'enjeu toulousain.

Oui à la desserte de Bordeaux, oui à une grande agglomération bordelaise, oui aussi à un axe littoral.

Tous les Aquitains qui pensent à l'intérêt général aquitain savent qu'une partie de la région se joue sur le littoral, sur un axe Bordeaux-Espagne.

Quelle faute stratégique de rédiger la délibération du Conseil Régional Aquitaine en disant qu'il faut donner une priorité absolue au TGV Bordeaux-Espagne ?

Il n'y aura pas de prospérité Aquitaine sans un axe Bordeaux-Toulouse fort. Je m'exprime au niveau de l'intérêt général aquitain. On ne peut pas dans la même délibération dire qu'on veut

faire le projet Aérospace Vallée, et donc faire une vallée aéronautique entre Toulouse et Bordeaux, qu'on veut faire un projet Prod innov, cumulant tout ce qui est industrie de la santé et industrie pharmaceutique.

Dire que l'on veut faire cela avec Toulouse la main sur le cœur et dans la même séance dire claquer la porte au TGV Bordeaux-Toulouse : ce n'est pas responsable. D'ailleurs, cela ne sera pas audible au niveau national et au niveau européen.

Au niveau Lot-et-Garonnais, ce soir, ce doit être une réunion profondément de rassemblement. Il peut y avoir des divergences. J'ai eu de longs débats avec mon collègue BEDOURET. Mon collègue SAINT-MARTIN a exprimé un point de vue qui devient de plus en plus minoritaire, c'est le dernier mohican du pendulaire.

Mais, aujourd'hui, l'intérêt général des Lots-et-Garonnais, c'est d'envoyer un message fort en disant que nous voulons le TGV Bordeaux-Toulouse, parce que ce sera un outil majeur de développement économique du Lot-et-Garonne.

Il y a des enjeux d'environnement.

Vous avez dit, M. le Directeur de la Stratégie, des mots qui nous ont touchés, en disant que ce sera pour vous une priorité constante et de long terme, mais permettez tout simplement aux élus du Lot-et-Garonne de penser développement économique, de penser emploi, de penser « vouloir vivre au pays » et à un bon niveau de qualification.

Ce n'est pas pour rien, et je voudrais le dire à l'assistance, que les études de marché disent qu'il y aura 3 millions de passagers supplémentaires sur cette ligne contre 1,9 à la ligne Bordeaux-Espagne.

Tant qu'on reste sur les comparatifs en ce qui concerne l'impact voyageurs, il n'y a pas photo entre les deux lignes et cela n'a pas été assez dit.

Très clairement, en termes TGV voyageurs, et vous ne pouviez pas le dire d'ailleurs et je parle ici aux responsables RFF, mais permettez-moi de placer le débat au niveau politique. Ces chiffres sont connus du Gouvernement, et quelque part il fait un arbitrage légitime lorsqu'il va vers une ligne qui a un potentiel de 3 millions de plus de voyageurs par rapport à une ligne qui n'en a que 1,9.

Maintenant, il faut parler du deuxième argument qui a été avancé et qui est une partie des justificatifs du Conseil Régional d'Aquitaine. On nous dit qu'il y a un mur de camions sur la route Nationale 10 ; c'est vrai.

Ce mur de camions est une nuisance majeure. En faisant un deuxième sillon ferroviaire, on va donc libérer des créneaux horaires pour le fret ferroviaire ; c'est vrai aussi.

Tout cela est vrai, et je suis prêt à l'entendre et dire que c'est un enjeu important.

On nous dit aussi, et il y a un tour de passe-passe intellectuel, qu'en faisant cette ligne, on va vous faire disparaître les camions des routes. Si c'était aussi simple que cela, cela se saurait.

Il y a des lignes et des tronçons ferroviaires qui commencent à décoller en fret, mais le basculement de la route au fret est un sujet autrement plus compliqué qu'uniquement de la disposition de créneaux ferroviaires.

Il faudra peut-être un jour ouvrir le créneau du niveau de péages sur les autoroutes françaises.

Il faudra peut-être un jour parler en termes d'infrastructures routières, et dire pourquoi on en est à une route Nationale 10 et pas à une autoroute tout simplement à ce niveau-là, ou au moins à une route à trois voies.

Où en est le calendrier de la « Langon/Pau » ?

Où en est la prolongation de la Route Nationale 21 et un troisième franchissement routier dans les Pyrénées ?

Je veux dire ce soir qu'il est trop facile de faire porter à Bordeaux/Toulouse et à ce projet le fardeau, et d'en faire un bouc-émissaire des problèmes qu'on a sur la Route Nationale 10 en termes de camions. Ce n'est pas honnête intellectuellement.

Ce soir, je voudrais qu'on se rappelle qu'au-delà des positions personnelles des uns et des autres, il y a quand même un Conseil Général qui a pris position, toute sensibilité convaincue. Les socioprofessionnels ont parlé et ils sont là aujourd'hui, représentés par leur Président de la Chambre de Commerce, et par les membres du Bureau. Les villes ont parlé, les parlementaires aussi.

Je voudrais qu'on retienne de ce soir la quasi-unanimité des institutions (et je ne veux froisser personne) pour dire qu'on veut fortement cet outil de développement économique.
(*Applaudissements*).

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci beaucoup M. le Député pour votre déclaration et votre conviction. Y a-t-il d'autres questions ou d'autres points de vue ?

Un intervenant :

Le Conseil Régional ne s'est pas situé et n'a pas tourné le dos à Toulouse.

Du côté de Toulouse, on s'est rabattu sur la solution via Bordeaux et via Paris à un moment donné où l'on a appris que le Gouvernement RAFFARIN ne voulait plus donner suite au projet de descente centrale de la France.

Donc, du côté de Toulouse, on n'en avait rien à faire de Bordeaux. Pour autant, je ne pense que les gens tournaient le dos à d'autres projets.

Il m'intéresse de savoir où est la priorité.

Pour moi, c'est offrir une alternative aux camions sur l'axe nord-sud. Le fret européen ne navigue pas de Bordeaux à Toulouse, mais du nord au sud.

Les finances publiques ne sont pas aussi extensibles que cela.

L'État s'est désengagé dans de nombreux domaines, la SNCF a transféré de nombreuses lignes régionales aux régions. Donc, je ne voudrais pas que l'on arrive sur le territoire en situation où des gens se promèneraient à 120 ou 130 km/h sur notre territoire aquitain et d'autres qui iraient à 320 km/h sur la ligne à côté sans répondre aux défis par ailleurs qui s'impose à nous : environnemental, économique et autre. C'est ce dont je parlais tout à l'heure en disant qu'il y aurait un transport ferroviaire à deux vitesses et c'est insupportable.

L'Allemagne est plutôt sur un concept d'augmenter la vitesse de déplacement des gens en ferroviaire, cela s'applique au niveau de la tarification notamment.

Je crois que l'axe Bordeaux-Toulouse est un axe transversal. On peut très bien supporter 220 km/h. C'est suffisant en vitesse commerciale sur ce barreau ferroviaire.

Quand on compare d'ailleurs les scénarios dans votre document où l'on s'arrête à Agen et à Montauban, et que l'on compare avec un scénario de 120 km/h, on s'aperçoit que les différences en temps ne sont pas aussi énormes que cela.

Les différences deviennent énormes quand le TGV ne s'arrête ni à Agen, ni à Montauban. Il faut le dire.

Un tableau est très précis dans le document.

Et c'est le même problème pour Montauban. Tout n'est pas blanc et tout n'est pas noir, je ne pense pas qu'il y ait une volonté des élus de la Région qui sont souvent attachés à regarder leur nombril, mais ils ont compris que la ligne Bordeaux-Toulouse LGV ne répondait pas à tous les critères exigibles aujourd'hui : environnemental, transfert des camions sur le rail, captage aussi du concurrent par rapport au trafic automobile, etc.

La ligne qui répond le plus à ces critères à la fois aménagement du territoire, environnemental et économique, c'est plutôt la descente vers le sud et après peut-être, dans beaucoup de temps après, sur une ligne LGV. Honnêtement, je ne le crois pas.

Je crois qu'on en restera sur ce barreau, à une vitesse tout à fait honorable de 120 km/h, qui optimisera l'utilisation des fonds publics et qui satisfera largement aux exigences de vitesse des uns.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Là, nous sommes vraiment dans un débat de fond sur des options d'aménagement du territoire fondamentales en Europe.

Nous avons une question écrite tout à fait intéressante.

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Cette question traite des sujets dont on vient de parler, de M. ANTONINI qui a pris la parole précédemment. Pensez-vous que le contexte actuel, c'est-à-dire coût de l'énergie pétrolière, sensibilisation de la population pour un environnement préservé puisse favoriser un renouveau accéléré du chemin de fer, un rééquilibrage des modes pour stocker la progression des camions sur les routes ? Les lobbies pétroliers et routiers vont-ils devenir enfin plus vulnérables et les tendances actuelles vont-elles s'inverser en France et en Europe ?

On retrouve dans cette question de M. ANTONINI certains propos posés tout à l'heure par différents intervenants.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Qui veut donner des éléments de réponse ?

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

Je vais déjà répondre à l'intervention précédente, pour préciser qu'en ce qui concerne la desserte de Midi-Pyrénées, et notamment son centre de Toulouse sur la relation avec Paris, les projets du POLT (aménagement de la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et le projet de LGV Bordeaux-Toulouse n'ont jamais été des projets en concurrence, dans la mesure où la desserte par POLT dans la meilleure des hypothèses conduit à un temps de parcours Paris-Toulouse de 5H20, alors que la desserte Paris-Toulouse par la LGV Sud

Europe Atlantique jusqu'à Bordeaux, puis Bordeaux Toulouse permet un temps de parcours de 3H07.

Nous avons travaillé dans le cadre des contrats de plan État/Région avec le Conseil Régional de Midi-Pyrénées qui effectivement voyait dans la réalisation de POLT l'occasion de gagner du temps jusqu'aux limites de la région, c'est-à-dire Brive où se greffe la ligne Brive-Rodez qui irrigue le quart nord-est de la région Midi-Pyrénées, et pour laquelle le Conseil Régional a financé des travaux d'amélioration de l'infrastructure, dans la perspective d'améliorer les gains de temps de parcours qui auraient été permis par POLT jusqu'à Brive.

Je ne me prononcerai pas pour le Conseil Régional, mais il y avait dans son esprit deux aspects différents, POLT pour une desserte du nord nord-est de la région Midi-Pyrénées jusqu'à Cahors éventuellement, et le projet Bordeaux-Toulouse qui lui dessert Toulouse. Par Toulouse, avec toutes les ramifications de la desserte TER, cela permet également d'irriguer cet effet de grande vitesse sur l'ensemble des lignes de l'étoile ferroviaire de Midi-Pyrénées.

Les gains de temps de parcours sont objectifs avec la LGV à un certain niveau.

Vous avez noté l'effet que pourrait avoir les arrêts à Agen et Montauban. Cela ne renie en rien l'intérêt que l'on a, car dans tous les cas de LGV, on met toujours en évidence le meilleur temps de parcours qui emblématiquement est de l'ordre de 3 heures pour le train qui est direct entre le point d'origine et de destination, sachant que la trame des autres trains qui circulent dans la journée marque un certain nombre d'arrêts.

Il est bien évident qu'il faut aussi que les trains puissent trouver de la clientèle sur leur parcours.

Les résultats auxquels nous arrivons en termes de gain de voyageurs prennent en compte des trams de dessertes dans lesquelles il y a des trains directs et des trains qui sont avec arrêts intermédiaires.

Pour répondre également à la question :

Pensons-nous que le contexte actuel peut permettre d'aller vers le développement du ferroviaire ?

Il y a une croyance et aussi un souhait.

Comme nous développons le réseau ferroviaire et les activités ferroviaires, nous sommes bien sûr très attachés à cette notion. Je crois également qu'il y a, comme le disait Hervé de TRÉGLODÉ, une feuille de route.

Dans le dossier support, nous trouvons une note de cadrage des tutelles que sont la Direction des Transports Terrestres pour ce qui nous concerne et la Direction de l'Aviation Civile. Cette note de cadrage précise effectivement la vision de l'État sur la répartition des rôles entre le ferroviaire et l'aérien pour les liaisons intérieures françaises entre grandes métropoles, avec le souhait de voir le ferroviaire jouer un rôle accru.

Hervé de TRÉGLODÉ veut apporter une précision à ce propos.

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

Quelques mots très rapides en réponse à votre question, M. le Président sur les effets et les préoccupations concernant le changement climatique et l'augmentation des prix du pétrole, je serai très bref.

Je ne suis pas devin et incapable de dire ce qui va se passer.

La tendance nous semble assez claire. Le changement climatique est une réalité, ce n'est pas simplement comme je le disais dans mon discours introductif des mots pour se faire entendre. L'augmentation des températures est une réalité, elle est très nette depuis le début de l'ère industrielle, depuis environ 1800 et elle s'accélère.

Tous les scientifiques sont à peu près d'accord pour considérer que la hausse au 21^{ème} siècle sera comprise entre 1 et 6°. Les pays du monde sont de plus en plus nombreux à prendre des engagements pour la réduction des émissions de carbone.

Tout le monde voit bien que la position du principal pays réservé sur ces accords, les États-Unis, évolue doucement.

Les transports représentent environ 28 % des émissions de carbone (CO2).

Donc, il me semble que l'ensemble de ces éléments conduisent à une tendance assez claire. Je ne sais pas à quelle vitesse, mais j'ai du mal à imaginer qu'il n'y ait pas de conséquence de plus en plus stricte concernant la réduction des émissions de carbone en faveur des modes qui émettent moins de carbone, et tout particulièrement le transport ferroviaire.

Concernant la hausse du prix de l'énergie, nous connaissons bien ses conséquences sur l'augmentation des tarifs ferroviaires, on le voit encore une nouvelle fois au cours des moyens, avec un pétrole assez cher.

La SNCF peut peut-être donner des compléments, mais les effets sur le trafic ferroviaire, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises est quelque chose d'assez bien connu.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Concernant POLT, nous avons eu une réponse très précise sur notre site après la réunion de Toulouse.

Cette question a été très souvent posée, nous allons avoir une réponse précise et détaillée.

M. Pierre SALANNE, Membre des Verts :

D'abord, un point sur l'honnêteté, quand on présente un tel projet, on parle toujours de 3H07 entre Toulouse et Paris. Il faut dire que c'est sans arrêt nulle part, même pas à Bordeaux.

Est-ce la fin du fin de rentrer dans un tuyau à Toulouse et sortir à Paris ? Il est bien évident que l'aménagement du territoire sur la ligne n'a pas lieu d'être, cela n'a pas d'existence.

Quant au coût, le fait d'agrandir en regardant la carte, est-il normal quand on va de Toulouse à Paris de passer par Bordeaux ? Je ne sais pas si les distances parcourues sont forcément intéressantes.

Dans la salle :

Le relief ?

M. Pierre SALANNE, Membre des Verts :

Est-on obligé de passer par Moscou si le relief est meilleur ?

Il ne faut pas exagérer, cela devient n'importe quoi.

Au nom de l'aménagement du territoire, il serait plus logique de passer... la région n'a pas le droit de se développer ?

Il faut toujours passer par les régions les plus basses, par les plaines, sans compter les problèmes écologiques que posent les plaines ?

Il y a déjà des routes, des autoroutes, une voie ferrée ordinaire plus une LGV. Là, on fait peser sur ces zones qui sont des écosystèmes relativement fragiles des difficultés.

On n'a pas parlé du tout des inondations, et c'est un élément qu'il faudra prendre en compte, car c'est important.

Quant à la desserte d'Agen en tant que ville sur le trajet entre Bordeaux et Toulouse, il est quasiment certain qu'à terme, s'il y a une ligne LGV au sud, même s'il y a quelques arrêts au début, les arrêts seront limités. Ce sera surtout Toulouse, Bordeaux, Paris.
(Applaudissements)

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Je vais redonner la parole à RFF pour qu'il y ait des informations complémentaires pour ou contre, car nous sommes en débat.

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

Je vous remercie.

Effectivement, dans la présentation que nous avons faite des services offerts par la LGV, il y a l'ensemble des hypothèses prises en compte.

On retrouve bien qu'un Toulouse-Paris sans arrêt peut se réaliser en 3H07.

On retrouve également tous les autres temps de parcours qui seront permis par cette infrastructure dès lors qu'on marquera des arrêts à Bordeaux, à Agen et à Montauban.

On a vu que les options de desserte par des gares centres ou des gares nouvelles créaient une différenciation de temps de parcours relativement peu importante.

Je pense que nous avons donné tous les éléments d'information, et cela rejoint le propos que je tenais tout à l'heure sur l'effet d'affichage, mais qui est normal.

On cite toujours le meilleur temps de parcours, sachant que la réalité des trames des trains qui assurent la desserte sur cette relation est un composé de trains directs, peut-être les trains du matin et du soir qui peuvent drainer une clientèle suffisante pour remplir un train qui n'aura pas d'arrêt entre son point de départ et son point de destination, et d'autres trames de trains qui assurent un cabotage (terme un peu excessif, car les arrêts ne sont pas aussi nombreux), mais qui assurent la possibilité de desservir des localités intermédiaires.

Sur la desserte d'Agen et de Montauban, vous pourrez vérifier dans tous les scénarios que cette desserte intermédiaire permet d'assurer au minimum le gain de 500 000 voyageurs sur un total de 3 millions.

Je pense que la SCNF pourra avoir des interrogations très fortes avant de lâcher une clientèle à ce niveau-là.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci beaucoup pour ces éléments de réponse.

M. ANTONINI, Cadre SNCF à la retraite :

Brièvement, et vous pouvez constater que j'ai fortement réduit mon temps de parole.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Je vous incite à continuer.

M. ANTONINI, Cadre SNCF à la retraite :

Si c'est pour tout le monde pareil, ce sera un vrai débat.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Je le souhaite pour que le plus grand nombre de paroles puisse se faire.

M. ANTONINI, Cadre SNCF à la retraite :

Je remercie le Directeur de me donner acte de la confirmation de l'augmentation des températures et des conséquences à étudier.

Je voudrais revenir sur le bilan énergétique des différents modes de transport.

A juste titre, vous constatez que les énergies fossiles devront être réévaluées. A l'horizon de la mise en service des lignes TGV, à très grande vitesse, en comparaison avec l'avion, dont Toulouse et Bordeaux sont de grands producteurs, il faudrait penser à l'emploi de nos enfants, car beaucoup de Lot-et-Garonnais dont je suis origine vont travailler dans ces métropoles.

On oublie qu'au niveau aéronautique, tous les grands constructeurs, en particulier Aérospatiale, mettent en projet des avions à hydrogène avec une réduction pour les temps de parcours, avec une réduction très forte des vitesses sur les avions de trajet à moyenne portée, du style Paris-Toulouse.

Je dirige une compagnie aérienne, donc je parle un peu en connaissance de cause.

On va s'orienter vers des vitesses de transit de 500 à 600 km/h au lieu de 300 ou 350 km/h pour le TGV.

D'un côté, on va augmenter la consommation, et de l'autre baisser la consommation et on va passer à l'hydrogène.

A l'horizon de la mise en service de nos belles lignes TGV, on aura des avions à hydrogène bien moins polluants.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Y a-t-il d'autres interventions sur cette question ou pouvons-nous passer à la troisième de nos questions, qui est importante ?

M. Etienne DUPIN, Maire de Landiras :

Très brièvement, j'ai pris acte de la réponse en termes politiques, à savoir les décisions prises en 2003 font que...

J'aimerais bien savoir quelle est la position de RFF depuis qu'elle a compris le 24 octobre que le Conseil Régional ne financerait plus la ligne LGV Bordeaux-Toulouse, soit environ 37,5 % du financement ?

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

RFF tirera les enseignements du débat de toute façon. Donc, je pense que la réponse sera dans ces enseignements.

M. Jean DIONIS du SEJOUR, Député de Lot et Garonne :

J'ai la délibération ici, il n'a jamais été question pour le Conseil Régional de ne pas financer, ou alors j'ai eu une absence. Je vais regarder de nouveau.

Il est question d'affirmer une priorité absolue.

C'est trop facile de prendre l'argument que l'on aura à supporter deux projets.

Je suppose que RFF quand il négociera avec le Conseil Régional sera capable de voir que cette région a porté deux projets.

Il peut y avoir des taux modulés, une négociation peut s'enclencher naturellement entre RFF et le Conseil Régional, en tenant compte de la spécificité de la région.

On n'a pas le droit d'éliminer le Bordeaux-Toulouse, ayant un projet prioritaire qui sera financé à taux plein, et l'autre ne sera pas financé car on n'a plus d'argent.

C'est profondément choquant pour nous Lot-et-Garonnais.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci M. le Député de cette précision.

Puisqu'il n'y a plus de main qui se lève, je vais en profiter très vite pour passer à la troisième question, dont je précise l'énoncé.

Si la poursuite du projet est engagée, quelle prise en compte des aspects environnementaux ?

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

M. de TRÉGLODÉ a évoqué le sujet, RFF répondra.

Sa réponse sera, puisque cela a déjà été dit : « oui nous tiendrons le plus grand compte des problèmes environnementaux et nous établirons une concertation ».

Je voulais préciser, et il y a toujours des sceptiques qui se demanderont s'ils le feront, même s'ils le précisent, que la loi de février 2002 qui a instauré le principe des débats publics va plus loin, car elle dit que la Commission Nationale de Débat Public veille au respect des bonnes conditions d'information du public durant la phase de réalisation des projets dont elle a été saisie jusqu'à la réception des équipements et des travaux.

C'est la loi qui le dit, et notre Commission Particulière n'a pas fait le compte rendu encore du débat.

Un débat public très proche, le débat public sur le TGV PACA, la Commission Particulière a bien souligné qu'il y aurait dans ses recommandations le fait que la Commission Nationale mette en place un système d'animation et de vérification de la concertation pendant les plusieurs années qui iront jusqu'à la fin du dossier.

La Commission Particulière de PACA a prévu 4 ou 5 dispositions extrêmement précises, que je n'évoquerai pas aujourd'hui, mais d'une manière ou d'une autre, nos recommandations iront sans doute dans le même sens.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Je passe la parole à RFF pour les précautions et les aspects environnementaux.

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

On va revenir un peu en arrière, car votre commission a organisé deux réunions thématiques sur l'environnement, celle concernant l'Aquitaine s'est tenue à Langon le 15 septembre. Cette réunion a été assez riche, mais son déroulement ne nous a pas totalement permis de faire les présentations de la façon dont RFF prend en compte l'environnement sur les projets.

Je précise que suite à cette carence nous avons placé sur le site Internet de votre Commission trois documents, qui traitent de sujets environnementaux, l'un sur le bruit, le second qui est un retour d'expérience sur le traitement d'impacts environnementaux liés à la réalisation de la LGV Est Européenne, traitant des questions de faune et de flore.

Un troisième document évoque la façon dont le thème environnemental est pris en compte lors des différentes étapes de la conduite d'un projet d'infrastructure.

Il est sans doute difficile, voire impossible, de résumer la matière qui se trouve à disposition du public en simple réponse à une question ; c'est un sujet un peu difficile.

Je voudrais simplement rappeler la position de RFF par rapport à ces questions.

Cela a été évoqué tout à l'heure par rapport à l'évocation du principe de précaution. Aujourd'hui, nous ne sommes pas dans une phase d'étude nous permettant d'identifier des impacts environnementaux.

Je qualifierai pour être précis ce qu'est un impact environnemental.

C'est le fait que la LGV va passer en un endroit où elle rencontre une sensibilité environnementale particulière, créant une difficulté.

On peut citer le passage à proximité d'habitations, le franchissement d'un cours d'eau, les ouvrages qu'il faut réaliser pour l'insertion de la ligne, des créations de déblais ou de remblais.

On peut citer le passage en zone inondable, la proximité ou le franchissement de zones naturelles comme les zones Natura ou les zones d'intérêt phonistique ou floristique. C'est un ensemble de choses.

Le principe qui guide RFF dans la démarche d'études, puis de réalisation d'une LGV consiste d'abord à rechercher pour des raisons assez évidentes, qui touchent à l'intérêt de l'environnement et également à l'intérêt économique du projet, à faire une étude de tracés visant à minimiser le nombre d'impacts que cette ligne va créer.

S'il y a des groupes d'habitations, on va passer au large.

On va essayer d'éviter les zones inondables.

On va essayer de minimiser les remblais et les déblais, toute sorte de choses qui vont minimiser le nombre de ces impacts.

Ceci étant, si l'on arrivait à cela, ce serait une situation idéale. Si l'on recherche uniquement cet objectif, on n'arrivera pas à créer de lignes. Donc, à certains endroits, des impacts seront identifiés. On les identifie et on en détermine la nature.

Chacun de ces impacts correspond à une grande catégorie de problématiques, qui sont toutes traitées par les lois en vigueur qui s'appliquent au maître d'ouvrage, notamment si l'on se trouve confronté à une question de bruit, c'est-à-dire que la ligne va passer à proximité d'habitations, avec des gens qui seront soumis à des niveaux de bruit donnés, une réglementation s'applique pour définir le résultat.

C'est-à-dire que la ligne ne devra pas en tout état de cause émettre et avoir une participation au niveau de bruit de la zone qu'il traverse supérieur à une certaine valeur.

Quand on a identifié ce problème, avec les acteurs concernés, on recherche la meilleure solution permettant de limiter cet impact.

Je vous donne cet exemple, on retrouvera les mêmes exemples pour la préservation des eaux souterraines, des zones de captage d'eau, de la traversée des zones inondables et de la traversée des zones sensibles.

Par rapport à cela, le principe est lancé en réponse à la question suivante.

RFF a la volonté d'agir et de co-construire son projet avec les acteurs concernés dans la plus grande transparence.

Nous savons également qu'il est plus facile d'aller vers un projet, qui aura l'aval et l'assentiment des personnes directement concernées, car nous aurons pu évoquer les problèmes avec ces personnes, et trouver ensemble les solutions plutôt que de tenter d'imposer un passage en force.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Pour changer, nous allons donner la parole directement aux questions écrites, et ensuite la salle pourra intervenir. Nous avons déjà quelques questions.

M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :

Deux questions écrites ne concernent pas directement le sujet actuellement débattu.

Pierre SALANNE pose la question suivante :

Avec le projet POLT, quelle serait la durée du trajet direct sans arrêt Paris-Toulouse, à comparer avec les 3H07, Paris-Toulouse par Bordeaux sans arrêt ? Cela a été dit tout à l'heure, mais la question est reposée.

Deuxième question de M. Bernard FEVRE d'Agen :

Pourquoi avoir abandonné le projet Bordeaux-Captieux-Toulouse, Bordeaux-Captieux-Irun ? Oui, à une gare LGV proche de l'aéroport d'Agen et de l'autoroute. La question porte sur le tracé sud.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Pourquoi l'avoir abandonné ? Question à RFF : l'a-t-on abandonné ?

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

Effectivement, nous sommes encore en cours de débat avec le rappel des questions préalables posées dans le cadre des réunions de lancement par notre Président Jean-Pierre DUPORT et par notre Directeur Général Jean-Marie BERTRAND.

Il s'agissait de savoir si l'opportunité du projet était partagée, et quelles étaient les solutions techniques à étudier pour la suite, dans la mesure où l'on continuerait, et de savoir quelle vision partagée on pouvait avoir des sensibilités environnementales.

En matière de fonctionnalité, les options de passage ne constituent pas à proprement parler une fonctionnalité, c'est une façon d'occuper le territoire proposé, et sur laquelle nous attendions des expressions notamment sur le plan de l'inventaire des sensibilités environnementales qu'elles contenaient les unes par rapport aux autres.

Ces trois options sont présentées avec un choix tout à fait ouvert. Il est bien évident que le débat n'étant pas terminé, RFF n'a pas encore fait de choix par rapport à l'une de ces options de passage.

Donc, on ne peut pas dire qu'il y ait un abandon aujourd'hui de l'option sud. Pas plus que l'on peut dire qu'il y a un choix de l'option sud.

C'est tout ce que je pourrais dire.

Pour rappeler ce qu'est le temps de parcours autorisé par le projet POLT, question précédente, sur la relation Paris-Toulouse, le temps de parcours est de 5H20 avec des arrêts.

M. Etienne DUPIN, Maire de Landiras :

C'est une comparaison sans intérêt, car on ne remplira pas un train qui ferait Paris-Toulouse sans arrêt à 5H20 ; c'est une illusion.

(Intervention inaudible).

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

Vous prendrez la parole quand on vous la donnera avec un micro.

Pour l'instant, laissez-moi finir ce que j'ai à dire. C'est une illusion de dire qu'on fera des Paris-Toulouse en 5H20 (admettons que l'on fasse 5H sans arrêt) et qu'on va remplir les trains.

On peut toujours dire qu'on ferait 5H, mais ce train n'existera pas.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Sur le projet POLT, car la question a déjà été évoquée et M. MATHIS l'a dit, ce sujet a été extrêmement récurrent dans la région Toulousaine.

Donc, il y aura à la réunion de Toulouse, mais qui se traduira par une reproduction sur le site Interne, un développement que nous souhaitons très complet et très clair de RFF dans trois semaines.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Je vais passer la parole à la salle, en concluant un peu la réponse de M. FAUCHER tout à l'heure. Je ne sais pas si sa réponse fait des heureux ou des malheureux.

Comme ce n'est pas une réponse, on va s'en tirer à des points de suspension.

Un intervenant :

Je voudrais juste souligner la totale incohérence des dernières paroles de Kim RÉGNIER concernant le temps de parcours.

Il est évident que si l'on ne s'arrête pas, si l'on prend une règle et que l'on regarde sur une carte, avec une vitesse moyenne inférieure à 200 km/h sur les parcours non TGV, Limoges sur le POLT, on tombe à moins de 4H de trajet.

J'ai du mal à comprendre et je suis un peu scientifique sur les bords comment calcule RFF ?

J'aimerais bien qu'une commission d'enquête indépendante puisse valider ces chiffres très importants pour le débat qui va suivre sur les autres lignes. Avec des faux chiffres, on peut faire ce que l'on veut.

(Applaudissements).

M. Kim RÉGNIER, Directeur régional RFF :

Je ne voudrais pas qu'on dise que nous sommes malhonnêtes.

Des études ont été menées au niveau APD par la SNCF pour le compte de RFF. Elles ont étudié les marches possibles compte tenu de la géométrie de la voie, c'est-à-dire des courbes, des rampes, des pentes, de la puissance des trains, etc.

On fait 5H20 avec des arrêts à Orléans, à Limoges, à Brive, à Cahors. Ces études ont été fournies aux Conseils Régionaux qui les ont cofinancées. Elles ont duré deux ou trois ans, mais ne me dites pas que ce sont des chiffres que je sors d'un chapeau. Il y en a haut comme cela.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

On ne va pas faire un débat uniquement entre deux personnes. Il y a d'autres sujets. Les études sont là et vous pouvez en consulter une bonne partie sur Internet.

Sur le sujet de la prise en compte de l'environnement et non de la vitesse du POLT, y a-t-il des questions ?

M. Jean ANTONINI, Cadre cheminot de l'équipement, Retraité :

Je comprends très bien que parmi l'assistance des gens aient quelques doutes.

Pour les rassurer, à partir du moment où le projet est mis en route, des documents sont établis. J'ai ici ceux de la ligne Lyon-Marseille. Ils font référence aux différents problèmes rencontrés en fonction des tronçons.

Je ne vous cite que les titres : le bruit, le contrôle des vibrations, la gestion de l'eau.

Ici, on s'occupe de passes à poissons, etc.

Quand même, il y a une certaine confiance à faire aux gens qui sont chargés de faire des études et qui ne font pas cela tout à fait par hasard. Il y a une expérience, et je peux en témoigner, considérable sur la relation avec le public, car ce débat public n'existait pas au début sur Paris-Lyon, cela ne s'est pas passé ainsi.

Au fur et à mesure des nouveaux projets, il y a une concertation. Il est bien que les gens puissent s'exprimer et évoquer des problèmes. Sur certaines solutions, cela n'arrivera qu'après.

Une autre remarque en rapport avec le pendulaire.

Le matériel pendulaire et je ne suis pas de la traction, mais béotien en la matière, le TGV pendulaire dont les caisses oscillent, une rame a été construite par Alstom pour faire des essais, coûte cher. Il y a une plus-value de 10, 15 ou 20 %.

L'ineptie serait d'utiliser, si un jour il y a une relation de Madrid à Amsterdam, un pendulaire entre Bordeaux et Toulouse, sur tout le reste du parcours, cela ne servirait à rien. Ce sont aussi des arguments qui malheureusement interdisent de militer pour le pendulaire.

Le pendulaire a un autre inconvénient sur la ligne, il ne peut pas libérer des sillons pour la circulation du fret. J'espère qu'il y aura du fret et il faudrait en regagner.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Nous allons continuer à garder un débat calme et constructif, sans intervention éventuellement intempestive. Si vous voulez prendre la parole, demandez-la et je vous la donnerai.

Y a-t-il sur ce sujet et cette question d'autres prises de parole ou déclarations à prendre en compte ?

Nous avons encore la moitié de notre débat qui sera importante, car ce sera une partie beaucoup plus locale et moins générale comme idée.

M. Etienne DUPIN, Maire de Landiras :

Limitation des études et problèmes des hypothèses, hypothèse prévue baril de pétrole à 35 \$ en 2003, et nous sommes en 2005 au mois de novembre le baril est à 67 \$. Aujourd'hui, de nombreuses études sont à reprendre en tenant compte de ce paramètre fondamental.

Concernant la concurrence Toulouse-Paris en avion ou en train, il est bien évident que si le prix du pétrole continue à monter, il n'y aura plus de concurrence entre l'avion et le train, car l'avion sera tellement cher qu'il n'aura plus de clients.

M. Kim RÉGNIER, Directeur régional RFF :

D'abord, je rappellerai que le pétrole est moins cher actuellement qu'au début des années 80 en monnaie constante.

On peut le constater, aujourd'hui, il vaut 67 \$ mais que vaudra-t-il dans les années 2010, 2015 et 2020 ? C'est de la prospective.

Ceci étant, si le pétrole se maintenait à un niveau élevé, si comme cela a été évoqué la conscience des problèmes écologiques, en particulier des émissions de gaz à effet de serre conduisaient à des politiques de taxation incitative à l'utilisation du fer, effectivement la concurrence entre fer et air serait encore plus favorable au fer.

Néanmoins, les sillons ne seraient pas disponibles pour assurer tout ce transport. On aurait de toute façon besoin de créer des voies.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Une dernière question avant de passer à la dernière question de la première partie.

Un intervenant :

Je voudrais m'excuser de mon intervention, mais c'est la passion et je m'excuse auprès de M. RÉGNIER d'être intervenu.

Ce que je voulais dire précédemment à propos du 5H20 et du 3H09, et je ne suis pas technicien, je n'habite pas Toulouse, est qu'il faut comparer des choses comparables.

Quand on compare les arrêts, 3H09, il faut aussi tenir compte des arrêts potentiels qu'il peut y avoir à Montauban et à Agen, versus les deux trajets ; c'est tout.

C'est simplement du point de vue de la comparaison.

Je ne dis pas que c'est malhonnête, mais que les choses doivent être comparables.

Sur le plan du transport de fret, et c'est une question pour la SNCF, que je signifierai par une intervention.

Comme dit Jean DIONIS, vouloir dire qu'on va supprimer les camions sur la Nationale 10, car on fait une ligne rapide, c'est oublier le problème essentiel de la SNCF et du fret.

Transporter rapidement sur la voie, une fois qu'on y est, c'est bien mais seulement la diminution de la taille des lots, phénomène mondial et plus particulièrement en Europe, amène des charges transportées incompatibles économiquement avec les transports sur des wagons.

Il reste à régler le problème des ruptures de charges entre le fabricant, l'arrivée sur la gare, le transport sur le train, le déchargement et l'autre chemin. Là, c'est beaucoup plus long que le temps de transport proprement dit.

C'est peut-être un débat beaucoup plus long, j'aspire de tous mes vœux à ce que l'on utilise davantage le fret.

Par contre, il y a un gros problème par la SNCF, peut-être est-il réglé maintenant, mais c'est quand même un problème grave à régler.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Merci beaucoup Monsieur de cette précision.

M. Kim RÉGNIER, Directeur régional RFF :

Pour être clair, à 5H20, on ne remplit pas un train, à 3H07 on en remplit 2 ou 4 par jour. Donc, ce sont des trains directs qui peuvent exister Paris-Toulouse sans arrêt à Bordeaux.

Dans la salle :

Non, 4H.

M. Kim RÉGNIER, Directeur régional RFF :

Cela n'existe pas.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Je vais poser la dernière question de cette première partie du débat, et ensuite passer l'animation à mes collègues.

Si la poursuite du projet est engagée, quelle concertation est prévue par le maître d'ouvrage jusqu'à la déclaration d'utilité publique ?

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

A l'issue du débat public, et ce sont des étapes bien identifiées, les commissions nationale et particulière du débat public établissent au plus tard le 25 janvier 2006, soit deux mois après la clôture du débat, le compte rendu du débat et le bilan du débat public.

Ce sont bien sûr des sources d'informations intéressantes pour le maître d'ouvrage.

C'est pourquoi il est donné un délai supplémentaire de trois mois à celui-ci après cette publication pour qu'il publie sa décision concernant la suite donnée au projet. Ce sera au plus tard le 25 avril 2006.

Cette décision concernant la suite du projet doit être motivée.

Si elle est favorable à la poursuite du projet, elle va fixer les modalités de la poursuite du projet. Je pense qu'on y retrouvera un certain nombre d'éléments concernant le dispositif de concertation.

Ce que je dis aujourd'hui est sous réserve des décisions prises à l'issue du débat public.

Cette concertation ne va pas s'achever le 25 novembre 2005 pour ne reprendre qu'au moment de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Il y a un laps de temps et une lacune beaucoup trop importante, notamment car ce débat public a été l'occasion du porté à connaissance du public du projet Bordeaux-Toulouse et le public a participé au débat.

Cette participation, cette prise de connaissance et l'appropriation du projet ne permettent pas d'envisager qu'il ne se passe plus rien dans la relation entre le maître d'ouvrage et le public pendant de nombreux mois. C'est le premier principe.

RFF a également une expérience maintenant dans la conduite de projet d'infrastructure nouvelle. Il accumule de l'expérience et il est conforté dans son souhait de construire le projet en concertation avec les acteurs.

Je citerai au titre des projets en cours d'étude la LGV Sud Europe Atlantique, la LGV Bretagne Pays-de-Loire, La LGV Rhin-Rhône, et le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier. Donc, il y a cette nécessité.

La concertation, c'est pour RFF la possibilité de construire avec les acteurs le projet dans la plus grande transparence. Ce sera traduit dans les modalités que RFF fixera pour la poursuite du projet en cas de décision favorable à cette poursuite, notamment en fixant les grandes étapes.

Là, il est peut-être prématuré de pouvoir les décrire très précisément en élaborant un calendrier également pour ces étapes, et en proposant un dispositif de concertation.

Cette concertation selon RFF répondra à un certain nombre de grands principes.

Nous avons pour la poursuite des projets y compris pour les étapes précédentes et celle du débat public eu des partenaires privilégiés (ce qui n'est pas péjoratif pour les autres partenaires), qui sont les cofinanceurs, avec lesquels nous travaillons sur le projet au sein d'instances (comités techniques).

Ils ont pour but de s'assurer que les études produites sont de qualité et ont l'aval de l'ensemble des partenaires et ensuite des comités de pilotage dans lesquels les élus prennent les décisions sur la base des avis émis par les comités techniques.

C'est le premier élément, nous envisageons bien sûr avoir également un travail en dialogue avec les collectivités et les acteurs des territoires, notamment nous envisageons aujourd'hui la mise en place de groupe de travail pour aborder les problématiques de l'environnement, de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, tous les différents volets et les grandes disciplines qui concourent et qui sont impliquées dans la réalisation et l'étude du projet.

Bien entendu, ce dialogue viendra enrichir les études du projet dans un processus itératif où ces résultats d'études sont portés à connaissance des groupes de travail qui y apportent un enrichissement.

A ce moment-là, on revient vers les études et les bureaux d'études.

Dans ce groupe de travail, on peut incorporer les représentants du monde économique, les collectivités, les services de l'État, des associations agréées et le monde universitaire, la liste n'est pas limitative.

On essaie d'avoir le maximum d'avis autorisés.

Ce travail doit aboutir également à une information et consultation du public.

On peut envisager divers outils pour cela, la création d'un journal d'information du projet, si vous êtes impliqué par les projets de LGV Sud Europe Atlantique que ces publications sont régulières, création d'un site Internet dédié au projet.

Si vous consultez le site Internet de RFF, vous y trouvez des sites dédiés aux différents grands projets de LGV, des réunions publiques, des expositions organisées par RFF ou qui peuvent être demandées par le Préfet coordonnateur sous l'égide duquel se construit le projet, et des rencontres individuelles ou collectives avec des représentants de RFF en charge de la conduite du projet.

Que cette concertation soit conduite sous l'égide d'un garant, et notamment la Commission Nationale du Débat Public qui a pour mission de veiller au respect de la participation du public tout au long de l'élaboration d'un grand projet, son intervention ne se limite pas à l'organisation via une Commission Particulière du Débat Public, mais elle va au-delà de cette phase dans la mesure où le projet sera poursuivi.

Donc, RFF émet le souhait que la CNDP puisse assurer le suivi du dispositif de concertation qui serait proposé et mis en place.

M. Philippe MATHIS, Membre de la CPDP :

Y a-t-il dans la salle quelques questions sur cet aspect ou préférez-vous passer directement à la deuxième partie du débat sur les intérêts plus locaux ?

Nous passons donc à la deuxième partie du débat après ces quelques éléments, et je passe la parole à mon collègue M. SABLAYROLLES.

Questions locales

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Bonsoir, je rappelle d'entrée que nous sommes toujours dans l'hypothèse si le projet continu, c'est pour éviter d'avoir à le redire à chacune des questions que nous allons évoquer maintenant.

Je voudrais revenir sur un petit protocole bien simple, qui est celui de se présenter à chaque fois, car les personnes qui vont ensuite transcrire à partir de l'enregistrement sonore de la réunion, auront quelques difficultés à mettre en face des interventions un nom, même si les interventions ont déjà été faites préalablement.

A chaque fois que quelqu'un prend la parole, il faudrait qu'il répète son nom et la première fois qu'il indique s'il représente soit une collectivité, soit une association, soit un groupement.

Il est un peu plus de 21 heures et nous allons essayer d'être un peu synthétique ou assez rapide si possible, en précisant toutefois que nous ne terminerons la réunion que quand toutes les questions auront été examinées.

C'est un effort qui est simplement demandé pour éviter que ceux qui ont des horaires précis à respecter ne partent et que nous ne soyons plus que quelques-uns à la fin de la réunion.

Il y a trois questions, d'inégale importance peut-être qui ont été sélectionnées à la suite des réunions qui ont été conduites depuis juin, la première concerne pour le Lot-et-Garonne la gare d'Agen.

Faut-il utiliser pour la ligne à grande vitesse la gare actuelle ou au contraire imaginer une gare nouvelle ?

Les avantages, les inconvénients et quelques hypothèses ou quelques éléments pour assurer les chances de succès du choix.

Je pense que RFF a préparé quelque chose sur ce point précis.

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

Je vais rapidement répondre, mais je pense également donner la parole sur ce sujet à la SNCF en rappelant qu'une réunion thématique sur la question de la desserte des agglomérations d'Agen et de Montauban a été organisée. Notamment celle d'Agen s'est tenue le 6 juillet.

Un rappel assez rapide, les études conduites par RFF sur le sujet sont de deux ordres :

Des études de trafic liées aux études de la Ligne à Grande Vitesse elle-même ont montré différents scénarios de desserte d'Agen et de Montauban avec des résultats chiffrés tant en temps de parcours qu'en gain de trafic voyageurs, qui ne nous ont pas permis de dire que nous avions une préférence d'une solution par rapport à une autre.

Les différences sont relativement peu sensibles, du moins au stade où nous pouvions faire les études et sur la base des principes et des préalables que nous avons pris en compte pour définir ce que pouvait être la desserte par la gare centre ou la desserte par gare nouvelle.

Nous avons également une seconde étude d'ordre plutôt d'urbanisme, qui a été conduite par un bureau d'études qui a travaillé pour notre compte, dont l'ingénieur qui a réalisé l'étude est venu en exposer les résultats lors de cette réunion d'Agen, en fixant les éléments à prendre en compte dans l'hypothèse d'une desserte d'Agen par sa gare centre ou d'Agen par une gare nouvelle.

Nous retenons essentiellement de ce qui a été dit qu'il y a à la base du choix des options à prendre par les autorités responsables de l'organisation de la ville sur les choix d'aménagement qu'ils veulent prendre pour le futur.

C'est un élément qui dépasse très largement les faibles incertitudes et les faibles écarts qu'il y a entre les scénarios de desserte par gare centre et desserte par gare nouvelle en termes d'acquisition de trafic.

Très schématiquement, on peut dire aussi qu'une gare pour avoir le qualificatif de bonne gare est une gare qui doit être accessible à la fois accessible au train, c'est-à-dire que les trains doivent pouvoir accéder rapidement à la gare, mais également accessible rapidement aux voyageurs. On voit que c'est une équation, à partir d'une situation actuelle, dont les termes peuvent varier selon que l'on prend le choix de déplacer la gare.

Ce sont les éléments principaux qui sont ressortis des analyses, mais je vais donner la parole à Xavier OUIN, qui va peut-être donner les éléments principaux d'études que la SNCF avait présenté à l'occasion de ces réunions thématiques.

M. Xavier OUIN, Directeur régional de la SNCF :

Merci.

Effectivement, il n'y a pas un scénario qui est toujours le bon et un autre qui est toujours le mauvais. On a des bonnes gares nouvelles et également des bonnes gares centres. On a les deux expériences.

Si l'on veut schématiser et résumer les avantages et les inconvénients de chacune des solutions, je commencerai par les gares centres.

L'avantage est que les clients arrivent directement au cœur de la ville. C'est un avantage certain.

L'autre avantage est que la gare centre existe déjà et est desservie par les trains TER, donc il y a plus facilement mise en correspondance entre les TGV et les trains régionaux.

A l'inverse, les inconvénients pour les habitants qui habitent à l'extérieur de la ville ou en banlieue, ils ont un peu plus de difficultés à se rendre au centre-ville.

Également, pour que la gare centre soit vraiment efficace, il faut qu'il y ait de très bons raccordements entre la ligne à grande vitesse et la gare centre pour faire perdre le moins de temps possible.

Voilà pour les avantages et les inconvénients de la gare centre.

Si maintenant on prend le cas d'une gare nouvelle, les avantages et les inconvénients sont à l'opposé de ceux de la gare centre.

Dans le cadre d'une gare nouvelle, le temps de parcours est généralement meilleur, puisque justement il n'y a pas obligation de passer par des raccordements pour venir de la Ligne à Grande Vitesse à la gare. La gare est directement positionnée sur la Ligne à Grande Vitesse.

Également l'avantage de la gare nouvelle sur la LGV : elle peut être plus accessible par des habitants qui résident en banlieue de la ville principale.

A l'inverse, si l'on regarde les inconvénients, les habitants du centre-ville auront besoin d'un moyen de transport efficace entre la gare nouvelle et le centre-ville, cela suppose généralement un système de navettes ou de bus performant.

Parmi les inconvénients, on peut citer la difficulté à réaliser des correspondances avec les trains TER.

Ce n'est pas forcément impossible si l'on prend par exemple le cas de la gare Valence TGV, il se trouve que l'une des lignes TER s'arrête également à la gare de Valence TGV. Généralement, c'est assez rare et c'est toujours plus difficile de réaliser des correspondances avec le TER.

Si l'on regarde les dernières gares TGV que la SNCF a pu réaliser, notamment sur la ligne TGV Méditerranée, que ce soit les gares de Valence TGV, les gares d'Avignon TGV ou les gares d'Aix TGV, ce sont des gares qui fonctionnent très bien.

On a vraiment des bonnes gares à la fois dans les gares centres et dans les gares nouvelles. De la même manière que RFF, la SNCF a abordé ce débat public avec une position très ouverte par rapport à la localisation de la gare.

Comme le soulignait M. FAUCHER, il est important que les acteurs institutionnels locaux puissent essayer de dégager une position commune si possible en faveur d'un scénario plutôt que l'autre.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Sur ce point, la salle veut peut-être intervenir, puisque la question est très ouverte semble-t-il.

M. Michel CAMINADE, Premier adjoint au Maire d'Agen :

Tout d'abord, bien que l'heure soit un peu tardive, je vous souhaite la bienvenue.

Le débat, c'est également savoir écouter les intervenants. J'ai eu beaucoup de plaisir à écouter certains propos et cela m'a permis également de me faire une idée sur des sujets que je ne maîtrisais pas totalement.

Par contre, concernant la localisation de la gare, en tant qu'élu de la Ville d'Agen, il est vrai que nous avons mené une réflexion et nous nous sommes livrés à un exercice des avantages et des inconvénients.

Notre position, telle qu'elle a été exprimée en juillet par M. le Maire, lors de la réunion thématique que vous avez organisée, consistait à privilégier la gare centre pour les raisons que vous avez expliquées.

Il est vrai qu'un élément qui n'a pas été développé ce soir, mais qui a quand même son importance, et cela mérite d'être dit dans l'assistance, est que la gare d'Agen en termes de trafic est la deuxième gare d'Aquitaine. C'est un élément primordial quant au choix de la gare, car ce trafic se fait avec des trains à grande vitesse et également avec des trains régionaux.

Je crois que le maillage et l'aménagement du territoire, tel que vous l'avez évoqué, passent pour nous par la gare centre.

Un trafic important transite par cette gare, et le fait de créer une gare nouvelle risque de créer de la déperdition par rapport aux conditions évoquées par des élus de la partie nord du département, qui eux-mêmes privilégient la gare centre.

Il faut se rendre au centre et il faut des trains régionaux performants.

Il faut un réseau permettant également cette irrigation du territoire.

Qui plus est, une fois que l'on est à la gare centre, s'il faut prendre une navette pour aller à la gare nouvelle, cela risque encore d'allonger le parcours du combattant pour ces régions un peu éloignées de la ligne.

Pour ces raisons, nous sommes favorables au maintien de la gare centre.

Un autre élément est à prendre en compte.

J'ai lu la présentation que vous avez faite des différents documents où vous aviez privilégié les gares existantes de Bordeaux et Toulouse, car il existait un pôle multimodal.

Or, à Agen, nous avons un projet de pôle multimodal qui devrait se réaliser à brève échéance. A partir de là, il y aurait une complémentarité par rapport à ce trafic, à ce réseau et à ces raccordements.

Là aussi, vous l'avez dit, il faut du stationnement. Sur ce pôle multimodal, on mettrait en place des parkings pour permettre aux gens qui viennent de l'extérieur du département de se garer sans accomplir un véritable parcours du combattant.

C'est le deuxième élément important : la création d'un pôle multimodal aux abords de la gare centre.

Ensuite, s'agissant d'une gare qui a un fret très important pour le développement économique de la ville et de l'agglomération, si l'on fait une gare nouvelle avec des parkings, les gens iront au plus près, donc sur le parking, poussés par un gain de temps par des impératifs d'horaires que nous avons tous dans notre vie actuelle.

Ces gens-là, une fois qu'ils seront là, ils repartiront au plus vite vers leur destination et peut-être ceci au détriment du commerce de l'agglomération agenaise.

Voilà très brièvement ce que je voulais vous donner comme argument sur le choix de la Ville d'Agen par rapport à l'implantation de cette nouvelle gare en centre-ville.

M. Alain CAZAL, Association des Usagers des Transports de la région Aquitaine :

Je m'exprime aussi pour l'Association des Usagers de Transport de Midi-Pyrénées, car nous allons faire une contribution commune.

Les usagers des transports sont violemment contre des gares bis. Finalement, en prenant le total du temps de trajet, peut-être peut-on gagner quelques minutes en allant sur une gare bis, mais comme il y a une rupture de charge pour aller en centre-ville ; au total, c'est beaucoup plus lent que si l'on partait directement grâce à des raccordements sur la gare centrale.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier qu'au démarrage, les concepteurs des LGV avaient prévu d'aller très vite vers le centre des villes, mais pas aller à l'extérieur.

Les conditions de la gare d'Agen sont particulièrement favorables, étant donné que cette gare est très bien placée pour desservir même à pied tout un tas de choses (administrations, commerces) dans le centre-ville, on y est en quelques minutes.

Ce serait dommage de perdre cette qualité pour mettre une liaison par autobus plus ou moins bien faite sur l'extérieur.

Par ailleurs, les liaisons faites généralement par des dessertes sur les gares nouvelles sont de mauvaise qualité. Regardez les problèmes rencontrés dans les gares nouvelles de la LGV Méditerranée, les relations sont tellement mauvaises par les transports publics que pratiquement tous les gens y vont en voiture. Il y a eu des besoins énormes d'accroissement de places de parking.

Comme le disait M. OUIN, l'exemple de Valence TGV comprend aussi la possibilité d'avoir des TER. Aussi, il ne faut pas oublier que si les liaisons vers Grenoble avec les TER sont pratiques, les liaisons entre Valence TGV et Valence ville par les TER ne le sont pas, car c'est un petit parcours. Finalement, la SNCF a été amenée à créer des dessertes routières, qui amènent plus de voyageurs que les TER. C'est assez paradoxal.

Nous sommes absolument contre des gares nouvelles.

Il faudra aussi voir les possibilités de liaisons sur la LGV en utilisant des raccordements ferroviaires existants, par exemple de Layrac jusqu'à Agen, la ligne d'Agen/Auch et par ailleurs éventuellement, il y a une possibilité qui n'est peut-être pas transcendante avec la ligne Port Ste-Marie/Nérac.

Peut-être qu'une relation plus proche d'Agen serait de meilleure qualité, mais probablement beaucoup plus chère.

J'ai utilisé les relations pour aller à Amiens avec la gare des betteraves. Il y avait 5 voyageurs vers Amiens (dont ma femme et moi) et 6 sur St-Quentin. Il faut être très prudent là-dessus.

Il ne faut surtout pas oublier, et certains l'ont dit, que le carburant sera de plus en plus cher. Je suis géologue, je le sais. Les quantités de pétrole existantes ont été trouvées et on n'en trouvera plus beaucoup, donc le carburant sera de plus en plus cher.

Les accès routiers par automobiles privées seront sûrement de plus en plus limités.

Il faudra travailler avec un réseau multimodal de transport public, et en particulier je vais le dire car je vais être obligé de partir car je reprends le train sur Bordeaux, le réseau de transport public devra partir du TER, en passant par les autocars, le transport à la demande, les taxis collectifs, même les vélos avec des locations. Il faudra en particulier dans la région d'Agen rouvrir des voies ferrées.

Je ne comprends pas depuis le temps que c'est demandé que le dossier de réouverture de Villeneuve sur Lot n'aille pas plus vite. Je sais bien que des gens font tout pour qu'il fasse du sur-place, je n'ai cité personne et je vous le signale.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

C'est l'objet de la deuxième question.

M. Alain CAZAL, Association des Usagers des Transports de la région Aquitaine :

Oui, mais je suis obligé de partir.

Il faut sûrement ouvrir sur Agen/Auch, car il y a beaucoup de voyageurs à récupérer sur la partie nord du Gers.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Merci de votre contribution.

D'autres questions ou avis ?

M. Henri MAURY, Maire de Layrac, Vice-président de la communauté d'agglomération

Je voulais abonder à ce qui a été dit par le Premier Adjoint d'Agen.

Nous nous sommes ralliés en totalité au choix de la gare centrale dans la mesure du possible, car s'il advenait que pour des raisons diverses, il ne soit pas possible de conserver cette gare avec son pôle multimodal, nous tendrions vers quelque chose qui a été évoqué par le second bavard.

La ligne Agen/Auch pourrait être utilisée pour installer une navette, et à ce moment-là avoir une station sur la ligne directe, celle qui éviterait Agen avec une relation rapide et des économies en particulier de ponts pour installer les autres lignes.

Voilà ce que je voulais simplement rajouter, en disant que nous sommes toujours en premier lieu pour la gare centrale.

M. ANTONINI, Cadre SNCF à la retraite :

Dans un premier temps, j'étais absolument d'accord avec le maintien de la gare centre.

Effectivement, compte tenu de ce qui vient d'être dit, ce serait peut-être la meilleure solution, mais le problème de la relation, et j'avais déjà demandé si l'on pouvait utiliser les raccordements existants de la ligne pour Port Ste-Marie, qui traverse la 113 par un passage à niveau, et si l'on pouvait utiliser la ligne de Auch, c'est-à-dire qui part de Bonnencontre et qui passe aux abords de la zone où sera implantée la LGV.

A la lumière de cette réflexion, de l'expression des uns et des autres que j'ai lue dans la presse, une chose est certaine. Jusqu'à ce que la ligne TGV soit mise en service éventuellement, il faudra bien relier les zones de chalandises à la gare d'Agen, telle qu'elle est, pour améliorer encore la possibilité de s'y rendre dans cette gare et de prendre le TGV.

A partir du moment où la LGV serait construite, et je ne sais pas à quel horizon, quelle solution sera retenue ?

Une des solutions, si le crochet n'est pas possible, ailleurs on a parlé de virgule et d'accent circonflexe, il est vrai que pour les trains dont il est prévu un arrêt à Agen, pour charger les

voyageurs rabattus par les TER sur Bordeaux-Sète dans les deux sens, dans un rayon d'environ 80 à 100 km, il ne faut pas se faire d'illusions.

Les gens qui sont à Marmande iront prendre le train à Bordeaux, et cela dépendra d'ailleurs de la polarité de leur trajet.

Une relation entre la gare actuelle ou point d'arrêt futur pourrait être très bien faite et en relation avec les TER. Par exemple, un TER qui arriverait de Fumel, car quelqu'un a posé la question et cela pose des problèmes : pourquoi arriver en gare d'Agen, ne chargerait-il pas les gens qui veulent prendre le TGV à Agen, et se rendrait en quelques minutes à l'arrêt pour monter dans le TGV, les descendants revenant par la même voie ?

Cela demande des études de circulation très poussées, même si le financement de deux ponts sur la Garonne s'avère indispensable au point de vue étude et si l'on ne peut pas utiliser les raccordements existants, je crois que tout naturellement les collectivités ne pourront pas financer de tels ouvrages à moins de les coupler : faire un pont routier et ferroviaire ; ce qui économiserait et répartirait un peu les charges.

De l'autre côté, on dit que le pont et le viaduc, que j'ai eus à l'époque en entretien permettent de passer même à deux voies si c'était nécessaire. Une fois électrifiées ces relations seraient très faciles entre la gare d'Agen et la ligne LGV.

Voilà, je ne prends pas position du tout et je ne veux pas contrer les positions de la Ville d'Agen, de mon ami CAMINADE et Alain VEYRET, mais je fais une réflexion qui me semble être dans la logique d'un projet à l'horizon assez lointain.

Quelle sera la zone de chalandise pour les clients qui monteront dans le TGV ?

Certains venant de certains endroits prendront leur voiture et chercheront à se garer quelque part, d'autres feront autrement et prendront les TER, ils se gareront à Penne d'Agenais et descendront rapidement en arrivant de Fumel pour aller à Agen au raccordement.

Tout cela est fonction des financements. Quels seront les financements dans le futur ?

C'est aussi fonction d'une autre chose : des retombées.

Dans tous les projets, dans les conditions actuelles, il y a des retombées espérées par les municipalités en fonction des aménagements à sa charge. C'est bien logique pour le moment.

Si Layrac ou une autre commune a sur son territoire ce qui peut être considéré comme une aggravation de l'environnement, certains le considérant ainsi, ils trouvent logique d'en avoir une compensation. Je crois qu'à ce niveau, les compensations doivent être beaucoup plus élargies.

C'est toute une agglomération, tout un département qui doivent bénéficier de la retombée de l'effet TGV.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

La seconde question porte sur l'irrigation du territoire régional, c'est-à-dire essentiellement les lignes de proximité, qui relient les autres agglomérations à côté d'Agen, et qui seraient près de cette gare nouvelle ou ancienne, sont déjà abordées.

Y a-t-il encore des interventions sur la problématique plus spécifique de la gare ou ouvre-t-on la seconde question ?

Ce serait peut-être alors l'occasion, si vous en êtes d'accord, de laisser le maître d'ouvrage aborder ces éléments : l'irrigation du territoire, la réouverture de certaines lignes vers Auch ou Villeneuve.

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

Des acteurs multiples sont impliqués dans cette problématique.

Si je prends l'irrigation du territoire régional, sur l'axe Bordeaux-Toulouse, la desserte fine qui ne sera pas assurée par la LGV est du ressort à l'évidence des trains express régionaux.

Je ne parlerai pas au nom des Conseils Régionaux qui sont autorité organisatrice de ces transports, si ce n'est pour rappeler ce qu'elles ont approuvé car c'était dans le dossier support, qu'il y a une volonté à la fois du Conseil Régional d'Aquitaine et du Conseil Régional de Midi-Pyrénées d'assurer notamment grâce aux capacités libérées sur les lignes classiques dans l'hypothèse de la création d'une LGV, par le fait que toutes les circulations grandes lignes se retrouveront reportées sur cette nouvelle ligne, de développer ces services de TER.

Je pense que les contrats de plan actuels en cours montrent que ce n'est pas qu'un vœu pieux énoncé par ces autorités, cela se traduit déjà par des réalisations concrètes en développement important du nombre de TER.

C'est pour la desserte et l'irrigation sur les lignes existantes.

La question subsidiaire porte sur la réouverture de certaines lignes.

Comme on est à Agen, c'est bien naturel de se préoccuper de ce qu'est Auch/Agen, et Agen/Villeneuve.

Je vais répondre, car en tant que Midi-pyrénéen, je peux parler d'Auch/Agen et je laisserai Alain PRAT parler d'Agen/Villeneuve.

Les lignes aujourd'hui existent, elles sont ouvertes à la circulation des trains de fret. Pour ce qui est de la problématique infrastructure, il faut bien sûr examiner les conditions à remplir pour que ces lignes puissent à nouveau être utilisées par des trains de voyageurs.

Une étude a été réalisée dans le cadre du contrat de plan État/région Midi-Pyrénées pour la réouverture de Auch/Agen, la problématique de réouverture de nombreux passages à niveau sur cette ligne et également l'adaptation de la qualité de la voie pour permettre la circulation de trains TER.

Donc, on a des éléments de chiffrages qui permettent d'estimer ce que cela peut coûter. C'est l'infrastructure, derrière il y a l'exploitation des services voyageurs et on entre dans une relation entre la SNCF et le Conseil Régional, avec la compensation financière du « déficit » de ces services.

Aujourd'hui, des investigations ont été menées pas spécifiquement dans la perspective d'arrivée de la LGV sur l'axe Bordeaux-Toulouse.

Ces éléments d'études pourront être repris à la demande des partenaires s'il s'avère qu'il peut y avoir un intérêt à assurer un rabattement supplémentaire de clientèle sur la gare d'Agen en réactivant les services voyageurs sur ces lignes.

Je dois préciser au moins pour Midi-Pyrénées qu'il existe des services TER entre Auch et Agen, mais qui sont assurés par voie routière.

Je laisse pour ce qui concerne Agen/Villeneuve la parole à Alain PRAT, qui je pense dira à peu près la même chose.

En complément pour Agen/Villeneuve, quelques problèmes ne sont pas encore réglés pour continuer les études déjà entamées il y a deux ans.

Le premier problème porte sur un engagement des partenaires ou des intentions favorables des partenaires sur la prise en compte des coûts d'exploitation, des déficits d'exploitation, car la réouverture de ces lignes se traduira par des dépenses publiques. Ce sont des lignes qui n'équilibrent pas leurs recettes et leurs dépenses. Il faut un accord des partenaires pour la couverture de ces dépenses.

Le deuxième problème portait sur une étude complémentaire sur le coût de l'infrastructure. Le plan de financement n'est pas encore complètement bouclé entre l'État, RFF et le Conseil Régional d'Aquitaine.

M. Xavier OUIN, Directeur Régional de la SNCF :

Ces sujets d'irrigation du territoire régional à la suite de l'arrivée du TGV représentent toujours un très gros travail pour les Conseils Régionaux avec la SNCF de reconfigurer totalement la desserte des TER.

C'est par exemple ce que la région Champagne-Ardenne est en train de faire en prévision de l'arrivée du TGV Est en 2007. Idem pour la région Lorraine et la région Alsace.

Là, de la même manière, si le TGV doit arriver un jour à Agen, il est clair que l'ensemble de la desserte TER devra être reconfigurée sous le commandement de l'autorité organisatrice qu'est le Conseil Régional.

Par rapport à la réouverture des deux lignes évoquées : Auch/Agen, et Agen/Villeneuve, la SNCF ne finance plus les infrastructures depuis la création de RFF.

En revanche, la SNCF en tant qu'opérateur est prête à assurer un service express régional, de type TER.

Comme cela a été dit, on est clairement dans des missions de service public, c'est-à-dire qu'en général les coûts d'exploitation sont très supérieurs aux recettes, à savoir à ce que les clients sont prêts à financer.

Donc, le déficit d'exploitation est intégralement financé par le Conseil Régional qui est l'autorité organisatrice définissant le service.

A partir de ce moment-là, c'est un choix à faire par l'autorité organisatrice.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Merci de votre contribution.

Pour éviter que tout le monde ne s'en aille avant d'avoir fini, j'aimerais avoir le sentiment de la SNCF ou de RFF sur la question n°3, qui appelle peut-être une réponse assez rapide. Elle est formulée ainsi :

Combien de TGV par jour et combien d'arrêts dans l'hypothèse Agen ?

Dans la salle

Pour la question n°2...

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

On y revient juste après, cela permet juste d'éclairer la question n°2 et la salle aura la parole juste après.

M. Xavier OUIN, Directeur Régional de la SNCF :

Sur la question n°3, on fait des hypothèses et on se projette au minimum dans 10 ans voire plus, avec toute la difficulté que cela représente.

Quel sera le dynamisme du marché ferroviaire à cette époque ?

Le prix du baril ?

Il y a un paramètre important aussi pour la SNCF : quel sera le niveau de péage que RFF fera supporter à l'opérateur ?

De nombreux paramètres conditionnent le nombre d'arrêts ou le nombre de passages de trains. Vu d'aujourd'hui, en nombre de TGV qui traverseraient la ville d'Agen en allers-retours, l'ordre de grandeur serait d'une vingtaine. L'ordre de grandeur des TGV qui s'arrêteraient à Agen serait d'une dizaine. Je reste très prudent, cela reste vraiment des ordres de grandeur vu l'échéance à laquelle on se projette.

Dans la salle

Et ceux qui ne s'arrêtent pas ?

M. Xavier OUIN, Directeur Régional de la SNCF :

Il suffit de faire la différence. Si le nombre total de TGV est de l'ordre de la vingtaine et qu'une dizaine s'arrêterait, par différence une dizaine.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Vous avez énoncé un chiffre de 20, faut-il comprendre 20 allers et retours, c'est-à-dire 40 passages ou 10 allers et retours soit 20 passages.

M. Xavier OUIN, Directeur Régional de la SNCF :

Ce sont bien 20 allers-retours au total, dont 10 allers-retours qui s'arrêteraient à Agen.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

20 passages, 10 allers-retours.

M. Xavier OUIN, Directeur Régional de la SNCF :

Je répète, 20 allers et 20 retours traverseraient la gare d'Agen, dont une dizaine dans chaque sens qui s'arrêterait en gare d'Agen.
Cela reste des ordres de grandeur.

M. Jacques VALADIER, Conseiller Municipal de Fumel :

Une personne de l'assistance a dit qu'il faudrait aussi se pencher sur les raccordements et les correspondances.

Je signale à la SNCF que le TER de l'après-midi Monsempron Libos/Agen ne fait pas correspondance avec le TGV, on ne voit simplement que les feux rouges.

Déjà, il y a des difficultés. On veut bien de la LGV et tout ce que vous voulez, mais à condition qu'il y ait un aménagement du territoire concret, et qu'il ne soit pas oublié comme c'est le cas aujourd'hui. On l'a déjà écrit, on a des relations avec la SNCF par lettre et ce n'est pas souvent qu'on se voit.

Un comité de ligne permet un avantage certain, mais il y a encore beaucoup de difficultés. Je ne dis pas que ce soit facile, et je ne veux pas accuser la SNCF de faire exprès, mais il serait normal qu'il y ait aussi une possibilité de prendre le TGV comme tout le monde. Fermons la parenthèse.

Pour Agen/Villeneuve : c'est un peu restrictif et je formule autrement : Villeneuve/Penne vers Agen et vers Fumel, pourquoi pas vers Monsempron Libos. On attend le retour du train à Fumel.

On a bien une gare à Monsempron Libos, et ce serait un élément positif de plus pour nous, surtout que nous sommes souvent les oubliés du coin.

En entendant que ce sera un déficit, je le sais puisqu'il faudrait arrêter tous les TER d'Aquitaine si l'on voulait qu'ils soient rentables. Aucun ne roulerait. Il y a 65 ou 70 % de subvention selon les lignes et le reste est du chiffre d'affaires.

Donc, il faudrait tout arrêter et ne plus offrir de service public. Ce n'est pas un élément que nous comptons.

En fait, je trouverai anormal que le déficit qui est aujourd'hui le même a priori soit accentué. Bien sûr, il y aura les infrastructures à payer.

La gare de Villeneuve est la troisième gare au niveau du département en chiffre d'affaires. Cela signifie qu'à Villeneuve sur Lot il y a une gare sans train qui est la deuxième gare du département en chiffre d'affaires.

C'est un élément que l'on devrait aussi prendre en compte.

Villeneuve sur Lot est l'une des rares villes de plus de 25 000 habitants qui n'est pas raccordée au rail. On était raccordé au rail, car il y avait encore des trains de marchandises en 1990 ou 1992 qui circulaient.

Nous sommes étonnés que cela traîne ainsi, mais je sais que RFF va participer à des études complémentaires, qui ne sont pas encore financées.

Par contre, il y a une sorte de « ping-pong », et je ne veux froisser personne entre la région et le département. L'un est d'une couleur, et l'autre d'une autre couleur et ils sautent allègrement sur l'intérêt sans s'occuper si c'est quelque chose de positif pour le Fumelois.

Je le regrette profondément, car je trouve quand même que normalement on devrait avoir cette notion, quand on est élu, de service public puisque c'est l'égalité sur le territoire. Quand on n'a plus cela, il est préférable de ne pas être élu ou ne pas se présenter.

Le Conseil Général freine des quatre fers, il participe mais tellement peu qu'en fait la région n'ose pas imposer tout cela aux collectivités locales et aux communes.

Nous sommes allés voir M. DIONIS du SEJOUR, qui est parmi nous ce soir, avec mon ami BARRIERE qui se bat depuis 20 ans pour le retour du train à Villeneuve.

Il n'est pas favorable non plus au retour du train à Villeneuve, il y a des bus qu'on peut arranger (mettre la télé dedans).

Quelque chose me gêne beaucoup, alors qu'aujourd'hui l'environnement et Monsieur l'a dit tout à l'heure le réchauffement de la planète n'est pas utopique mais une réalité, si l'on prépare l'avenir de nos enfants ainsi, cela me gêne beaucoup.

Je vous remercie beaucoup.

M. Alain BEDOURET, Porte-parole des Verts de Lot et Garonne :

Même si je suis adjoint au Maire, je m'exprime en tant que porte-parole des Verts.

Je suis donc fils de cheminot et arrière petit-fils de cheminot, et même plus loin.

J'ai vécu avec les gens de la SNCF d'ailleurs le traumatisme créé par l'abandon des lignes ferroviaires « non rentables ». On était resté sur une mission de service public, à savoir l'égalité de service sur l'ensemble du territoire.

Normalement, les lignes rentables doivent compenser les lignes déficitaires. C'est ainsi que je vois la mission de service et l'égalité territoriale.

On a même accusé, et c'est pourquoi je trouvais que c'était un paradoxe, alors que l'on interroge la SNCF et RFF sur ces questions.

Quand on a vu à quelle vitesse, vous avez abandonné les lignes ferroviaires dans ce pays en essayant de transférer cette charge aux Conseils Régionaux, je suis très dubitatif sur la crédibilité que vous avez pour défendre aujourd'hui la mission de service public.

A l'époque, je faisais partie de ceux qui vous accusaient de pratiquer une politique du tout TGV en France, c'est-à-dire avoir une politique tarifaire qui quelque part spolie tout le potentiel régional en faveur du développement du TGV. Et, je le crois encore aujourd'hui dans d'autres pays européens, cela se passe différemment, on essaie de monter tout le monde vers le haut pour que tous les gens qui utilisent le ferroviaire augmentent en vitesse et en confort, c'est

pourquoi ils ont d'ailleurs dans certains cas beaucoup renoncé à arriver à 320 km/h. J'en veux pour preuve le trafic voyageurs sur la gare d'Agen.

Comme l'a dit M. CAMINADE, c'est la deuxième d'Aquitaine, il y a 800 000 voyageurs en régional et 400 000 voyageurs en TGV.

A ce jour, je pense toujours qu'on n'a pas pris en compte la donne essentielle dans ce pays que sont les lignes régionales. Cela me paraît très important.

Aujourd'hui, ce sont les gens des lignes régionales qui paient l'inconfort, la précarité dans les correspondances en faveur des gens qui veulent aller vite, et qui ont les moyens.

Je le crois toujours, c'est pourquoi tout à l'heure je parlais de dualité dans le transport ferroviaire en France.

Quant à demander à la SNCF si RFF souhaite le retour de la ligne vers Villeneuve, via Fumel, etc., cela me fait doucement rire. J'en plaisante. Je crois beaucoup que la région va peut-être le faire, et il faut le faire si l'on croit au service public.

La SNCF et RFF n'en ont rien à faire des lignes régionales.

M. Xavier OUIN, Directeur Régional de la SNCF :

Je voulais déjà répondre à Monsieur tout à l'heure.

Je me suis peut-être mal exprimé.

Je n'ai pas dit que s'il y avait un déficit d'exploitation, il ne fallait pas faire le service. Vous avez raison de souligner qu'aujourd'hui, et c'est le cas pour le TER en général, quand un client achète son billet 1 €, il en coûte plutôt 3 €, donc il y a un déficit d'exploitation de 2 €. C'est ce déficit d'exploitation que couvre l'autorité organisatrice qui est le Conseil Régional concerné. Il le fait bien volontiers car il estime qu'il y a un service public.

A un moment donné, le budget du Conseil Régional n'est pas illimité. S'il décide de mettre ces 2 € de déficit d'exploitation sur telle desserte, il ne le mettra peut-être pas sur d'autres. A chaque fois qu'un Conseil Régional crée une nouvelle desserte, il doit encore un peu plus mettre la main à la poche.

A un moment donné, c'est un choix qui est fait par l'autorité organisatrice.

Sur le TER, cela me fait mal quand j'entends dire que la SNCF s'en moque, la situation décrite pendant un certain nombre d'années où la SNCF s'est désengagée, n'était pas clairement définie.

Elle disait quel était le service public attendu.

Donc, la réalité est que les Maires, les élus voulaient tous un train dans tel horaire, un arrêt dans telle gare. C'était à la SNCF de faire et de payer.

Une loi a eu le mérite à partir de 2002 de préciser les choses et de dire que dorénavant c'était une autorité organisatrice bien définie, le Conseil Régional qui définissait le service et qui indiquait quel train devait rouler sur quelle ligne régionale avec quelle politique d'arrêt.

Ensuite, la SNCF jouait le rôle d'opérateur. Tout cela a un coût supporté par le décideur.

Depuis 2002, il y a eu une clarification des choses. Ce que j'ai dit tout à l'heure sur la réouverture d'Agen-Auch ou Agen-Villeneuve, c'est exactement cela.

On est dans le cadre d'une nouvelle desserte possible.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Avez-vous d'autres questions sur ces points ?
(Question inaudible dans la salle).

Une réponse sur la péréquation.

M. Xavier OUIN, Directeur Régional de la SNCF :

La péréquation est un vaste sujet, sauf qu'à l'époque où l'on utilisait le principe de péréquation, le résultat est que la SNCF a été dans la spirale du déclin pendant un certain nombre d'années puisque les lignes qui perdaient largement sur celles qui en gagnaient.

Il y a eu toutes ces dernières années une clarification du rôle de chacun des missions de nature commerciale, notamment les TGV en concurrence directe avec la voiture et l'avion, et des missions qualifiées de service public, qui sont les transports express régionaux avec un mode de décision un peu différent.

Mais, la péréquation malheureusement n'a pas beaucoup servi la SNCF pendant plusieurs dizaines d'années. Au contraire, au nom de la péréquation, beaucoup de choses ont été faites et ont plutôt entraîné le déclin du ferroviaire que son développement.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

A cette heure et pour ne pas retarder tout le monde, nous pouvons aborder la question que nous avons pensé poser à RFF, le maître d'ouvrage.

Nous sommes encore à quelques semaines de la fin du débat, mais peut-être plus particulièrement vis-à-vis de Agen, mais aussi de l'ensemble du projet, à ce stade qu'est-ce que RFF a enregistré du débat ?

Quels sont les premiers enseignements qu'il en tire ?

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

Effectivement, le débat que votre commission a organisé a été l'occasion pour RFF de confronter le projet dont il est porteur et la façon dont il est apprécié. Nous avons entendu un certain nombre de choses.

Ce que je vais indiquer n'est ni qualitatif, c'est-à-dire que tous les avis ne peuvent être repris in extenso, ni quantitatif, il n'y a pas de jugement de valeur d'un avis exprimé par rapport à un autre, c'est simplement ce qui nous a paru être le plus important par rapport à l'idée que nous nous faisons du projet.

Également, nous basons cette écoute du débat public sur les éléments que tout un chacun peut avoir en connaissance comme nous l'avons nous-mêmes, c'est-à-dire des expressions qui ont eu lieu au cours des réunions publiques.

En fait, tous les verbatims, tout ce qui a été dit intégralement pendant ces réunions se retrouvent sur le site de la Commission, et également ce qui a été dit au travers des contributions écrites que l'on retrouve sur le site de la Commission Particulière, à savoir les cahiers d'acteurs qui sont des actes importants, les contributions figurant sur le site de la CPDP, c'est-à-dire des déclarations spontanées de personnes, mais qui ont été publiées, et également parmi les nombreuses questions évoquées par M. BAREL, celles qui étaient directement adressées à RFF.

Le premier élément que nous retirons, c'est finalement une diversité d'opinion exprimée par rapport à l'opportunité du projet, avec un premier élément relativement important nous semble-t-il, à savoir que l'intérêt du ferroviaire est généralement reconnu. C'est ce qu'a évoqué Hervé de TRÉGLODÉ tout à l'heure.

Cet intérêt du ferroviaire en tant qu'élément majeur d'aménagement du territoire qui est lié aux diverses activités ferroviaires qui s'exercent sur les réseaux, c'est-à-dire déplacement de voyageurs à grande distance, les déplacements de la vie quotidienne avec les TER, et puis le développement et les transports de fret ferroviaire, cet élément majeur d'aménagement du territoire se double d'un intérêt qu'il y a à développer l'activité pour reporter du trafic qui se fait aujourd'hui par d'autres modes sur le fer qui est plus respectueux de l'environnement.

Ceci dit, nous avons entendu également par rapport à cet intérêt et ces deux points majeurs d'intérêt du ferroviaire des sons discordants, c'est-à-dire des avis contraires de personnes considérant que la LGV sur les territoires qu'elle traverse sans les desservir crée plutôt un effet négatif sur ces territoires à la fois pour leur économie, mais également en termes de nuisance.

Les territoires considérés pensent qu'ils n'ont que des nuisances de la LGV sans en avoir les avantages.

Nous avons également compris, et nous le savions, qu'il n'y a pas un seul projet intéressant le sud-ouest, puisqu'il y a Bordeaux-Toulouse, mais également (et c'est apparu) le projet Bordeaux-frontière espagnole, avec une expression très favorable au projet Bordeaux-Toulouse revendiqué comme une nécessité dès lors que l'on est en Midi-Pyrénées, dès lors que l'on est sur une partie assez majoritaire de Lot-et-Garonne. Ce qui n'est plus le cas pour les instances responsables de l'Aquitaine en général et pour la Gironde.

Clairement sont exprimées par ces acteurs une préférence et une priorité qu'ils donnent dans les projets à celui concernant Bordeaux-frontière espagnole.

Ensuite, y compris pour le projet Bordeaux-Toulouse, une demande assez forte est exprimée pour que ce lien ne soit pas considéré en tant que tel mais qu'il soit rapidement prolongé vers Narbonne afin de créer un lien entre l'Atlantique et la Méditerranée.

Ce sont les expressions que nous avons entendues par rapport au projet de LGV, mais nous avons également entendu plaider pour des solutions alternatives, notamment par le biais de l'aménagement de la ligne existante avec l'amélioration de cette ligne et l'exploitation de service pendulaire, et également la demande de relier Toulouse à Paris par un axe qui apparaît plus naturel, c'est-à-dire le Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. D'aucuns considérant que faire un crochet par Bordeaux n'est pas dans l'ordre normal des choses. Ceci porte sur l'opportunité.

Ensuite, ce projet répondait à un certain nombre de caractéristiques sur lesquels des avis ont été exprimés avec en premier lieu une forte expression en faveur des choix opérés pour les

dessertes des principales agglomérations du parcours : Bordeaux, Agen, Montauban et Toulouse.

Dans les expressions par rapport à ces dessertes, nous avons quand même entendu quelques avis concernant des hypothèses de contournement de Bordeaux et de Toulouse, c'est-à-dire des options qui ne desserviraient pas ces gares.

Lié à la desserte des agglomérations, il y a bien sûr la question du mode de desserte.

En ce qui concerne les modalités retenues pour les deux grandes métropoles régionales le choix de Bordeaux St Jean et Toulouse Matabiau est assez peu remis en cause, même si l'on a pu entendre des hypothèses de création de gare nouvelle sur l'agglomération bordelaise et de gare nouvelle sur l'agglomération toulousaine, voire au-delà pour desservir par exemple des départements voisins comme celui du Tarn.

Cela ne vous surprendra pas ici, mais je mentirai si je disais le contraire.

Un débat est ouvert sur Agen entre les modalités de desserte pour le choix entre la gare centre et la gare nouvelle, alors qu'on peut dire qu'un quasi-consensus existe pour la desserte de Montauban par une gare nouvelle.

Nous sommes sur les dessertes des métropoles de Lot-et-Garonne et de Tarn-et-Garonne. Il faut dire que nous avons aussi entendu plaider pour la création de gares nouvelles de desserte de chacun de ces départements, qui ne seraient bien entendu pas situées sur Agen ou sur Montauban.

Enfin, un dernier point caractérisant le projet, il y a la question des options de passage.

Il nous est apparu très rapidement qu'il avait été compris en certains lieux que la présentation que le maître d'ouvrage avait faite de chacune des options de passage correspondait à un choix ou à une préférence que le maître d'ouvrage aurait pour l'une de ces options. C'est un élément que nous avons bien perçu.

On peut dire à propos de ces options de passage qu'un choix est proposé pour le parcours, le tronçon entre Bordeaux et Agen, entre trois options de passage.

Nous n'avons entendu que peu d'expressions concernant l'option nord et l'option centrale.

En ce qui concerne l'option dite sud, nous avons entendu exprimés des avis favorables à cette option, et c'est le cas d'un certain nombre d'expressions d'acteurs. Nous avons d'une façon assez générale en Gironde entendu des expressions qui repoussent cette hypothèse de l'option sud de passage.

L'option proposée entre Agen et Toulouse n'a pas fait l'objet de discussions particulières. On peut considérer qu'elle n'a pas de ce fait été remise en cause.

C'est sur les questions ouvertes posées au projet tel qu'il est proposé, mais nous avons aussi entendu exprimer un grand nombre de sujets et de préoccupations, tout à fait spécifiques.

C'est le fruit des réunions thématiques qui ont permis de mettre en évidence des attentes fortes, notamment le besoin de définir rapidement un tracé, qui est apparu important comme sujet de préoccupation autant pour les particuliers que pour les collectivités. C'est cette nécessité d'arriver rapidement à une définition de tracé pour que chacun puisse assurer une bonne gestion des opérations foncières qu'il a en projet.

Et également pour les collectivités, c'est une façon de pouvoir maîtriser ou de mieux prévoir les projets locaux d'aménagement.

Ensuite, en second sujet de préoccupation, il y a l'environnement et le cadre de vie.

Je citerai simplement les grands thèmes qui ont été exposés pendant ce débat, le premier étant celui du bruit, et je ne parle pas d'importance, les effets de coupure qui sont assez importants, les risques d'incendie qui ont opposé essentiellement pour les options qui traversent le massif forestier, l'origine des granulats nécessaires à la construction de la ligne et également d'une façon générale tous les impacts sur les milieux naturels.

Un autre point d'interrogation, revenu assez fréquemment, concerne des interrogations émises sur le financement du projet.

Cette liste n'est pas limitative, on peut aussi citer les effets attendus sur les activités économiques, sachant que la ligne va traverser soit des espaces agricoles, soit des espaces forestiers, qui sont tous des espaces d'exploitation économique et pour lesquels des interrogations se posent quant aux impacts que la ligne pourrait avoir sur ces activités.

Tous ces éléments nous ont amenés à entendre qu'il y avait une demande forte de la part du public et des acteurs concernés à l'élaboration du projet. Ce point a été évoqué dans la question relative au dispositif de concertation que RFF entendait mettre en place de la période actuelle jusqu'à l'enquête pour la déclaration d'utilité publique, dans la mesure où la décision de poursuivre le projet sera retenue.

C'est une impression générale, cela n'a pas de valeur et cela ne prépare pas la décision du maître d'ouvrage.

Ce sont simplement les éléments qui nous ont marqués par rapport à l'idée que nous nous faisons au départ du projet, et ce sont vraiment des apports pour des idées un peu nouvelles qui sont apparues tout au cours du débat qui, il faut le souligner, pour l'instant a été excessivement riche.

M. FONTANY, élu de la commune de St Martin Curton :

La commune est concernée par le trajet sud.

Nous sommes heureux d'avoir pu participer enfin à une réunion sur le Lot-et-Garonne, car nous avons ignoré les deux premières, nous n'avons pas su qu'elles existaient et pourtant nous étions concernés. Je ne pense pas que nous soyons les seules communes à avoir été oubliées. Le mobile ne passe pas chez nous, l'ADSL non plus ; par contre, on prévoit qu'une LGV passe chez nous. On pense à nous ou à notre forêt pour une grande déchetterie ou une usine d'incinération.

On nous annonce maintenant 40 trains.

Mettre en jeu tout l'environnement de la forêt landaise pour 40 trains, pour gagner quelques minutes, me paraît un enjeu idiot. Ce qui ne veut pas dire que nous soyons contre le TGV.

Le TGV fait partie du mode actuel, mais pourquoi créer un nouveau réseau, pour gagner quelques minutes.

Maintenant, cela va, cela commence à bien faire.

On ne peut pas accepter cela, car les risques sont très importants dans notre région. Des réseaux existent, on peut aller un peu moins vite et aussi faire de très belles choses en arrangeant ce qui existe déjà.

Notre commune est totalement opposée à la création d'une ligne LGV, qu'elle soit sur le trajet sud ou sur tout autre trajet qui ne reprendrait pas un réseau déjà existant.

M. Etienne DUPIN, Maire de Landiras :

Concernant la procédure elle-même et la réflexion qu'elle m'inspirait, je croyais au début des réunions auxquelles j'ai participé à Langon que cette procédure avait comme but d'être un exutoire pour les opposants.

Je m'explique, dans une vie antérieure, j'ai siégé dans un comité central d'entreprise à Paris assez longtemps pour voir 11 plans sociaux se succéder. On demandait l'avis du comité central d'entreprise qui s'opposait, mais comme c'était un avis consultatif, on passait quand même. Donc, la philosophie que j'avais de la Commission des Débats Publics était : « les chiens aboient, la caravane passe », mais je me suis rendu à Langon, avec tout cet ensemble de citoyens qui s'opposent, cet ensemble d'élus qui confortent leurs arguments en écoutant ceux des autres, on finit par s'apercevoir que dans cette République des choses se passent.

Le 28 septembre, à Langon, il y avait le Premier Vice-président du Conseil Régional, dont on pensait qu'il était favorable.

Quand il a vu 800 personnes s'exprimer pendant 6 heures sur ce sujet, il a compris qu'en tant qu'élus il avait à se mettre en phase avec les citoyens et à ne pas à avoir des options personnelles.

La question de fond est la suivante :

Pourra-t-on longtemps dans les zones rurales ou les zones urbaines, pour reprendre un discours qui vient d'être tenu, avoir à supporter les nouvelles autoroutes, les décharges, les conduites de gaz accélérées ?

On aura tout, sauf le développement économique, les retombées économiques des grandes métropoles.

Au prétexte que dans la démocratie, c'est la majorité qui décide, ce sont forcément les métropoles où c'est le plus grand nombre qui est représenté par des grands leaders qui devraient faire la loi à la France d'en bas qui sera une France contrite et qui regarderait passer les choses.

Pour ce qui me concerne, depuis le référendum du mois de mai en France et du mois de juin en Hollande, et depuis la réunion du Conseil Régional du 24 octobre dernier, j'ai beaucoup d'espoirs sur le fait que les citoyens puissent un jour prendre les commandes. Je vous remercie.

(Applaudissements).

M. Jean ANTONINI, Cadre cheminot de l'équipement, Retraité :

Un rapport vient d'être fait le 7 septembre 2005, suite à un audit qui démontre que l'état du réseau ferroviaire en France présente des lacunes et des retards.

Dans ce rapport, on préconise au scénario C des mesures pour rattraper ce retard.

Pour moi, j'y vois un intérêt pour l'avenir du chemin de fer.

Si l'on veut continuer à équiper la France et l'Europe avec des maillons qui s'ajoutent les uns aux autres, il faudra bien amener par l'ensemble des lignes afférentes des voyageurs.

Il n'y a pas à mon avis uniquement le TGV à privilégier, mais il faut que le réseau ferré notamment pour le transport de fret et des TER, comme cela a été dit, puisse se trouver dans un état lui permettant de fonctionner dans de bonnes conditions au niveau financier et au niveau technique.

M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :

Pour la conclusion de cette réunion, M. DEMANGE doit prendre la parole.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Traditionnellement, on doit prendre la parole à la fin de la réunion.

Je m'aperçois que la réunion a été longue et je remercie ceux qui sont encore présents.

Depuis le début du débat, nous avons considéré qu'il était prioritaire de permettre une très large expression, et nous n'avons jamais limité ni le nombre des interventions, ni la longueur des dites interventions.

L'avantage est que l'on peut dire que la démocratie participative joue pleinement, le petit inconvénient est que cela fait des soirées un peu longues.

M. le Préfet présent à la réunion m'avait dit qu'il voulait avant tout privilégier la participation citoyenne, mais peut-être avant la fin souhaitez-vous, M. le Préfet, dire un mot, mais je ne veux pas vous obliger.

M. Rémi THUAU, Préfet de Lot et Garonne :

Merci M. le Président.

Vous avez noté vous-même que l'heure ne se prête pas à faire de longs discours.

Je voulais d'abord vous remercier, vous en tant que Président et tous les membres de la Commission du Débat Public, pour la façon dont vous l'avez organisé dans le département du Lot-et-Garonne.

Je ne sais pas comment cela s'est passé dans les autres départements, en tout cas pendant les trois mois pratiquement où vous avez œuvré sur ce sujet, le débat public a pu avoir lieu ici en Lot-et-Garonne dans des conditions que je crois satisfaisantes, au sens où me semble-t-il tout le monde a pu s'exprimer et indiquer ses préoccupations et ses idées sur le projet présenté.

Je voulais aussi remercier RFF pour le travail fait de présentation du projet, et les réponses apportées au fur et à mesure des séances.

Je voulais aussi et surtout remercier les participants qui sont venus. C'est grâce à leur venue, à leurs questions que les choses ont pu se décanter au fur et à mesure des réunions.

Deuxième observation, l'État en tant que tel n'a pas à prendre parti ou position aujourd'hui sur tout ce qui a pu être exprimé, soit en Lot-et-Garonne, soit dans les départements voisins.

Je rappelle néanmoins que la responsabilité de l'État, c'est l'aménagement équilibré de nos territoires sur l'ensemble du territoire national, et c'est aussi le fait de faire prévaloir la notion de développement durable.

Je note à cet égard qu'il y a eu tout de même, en tout cas en Lot-et-Garonne, une majorité d'interlocuteurs, responsables politiques ou socioprofessionnels qui ont manifesté de façon très claire leur intérêt pour ce projet, et leur demande que les études soient poursuivies afin de valider l'opportunité ou non de cette ligne avec l'ensemble des contraintes ou avantages en matière économique, en matière environnementale, tous les aspects qui peuvent effectivement apporter ou non un plus à la vie de ce département.

Sur ce point, je n'ai rien à ajouter.

RFF prendra en effet les positions qui lui incombent au regard de tout ce qui a été évoqué dans les différentes réunions dans les différents départements.

Dernier point que je voulais indiquer, l'État dans cette affaire sera ensuite le garant de la bonne suite des procédures.

Première chose qui a été indiquée : la concertation va se poursuivre durablement et il faudra d'ailleurs qu'elle se poursuive rapidement. Il a notamment été précisé qu'il ne faut pas que les choses restent maintenant en l'état.

Même si le projet au bout du compte ne devait pas voir le jour, il faut qu'un certain nombre d'hypothèses soit levé. Par exemple, qu'un tracé soit petit à petit défini afin de ne pas durablement empêcher un certain nombre de projets de voir le jour dans le département.

Ensuite, l'État sera garant au fur et à mesure que cette concertation se déroulera du respect de l'ensemble des règles concernant tout simplement l'utilité publique et l'intérêt général du projet.

Une fois que ces concertations auront eu lieu, et je peux l'attester car j'ai vécu dans d'autres régions et dans d'autres départements le déroulement de ce type de concertation, à un moment donné il y aura une phase cruciale, sur la base du dossier technique précis présenté par RFF, si ce projet voit le jour.

Ce sera donc l'enquête publique, c'est-à-dire l'examen extrêmement détaillé en termes juridiques afin de valider tout à fait clairement au regard de nos règles de droit le fait que ce projet correspond effectivement à un intérêt général et à une utilité publique avérée. Ce sera la responsabilité de l'État d'y contribuer.

Voilà ce que je voulais indiquer simplement pour conclure, pour ce qui me concerne cette réunion.

M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :

Merci M. le Préfet.

Effectivement, je rejoins tout à fait tout ce que vous avez indiqué.

Sur la qualité du débat d'aujourd'hui, je pense que ceux qui consulteront dans environ 15 jours le site Internet et prendront connaissance de la sténotypie des réunions pourront mesurer à quel point toutes les interventions ont été riches et intéressantes, mais ce n'est pas une flatterie de circonstances, c'est ce que je pense sincèrement.

Quatre mots pour la suite des opérations, nous allons terminer les réunions de synthèse et de restitution par Montauban la semaine prochaine, Bordeaux et Toulouse la semaine suivante.

Le débat, comme je l'ai indiqué, durera jusqu'au 25 novembre.

Jusqu'au 25 novembre à minuit, toutes les contributions et toutes les questions qui arriveront au site ou à l'adresse de la Commission Particulière seront enregistrées et recevront une réponse. Nous-mêmes, Commission Particulière avec la Commission Nationale, nous veillerons à ce que le compte rendu et le bilan du débat soient établies et rendus publics dans les deux mois.

En principe, le 18 janvier sur le site Internet, il y aura le compte rendu et le bilan.

Parallèlement, nous enverrons la version papier avec annexée la disquette qui donnera les multiples annexes aux 6 000 personnes qui reçoivent régulièrement le dossier du débat.

Voilà ce que je puis dire, et à partir de cette date du 18 janvier, comme cela a été dit plusieurs fois, il appartiendra au maître d'ouvrage, qui est un établissement public sous tutelle de l'État, d'indiquer dans quelle condition il envisage de poursuivre le projet ou non et ce dans les deux mois, soit avant la fin avril.

J'ajoute que le site Internet du débat sera donc clos le 25 novembre 2005, mais il restera au moins pendant quatre ans accessible à tous ceux qui voudront le consulter.

Nous avons par ailleurs bien noté la volonté de RFF qui a été exprimée que la concertation se poursuive.

RFF a demandé que la Commission Nationale de Débat Public soit le garant de cette concertation, l'État étant le garant de la régularité des procédures, il est évident que si cela n'avait pas été proposé spontanément par RFF, vraisemblablement la Commission Nationale, sans préjuger de ses décisions dans son bilan, ou de ses recommandations, l'aurait sans doute indiqué.

Voilà Mesdames et Messieurs ce que je pouvais vous dire à la fin de cette réunion, et je vous remercie encore pour votre présence et la qualité de votre présence. Merci.