

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

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



Henri Demange
Président de la CPDP

**“ Les enjeux des gares
et leurs dessertes ”**
Agen, 6 juillet 2005

Actes de la réunion publique thématique

SOMMAIRE

Introduction	5
<i>Ouverture du débat par Henri DEMANGE, Président de la Commission.....</i>	<i>6</i>
<i>Intervention de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF.....</i>	<i>7</i>
<i>L'analyse de Charles LAMBERT, Urbaniste architecte à la SETEC</i>	<i>9</i>
<i>L'analyse de Jean-François PAIX, Directeur adjoint à la Direction voyage France-Europe SNCF</i>	<i>11</i>
<i>L'analyse de Jean-Pierre WOLFF, Géographe de l'Université du Mirail.....</i>	<i>14</i>
<i>Intervention d'un intervenant Emmanuel ..., Habitant de Layrac.....</i>	<i>15</i>
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional RFF.....</i>	<i>15</i>
Table ronde n° 1 : Les acteurs socioprofessionnels et associatifs	17
<i>Intervention de Jean-Claude DARTUS, Vice-président de la CCI de Lot et Garonne</i>	<i>18</i>
<i>Intervention de Jean-Pierre LACAVE, Président de la SEPANLOG</i>	<i>19</i>
<i>Intervention de M. CAZAL, Représentant régional de la FNAUT.....</i>	<i>20</i>
<i>Intervention de M. ANTONINI, Ancien cheminot</i>	<i>22</i>
<i>Intervention d'un intervenant, Retraité de la SNCF.....</i>	<i>22</i>
<i>L'analyse de Jean-Pierre WOLFF, Géographe à l'Université du Mirail.....</i>	<i>23</i>
Table ronde n° 2 : Les élus	25
<i>Intervention de Rémi THUAU, Préfet de Lot et Garonne</i>	<i>26</i>
<i>Intervention de M. MARTINEZ, Directeur de cabinet du Conseil général Lot et Garonne.....</i>	<i>28</i>
<i>Intervention d' Alain VEYRET, Maire d'Agen.....</i>	<i>29</i>
<i>Intervention de Jacques CLOUCHE, Président de la Communauté d'Agglomérations d'Agen</i>	<i>31</i>
<i>Intervention de Gérard MARTY, Maire d'Estillac.....</i>	<i>34</i>
<i>Intervention de M. , Maire de Feugarolles</i>	<i>35</i>

Réponse de M. , Maire du Passage	36
Intervention de Henry MAURY , Vice-président de la Communauté d'agglomérations, Maire de Layrac	37
Intervention de une intervenante , Habitante de Lamontjoie	38
Réponse de Gérard MARTY , Maire d'Estillac.....	38
Intervention de intervenant , Habitant d'Agen rive gauche.....	38
Réponse de ..., RFF.....	40
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	41
Réponse de ..., RFF.....	41
Réponse de Jean-François PAIX , Directeur adjoint à la Direction voyage France-Europe SNCF	42
Intervention de Alain VEYRET , Maire d'Agen.....	43
Réponse de Jean-François PAIX , Directeur adjoint à la Direction voyage France-Europe SNCF	43
Intervention de ..., ???	44
L'analyse de Jean-Pierre WOLFF , Directeur du département de géographie de l'Université du Mirail	45

Sont notamment intervenus lors de ce débat :

Pour la Commission particulière du débat public :

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

M. Jacques BAREL, membre de la CPDP

M. Philippe MATHIS, membre de la CPDP

M. Jean-Claude SABIN, membre de la CPDP

Pour le maître d'ouvrage et ses partenaires :

M. Kim REGNIER, Directeur régional Midi-Pyrénées

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

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

M. Xavier OUIN, Directeur régional SNCF

Pour la Tribune des experts :

M. Charles LAMBERT, Urbaniste architecte à la SETEC

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

M. Jean-Pierre WOLFF, Géographe de l'Université du Mirail

Pour la Table ronde n° 1 :

M. DARTUS, Vice-président de la CCI de Lot et Garonne

M. CAZAL, Représentant de la FNAUT Aquitaine

M. LACAVE, Représentant de la SEPANLOG

Pour la Table ronde n° 2 :

Mme Rémi THUAU, Préfet de Lot et Garonne

M. MARTINEZ, Directeur de cabinet du Conseil Général de Lot et Garonne

M. Jacques CLOUCHE, Président de la Communauté d'agglomérations

M. Alain VEURET, Maire d'Agen

M. Gérard MARTY, Maire d'Estillac

M. , Maire de Feugarolles

Introduction

Ouverture du débat à 18h45

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Mesdames, messieurs, nous étions dans cette même salle voici une quinzaine de jours. Il y a eu un large débat particulièrement intéressant sur l'ensemble du projet concernant la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse.

Au cours de ce débat, il avait été annoncé une réunion particulière sur un sujet important et dont on savait au départ qu'il tenait particulièrement à cœur au Lot-et-Garonnais, qui s'est par la suite confirmé dans les débats. Nous avons considéré que le problème de la gare d'Agen méritait une réunion spécifique au cours de laquelle vous pourriez largement vous exprimer.

Il y a moins de quinze jours, j'avais indiqué, avec mes collègues membres de la commission particulière, les grandes règles du débat public. Le débat public est un débat entre le public et un maître d'ouvrage qui propose un projet s'appuyant sur un rapport. Le maître d'ouvrage, c'est Réseau Ferré de France. Je présenterai ses représentants dans quelques minutes.

Aujourd'hui, nous allons parler de la gare. Je rappelle qu'à l'issue de cette réunion, comme à l'issue de toutes les réunions de débat public, le compte rendu que nous serons amenés à faire ne traduira pas une conclusion sur le choix qui doit être fait par la suite. Nous n'avons pas à arbitrer ou à donner des préférences, nous sommes tenus, Commission du débat public, à un strict devoir déontologique de réserve et de neutralité, d'objectivité totale par rapport au projet et aux positions des uns et des autres, et jamais pendant le débat ou après vous ne nous entendrez prendre une position sur aucun sujet. Si nous le faisons, nous serions soit démissionnaires soit démissionnés.

Cela ne veut pas dire que nous ne ferons rien, au contraire, puisque, au plus tard le 18 janvier 2006, nous ferons un compte rendu le plus précis possible de tout ce qui se sera dit et nous reproduirons de la manière la plus objective possible toutes les prises de position afin que tous les décideurs ultimes et le maître d'ouvrage puissent, en connaissance de cause, prendre leur décision en fonction des délais réglementaires de la procédure de débat public.

C'est peut-être le moment de présenter les personnes qui sont à la tribune et de vous donner quelques indications sur la manière dont le débat va se dérouler. De la gauche vers la droite : M. Jean-Jacques FAUCHER, chef de projet. Lors de la dernière réunion, il avait été un des principaux présentateurs du projet. Aujourd'hui, il sera plus discret mais il interviendra néanmoins.

M. Kim REGNIER, directeur régional Midi-Pyrénées de RFF et, à ce titre, coordinateur de l'opération.

M. LAMBERT et M. PAIX, l'un et l'autre deux experts que nous présenterons de manière plus détaillée tout à l'heure lorsqu'ils interviendront pour donner le point de vue de deux spécialistes.

M. LAMBERT est architecte de formation, il a contribué aux études préalables concernant l'urbanisation d'un certain nombre de cités concernées par le TGV dont Montauban et Agen.

M. PAIX appartient à la direction du développement de la SNCF.

J'élimine une objection que certains pourraient légitimement formuler : est-il normal que deux experts interviennent alors qu'ils sont l'un et l'autre fortement liés au maître d'ouvrage qu'est RFF et un des principaux sinon l'unique usager du projet, la SNCF ? Non, il n'y a pas d'incompatibilité parce que le maître d'ouvrage RFF a présenté un projet où il a une très grande interrogation sur ce point. Les deux experts indiqueront pourquoi ils ne sont pas en mesure

d'apporter une position plus tranchée sur cette affaire.

M. MATHIS est membre de la commission, professeur des universités. Pendant la durée du débat, il sera chargé de faire la synthèse de toutes les questions écrites et de les rapporter au cours de la réunion.

Votre serviteur, Henri DEMANGE, j'assure la présidence de cette Commission.

M. BAREL assurera la présidence de la deuxième table ronde.

M. SABIN, membre de la commission également, animera la première table ronde.

En bout de table, le Pr. WOLFF sera chargé d'être le grand témoin tout à fait neutre et au-dessus de toutes les discussions possibles. Il pourra donner le point de vue d'un observateur particulièrement compétent.

M. FAUCHER rappellera en quelques minutes la spécificité du problème des gares et la façon dont le maître d'ouvrage pose le problème. M. LAMBERT et M. PAIX interviendront. Puis nous entendrons une brève réaction de notre grand témoin, M. WOLFF. Nous aurons un premier débat avec vous-mêmes.

Ensuite la première table ronde aura lieu, présidée par M. Jean-Claude SABIN, qui regroupera les représentants qui ont souhaité y participer, du monde professionnel et associatif. Nous aurons de nouveau un débat. Les premières questions écrites seront dépouillées et synthétisées par M. MATHIS.

Nous passerons enfin à la deuxième table ronde qui sera animée par M. Jacques BAREL et qui donnera le point de vue des collectivités et de l'Etat. Il y aura à nouveau un débat, l'analyse des dernières questions écrites et un dernier point de vue du Pr. WOLFF.

Je clôturerai le débat en rappelant quels seront les opérations et les délais futurs. Nous essaierons de terminer la réunion au plus tard vers 21h30/21h45, mais nous savons que nous avons le choix entre deux attitudes : ne pas prendre toutes les questions et tenir l'horaire ou être plus large dans l'expression publique et déborder parfois sur l'horaire annoncé en début de réunion. Par tempérament, les membres de la Commission penchent plutôt vers cette deuxième solution, mais nous savons qu'à partir d'une certaine heure de nombreuses personnes souhaitent regagner leur domicile.

Vous pouvez vous exprimer oralement. Vous aurez le micro. Pour le compte rendu sténotypé du débat, nous vous demandons d'indiquer votre nom, votre lieu de résidence et éventuellement l'organisation au nom de laquelle vous parlez. Pendant toute la durée du débat, et assez régulièrement, nos hôtesses passeront dans les rangs, vous pourrez leur donner vos interventions écrites. M. MATHIS en rendra compte pour qu'il y soit répondu de la manière la plus claire possible. La même personne peut doubler l'opération en faisant une demande écrite et en posant une question orale.

Sans plus attendre, je passe la parole à M. FAUCHER qui en quelques minutes va rappeler la problématique « gare » vue par le maître d'ouvrage.

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

Très rapidement, pour les personnes qui n'auraient pas assisté à la réunion précédente, les caractéristiques générales du projet de LGV Bordeaux-Toulouse sont la construction d'une ligne à grande vitesse entre les deux grandes métropoles du Sud-Ouest qui autorisera la circulation de TGV à la vitesse de 320 km/heure.

Autre particularité de cette infrastructure, c'est que nous avons présenté la nécessité de desservir entre ces deux grandes métropoles deux autres grandes agglomérations, Agen et Montauban, qui présentent des caractéristiques intéressantes, tant démographiques que par les réseaux d'infrastructure qui les desservent, pour assurer un relais de cette grande vitesse sur les territoires qui sont sous leur influence.

Par rapport à la problématique gare, il y a trois grands points. Je rappellerai les possibilités de desserte, je donnerai quelques éléments de comparaison issus des scénarios et j'indiquerai quels sont les éléments de problématique qui seront développés par les experts qui interviendront.

S'agissant des possibilités de desserte, il y a celle d'Agen par sa gare centrale grâce à des raccordements de la LGV à la ligne nouvelle. Pour ceux qui en ont le souvenir, c'est l'objet du développement des scénarios A et B dans le dossier support. Agen, dans ces deux cas de figure, est desservi par sa gare centrale. L'autre possibilité de desserte, c'est la desserte par une gare nouvelle. On construit sur la ligne à grande vitesse, au plus près de l'agglomération, une gare nouvelle. Pour Agen, ce cas de figure est développé dans les scénarios C et D.

En matière d'éléments de comparaison, les gains de voyageurs sur l'ensemble des quatre scénarios qui combinent desserte par gare centre et par gare nouvelle pour les deux agglomérations intermédiaires s'inscrivent dans une fourchette de 2,9 à 3 millions de voyageurs. La fourchette d'incertitude liée à l'une ou l'autre des modalités de desserte représente un pourcentage très faible par rapport au gain total de trafic. Concernant les temps de parcours, celui pour Agen, que l'on avait estimé sur Paris, s'inscrivait dans une fourchette très resserrée selon les scénarios de 2h51 à 2h52.

Puisque l'on doit considérer le coût global du projet, les scénarios diffèrent en matière de coût par le fait qu'on a, soit la construction de raccordements pour desservir les gares centres, soit la création d'une gare nouvelle, ce coût se situe dans une fourchette de 2,9 à 3 Milliards €. Là encore, les scénarios se distinguent par un peu plus de 3 % du coût du projet de l'un par rapport à l'autre.

La conclusion que nous avons tirée face à ces fourchettes très resserrées des résultats qui qualifient chacun des scénarios est qu'ils ne permettraient pas au maître d'ouvrage RFF d'être en mesure de dire aujourd'hui que telle option de desserte, gare centre ou gare nouvelle, était privilégiée par le maître d'ouvrage parce que présentant tel ou tel avantage.

Néanmoins, nous savons qu'il y a derrière cette notion de desserte d'une gare un certain nombre de problématiques. La première est celle de l'accessibilité. En fonction du choix d'une gare, est-ce que les voyageurs ont plus ou moins de facilité à accéder à cette gare ? Par ailleurs, la problématique de l'accessibilité du train à la gare : y a-t-il un positionnement de gare qui la rend plus accessible au train que l'autre ?

Il y a également une question d'infrastructures. Nous savons que dans une hypothèse nous devons réaliser des raccordements, c'est-à-dire faire des morceaux de voie ferrée en bordure et en pénétration d'agglomération. Dans l'autre cas, on devra rendre disponible une surface foncière relativement importante pour créer une nouvelle gare. Ce sont des problématiques qui ont toute leur importance.

Enfin, il nous a semblé que ce choix de lieu d'une gare était avant tout important en matière de développement urbain et qu'il pesait sur les acteurs de ce développement urbain. Je vais passer la parole à M. LAMBERT qui a effectué, pour le compte de RFF, une étude que vous

trouvez en ligne sur le site de la commission particulière du débat public sur le thème des impacts d'une LGV en termes d'aménagement et d'aire urbaine.

Charles LAMBERT, Urbaniste architecte à la SETEC :

« Expert » signifie que nous avons répondu à une mission d'analyse et de proposition systématique sur les différentes villes, et singulièrement sur la ville d'Agen par rapport aux hypothèses ferroviaires qui vous ont été montrées.

En préambule, je dirai que le caractère stratégique des dispositions d'aménagement du territoire résulte toujours de faits indirects. Il faut que chacun d'entre nous ait ceci en tête quand il réfléchit à une future gare ; indirects parce qu'on est décalé dans le temps et que ce ne sont pas les effets premiers, ceux que l'on peut imaginer aujourd'hui, mais ceux qui pourront se combiner avec l'évolution des choses à la fois dans le temps et par rapport à l'usage que nous allons en faire. Ce caractère indirect crée toujours une situation difficile quand il s'agit de parler d'une grande infrastructure, et nous avons essayé, pour approcher cette situation difficile, de vérifier dans les autres expériences qui avaient pu être tentées dans les autres secteurs français ou même étrangers les écrits, les études, les analyses sur les autres gares ou les autres villes, et plus généralement ce qui pouvait être constaté depuis le 19^{ème} siècle dans les effets des gares par rapport aux villes.

C'est ainsi que nous avons pu examiner un certain nombre d'effets. Nous avons travaillé sur 30 études ou prises de position des vingt dernières années sur les différents cas qui ont existé de villes ou de gares, gares nouvelles, gares anciennes. Nous en avons déduit un certain nombre de constats et d'enseignements. Aujourd'hui, nous parlerons plus particulièrement des enseignements d'aménagement du territoire.

Nous avons examiné gare classique et nouvelle. Voilà pourquoi, tout à l'heure, nous présenterons les deux hypothèses pour voir ce qu'elles peuvent vouloir dire pour l'agglomération d'Agen et ensuite que vous puissiez vous faire votre propre idée.

On a parlé de la métropolisation mais c'est un sujet qui vous concerne moins, vous êtes entre deux métropoles (Bordeaux et Toulouse). Nous avons parlé des effets organisateurs. Nous voulons dire que, quoi qu'il en soit, une nouvelle infrastructure organise ou réorganise les choses. Cette organisation n'est pas figée mais nous revenons au caractère indirect. Enfin, nous reparlerons des effets sur le foncier quand il s'agira de chacune des deux gares.

Dans les enseignements, on parle de désavantage compétitif parce qu'il est toujours facile d'avancer ce qui peut être positif. Il est plus difficile de mesurer les risques ou les chances que l'on ne saisit pas. C'est ce que nous voulons dire par « désavantages compétitifs » que nous avons observés dans différents cas. Vous avez tous entendu parler de différence comme la gare de Lille Europe qui est en plein centre, la gare de Vendôme qui est séparée des grands centres-villes. Toutes ces choses ont été analysées.

Enfin, deux sujets apparaissent à peu près clairement : une gare doit s'inscrire dans une opération globale d'aménagement ferroviaire mais aussi une opération globale d'aménagement pour la ville. C'est par rapport à ces idées futures que vos élus ont la charge de développer devant vous les schémas directeurs les plans locaux d'urbanisme. Il faut donc avoir cela en tête.

Enfin, le plus difficile à dire, c'est que ces grandes infrastructures sont souvent les occasions qui ont permis à des villes de saisir le train en marche ou de le laisser passer. C'est toujours une grande interrogation pour tous les responsables.

Je passerai sur ces retours d'expérience. Nous nous basons déjà sur une expérience. Nous ne sommes pas simplement en train d'aligner des idées théoriques mais des choses qui ont été observées dans les différentes villes comme ayant de l'importance. On a fait plus particulièrement des études approfondies sur la LGV Méditerranée parce que c'est vraiment une ligne nouvelle qui est une réussite de l'avis de tout le monde. Même au bout de 3 ou 4 années, on constate un certain nombre de choses. Nous avons essayé de nous en servir.

On constate que les effets de la grande vitesse comme les effets de la plupart des grandes infrastructures, ont besoin de déclencheurs pour pouvoir être effectifs. Si la ville n'avait pas d'image, ce n'est pas la LGV qui va la lui donner. Si la ville avait son image soit de production agricole soit de production industrielle ou une image d'accueil, elle est amplifiée, corrigée. D'où l'importance pour vous de réfléchir à votre avenir.

Parmi ces déclencheurs, il y en a deux catégories. Il y a ceux qui créent la situation et nous verrons qu'une gare nouvelle ou la gare ancienne ne créent pas les mêmes situations pour le futur à Agen, et les mesures d'accompagnement, c'est-à-dire ce qu'on peut faire, ce qu'on doit faire. Y a-t-il des choses à faire en complément de l'accueil de la grande vitesse ferroviaire pour donner des chances supplémentaires à la ville qui l'accueille ?

Nous avons mission de détailler pour chacun des deux cas, une gare nouvelle ou une gare ancienne, 5 critères d'évaluation des hypothèses :

- l'effet sur le réseau ferroviaire,
- l'effet sur l'organisation actuelle et future de l'agglomération par rapport à ce qu'on a pu comprendre de ce que sont vos intentions, de ce que sont les intentions des différentes communes et de la communauté,
- l'effet sur l'organisation du quartier de la gare future, qu'elle soit nouvelle ou actuelle,
- les conséquences sur le quartier de la gare actuelle s'il s'agissait d'une gare future,
- les enjeux fonciers et les capacités réelles de développement qui se présenteraient autour du site de la gare.

Dans le cas présent d'Agen, cette mission nous a amenés à constater des choses que vous connaissez bien. La gare actuelle d'Agen est implantée dans la partie animée de la ville, dans un site qui est très défini. La composition de la ville commerciale s'est bien organisée autour. Il y a actuellement un projet d'amélioration des échanges entre les déplacements collectifs et individuels et le transport ferroviaire. Tout ceci existe. C'est dans un site qui est celui de la rive droite alors que toute une partie récente du développement de l'agglomération s'est fait sur l'autre rive.

Sur l'autre rive, vous avez le territoire de l'aéroport qui est un des sites qui avaient été analysés il y a longtemps pour accueillir une gare nouvelle et qui s'avère être toujours un site favorable à une gare nouvelle. Nous avons fait cette analyse qui nous permet d'arriver à la présentation suivante de l'enjeu pour votre agglomération au sens du développement des villes sur 50 ou 100 ans car les gares sont faites pour longtemps. Elle consiste à se demander s'il y a plus de risques à développer un nouveau site sur la rive gauche pour restructurer un espace de développement qui serait d'autant plus grand qu'on peut se demander si la LGV n'apporterait pas suffisamment d'amélioration de service ferroviaire pour que, peut-être, le service aéroportuaire soit moins utile. Les conséquences indirectes dont je parlais tout à l'heure montrent qu'il y a un lien au moins spatial entre l'espace occupé par l'aérodrome et la place

d'une gare qui serait sur cette rive gauche et des développements qui pourraient être autour.

Y a-t-il plus de risque à profiter de ces espaces futurs et peut-être avoir un peu moins d'arguments sur la rive droite ? Ou au contraire, y a-t-il plus de risque à se renforcer sur la rive droite et peut-être à n'avoir en rive gauche qu'un développement qui restera toujours un peu périphérique du centre de l'agglomération, qui restera toujours en rive droite ?

C'est une véritable question de cours. C'est la loi du genre, M. le Président du débat public l'a dit avec clarté, il n'est pas question de donner une préférence mais quand même de vous dire que toutes les villes, toutes les agglomérations qui sont dans la situation d'être historiquement installées le long d'un grand cours d'eau, qui a en plus la qualité mais le défaut de déborder et d'avoir des crues assez fréquentes, ont eu ou auront à se poser la question de savoir quel est le phénomène déclencheur réel qui fera que la ville se placera des deux côtés de la rivière ou du fleuve et si une grande infrastructure comme une gare nouvelle pourrait être un facteur positif de déclenchement.

Dans votre cas, vous avez ces deux choix. Vous savez qu'en termes de développement foncier, vous avez de l'espace autour de la gare actuelle qui n'est pas illimité. En revanche, de l'autre côté, vous avez à la fois espace et capacité d'organisation à des distances qui ne sont pas très grandes.

Il reste le fait que votre ville vit de sa population mais surtout du rayonnement qu'elle exerce sur les autres villes, et même le département qui l'entoure. Le rôle d'Agen comme centre principal est une des raisons du développement de la ville d'Agen et en particulier de son appareil commercial, mais on voit aujourd'hui que les systèmes de transport, les systèmes de rabattement des populations en direction des gares peuvent changer avec les habitudes, avec également le caractère attractif d'autres villes comme Bordeaux, et on peut se demander si la gare actuelle présentera toujours suffisamment de caractère attractif, de places de stationnement, de capacité de développement autour de nouvelles activités pour que la grande vitesse ferroviaire développe toute son importance, ou si, au contraire, on pourra organiser le réseau de transport en commun, le réseau de taxi de telle manière qu'il se partage entre une gare nouvelle et une gare ancienne.

Ce sont tous les éléments qui sont à nos yeux ceux qui pourraient être, qui devraient être dans l'esprit quand on débat sur la meilleure solution pour choisir entre les scénarios A, B, C et D qui vous ont été présentés.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Nous passons immédiatement la parole au deuxième expert, M. PAIX.

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

La SNCF est à la fois un transporteur qui propose des voyages à sa clientèle et le gestionnaire des gares aux côtés de RFF, maître d'ouvrage des gares de par la loi qui a porté création de RFF.

Je vais vous présenter ce qui peut faire l'intérêt des gares, ce qui les rend accessibles et attractives, et le cas de la desserte d'Agen. Successivement, nous verrons des informations

d'ordre général sur les gares, ensuite un retour d'expérience sur les gares nouvelles du TGV Méditerranée, 4 ans après la mise en service de cette ligne. Ensuite, je présenterai une analyse qui a été faite et qui a été appliquée au cas d'Agen. Ce sont des analyses que nous menons de manière assez systématique sur les gares quand il s'agit d'étudier un projet de ligne nouvelle. Je conclurai par un certain nombre de propositions.

Depuis 1981, date de la création de la première ligne nouvelle, il a été construit 1 500 kilomètres de lignes à grande vitesse à 300 k/heure, parcouru par le TGV. Au total, le TGV emprunte un réseau conventionnel qui fait 6 000 à 7 000 kilomètres en France. Sur ce réseau, il dessert 222 gares dont 169 sont desservies régulièrement sur le territoire national ; 14 sont des gares nouvelles.

La plus importante de ces gares est celle de Paris Lyon avec un trafic de 27 millions de voyageurs. Viennent ensuite la gare de Paris Montparnasse puis celle de Lyon Part-Dieu qui est la première hors Ile-de-France pour son volume de trafic. On trouve en 8^{ème} et 11^{ème} position les gares de Bordeaux avec des trafics de l'ordre de 7 à 8 millions de voyageurs. La première gare nouvelle, construite depuis la création du réseau, c'est celle de Lille Europe qui est en 30^{ème} position avec un trafic de 4,5 millions de voyageurs.

Sur ces gares nouvelles, exception faite de Lille Europe, 6 ont un niveau de trafic supérieur à 1 million de voyageurs et 6 autres ont un trafic inférieur à 500 000 voyageurs. D'une manière générale, nous considérons que les gares en périphérie de Paris, en Ile-de-France, et les gares du TGV Méditerranée sont plutôt des succès et ont un trafic tout à fait satisfaisant.

Je vous propose de détailler davantage le retour d'expérience que nous avons pu faire sur les gares nouvelles du TGV Méditerranée. Le TGV Méditerranée a été mis en place en juin 2001. C'est une ligne qui va de Valence à Marseille. Cela a été l'occasion de rénover la gare de Marseille, de la développer et de la réaménager complètement, et de créer 3 gares nouvelles (Valence, Avignon, Aix-en-Provence). Le trafic de ces trois gares nouvelles a été plus important que celui prévu au départ. La fréquentation mesurée deux ans après la mise en service pour Valence est de 1,7 million de voyageurs alors que nous l'estimions à 1,3 avant la mise en service. Pour la gare d'Avignon, le trafic est de 2,4 millions de voyageurs, il était estimé au départ à 2 millions. Pour Aix-en-Provence, il est de 1,5 million. Le trafic obtenu sur ces gares est un point positif et la fréquentation nous paraît satisfaisante.

Autre point qui est plutôt un succès sur le TGV Méditerranée, c'est la possibilité d'intégrer dès la conception un certain nombre de fonctionnalités. C'est le cas en particulier pour l'accès des personnes à mobilité réduite. Le fait de pouvoir concevoir le cheminement et l'accessibilité de ces personnes dès la façon de concevoir la gare est un plus et quelque chose qui a été bien mis en place au cours de ce projet.

Quelques points sont à améliorer, en particulier les places de stationnement, les parkings qui ont été sous-dimensionnés, notamment à Aix-en-Provence où il a été nécessaire de les agrandir. Autre point relativement médiocre, c'est la qualité de la desserte entre les centres-villes et les gares nouvelles. Actuellement, deux gares, Avignon et Aix, ne disposent pas de desserte des gares TGV par les transports en commun ferroviaires. Il est nécessaire de prendre, pour aller à la gare, lorsqu'on ne dispose pas de véhicule particulier, une navette autoroutière. On ne peut pas faire le trajet avec un train TER.

De ces différents points, nous pouvons tirer un certain nombre d'enseignements et de premières conclusions. Trois me paraissent importantes.

Le TGV a été conçu dès le départ comme devant circuler à la fois sur des infrastructures nouvelles à 300 k/heure mais également comme devant circuler sur le réseau conventionnel, tout ceci pour qu'il puisse desservir les centres-villes. C'est bien avec l'objectif d'aller au plus près de la clientèle de façon à accroître l'utilité collective. Le fait de desservir les centres-villes contribue très fortement au succès des TGV. C'est un point qu'il ne faut pas oublier.

Cependant, plusieurs expériences de mise en place de gares nouvelles ont été réalisées depuis la première ligne mise en place en 1981. Certaines se sont révélées concluantes. C'est le cas du TGV Méditerranée.

Enfin, il n'existe pas de loi toute faite, de loi universelle sur l'intérêt d'une gare nouvelle ou d'une gare centre. Tout ceci est à apprécier au cas par cas en fonction des caractéristiques de chaque site.

Je me propose d'examiner davantage le cas d'Agen et la façon dont cela se décline. L'analyse que nous réalisons est en 3 parties. Elle comprend un premier volet d'analyse de données. Il y a des données sociodémographiques, des données sur les réseaux de transport, sur les temps d'accès aux différents sites qui intègrent à la fois les caractéristiques des modes de transport, les motifs de voyage, et une segmentation fine du territoire. Deuxième partie de l'étude, une représentation autour des différents sites de courbes isochrones que l'on pourra comparer pour définir des zones d'attractivité, des zones de chalandise autour des gares, ce qui permet de préciser leur zone d'influence. Dernier volet, nous faisons une estimation du potentiel de trafic captable par chaque site. Ensuite, nous comparons ces potentiels de trafic.

Dans le cadre de la gare centre d'Agen, la zone de chalandise est assez étendue. Nous pouvons la comparer avec la zone de chalandise que nous obtenons avec une gare nouvelle qui serait située au sud d'Agen, près de l'aéroport, si un tracé de ligne nouvelle passait par là. Si une gare nouvelle est située près de l'aéroport, la zone de chalandise s'accroît vers l'ouest et le sud d'Agen mais se rétracte vers le nord. Nous avons étudié un autre site situé à Layrac. Nous pouvons faire le constat, toujours en le comparant à la zone de chalandise de la gare centre d'Agen, que c'est un déplacement de cette zone de chalandise vers le sud et un rétrécissement au nord.

Autre volet de l'étude, l'estimation du trafic que nous obtiendrions. Après réalisation des projets de sud Europe Atlantique et les projets de Bordeaux-Toulouse, on estime qu'on aurait un trafic de 1,1 million de voyageurs pour la gare d'Agen, uniquement pour le trafic grandes lignes. Le trafic que nous obtiendrions avec une gare nouvelle, qu'elle soit située à l'aéroport ou à Layrac, serait inférieur mais avec une différence malgré tout très peu significative.

Je vous propose de compléter ceci par une liste des avantages et inconvénients que nous aurions soit avec la desserte d'une gare centre, soit avec la desserte d'une gare nouvelle.

Avec la gare centre, au titre des avantages, c'est un site très accessible du centre-ville. L'accès au TGV est très facile du centre-ville d'Agen. Notre étude montre que la gare centre serait relativement accessible pour toute une population à moins de 20 minutes. La limite n'est pas précise mais c'est entre 15 et 20 minutes de la gare centre d'Agen. Pour toutes ces populations, hormis la partie sud, la gare centre est très accessible. Autre avantage, la possibilité d'organiser des rabattements en TER, en particulier depuis Moissac ou Valence-d'Agen. La gare centre est connectée au réseau TER et il est possible d'organiser des rabattements assez facilement depuis un certain nombre de communes vers ce point de desserte TGV.

Ceci étant, il faudra réaliser des investissements efficaces, au plus près de la gare centre, pour bien profiter des avantages de la ligne nouvelle. Cela nécessite à RFF de concevoir des investissements et des ouvrages plus près de cette gare et pas forcément toujours très faciles à réaliser dans un contexte donné. Autre point qui peut être mis en second plan, la gare paraît moins accessible par rapport à une gare qui serait au sud d'Agen pour des populations comprises entre 20 et 30 minutes d'Agen.

Faisons le même exercice avec l'analyse d'une gare nouvelle à Agen. C'est une gare très accessible pour des populations situées à plus de 20 minutes de la gare centre d'Agen, ceci grâce à des infrastructures routières efficaces.

Cette gare nécessite également des investissements en parking et l'organisation d'une desserte locale bien faite du centre d'Agen, voire du centre d'autres localités. En revanche, à ce stade, il paraît difficile de créer des dessertes TER en rabattement, cela peut poser des problèmes, notamment pour la desserte de Moissac qui devient moins évidente dans cette situation par rapport à la gare centre. Enfin, c'est une gare qui est un peu plus excentrée, un peu moins accessible pour les populations du centre d'Agen.

Je voudrais conclure sur les conditions de réussite du projet, que ce soit par la gare centre ou la gare nouvelle.

Par la gare centre, il est nécessaire de disposer de raccordements très efficaces à la LGV. C'est une condition nécessaire et très importante. Actuellement, dans le dossier de RFF, on trouve que ces raccordements sont efficaces. La différence de temps entre la desserte centre et celle d'une gare nouvelle est de l'ordre de 5 minutes sur un parcours total entre Paris et Toulouse. Une autre condition de réussite est de concevoir un pôle multimodal et des capacités de stationnement suffisantes, bien dimensionnées en fonction du trafic que l'on attend.

Pour la gare nouvelle, il est très important d'organiser une desserte en transports en commun rapide, fiable, depuis le centre d'Agen, d'autres agglomérations également. Il convient de prévoir des accès routiers performants, qui ne soient pas saturés, et de construire la gare nouvelle dans un secteur en développement.

Enfin, pour les deux types de gare, il paraît essentiel de réaliser en accompagnement du projet de ligne nouvelle un véritable projet de développement, soit d'aménagement du territoire soit un projet urbain.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Merci beaucoup à nos deux experts pour la qualité de leurs propos.

Nous pourrions demander au Pr. WOLFF s'il souhaite dire quelques mots en première réaction avant d'attaquer une première série de questions précédant la première table ronde.

Jean-Pierre WOLFF, Géographe de l'Université du Mirail :

Effectivement, les exposés qui viennent d'être faits soulignent la complexité des choix qui relèveront des élus, des techniciens mais aussi d'une certaine façon des populations concernées, non seulement les populations des communes centres mais, d'une façon plus générale, des populations qui peuvent se situer à 20 ou 39 minutes de la gare voire plus loin.

Nous avons une question d'aménagement du territoire qui se décline à différentes échelles, à l'échelle européenne, à l'échelle nationale, à l'échelle régionale, interrégionale, à l'échelle locale, à l'échelle urbaine. Suivant les choix présentés, on peut augurer que telle ou telle échelle sera favorisée au détriment d'une autre échelle.

Il est évident que pour des relations entre des grandes métropoles, la LGV, sans gare nouvelle ou sans gare classique, est la solution la plus pertinente, mais si on veut tenir compte des réalités des territoires, des réalités régionales, locales, il est évident que cette option est à rejeter car c'est introduire un développement à deux vitesses des territoires.

Il faut replacer la LGV dans un système socio-économique global. Comme cela a été rappelé, la LGV ne produit pas à elle seule du développement. Il existe des politiques d'accompagnement pour que les effets de cette LGV puissent se concrétiser en matière de création d'emploi, de développement durable, de fonctionnalité économique au niveau de ces différentes échelles.

Mon premier point est une question très complexe, surtout lorsqu'on intègre ces différentes échelles, on est obligé d'en tenir compte. Je pense qu'au fur et à mesure de ce débat, j'aurais l'occasion de revenir et peut-être d'approfondir cette première approche très globale, très généraliste. Au moment des questions et des tables rondes, j'irai un peu plus loin.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Comme c'est un débat public, et pour qu'il n'y ait pas trop d'interventions successives, nous pourrions prendre trois premières questions avant d'attaquer la première table ronde.

Un intervenant (Emmanuel...), Habitant de Layrac :

Je voulais savoir pourquoi on n'a pas plus parlé de la gare de Layrac qui a l'avantage d'être située sur la ligne Agen-Auch et qui permettrait de rejoindre le centre gare assez facilement par rapport à Estillac qui est complètement déconnecté du réseau ferré. Avez-vous réfléchi à cette question et qu'en avez-vous conclu ?

Kim REGNIER, Directeur régional RFF :

Nous n'avons pas donné d'indications sur le positionnement d'une gare dans la mesure où les études qui ont été réalisées jusqu'à présent n'ont pas défini de tracé de la ligne, elles ont défini simplement des zones géographiques assez larges inscrites sous une bande de 10 kilomètres dans lesquelles ces tracés pourraient s'inscrire, ce qui ne nous a pas également conduits à fixer un choix sur un positionnement gare mais simplement des principes d'une gare au plus proche de l'agglomération, avec des raccordements performants, sans qu'elle ait un positionnement géographique précis.

Pour les études ultérieures, les diverses options pourront être envisagées, notamment en fonction des éléments qui peuvent ressortir du débat sur des avantages avancés de telle ou telle option qui apparaîtront pertinents et à mettre à l'étude.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

S'il n'y a plus de question, nous attaquons la première table ronde que présidera M. Jean-Claude SABIN.

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

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Monsieur le Président, mesdames, messieurs. Nous allons attaquer la première table ronde qu'on appelle celle des socioprofessionnels et associatifs. J'appelle à cette table M. DARTUS de la CCI d'Agen, M. LACAVE de la SEPANLOG, M. CAZAL qui représente la Fédération nationale des usagers des transports. Je signale que la Chambre d'agriculture qui est concernée par la LGV préfère consacrer sa participation à un sujet important qui la concerne directement, les problèmes de l'emprise. Nous tiendrons des réunions ultérieures sur ce sujet.

Le thème est celui de la gare, de la desserte. La gare n'est pas qu'un lieu où on monte dans un train et où on en descend, c'est un sujet important dans ce débat. Nous commençons par M. DARTUS de la CCI. Je sais que vous avez déjà beaucoup réfléchi au sujet LGV dans son ensemble. Je vous donne la parole.

Jean-Claude DARTUS, Vice-président de la CCI de Lot et Garonne :

Effectivement, c'est un sujet qui n'est pas facile, même très compliqué, mais nous avons essayé d'analyser tous les avantages et inconvénients de cette nouvelle LGV. Il nous paraît important à nous, CCI, de donner la priorité à l'accès de la gare par rapport à l'ensemble des communes environnantes. On parlait tout à l'heure du temps nécessaire pour se rapprocher d'Agen et des agglomérations qui sont à 30 ou 40 minutes. Il serait difficile d'imaginer ajouter encore du temps pour traverser la ville, sachant que c'est de plus en plus compliqué.

Nous pensons que centrer une gare sur l'extérieur de la ville pour faciliter tous les utilisateurs et leur permettre un gain de temps (on réfléchit avec des minutes de train, pourquoi pas des minutes de voiture) donnera des rotations plus importantes de TGV sur cette gare nouvelle, permettra certainement d'avoir un trafic mieux adapté et de laisser à la gare actuelle le trafic TER sans penser que l'activité commerciale liée au trafic en sera perturbée.

Je ne parlerai pas du coût de l'investissement, ce n'est pas notre souci à la CCI. Il n'en reste pas moins que c'est une réalité.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je voudrais apporter une information. Parmi les questions posées par écrit, une concerne le fonctionnement des débats publics, M. QUEROU Alain demande comment obtenir le compte rendu de la réunion.

C'est l'occasion pour moi de dire que toutes les réunions publiques, y compris celle-là, sont totalement enregistrées. Nous n'avons pas un compte rendu qui peut toujours être plus ou moins complet mais l'intégralité des interventions, des questions et des réponses, pour que personne ne puisse dire qu'on a transformé ses propos. La transcription des actes de la réunion figurera dans 15 jours ou 3 semaines sur le site Internet du débat public. Ceux qui sont intervenus pourront vérifier qu'ils n'ont pas été oubliés et auront la réponse très précise qui leur aura été apportée.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Monsieur LACAVE, vous représentez la SEPANLOG. C'est une société d'étude sur les questions de la faune. C'est une question importante qui, elle aussi, est concernée par le passage de la ligne. Pouvez-vous nous dire un mot sur l'association et nous présenter votre point de vue ?

Jean-Pierre LACAVE, Président de la SEPANLOG :

La SEPANLOG est une société de protection de la nature, Société pour l'étude, la protection et l'aménagement de la nature en Lot-et-Garonne, qui fait partie de la SEPANSO organisée régionalement et de France Nature Environnement organisée nationalement.

Le problème de la gare à Agen ou de la gare à Estillac n'est pas une de nos préoccupations principales. Pour nous, ce sont les problèmes environnementaux qui comptent. La desserte d'Agen de la ville nous semble poser quelques problèmes environnementaux plus cruciaux, pour l'environnement humain notamment mais aussi pour l'impact que pourrait avoir une réalisation d'une desserte pour relier la gare d'Agen, notamment dans la zone alluviale inondable. Cela risquerait de poser quelques problèmes, notamment pour l'amont. Cela pourrait peut-être faire monter les eaux car mettre des obstacles dans une zone inondable n'est jamais une bonne chose.

D'autres problèmes se poseront pour nous aussi au point de vue environnement créés par la ligne TGV, c'est celui des granulats. Les granulats sont nécessaires pour les ballastes, les remblais, tous les ouvrages à réaliser. Notre vallée de la Garonne est déjà perforée dans beaucoup d'endroits, nous voudrions savoir d'où viendront les granulats utilisés pour réaliser le projet, quel qu'il soit, où qu'il passe et où que soit la gare. Ce n'est pas essentiellement le problème de la gare. Vous m'avez invité mais je ne veux pas répondre sur le problème spécifique de la gare.

Plus les zones touchées seront urbanisées, plus il y aura d'impacts sur la population et l'environnement humain, notamment le bruit. Aujourd'hui, il existe des possibilités technologiques de diminuer tous les effets néfastes mais peut-être pas de supprimer complètement les nuisances que provoquera l'arrivée d'un TGV dans une ville. RFF pourra apporter des réponses à tous ces éléments mais il serait utile déjà qu'ils fassent partie du dossier, nous le souhaitons beaucoup, alors que nous ne trouvons pas grand-chose sur tous ces problèmes.

Nous suivrons de près tous les problèmes inhérents de protection de la nature, de traversée, de migration des animaux, d'eau posés par toutes ces infrastructures réalisées. Cela amènera, nous l'espérons, des réponses correctes données par le maître d'ouvrage. Beaucoup d'autres problèmes pourront apparaître, nous les traiterons au fur et à mesure que nous connaîtrons le passage réel de la ligne. Nous ne voulons pas augurer aujourd'hui, nous ne pouvons que rester dans le vague.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Je vous remercie Monsieur LACAVE. Comme pour l'agriculture, sur ces sujets de

l'environnement, il est prévu des réunions spécifiques. Vous aurez l'occasion de questionner à nouveau nos amis de RFF, nous pourrons approfondir les questions, d'autant que je crois savoir que nous aurons davantage de précisions dans le futur sur le tracé lui-même. Les questions deviendront plus pertinentes.

Merci de votre participation. Dans le débat, nous pourrons peut-être revenir sur les questions que vous avez posées, certaines sont importantes, notamment celle des granulats.

Je donne la parole à M. CAZAL. Hier, à Montauban, un participant a dit qu'on ne donnait pas la parole aux représentants des usagers des transports. Les gens d'Agen ce soir sont plus favorisés que ceux de Montauban puisque nous avons un représentant de la fédération des usagers, M. CAZAL, à qui je donne la parole.

M. CAZAL, Représentant régional de la FNAUT :

Merci Monsieur le Président.

Notre association s'occupe d'améliorer autant que faire se peut la qualité des transports. Ce soir, on a beaucoup parlé du TGV et de la voiture mais pratiquement pas du TER ni des autocars départementaux. Or, si ce TGV apparaît au mieux autour de 2020, les conditions auront beaucoup changé en termes d'énergie. J'étais universitaire dans les roches réservoirs, je sais qu'il y aura de gros problèmes pour avoir du pétrole à ce moment. Les accès aux voitures dans les gares seront sûrement beaucoup plus réduits qu'actuellement. Il ne faut pas le perdre de vue.

Concernant les gares nouvelles, comme l'ont dit les représentants de la SNCF, il y a peu d'utilisation de transports en commun. Souvent, ils sont de mauvaise qualité. C'est ce qui se passe par exemple à Valence TGV où il y a une voie ferrée mais où on fait surtout venir des autocars. La multimodalité, c'est uniquement du TGV plus de la route, ce qui amène des grosses difficultés. Pour les gares comme celle d'Avignon ou d'Aix, les parkings sont saturés et il faut les doubler.

Dans d'autres gares, le trafic est très faible. C'est le cas de la gare picarde. J'ai utilisé les liaisons entre la gare picarde et Amiens, entre 5 et 10 personnes maximum prennent l'autocar parce qu'une voie ferrée est à proximité, à environ 1,5 kilomètre. On n'a pas voulu que les gares soient communes et maintenant ces autocars sont là, faire 35 kilomètres pour se rendre à Amiens depuis la gare picarde, c'est trop loin, les gens préfèrent changer de gare à Paris.

Autre exemple, j'ai pu me rendre compte des problèmes posés à Avignon pour la desserte. Des autocars font des parcours entre Avignon TGV et Arles de 40 kilomètres, c'est très dissuasif. Il y en aura d'autres aussi car les TGV qui feront des Bordeaux-Strasbourg plus tous les autres interrégionaux ne passeront ni à Metz ni à Nancy mais desserviront une gare qui conduira les voyageurs à faire 35 kilomètres en autocar.

Les usagers sont très réticents par rapport à ces possibilités de gares nouvelles. Nous sommes pour maintenir des gares anciennes qui ont montré leur intérêt dans le passé, en particulier pour Agen qui connaît une fréquentation très importante. Pourquoi des gares centrales ? Parce que cela favorise la multimodalité. Des études de la SNCF ont montré que beaucoup de personnes qui habitent l'agglomération viennent à la gare. De nombreux voyageurs arrivent à pied ou utilisent les transports en commun. Selon les cas, entre 20 % et 30 % de voyageurs

sont en correspondance ferroviaire.

Pour nous, la multimodalité, c'est le TGV avec tous les autres modes de transport, qu'il s'agisse des TER, des autocars, des autobus, de la voiture, des vélos et des piétons. A notre avis, créer des gares à l'extérieur non reliées au réseau ferroviaire posera problème car les personnes qui prennent les TER actuellement pour prendre le TGV à Agen sur les gares desservies entre Montauban et Agen, auront un TER pour arriver à Agen et, pour prendre le TGV, devront prendre un autobus. C'est un changement de mode très désagréable pour des gens qui ont des bagages, en particulier pour des personnes âgées. Or, dans le Lot-et-Garonne, comme en Dordogne, la population de personnes âgées augmente considérablement.

Par ailleurs, autrefois, Agen était une gare dans laquelle on trouvait des liaisons ferroviaires sur un tas de relations. Périgueux existait encore, Villeneuve-sur-Lot et Auch. Après beaucoup de tergiversations, on peut souhaiter que tout le monde se mette d'accord pour tirer dans le même sens et que la liaison sur Villeneuve-sur-Lot soit rétablie. Concernant Agen-Auch, il est sûrement très intéressant d'ouvrir de nouveau cette ligne au service des voyageurs. Actuellement, Auch-Agen par le train demande 6 heures. Si Agen-Auch était rouvert avec la LGV à Agen, cela pourrait être fait entre 3h30 et 3h45. Cela coupe pratiquement en deux la poire et peut amener une importante augmentation du trafic, en particulier de toutes les localités du Gers.

On pourrait aussi prévoir des liaisons régionales par TGV de petite capacité, fréquentes, permettant des liaisons Toulouse-Montauban-Agen-Bordeaux.

Concernant les raccordements, il est possible d'utiliser l'existant. Il y a un raccordement avec la ligne d'Auch mais aussi peut-être la possibilité d'utiliser un raccordement avec la ligne de Nérac dans le secteur de Feugarolles ou éventuellement de créer un nouveau raccordement autour de Colayrac.

La gare d'Agen est très bien placée, elle est accessible à pied. Il y a un effet très positif sur le commerce local. Les zones industrielles qui ont été envisagées autour de gares bis n'ont pas toujours connu des résultats formidables, cela a été souvent des loupés mémorables.

Le surcoût de 0,1 Md€ est peu par rapport à la totalité des frais engagés. Notre fédération a toujours défendu des TGV dans des gares classiques. Sur Tours-Bordeaux, il n'y aura normalement pas de gare nouvelle, Poitiers et Angoulême ont opté pour des gares classiques et cela a été acté. La création de raccordements est quelque chose de très important pour la qualité des services. En cas de problème, s'il y a des raccordements, on peut passer de la LGV sur la voie classique, c'est utilisé en Italie et en Allemagne. C'est la raison pour laquelle nous sommes pour le maintien de la gare centre d'Agen.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Merci Monsieur CAZAL pour votre exposé très documenté. Vous avez beaucoup insisté sur les problèmes de raccordement, de rabattement comme l'appelle la SNCF. Vous pensez beaucoup à l'utilisateur et à faciliter sa vie.

Vous venez d'entendre 3 exposés de nature différente. C'est toute la richesse de ce débat. Avez-vous des questions sur ces sujets ?

M. ANTONINI, Ancien cheminot :

J'ai été chef de section sur Agen et président national des ingénieurs et cadres dans les années 80. Je suis les problèmes du TGV depuis très longtemps, je suis très heureux que ces discussions arrivent enfin dans la région.

En préambule, je voudrais rappeler que l'objectif principal du TGV, à l'origine, était de libérer les voies normales saturées pour que le fret et les circulations que nous appelons aujourd'hui TER ou TIR puissent avoir leur place. La ligne TGV permet d'enlever les circulations très rapides car, sur la première ligne qui a été construite, celle de Paris à Lyon, malgré toutes les installations permanentes de contresens (IPCS), les garages actifs ou tout autre système, on ne pouvait plus circuler.

Il ne faut pas perdre de vue, surtout à notre époque où le trafic routier envahit nos routes de façon assez abusive sur certains axes, la façon de résoudre le problème des transports routiers en les reportant sur le chemin de fer. C'est le TGV qui permet la création de ces lignes nouvelles. Depuis de nombreuses années, tout cela a été un peu contrarié par les lobbies pétroliers et routiers. Une prise de conscience a lieu et la relance de tous ces réseaux de TGV est une bonne chose.

Chaque tronçon étudié, notamment le tronçon Bordeaux-Toulouse, fait partie du schéma directeur que nos instances dirigeantes mettent en place. C'est un tout. Dire qu'entre Bordeaux et Toulouse, comme je l'ai entendu dire par un de nos collègues locaux, on pourrait mettre un TGV pendulaire sur la voie normale n'est pas raisonnable. Il faudrait lire ce qui est écrit dans le rapport paru sur Internet où on explique ce que les cheminots savaient depuis très longtemps, à savoir que le pendulaire gagne 10 % à 15 % de vitesse. De plus, sur les lignes transitionnelles, il est limité à 220.

Je ferai suivre ce préambule par le problème évoqué des raccordements. Pour la gare d'Agen, comment vont-ils se faire ? On vient d'entendre que, du côté de la ligne d'Auch, il existait à proximité une possibilité dans ce sens. De l'autre côté, la possibilité sur la ligne Agen-Layrac, c'est le pont de Meunot* mais qui est à 25 kilomètres, ce qui ferait entre les deux points d'implantation des déviations, une bonne trentaine de kilomètres.

Est-ce que ce point ne peut pas être rapproché ? Compte tenu des projets actuels sur l'agglomération, même à longue échéance, le carrefour et le pont de Caméla* sous le chemin de fer qui reprend la déviation de la route de Villeneuve, on entend dire qu'il faudrait faire un pont sur la Garonne. Pourquoi ne pas faire un pont mixte, un pont à 2 niveaux, un niveau routier qui raccorderait sur l'autoroute et un niveau ferroviaire qui raccorderait sur la ligne TGV ? C'est une hypothèse que je lance.

Est-ce que les raccordements sont utilisables ? Est-ce que le pont de Saint-Pierre-de-Bober*, est-ce que le pont de Meunot* qui avaient été construits à l'époque de façon très solide sont utilisables ? Dans la détermination des tracés, ce sera intéressant.

Au niveau de la gare d'Agen, tout le monde dit qu'il faut que ce soit accessible, qu'il y ait des parkings. Quand j'étais chef de district à Agen dans les années 75, avant l'électrification Bordeaux-Montauban, j'avais proposé au cours d'une réunion de couvrir la gare d'Agen depuis le pont de Piquetit* jusqu'à la passerelle Gaugeat*. C'était une toute petite partie. Maintenant, je dis que pour résoudre le problème de l'accès à la gare côté RN113 au pont de Rouquet*, il faut couvrir les voies de Rouquet* jusqu'à la passerelle Gaugeat* éventuellement sinon au pont de la Libération. C'est un aménagement formidable qui changerait totalement Agen, qui lui

donnerait de l'air. Il y aurait des parkings, des services, une gare routière puisque, dans l'amélioration du pôle multimodal, la municipalité souhaite que des progrès soient faits dans ce sens.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Merci monsieur pour cet exposé très documenté qui enrichit le débat. Tout à l'heure, nous entendrons nos amis de la SNCF et de RFF qui interviendront par rapport à votre propre contribution.

Un intervenant, Retraité de la SNCF :

Je ne reprendrai pas les arguments de mon ancien collègue ANTONINI. Simplement, j'ai entendu le représentant de la CCI dire que, pour traverser Agen, il fallait 30 minutes, donc que les populations étaient gênées. Or, si on met une gare du côté d'Estillac ou de Layrac, ce sont toutes les populations du nord du Lot-et-Garonne qui auront à traverser Agen et elles représentent une masse importante.

Je pense que conserver la gare actuelle est une bonne solution. Je ne reviendrai pas sur les propositions de M. ANTONINI, il y a longtemps que nous en avons discuté, une belle plateforme au-dessus des voies d'Agen entre Piquetits et le Pont de la Libération libérerait de quoi faire de grands parkings et des activités commerciales.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Merci pour votre contribution.

S'il n'y a plus de questions, je demande à Monsieur le Professeur de nous dire quelques mots.

Jean-Pierre WOLFF, Géographe de l'Université du Mirail :

J'ai suivi vos différents exposés avec beaucoup d'attention, je note que les questions économiques et environnementales, ainsi que celles de l'ensemble des déplacements sont au cœur de cette problématique. Je voudrais intervenir très précisément sur ces différents points.

En termes économiques, développer une gare nouvelle peut, si une politique globale locale se met en place, avoir des retombées au niveau d'une nouvelle zone, mais on peut se demander si en délocalisant des services, des commerces, en attirant de nouvelles formes d'urbanisation autour de ce pôle d'urbanisation, on ne va pas fragiliser la ville centre, et plus particulièrement le quartier de la gare.

Je voudrais simplement rappeler une image. Lorsque le mode aérien a détrôné le mode ferroviaire, les entrées de ville qui se localisaient dans la gare centrale se sont déplacées vers les grands aéroports. Vous avez actuellement deux entrées qui sont totalement différentes, les gares centrales et les quartiers qui les entourent ont connu un processus de déqualification

économique, de dévitalisation sociale et d'abandon urbanistique. En revanche, la nouvelle entrée de ville, l'aéroport, a fait l'objet de soins multiples, et c'est la nouvelle carte de visite de ces agglomérations qui disposent de ces aéroports.

Est-ce que la nouvelle gare ne va pas entraîner un processus de dévitalisation de la gare classique et du centre-ville, surtout dans des agglomérations de la taille d'Agen ? C'est une question où économie et urbanisation sont liées.

En termes de politique de déplacement, nous nous insérons dans une perspective de développement durable de plus en plus nettement. Les transports ferroviaires constituent un vecteur de ce développement durable. Mais si les ruptures au système ferroviaire empêchent celui-ci de développer tous ses bénéfices et tous ses atouts, en particulier en rompant la relation entre la LGV et la gare centrale, c'est une partie du système ferroviaire, en particulier au niveau des déplacements locaux régionaux, qui est mise à mal.

C'est une question importante qu'il faut avoir à l'esprit.

Autre point, lorsqu'on parle de renforcer la gare centrale en développant une meilleure accessibilité routière, en créant des parkings, en recouvrant la gare par une dalle en béton, est-ce aussi un bon choix en matière de développement durable, d'esthétique et d'image pour la ville ? C'est un autre type de question.

Choix pour une gare périphérique, choix pour une gare centrale, ce n'est jamais très facile, mais si on tient compte des possibilités de délocalisation d'activités depuis la commune centre vers une zone périphérique, si on prend en charge les processus de dévitalisation qui vont générer un abandon des activités économiques, un abandon de certaines populations de ce centre, il faut réfléchir avant de délocaliser un équipement qui peut être une nouvelle porte d'entrée pour votre agglomération mais qui peut aussi nuire fortement à sa dynamique économique et sociale.

Jean-Claude SABIN, Membre de la Commission particulière :

Le choix n'est pas simple mais le débat permet d'alimenter la réflexion qui n'est pas terminée.

Des questions importantes ont été posées, notamment par les anciens de la SNCF. Qu'ils se rassurent, il leur sera répondu. Comme elles seront sans doute repostées au cours de la table ronde qui va suivre, il est mieux que la SNCF et RFF répondent à l'ensemble. Vos questions ne sont pas perdues, loin de là.

Notre table ronde est terminée. Je remercie les participants. Sans plus attendre, je laisse la place à la table ronde suivante.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

M. BAREL présidera la deuxième table ronde.

**Table ronde n°2 :
Les élus**

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Je vais demander à M. le Préfet, Monsieur THUAU, de me rejoindre, ainsi qu'à M. VEYRET, maire d'Agen, à M. CLOUCHE, président de la Communauté d'agglomération, et à M. MARTY, maire d'Estillac. Puisque cette table ronde est destinée à entendre le point de vue des représentants de l'Etat et des collectivités sur le sujet de la gare d'Agen, je demanderai d'abord à M. le Préfet THUAU d'intervenir. Avant de donner la parole aux élus, je la donnerai à M. MARTINEZ, le directeur de cabinet du président du Conseil général, puis aux élus.

Rémi THUAU, Préfet de Lot et Garonne :

J'ai regretté de ne pas pouvoir être présent à votre première réunion, j'étais indisponible ce jour-là. Le secrétaire général de la préfecture qui me représentait a déjà exprimé ce qui me paraît l'essentiel de l'apport que constituera la ligne à grande vitesse pour le développement économique et social du département.

Si le représentant de l'Etat s'exprime ce soir, ce ne sera pas pour prendre parti sur la question de l'emplacement de la gare LGV. Je voudrais simplement rappeler que les services de l'Etat ont commencé à se mobiliser dans le département pour trois motifs autour de ce projet de LGV. Le premier est que tout au long de son élaboration, la responsabilité de l'Etat sera de mettre en évidence les grands enjeux que ce projet emportera en termes d'aménagement du territoire, de développement équilibré de notre territoire et de développement durable en fonction des différentes options qui seront envisagées.

Le deuxième motif sera que nous serons amenés, tous services de l'Etat confondus, à apporter toutes les informations, tous les conseils, toute l'expertise qui seront nécessaires pour toutes les institutions, que ce soit les collectivités locales, les organismes socioprofessionnels, les entreprises, les exploitants agricoles, les associations, les particuliers. Nous serons là pour apporter ces éléments d'information qui seront nécessaires.

Le troisième motif qui n'est pas le moindre, c'est qu'il nous incombera d'apporter toutes les garanties sur la régularité et la sécurité des procédures qui seront conduites tout au long de l'élaboration et du développement de projet de LGV.

C'était pour cadrer l'intervention de l'Etat sur ce projet. J'ajouterai à titre personnel que, dans mes fonctions précédentes, au moins à deux reprises, j'ai été amené à m'occuper de LGV, une première fois au moment des travaux de la LGV entre Paris et Lille puisque j'étais en poste dans un département qui était traversé quand ces travaux avaient lieu, et une deuxième fois plus récemment, dans mon poste précédent en Mayenne, où j'ai mené les concertations nécessaires pour la préparation du dossier d'utilité publique sur la ligne Bretagne/Pays-de-la-Loire entre Le Mans et Rennes qui traversait de part en part la Mayenne.

Sur le projet de gare, j'ai trois thèmes à évoquer qui ont tous été abordés à un titre ou un autre depuis le début de notre réunion : un projet de gare pour quel territoire ? un projet de gare pour quel projet de développement ? quelle précaution à prendre pour le projet de gare à venir ?

Quel territoire à desservir par la gare qui sera choisie ? J'ai été tout à fait intéressé par ce qui a été exprimé tout à l'heure par les experts, M. LAMBERT comme M. PAIX, sur le fait que, selon la localisation de la gare, on a des populations desservies sur des territoires qui ne sont pas exactement les mêmes. Je m'attendais en revanche à ce qu'il y ait davantage d'écart de

fréquentation entre les deux hypothèses puisqu'on nous a indiqué qu'il y avait assez peu de différence en nombre de voyageurs attendus selon les choix qui seraient faits.

Je profite pour faire une petite incidente. Je serais assez intéressé de savoir ce que font les gens qui n'habitent pas dans les territoires que vous avez identifiés, soit celui desservi par la gare nouvelle soit celui desservi par la gare centre. Vont-ils vers d'autres gares ou est-ce qu'ils ne prendront pas la ligne à grande vitesse ?

Par rapport à ce territoire, je note aussi un point que nous devons considérer comme essentiel, c'est la question de l'accessibilité de la future gare quelle qu'elle soit. Il ne faut pas perdre, pour accéder à la gare, le temps que l'on aura gagné en créant une ligne à grande vitesse. Il faut donc trouver le bon arbitrage. Je ne sais pas à quel endroit il se situe mais cela me paraît être un élément important de la décision. Pour cela, plusieurs autres déterminants viennent se greffer sur le choix de la gare elle-même, ce sont toutes les voies d'accès existantes à aménager ou à créer qui devront être conçues autour de cet équipement. Ce sont les capacités de stationnement qui sont vitales et c'est aussi l'intermodalité entre la gare qui sera choisie et les autres modes de transport pour accéder à la gare ou pour en partir.

Au passage, je note qu'il y a d'ores et déjà des projets en cours d'étude, qui seront déterminants selon les tracés qu'on leur donnera. Je pense au prolongement de la déviation ouest de la nationale 21 qui aboutit au futur pont de Caméla. Il y a là ensuite, si on doit descendre davantage vers le sud, ce qui est l'objet de la poursuite de cette déviation, des choix de tracés qui peuvent être essentiels par rapport à une localisation éventuelle d'une gare nouvelle sur la rive gauche de la Garonne.

Quel projet de développement ? Le choix de la localisation d'une gare, de mon point de vue, doit être sous-tendu par un projet global de développement économique et social autour de la gare. Quand je dis « autour », cela signifie greffé sur cette gare ou organisé avec la gare. Il peut s'agir d'activités économiques nouvelles, tertiaires. Pour cela, il faut trouver les espaces nécessaires pour que ces activités aient la possibilité de s'y implanter. Il peut s'agir aussi de redynamiser l'existant. C'est toute la problématique du centre-ville d'Agen qui a été évoquée à plusieurs reprises. Il y a là des arbitrages quant au choix du projet de développement qu'il faut élaborer.

J'ai aussi à l'esprit une autre idée. Un choix d'un certain type de gare, c'est un choix d'image et notamment par un bâtiment nouveau. Cela peut être un choix de modernité ou d'inscription dans la tradition et dans la préservation du patrimoine existant. Tout cela n'est pas sans incidence et n'est pas neutre.

Quelles précautions ? Il faut avoir les garanties assez vite de l'impact de la localisation de la gare sur la fréquence des dessertes qui seront mises en place sur la LGV. Dans le fond, on cherche à avoir le plus souvent possible des trains à grande vitesse desservant notre département. S'il y a une incidence d'un emplacement d'une gare par rapport à une autre sur cette fréquence de desserte, il est important de le savoir car cela peut être un élément de décision utile à connaître.

Le deuxième élément, par rapport au choix entre une gare sur la rive gauche et une gare sur la rive droite, ce sont les incidences en matière environnementale d'un raccordement de la ligne nouvelle vers Agen si on prend le parti de maintenir la gare en centre-ville. Ces raccordements, ce sont des ouvrages. Il a été évoqué tout à l'heure la possibilité de fusionner l'ouvrage du pont de Caméla avec un pont du TGV sur la Garonne. Ce sont des incidences importantes qu'il faut mesurer. Elles ne sont pas nécessairement négatives mais il faut savoir exactement où on va à

cet égard.

En sens inverse, si un parti était retenu en faveur d'une gare nouvelle, quelles sont les incidences de coûts de tout ce qu'il faudra mettre en place pour assurer l'intermodalité entre la gare nouvelle et les modes de transport ou de déplacement existants ?

Dernier point, le fait que la ligne à grande vitesse a pour vertu de ne pas utiliser les voies existantes, elle libère ces voies pour tout le reste du trafic. Or, on s'inscrit dans une perspective qu'on peut estimer souhaitable de développement des TER, de développement du fret ferroviaire. Quelle compatibilité entre des passages fréquents du TGV en gare d'Agen centre par rapport au reste du trafic qui utilise actuellement la ligne d'Agen Centre ?

Ce sont les problématiques que nous serons amenés à suivre. Avant de conclure, j'apporterai une réponse à M. LACAVE sur la question des granulats. C'est typiquement un des sujets sur lequel l'Etat intervient en phase beaucoup plus avancée du projet par la confrontation du schéma départemental des carrières avec les besoins existants en matière de granulats pour s'assurer que ce schéma est compatible, éventuellement le réviser ou veiller à ce qu'il n'y ait pas de dérapage dans l'utilisation des ressources locales pour la réalisation d'un équipement de ce genre.

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Merci Monsieur le Préfet de cette intervention et des éléments de réflexion que vous nous apportez. Avant de donner la parole aux élus, je vais la donner à M. MARTINEZ, directeur de cabinet du président du Conseil général, qui est dans la salle.

M. MARTINEZ, Directeur de cabinet du Conseil général :

Merci Monsieur le Président. Monsieur le Président, Monsieur le Préfet, mesdames et messieurs les élus, mesdames, messieurs, bonsoir.

Je voudrais intervenir tout d'abord pour vous présenter les excuses de Michel DIEFENBACHER qui est retenu à Paris et ne peut pas participer à cette deuxième réunion. Il avait participé à la première, pardonnez-le. Il m'a chargé d'intervenir pour préciser la position du Conseil général, position qui n'existe pas encore sur le dossier puisque le premier rapport d'information sera livré à nos conseillers généraux, à l'ensemble de l'assemblée départementale lundi prochain pour la session modificative n°1, à la suite de quoi les conseillers généraux débattront entre eux et le Conseil général consacrerait un temps de sa deuxième session budgétaire à l'automne pour formuler une contribution plus élaborée à verser au débat public.

Voilà ce que je voulais vous dire, Monsieur le Président. Merci de m'avoir permis de le dire.

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Merci à vous.

Je vais donner la parole aux élus et peut-être, s'il le veut bien, à Monsieur le Maire d'Agen.

M. VEYRET, Maire d'Agen :

Monsieur le Président, je vous remercie.

La ville d'Agen a élaboré une contribution qui a déjà été remise et qui est devant moi mais j'essaierai de parler sans pour vous donner l'esprit général dans lequel nous réfléchissons. Nous nous sommes appuyés d'abord sur l'étude qui a été faite par SETEC Organisation qui est une analyse assez précise de la situation de la gare d'Agen aujourd'hui, une gare moderne, une gare TGV (puisque'on a choisi de faire une ligne à grande vitesse sans doute, il existait d'autres possibilités qui était celle du pendulaire, je n'entrerai pas dans ce débat, nous verrons ce qu'il en ressortira).

Si tant est que nous ayons une nouvelle ligne, il se pose la question d'une deuxième gare ou du maintien de la gare actuelle en centre-ville. C'est justement sur cette analyse qui a été faite par le SETEC que l'on peut voir qu'il existe des problèmes pour que la gare du centre-ville soit une véritable gare de TGV moderne. Ces problèmes ont été pris en compte par les collectivités concernées, que ce soit la communauté d'agglomération, la ville d'Agen, le Conseil général puisqu'il nous accompagnera dans cette opération, ou que ce soit le Conseil régional. Depuis 2001, les discussions vont bon train avec chacun des partenaires pour créer au niveau de cette gare un pôle multimodal et que, parallèlement à la création de ce pôle multimodal, nous puissions aussi moderniser notre gare.

Si nous nous sommes engagés ensemble sur cette démarche, c'est parce qu'il convient de souligner que la gare d'Agen est la deuxième gare d'Aquitaine. Ce fait est lié aux dessertes locales, au TER, aux différents trains qui passent, et bien sûr au TGV qui passe actuellement. Le fait de scinder en deux le trafic aboutira probablement à une perte très importante du rayonnement de la gare d'Agen.

Il faudra se reposer la question de toute l'organisation qui s'est mise en place et qui est en train d'être améliorée concernant d'une part les dessertes de l'ensemble des villes du département par le réseau TER, d'autre part les dessertes de l'ensemble de l'aire urbaine d'Agen puisque trois-quarts des autobus de l'agglomération agenaise passent devant la gare. On pourra se poser la question de savoir comment s'organiser si on choisit un autre site.

Quand on analyse véritablement l'impact que peut avoir sur le rayonnement de la ville de cette gare son positionnement en centre-ville, l'activité, la proximité d'un certain nombre de services, on se dit que se priver de tout cela dans les années qui viennent risque de déséquilibrer l'agencement actuel de la ville et d'entraîner un déclin du centre-ville qui, pour les villes moyennes, est toujours un problème avec l'attractivité de la périphérie en termes économiques. Et donc, on a besoin d'avoir des points forts, des points de service public forts qui soient en centre-ville.

Par ailleurs, si on analyse ce qui se passe aujourd'hui, nous avons des lignes existantes. Certaines sont en activité d'autres ne le sont plus. Nous avons la ligne Agen-Périgieux, Agen-Auch, la desserte des villes du Tarn-et-Garonne mais aussi de villes qui sont sur le trajet de la ligne Bordeaux-Toulouse actuelle, c'est-à-dire Marmande, Tonneins, etc., qui pourrait devenir demain une zone de correspondance si on garde la gare en centre-ville. Le TGV arriverait et nous aurions, comme ce qui se passe aujourd'hui lorsqu'un Agenais qui ne peut pas prendre le TGV direct Agen-Paris est obligé de passer par Bordeaux, il prend un train qui l'amène à Bordeaux, il descend du quai et, sur le même quai, la correspondance s'effectue et il prend son TGV.

Si les choses s'effectuaient de manière différente, j'ai peur que le gain de temps qu'on pourrait avoir sur la LGV soit largement diminué par le fait de rejoindre la gare de centre-ville vers la nouvelle gare TGV pour ceux qui arriveraient de Marmande, Penne d'Agenais, Auch et autres. Ces gens-là, progressivement, choisiraient plutôt la voiture pour se rendre directement à la gare et, quand ils seraient à Marmande, ils ne prendraient pas la ligne TGV Bordeaux-Toulouse, ils iraient directement chercher à Bordeaux la ligne en question. A mon avis, ne serait-ce que sur le plan économique pour la SNCF, cela risque de poser de gros problèmes. J'ai peur que le gain de passagers dont on nous a parlé tout à l'heure soit diminué par le fait que les correspondances ne soient pas aussi simples que si elles s'effectuaient sur le même site.

On me parle de la création de parkings indispensables et de liaisons routières. Il faudra d'ailleurs assurer la même chose si on fait une gare en dehors du centre-ville d'Agen, avec des coûts pour les collectivités qui existeront, et je ne suis pas sûr que dans la différence de coûts entre les 50 M€ de la création d'une gare nouvelle et les 150 M€ du maintien de la gare en centre-ville, on ait tenu compte de l'ensemble des investissements qu'il faudrait réaliser en termes routiers pour permettre une desserte de qualité. Je ne sais pas, je pose la question, je ne l'ai pas vu dans le rapport mais je pense qu'il y aura une diminution de cet écart.

En revanche, dans le projet de pôle multimodal actuellement en cours, le déménagement de la SERNAM va libérer énormément d'espaces qui nous permettront de créer entre 300 et 600 places de parking en fonction des choix qui seront faits. Si demain, d'aventure, ces 300 et 600 places de parkings étaient insuffisantes, on aurait toujours le recours de couvrir la gare actuelle. C'était d'ailleurs une des propositions à l'étude et sur laquelle la mairie d'Agen avait lancé une étude en 2001 pour connaître les problèmes. La SNCF et RFF nous avaient répondu à ce moment que c'était juste un problème de caténaires qu'il fallait modifier mais je pense que dans la création d'une gare moderne de centre-ville, le problème des caténaires pourrait être réglé en même temps et ne poserait pas un problème technique majeur.

La situation actuelle et les arguments que nous pouvons avancer sont que nous faisons un pôle multimodal, et le projet est bien avancé. Nous envisageons de moderniser très fortement et de donner les places de parking nécessaires avec les aménagements qui s'y rattachent. Ce pôle multimodal permet de rattacher tout mode de transfert depuis le train vers les autres modes qui existent. De plus, la gare de centre-ville permet la création de correspondances beaucoup plus efficaces et faciles avec d'autres villes qui pourraient être desservies par le biais du train, ce qui réduirait considérablement l'usage de la voiture dans notre département pour aller vers la gare.

Dernier point, la ville d'Agen s'est engagée dans un projet de restructuration urbaine qui a eu pour conséquence la création d'une ZEP PPAUP, la création d'une OPAHRI, tout un tas de choses qui se créent autour de cette zone de la gare. Derrière, si le choix de la gare de centre-ville est retenu, nous pourrions aller au-delà en lançant une étude qui, sur le plan des impacts économiques et sur le plan des infrastructures nécessaires supplémentaires sur le plan économique (je pense à la nécessité de création d'une offre hôtelière différente, à la création d'autres services tertiaires qui devraient se positionner là, à la nécessité de regrouper pour la SNCF l'ensemble de ses services dans cette gare nouvelle) serait intéressante à intégrer à l'intérieur du projet pour nous permettre demain de proposer, tout en conservant notre gare en centre-ville, une gare moderne, tout à fait à la dimension de l'ambition du projet et qui permettrait de rendre le service que l'ensemble de la population lot-et-garonnaise et plus généralement de la Moyenne Garonne attend de cette nouvelle desserte par une ligne à grande vitesse.

On peut se poser un certain nombre de questions sur ce que ferait demain la SNCF si elle était obligée de diviser ses équipes entre une gare d'un côté et une gare en centre-ville. Je ne peux pas croire que nous aurions la fermeture de la gare de centre-ville. Sur le plan de la rationalité et de l'économie du projet, il me paraît plus intéressant de conserver la gare en centre-ville.

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Merci Monsieur le Maire de cette intervention très importante qui a été écoutée avec beaucoup d'attention. Je donne la parole à Monsieur le Président CLOUCHE, président de la Communauté d'agglomération.

M. CLOUCHE, Président de la Communauté d'Agglomérations d'Agen :

En préambule et pour mémoire, je voudrais rappeler que la Communauté d'agglomérations d'Agen participe au comité de pilotage du projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et qu'à ce titre elle participe au financement de ce débat public.

Comme vous tous, j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt la première partie de ce débat à vocation générale. Nous partageons les enjeux qui ont été rappelés mais je voudrais aussi dire les premières conclusions que j'en ai tiré. Les débats ont été constructifs, les échanges ont été fermes. Je ne voudrais pas entrer dans une querelle des anciens et des modernes mais qu'ai-je constaté ? J'ai constaté qu'en raison de l'échéance lointaine, le débat ne faisait que s'ouvrir et qu'il se poursuivrait longtemps encore.

Rien n'est définitif et ce qu'un comité interministériel d'aménagement du territoire décide, un autre peut l'annuler. Il n'est que de se souvenir de l'exemple du pendulaire qui nous a été un temps promis. Dès lors, dans ce cadre, pourrait être réactualisée l'étude du projet de desserte de Toulouse via Orléans et Limoges.

J'ai noté aussi qu'il y avait des oppositions locales fortes et compréhensibles au tracé. J'ai entendu s'exprimer les maires de Caudecoste et de Feugarolles qui ont été confortés par des considérations plus techniques qui concernent la traversée de la Communauté d'agglomération sur les communes du Passage et de Boé. A la vérité aussi, ce soir, nous débattons sur un tracé hypothétique puisqu'il me semble avoir entendu que le fuseau définitif pourrait être différent sur le sud, les autres me semblant avoir fait long feu.

J'ai compris aussi que les coûts estimés feraient l'objet de nombreux ajustements avant la réalisation du projet et, que même s'il était prématuré de tenter de définir à l'heure actuelle (je cite le maître d'ouvrage) le montage financier du projet, il serait douteux qu'il ne fasse pas largement appel au concours des collectivités locales obérant assez lourdement et pour longtemps leurs finances.

Il me semble que la seule question qui vaille aujourd'hui est de savoir si une gare nouvelle se justifie ou s'il convient de privilégier la gare centrale. Pour être pragmatique, et sans entrer dans des considérations hautement techniques, nous avons puisé arguments dans le dossier du maître d'ouvrage. Que dit ce dossier ?

S'agissant de la desserte de Bordeaux et de Toulouse, on y lit que la ligne à grande vitesse doit être conçue de manière à proposer une desserte au cœur des agglomérations de Toulouse et de Bordeaux, cela supposant la réalisation de raccordements performants de la ligne nouvelle à la ligne classique aux abords des agglomérations. Il nous semble que ce qui est valable à Bordeaux est plausible à Agen, et ce d'autant que je crois avoir entendu le président de RFF ici justifier le passage en ces gares centrales en défendant leur inter ou leur multimodalité. Ce sera le cas ici à Agen où la Communauté d'agglomération soutenue par l'Etat, la Région et le Département à parité, surtout avec la SNCF, porte un lourd et ambitieux projet de 12 M€ dont 4 à sa charge, inscrits dans le contrat d'agglomération que nous avons récemment signé avec le président du Conseil régional.

Dans les principes généraux du projet, alors qu'on rappelle qu'une ligne LGV sans desserte possible des villes intermédiaires est une solution qui ne répond pas à l'enjeu d'irrigation des territoires traversés, il est précisé que « les pôles desservis devront être les mieux à même de diffuser les bénéfices de la grande vitesse dans les territoires en offrant des possibilités d'intermodalité en direction des communes plus éloignées et non directement desservies par l'infrastructure. Ce sera, lorsque le pôle multimodal sera achevé, le cas pour Agen en gare centrale.

Lorsque le maître d'ouvrage analyse les effets attendus d'une LGV sur les aires urbaines, concernant Agen, il dit, outre qu'elle dessert directement le centre-ville et les principaux éléments structurants, concernant Agen, que « *l'utilisation de la gare actuelle pour la desserte TGV revaloriserait le centre-ville par un effet TGV, le rendant plus attractif pour les zones alentours. Ce choix pourrait entraîner notamment une redynamisation économique et commerciale du centre-ville en valorisant son rôle de moteur commercial pour l'agglomération agenaise ainsi que pour les agglomérations se situant dans un rayon de 50 kilomètres, en particulier par la création potentielle d'une offre hôtelière adaptée à la clientèle TGV et l'implantation de bureaux et activités tertiaires autour de la gare* ».

Ceci s'appliquait à la gare actuelle. Pour ce qui est de l'alternative d'une gare nouvelle dont il est précisé qu'elle pourrait se situer à proximité de l'aéroport, le dossier du maître d'ouvrage dit qu'« *elle rendrait possible un rééquilibrage de l'agglomération grâce à un développement ambitieux des secteurs sud-ouest de l'agglomération. En particulier, le secteur dynamique de la zone d'activité de l'agropole bénéficierait d'une nouvelle offre ferroviaire en complément ou en substitution à l'offre aérienne actuelle pour les déplacements d'affaires. Les plans d'urbanisme prévoient des réserves foncières sur ce site qui rendraient possible la réalisation d'une gare nouvelle et de l'infrastructure d'accès.* »

Quelles conclusions pouvons-nous tirer des attendus du maître d'ouvrage ?

Le TGV doit non seulement passer mais s'arrêter à Agen. La deuxième gare d'Aquitaine, avec 1,2 million de voyageurs dont 400 000 pour le seul TGV (je cite le maître d'ouvrage) « *ne présente pas de problème de capacité et pourrait même accueillir des trafics supplémentaires, y compris aux heures de pointe. Je relève aussi que « des potentiels de relèvement de la vitesse existent surtout entre Bordeaux et Agen* », que son arrêt en gare centrale revaloriserait le centre-ville et « *conduirait les acteurs concernés à élaborer des stratégies de développement et d'aménagement urbain* », ce qui nous semble déjà être le cas ici avec les divers projets autour de la gare, tant ceux de la Communauté d'agglomération que de la ville d'Agen.

Il nous semble aussi que, dans le même temps, cette place de seconde gare d'Aquitaine pour le transport des voyageurs s'en trouverait confortée. Nous dirons aussi comme conclusion qu'une gare nouvelle faciliterait un développement ambitieux autour d'un nouveau pôle économique (c'est ce que relevait le maître d'ouvrage) qui serait préjudiciable à l'économie de

la ville centre qui s'impose déjà comme capitale de la Moyenne Garonne et de l'agglomération qui l'entoure.

Cette réalisation entraînerait la disparition de l'aéroport dont les acteurs économiques ne cessent de réclamer la survie, fut-ce à coup de subventions des collectivités, et complexifierait l'aménagement de la gare à l'extérieur, la circulation entre les deux rives et la traversée du Passage comme l'a souligné lors du précédent débat le maire de cette commune.

En conséquence de quoi, unanimement, le bureau de la communauté d'agglomération déposera une contribution au débat public sur la ligne à grande vitesse. Cette contribution dit que la gare SNCF d'Agen, avec 1,2 million de voyageurs par an dont 400 000 sur les lignes TGV, est la deuxième gare de la région Aquitaine par l'importance des utilisateurs. Située au centre-ville d'Agen et donc au cœur d'une agglomération de 70 000 habitants, drainant une population importante venant de l'est du département et des départements limitrophes (Gers, Dordogne, Lot), elle constitue un pôle majeur d'animation de la ville centre ainsi que le point de convergence des divers modes de transport de dimension nationale, interrégionale et locale. L'agglomération agenaise est organisée autour de sa ville centre qui, comme la plupart des villes moyennes et des agglomérations de taille comparable, constitue son cœur et son identité.

Aussi, l'agglomération, contrainte très tôt de s'organiser en intercommunalité afin de disposer des espaces nécessaires à son développement, a-t-elle eu la préoccupation constante de préserver un équilibre entre centre-ville et périphérie. C'est cette réalité qui a conduit la Communauté d'agglomération d'Agen à s'approprier et accélérer le projet de pôle multimodal sur le site de la gare mis à l'étude dès 1997 dans le cadre d'un partenariat associant la SNCF, le Conseil régional, le Conseil général, la Ville d'Agen et le District de l'époque. La pertinence de cette opération lourde financière (12 M€) a été reconnue par tous ses partenaires et le Conseil régional, pour lequel elle constitue un projet structurant prioritaire, a confirmé son engagement à hauteur de 2,2 M€ dans le cadre du contrat d'agglomération signé officiellement le 10 juin dernier. Un accord de principe pour un engagement à la même hauteur a été notifié par le département.

Le parking de 300 places prévu pourra recevoir les extensions adaptées à sa fréquentation. Le maintien des arrêts TGV dans cette gare centrale constitue un facteur important de cohérence avec des travaux projetés sur ce site qui, outre la contribution à l'aménagement du secteur urbain concerné, le bureau de la Communauté d'agglomérations se prononce donc sans réserve pour le scénario d'une gare TGV sur son territoire et prioritairement pour la gare centrale. Elle soutiendra donc cette option dans le cadre du débat public et au sein du comité de pilotage du projet dont elle est membre.

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Je vous remercie beaucoup Monsieur le Président. Je vous remercie doublement d'abord pour votre intervention et pour avoir pris la décision de nous remettre aujourd'hui cette contribution du bureau de la Communauté d'agglomération mais qui est en même temps une prise de position officielle.

Je vais terminer le tour de table en demandant à M. le Maire d'Estillac, M. MARTY, de prendre la parole.

M. MARTY, Maire d'Estillac :

Merci Monsieur le Président.

Il a beaucoup été dit au cours des interventions et je ne me bornerai qu'à l'essentiel, mais je ne peux aborder les enjeux des gares et de leur desserte sans rappeler en quelques mots que si j'ai accepté d'être à cette table aujourd'hui, c'est en tant que maire d'Estillac mais aussi Conseiller général du Canton de la Plume, pour défendre dans ce débat public la position d'une partie de la rive gauche, territoire sollicité par le passage de la LGV.

Je rappellerai pour mémoire que plusieurs communes de la rive gauche subissent depuis plusieurs décennies les contraintes du passage d'infrastructures lourdes, toutes pénalisante et handicapantes, accompagnées bien souvent de nuisances insupportables qui ont dû être gérées au mieux mais, malheureusement, chaque fois au détriment de toute une population qui connaît mieux que personne le prix à payer pour avoir droit à une certaine qualité de vie.

Je me bornerai à n'en citer que quelques-unes : l'allongement de la piste par deux fois qui a neutralisé plusieurs routes de nos communes rurales, plusieurs tracés de l'autoroute pendant plus de 10 ans, les nombreux tracés possibles de la RN21 entre le futur pont de Caméla et l'échangeur, et ceci pendant plusieurs années, 14 tracés de TGV à l'étude pendant 5 ans ; enfin, le plan d'exposition de bruit d'aérodrome s'imposant depuis 3 ans à de nombreuses communes du canton mais aussi de la rive gauche et de la rive droite. Toutes ces infrastructures interdisaient dans le même temps tout développement cohérent de nos communes rurales.

Il faut savoir aujourd'hui qu'avec le débat public concernant la ligne ferroviaire à grande vitesse, les plaies n'ont pas eu le temps de se cicatriser. Alors, malgré ces nombreuses contraintes évoquées, en élus responsables, nous n'avons pas le droit de tourner le dos aujourd'hui au développement économique, il faut savoir lui accrocher un nouveau maillon indispensable pour que la Moyenne Garonne ne reste pas isolée.

Si nous parlons de vraie réussite économique, il nous faut mettre toutes les chances et tous les atouts de notre côté et, grâce à ce débat public, rechercher ensemble la meilleure implantation, la plus judicieuse possible de cette nouvelle gare.

Si l'on veut poser clairement le débat, il nous faut remplir plusieurs conditions. D'abord, l'accessibilité qui est un gain de temps mais aussi la mobilité, la proximité, la capacité de l'espace pour le stationnement. La rive gauche remplit en grande partie ces conditions et offre en même temps une des meilleures et une des plus attractives vitrines de l'agglomération agenaise, merveilleusement située à un carrefour stratégique qui offre un lieu de connexion idéal pour une liaison ferroviaire avec le réseau routier, au nord comme au sud (Gers, Landes, Pyrénées), et la proche accessibilité à l'échangeur autoroutier A62, mais aussi bien située pour accueillir la future RN21 par le pont de Caméla et la connexion directe avec la future rocade RN113, pont de Beauregard.

J'en profite pour rappeler que les zones économiques les plus importantes se trouvent au sud et sud-est de l'aire urbaine d'Agen et tournées vers la rive gauche. J'en prends pour exemple la ZAC d'Agen sud, l'UPSA, Agropole. Ces zones d'activité constituent des pôles générateurs de déplacements qui recherchent le maximum de gain de temps en dehors du centre urbain.

Chacun sait aussi que les critères de compétitivité entre le rail et l'avion commencent à évoluer significativement dès lors que le parcours ferroviaire approche les 3 heures entre Agen et Paris.

On sait aussi que l'aérodrome d'Agen situé à proximité des zones urbanisées ne peut plus se développer. Quel sera son avenir avec un TGV à moins de 3 heures pour Paris ? Il faut savoir qu'il occupe à ce jour un potentiel de plus de 100 hectares, non négligeable à développer aux alentours des années 2015 ou 2020.

On pourrait peut-être imaginer un nouveau développement économique à proximité de la nouvelle gare et Agropole. D'autres critères de choix devraient être pris en compte rapidement : un gain de temps non négligeable par rapport à la gare d'Agen, des bifurcations qui sont sources de ralentissement, un coût non négligeable pour aménager la ligne vers la gare d'Agen. J'ai entendu parler au cours de ces débats de délocalisation. Il faut savoir que si la gare était en rive gauche, elle serait déjà insérée dans l'agglomération donc pas vraiment délocalisées, distante à peu près de 4 kilomètres.

Je voudrais souligner que c'est une zone non inondable. Si la gare d'Agen était retenue, les TGV directs entre Bordeaux et Toulouse continueraient toujours à passer sur la rive gauche sans s'arrêter. Je ne peux imaginer un seul instant que la rive gauche soit à nouveau sollicitée et n'ait que les inconvénients et jamais aucun avantage, et qu'on sacrifie à nouveau le territoire et le patrimoine de ses administrés. Une ligne ferroviaire à grande vitesse en rive gauche, oui, à condition qu'elle ait sa propre gare.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Merci Monsieur le Maire de cette intervention qui montre qu'à la tribune la diversité des positions a été respectée. Je vais maintenant ouvrir la discussion en donnant la parole à M. le Maire de Feugarolles. Tout à l'heure, on a cité sa commune.

M. le Maire de Feugarolles :

Monsieur le Président, merci de me donner la parole.

Chers collègues, vous êtes intervenus pour défendre votre commune, je trouve cela tout à fait loyal, compréhensible. Permettez-moi, moi aussi, de défendre la mienne. Vous avez parlé du pont de Meunot qui est sur la commune de Feugarolles. Si le raccordement de la gare d'Agen se faisait par le pont existant sur la Garonne, il se ferait sur la commune de Feugarolles. La LGV traverserait la commune sur environ 5 kilomètres. Si nous devons desservir la gare d'Agen centre, il faudrait ajouter sur la commune un raccordement d'environ 3 kilomètres. Pour la commune de Feugarolles, ce seraient 8 kilomètres de travaux liés à la LGV. Je ne prends pas de position par rapport à cela mais je dois vous le signaler.

La plate-forme du pont sur la Garonne porte des trains de marchandise qui vont jusqu'à Condom. Il est possible que les piliers résistent, la plate-forme sera peut-être à réformer, mais c'est purement technique, cela ne me regarde pas.

Si la gare est à Agen, j'ai entendu parler de délocalisation, de décentralisation et que la 113 serait reprise par le Conseil général. Est-ce que la 113 deviendra payante comme l'ont prévu certains conseils généraux ?

On a parlé d'Agen. D'un côté ou de l'autre, Agen, c'est 70 000 habitants environ, le Lot-et-Garonne 300 000 habitants. Les deux tiers ne seront pas desservis correctement si on est à Agen. Il faudrait réfléchir. Faut-il toujours tourner autour d'Agen ou est-ce qu'Agen doit comprendre qu'ils sont totalement désaxés du département et qu'il y a peut-être besoin de recentrage ? C'est à voir.

Nous n'avons jamais parlé de désenclaver Nérac. Or, en tout état de cause, que ce soit la gare centre ou la gare à Estillac, nous avons besoin d'une compensation qui ne peut passer, comme c'était prévu à l'origine, par une prise d'autoroute pour aller rapidement à une gare ou à l'autre. Merci.

(Applaudissements)

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

J'ouvre la discussion.

M. le Maire du Passage :

Je vais paraître un peu atypique, je suis un maire de la rive gauche qui prône la gare rive droite. Je pense pouvoir prôner cet emplacement très solidaire avec mes collègues de la Communauté d'agglomérations uniquement par esprit d'intérêt général puisque, personnellement, je ne revendique pas la gare sur ma commune. Je n'ai aucun intérêt ni communal ni personnel pour que cette gare soit sur la rive gauche, mais il me semble que pour toutes les raisons évoquées par mes collègues, elle serait plus pertinente sur la gare centrale.

Je suis désolé de ne pas être de l'avis de mon collègue d'Estillac quant à l'approche des nuisances apportées par l'autoroute et l'aéroport. Je veux bien que l'autoroute soit une nuisance mais nos zones économiques, y compris l'agropole, se seraient-elles développées s'il n'y avait pas eu le péage de l'autoroute ? C'est une vraie question. Selon où on se place, il est évident que l'autoroute est une nuisance ou un intérêt économique. Il en va de même pour l'aéroport. Simplement, accessoirement, l'aéroport est sur la commune du Passage, les taxes professionnelles et l'impôt foncier sur la commune d'Estillac. C'est une nuisance certainement mais il en est ainsi.

On peut, en fonction des intérêts que l'on a, trouver que c'est plus pertinent ou pas. En tant que maire (c'est l'intérêt communal qui prime), je souhaiterais qu'il soit fait de façon très objective une étude de circulation sur l'implantation de la gare rive gauche par rapport à ma commune. Ceux qui habitent l'agglomération savent que nous avons aujourd'hui deux ponts urbains, le pont Saint-Pierre et le pont de Beauregard. Ceux qui les fréquentent savent à quel point ces deux ponts sont saturés. Ils sont sur ma commune et je puis vous assurer que c'est une nuisance. Malheureusement, aujourd'hui, l'Etat ne me paie pas d'impôts fonciers sur les ponts. C'est peut-être à étudier.

Ceci dit, si la gare était rive gauche, je souhaiterais que l'on puisse évaluer la nuisance que va apporter la circulation de cette gare sur ma commune quand les clients de la gare qui viendront majoritairement de la rive droite, c'est-à-dire de la grosse partie agglomérée du pays agenais, traverseront ma commune. Je réclame très officiellement un plan de circulation qui me démontrera que le point de saturation sur lequel se trouve ma commune aujourd'hui en termes

de circulation routière ne sera pas amplifié. Il y a peut-être dans le montage financier présenté certains coûts induits par l'implantation de la gare rive gauche qui n'ont pas été pris en compte dans le financement. Je tiens à ce que cette étude routière soit faite sur la base de deux ponts, sauf si on prévoit un troisième pont urbain.

Indépendamment, la gare rive gauche poserait certains problèmes qui ne sont pas aujourd'hui d'actualité mais qui émergeront très rapidement. Par exemple, si la gare se trouve hors de l'agglomération, il est hors de question aujourd'hui que le transport urbain puisse s'y rendre puisque nous avons une compétence transport urbain/agglomération, il nous est absolument interdit aujourd'hui d'amener des passagers hors de l'agglomération, sauf si Estillac entre dans l'agglomération agenaise et tout est résolu.

Si la gare se fait rive gauche hors de l'agglomération, y compris pour la déviation de la 21, je vous invite très rapidement à mettre tout le monde autour de la table pour savoir qui paiera la gare, qui paiera la déviation de la 21 et surtout ce que paiera l'agglomération agenaise dans l'un ou l'autre des cas.

Je demande très fortement un plan de circulation sur ma commune. Si on me démontre qu'il n'y aura pas de nuisance supplémentaire, peut-être changerai-je d'avis mais quand je vois tous les bouchons actuels qui ne feront qu'augmenter si la gare était rive gauche, je crois que nous avons du pain sur la planche.
Je vous remercie.

Henry MAURY, Vice-président de la Communauté d'agglomérations, Maire de Layrac :

Bien évidemment, je soutiens de tout mon poids ce qui a été dit par notre président. Nous en avons délibéré ensemble. Cela me paraît être la solution optimale. Cela vient d'être encore souligné.

Maintenant, si d'aventure cette solution optimale pour des questions que je n'imagine pas ne pouvait se réaliser, je plaiderais pour une transposition de ce qui a été fait entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps à Agen et Layrac et qui permettrait une intermodalité par navette ferroviaire. Il m'apparaît que ce serait à la fois une économie en investissement, une économie en temps de liaison et une économie en absence d'encombrement sur les routes pour rejoindre une autre gare dont il a fait état précédemment. Je pense que le temps de liaison par voie ferrée serait de l'ordre de 6 minutes et conduirait à une économie en pollution. Il me semble que cela favoriserait le transport des voyageurs qui arriveraient par TER à la gare centre d'Agen. Cela conserverait tout l'intérêt du pôle multimodal puisqu'il n'y aurait que 6 minutes pour rejoindre la gare d'Agen à la gare extérieure.

J'ai une question à poser sur la zone de chalandise qui a été précisée pour cette gare de Layrac. Il me semble qu'on n'a pas trop pensé à l'étendre vers le nord du Tarn-et-Garonne. On la voit descendre vers le Gers, on voit perdre un peu vers le nord (ce qui me paraît normal), perdre vers la région bordelaise, mais cela me paraît assez réduit vers le Tarn-et-Garonne.

Un inconvénient est l'inondation. La zone où a priori pourrait se situer cette gare est une zone inondable, avec un retour tous les cinquante ans. Par rapport aux grèves que la SNCF nous offre parfois, ce serait un très petit handicap.
Je vous remercie.

Une intervenante, Habitante de Lamontjoie :

La population du Lot-et-Garonne est assez vieillissante et la ville d'Agen essaie d'attirer des étudiants avec un pôle universitaire. J'ai vu dans la presse que la troisième année de droit serait possible à la rentrée scolaire prochaine, la faculté est juste à côté de la gare. Si la gare était extérieure, cette population hésiterait peut-être à venir à Agen, et la ville se priverait d'un rajeunissement.

Qui dit deux gares dit deux entretiens. Pour l'instant, on parle beaucoup de l'investissement mais en coût de fonctionnement, ne vaut-il pas mieux un seul équipement adapté plutôt que 2 gares. Comme la SNCF est de plus en plus une société commerciale, n'y a-t-il pas un danger et un risque d'abandon de la gare qui serait réservée au trafic le moins rentable ?

M. MARTY, Maire d'Estillac :

Pour répondre au maire du Passage, sans faire de polémique, je ne revendique rien, sauf le droit à protéger la population pour laquelle j'ai été élu en tant que maire d'Estillac et conseiller du Canton de la Plume. J'ai le droit d'insister sur les nuisances sur le patrimoine des administrés parce que pèse aussi lourd pour eux la dévaluation et la défiguration. Tout ceux qui ont supporté pendant des années ce triste privilège en ont fait les frais.

J'invite le maire du Passage à réviser sa géographie puisque l'aéroport est pour 90 % sur la commune de la Plume. Si j'encaisse les taxes professionnelles, c'est de bon droit ! Je ne veux pas faire de polémique mais je dois répondre quand on me cherche un peu. Je gère un espace. Aujourd'hui, je suis heureux que l'autoroute soit là, je ne comptabilise pas les véhicules qui viennent du Passage vers l'autoroute qui emprunte les routes de l'Estillac, je dis simplement que c'est une chance pour nous d'avoir une autoroute mais il a fallu gérer en amont 14 tracés de TGV pendant 5 ans. Je ne tourne pas le dos au TGV ou à l'économie comme j'aurais pu le faire. En tant qu'élu responsable, je crois qu'il faut savoir garder raison. C'est une chance pour notre Moyenne Garonne, la ville d'Agen et l'agglomération agenaise.

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Je vous remercie. Nous n'irons pas plus loin dans ce dialogue singulier.

Un intervenant, Habitant d'Agen rive gauche :

Je suis un citoyen de la rive gauche. Je trouve que le débat qui a été posé par les intervenants et dans l'ordre dans lequel il a été posé, le maire d'Agen, le président de la Communauté de communes et Gérard MARTY de la rive gauche, l'a été avec beaucoup de clarté et je les en remercie.

Je trouverais néfaste le débat si chacun, qu'il soit de rive droite ou de rive gauche, revenait pour remettre une couche et retomber dans des débats de clochers. Je ne le trouve pas bienvenu dans un grand débat.

Je n'ai pas pu être présent la dernière fois, est-ce que la ligne nouvelle du TGV va vraiment dans 20 ans servir à ne transporter que les voyageurs ? Je pense que ce ne sont pas les gens qui se situent sur le débat gare ancienne/gare nouvelle qui me répondront mais plutôt RFF. Il est évident que si dans 20 ans le LGV doit porter autre chose que des voyageurs, l'implantation de la gare nouvelle prendra une toute autre dimension.

Je remercie encore ceux qui défendent la gare ancienne comme ceux qui défendent la gare nouvelle d'avoir posé clairement leur point de vue.

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Merci. Monsieur MATHIS pour donner la physionomie des questions écrites ?

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Il y a deux catégories de questions, des questions typiquement sur la gare et des questions d'ordre plus général auxquelles il sera répondu parce que certains n'étaient pas forcément là lors de la dernière réunion. Ces questions fixeront les limites du débat.

La première question d'ordre plus particulier sur la gare rejoint celle que vous venez de poser. M. SALININ Christian nous pose la question : la gare TGV, qu'elle soit nouvelle ou ancienne, ne servira-t-elle qu'aux voyageurs ? C'est presque la même que pour la ligne.

Deuxième question : le projet rive gauche paraît prometteur sous réserve de ne pas pulvériser les entreprises situées de l'agropole à la route de Layrac. C'est quelqu'un qui demande quelles seront les conséquences sur le tissu économique dans cette zone, sur les entreprises, les commerçants, etc. Il y a là une question importante et qui avait été en partie soulevée par notre collègue WOLFF.

Mme MAGNON posait une question : « Situés dans la zone industrielle du Treil au Passage, nous sommes très inquiets sur un tracé TGV traversant la zone, et particulièrement sur le lieu de notre implantation, etc. »

Voilà des questions très précises, qui inquiètent nos concitoyens. Peut-on y répondre immédiatement ? Ce n'est pas évident.

Dernière question par M. Olivier OQUELY : « Dans l'hypothèse d'une gare sur la rive gauche, le choix d'Estillac est-il le meilleur ? » Nous reprenons quelque chose qui vient d'être abordé. « Sainte-Colombe ou Layrac ne seraient-ils pas mieux placés ? »

Sur des questions d'ordre plus général, « est-il possible d'avoir une idée du nombre d'arrêts en gare par le TGV dans chacune des deux options affichées, nouvelle ou ancienne ? » C'est une question posée par M. Frédéric FERNANDEZ.

Autre question d'ordre général qui fixera les limites du débat : « Quand sera-t-on fixé sur le trajet définitif entre Bordeaux et Agen ? », posée par M. BERNARD.

Troisième question de M. Philippe GALLAND que je résume : pourquoi ne pas opter définitivement pour la gare rive gauche ? Suit tout un plaidoyer pour cette gare. Je rappelle au passage qu'il sera répondu par écrit à toutes les questions écrites et qu'elles figureront sur le site intégralement, que ce soit des questions orales ou des questions écrites. Si nous ne répondons pas complètement aux questions écrites, la réponse complète viendra le plus rapidement possible. C'est un engagement de la commission.

Dernière question d'ordre encore plus général, que je vous lis intégralement : « Dans un hebdomadaire de la semaine dernière, le projet TGV Bordeaux-Toulouse n'est cité qu'en 8^{ème} position des projets français prévus jusqu'à l'an 2020. Il est dit en conclusion que ce projet est très incertain. Alors pourquoi ce débat ? »

C'est une question un peu pessimiste mais il fallait la poser.

Un intervenant, RFF :

Un certain nombre de prises de positions et de contributions n'appellent pas de réponse. Elles ont été enregistrées.

Je commencerai par des questions anciennes sur l'utilisation des ponts ferroviaires existants pour dire, comme l'a rappelé Jean-François PAIX, que pour que l'utilisation de la gare centrale soit efficace, il faut des raccordements au plus près de la gare. Dans cette perspective, bien que nous n'ayons pas de tracé, aujourd'hui, les chiffres d'investissement qui ont été affichés tiennent compte de deux raccordements neufs sans utilisation des ponts existants cette solution est exclue, mais en termes de coût de projet affiché, les ponts existants n'ont pas été réutilisés. Vous avez évoqué aussi la possibilité de jumelage vertical avec un futur pont, pourquoi pas ? C'est une idée qui peut être examinée plus tard.

La LGV sera-t-elle uniquement utilisée par les voyageurs ? La réponse est oui. C'est d'ailleurs développé dans le dossier, la mixité n'est possible et n'a un sens économique qu'à condition d'avoir un petit nombre de TGV et des parcours relativement courts de telle sorte que les TGV puissent doubler les trains de fret qui seraient sur la ligne. Dans le cas qui nous occupe, la solution de mixité ne présente pas un intérêt économique. Ceci étant, la création d'une ligne nouvelle enlève du trafic, en particulier du trafic rapide sur la ligne existante, donc libère de la capacité qui peut être utilisée pour développer le fret. Ce n'est pas antinomique mais il n'est pas prévu de LGV mixte.

S'agissant du financement ou du périmètre du coût du projet, il a été évoqué le problème de raccordements routiers et de parkings pour la gare nouvelle. Ces coûts ne sont pas pris en compte dans l'estimation du projet. Il est pris en compte les coûts de construction de la voie ferrée elle-même, des raccordements et des gares nouvelles dans les scénarios où ils sont prévues. De la même manière, le coût d'une éventuelle couverture des voies telle qu'évoquée n'est pas prévue.

Dernier point que j'évoquerai personnellement, l'entretien d'une double gare. Dans les deux cas, si on utilise la gare existante, on aura la ligne nouvelle à entretenir et les raccordements. Dans le cas inverse, on a la ligne nouvelle avec une gare nouvelle, la ligne nouvelle à entretenir, la gare existante et une gare nouvelle. La différence n'est pas sensible. Ce n'est pas de nature à influencer significativement le choix.

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

Une personne a demandé quand serait connu le trajet définitif entre Bordeaux et Agen. Je pense qu'il y a plusieurs éléments par rapport à cela.

D'après les documents dont vous avez connaissance, nous avons 3 choix possibles de passage entre Bordeaux et Agen, des zones d'une dizaine de kilomètres de large chacune, un passage par le nord de la Garonne, un passage par le lit actuel des infrastructures dans la vallée de la Garonne, et un passage plus au sud. Ce sont des hypothèses aujourd'hui soumises au débat public. Il sera éventuellement possible, à l'issue du débat public et en fonction des enseignements et des informations que nous en retirerons, de pouvoir opter pour l'une d'elles, la meilleure par rapport à ce besoin de connaissance de l'option de passage définitif. A l'issue du débat public, le maître d'ouvrage pourrait être amené à considérer qu'il n'en reste qu'une.

Je rappelle que cette option est une bande de 10 kilomètres de large dans laquelle nous n'avons pas pour l'instant d'étude de tracé. La connaissance plus fine des lieux où il y aura des études de tracé est amenée à une étape ultérieure d'études qui sera engagée si l'issue du débat public est positive pour la poursuite des projets. Voilà ce que je peux dire par rapport à cette question.

Un intervenant, RFF :

Le délai pour arriver à ce qu'un tracé soit inscrit dans une bande suffisamment étroite de l'ordre de 500 mètres et soumise à l'enquête publique est de 4 années par rapport à la situation actuelle, mais avec des phases intermédiaires au cours desquelles nous serons amenés à vous rencontrer et à vous concerter sur les analyses à plus grosse échelle.

A également été évoqué le fait qu'un journal citait récemment les projets de LGV en France en mettant Bordeaux-Toulouse en 8^{ème} position, ce qui est un parti pris par le journal. Il y a dans les projets de LGV aujourd'hui des cas de figure par rapport à la concrétisation des projets qui sont très différents. Le premier est la ligne à grande vitesse Est européenne qui est en cours de réalisation. On a des certitudes.

D'autres projets en sont à des stades d'études et de procédures réglementaires diverses : la déclaration d'utilité publique prononcée sur le contournement de Nîmes et de Montpellier, les enquêtes publiques en cours sur Bretagne et Pays-de-Loire, un tronçon de la LGV sud-Europe Atlantique entre Angoulême et Bordeaux, le lancement des études d'avant-projet sommaire sur l'autre tronçon de la ligne à grande vitesse Sud-Europe Atlantique entre Tours et Angoulême, la branche Est de la LGV Rhin-Rhône qui a eu également sa déclaration d'utilité publique.

Les autres projets en sont à des stades très amont. Ils sont soit soumis en débat public, ce qui est le cas de la LGV Provence-Alpes-Côte-d'Azur dont le débat public se termine après-demain. Le second, c'est Bordeaux-Toulouse qui est en cours de débat public. Il y a ensuite Bordeaux/frontière espagnole qui devrait être en débat public l'année prochaine, ainsi que Poitiers-Limoges, Paris-Amiens-Londres.

Par rapport à ces projets qui en sont au stade du débat public, il est évident qu'il n'y a pas d'ordre de priorité entre eux, ils vont vivre leur vie, être définis, et leur poursuite dépendra des résultats des débats publics auxquels ils sont soumis. La vie et la continuation d'un projet dépendra étroitement de la façon dont tous les acteurs qui le portent ont un accord

suffisamment ferme pour que le projet soit suffisamment défini simplement pour avancer rapidement et également que les conditions de financement soient réunies de façon que toutes les phases ultérieures puissent intervenir.

Si cet hebdomadaire a indiqué que Bordeaux-Toulouse était un projet incertain, il fait peut-être référence au fait que le débat public auquel il est soumis n'est pas terminé. Cela laisse toujours planer un élément d'incertitude. Pour le reste, il n'est pas plus incertain que d'autres.

En dernière analyse, une personne a demandé quelle pourrait être la différence en termes de fréquence de desserte d'Agen selon qu'on est en gare centre ou en gare nouvelle. Je peux dire qu'il n'y a pas aujourd'hui de chiffre précis arrêté ni de chiffre différent pris dans nos études entre l'une et l'autre des hypothèses. On peut simplement imaginer de façon assez générale qu'il peut y avoir un différentiel de fréquence de desserte qui ira croissant lorsque le différentiel de temps de parcours entre les deux gares sera lui également croissant. Si une gare avait un temps de desserte très important, de l'ordre d'un quart d'heure ou de 20 minutes par rapport à l'autre, on peut imaginer que dans le temps sa desserte serait moins importante que celle d'une gare nouvelle.

Dans le dossier support, vous aurez pu calculer vous-même que le différentiel de temps de desserte pris en compte comme hypothèse sur la desserte d'Agen entre la gare centre et la gare nouvelle n'est que de 5 minutes.

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

Des questions ont été posées par M. le Préfet et M. le Maire d'Agen sur les fréquences et les zones de chalandise. Je reprendrai ce qu'a indiqué M. LAMBERT dans son exposé, la gare centre est très bien placée dans l'agglomération d'Agen. Le représentant de la FNAUT a bien souligné qu'elle était accessible par les piétons. C'est véritablement un atout pour l'agglomération d'Agen.

Ce qui est très important pour une desserte par la gare centre, c'est la qualité du raccordement qui sera réalisé. Ce point a été relevé à plusieurs reprises. RFF vient de l'évoquer également. C'est un élément déterminant, également sur le niveau de fréquence. Il est clair que si le raccordement est au plus près de la gare centre d'Agen, le différentiel de temps de parcours par rapport à une desserte de la gare nouvelle sera très réduit, et le niveau de trafic sera équivalent, que ce soit par l'une ou l'autre gare. Le niveau de fréquence devrait être équivalent, que ce soit par la gare centre ou par la gare nouvelle.

En revanche, si le raccordement devait être situé de façon éloignée de la gare centre, le temps de parcours serait plus important pour une desserte gare centre par rapport à une desserte gare nouvelle. Nous aurions un trafic par la gare centre qui serait plus réduit, plus faible. Nous serions amenés à ajuster le niveau de fréquence par rapport à cette expérience de fréquentation. C'est la raison pour laquelle je souligne à nouveau l'importance de cette question du raccordement.

Un autre point a été évoqué par M. le Maire d'Agen sur l'utilisation de deux gares en même temps. Il se trouve déjà des cas où il y a deux gares. Pour les gares du niveau d'Agen, en règle générale, nous n'aimons pas beaucoup, à la SNCF, partager notre desserte entre une desserte TGV à la fois d'une gare centre et d'une gare nouvelle. Nous préférons grouper la desserte. Nous estimons que c'est beaucoup plus lisible pour la clientèle et qu'elle se retrouve beaucoup

mieux quand toute une desserte est identifiée à un seul point d'accès.

Ceci peut être modulé. Quand on a un niveau de fréquence très élevé, de l'ordre de 20 à 25 fréquences, quand on a une desserte extrêmement riche, on peut avoir d'autres points de desserte. Nous estimons que c'est plutôt un inconvénient que de diviser notre desserte, d'avoir de l'ordre de 3 ou 4 fréquences à un point donné et de 3 à 4 fréquences à un autre point donné.

Alain VEYRET, Maire d'Agen :

Vous devrez dans l'une et l'autre gare avoir des équipes qui assurent la maintenance et l'ouverture des guichets. C'était ma question, pas celle de deux dessertes.

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

J'ai répondu à une question qui n'était pas posée, mais cela permet de préciser un point qui me paraît important dans le cadre du projet, qui peut être assez structurant pour les choix qui seront faits.

Concernant les équipes, si nous avons deux gares, nous serons obligés de les doubler. Nous serons obligés d'en maintenir une dans la gare actuelle pour le service à la clientèle, l'accueil de la clientèle, les dessertes TER, et une autre dans une autre gare pour l'accueil à la clientèle et le fonctionnement dans la gare TGV. Cela amène à doubler un certain nombre d'équipes. Une question était posée sur le niveau de fréquence. Il est trop tôt pour donner des indications très précises mais nous estimons l'ordre de grandeur, compte tenu du bassin de population qui existe et du temps de parcours, et de la fréquentation que nous pourrions obtenir, à 8 fréquences par jour et par sens. Pour donner un ordre de comparaison, c'est la desserte que nous avons actuellement sur la gare de Grenoble.

Sur les zones de chalandise, les dessins que nous avons réalisés sont une représentation théorique de l'attractivité de la gare et de la surface qui peut intéresser la population. Cela reste une représentation théorique qui prend en compte un certain nombre de critères, en particulier ceux de temps de trajet, de temps d'accès, de coût d'accès à la gare, et qui tient compte également des zones de chalandise des gares encadrantes. Pour la protection de la population qui se trouve dans le Tarn-et-Garonne, nous avons tenu compte du fait qu'une partie pouvait avoir accès à la gare de Montauban et était dans la zone de chalandise de Montauban.

Que se passe-t-il pour les populations qui sont en dehors des zones de chalandise ? Ces zones de chalandise sont des représentations théoriques. Cela ne veut pas dire que quand on est au-delà, on ne trouve personne qui prend le TGV mais que la probabilité de prendre le train devient très faible. Au-delà de la zone de chalandise de la gare d'Agen, les populations prennent le train dans une autre gare (Bordeaux ou Montauban), elles seront peu enclines à prendre le TGV, ce seront des arbitrages entre les différents modes et en particulier avec la voiture.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je me permets d'intervenir pour compléter une question qui a été posée et à laquelle M. FAUCHER a un peu répondu. Elle se termine par une interrogation : pourquoi un tel débat ? Cette question est légitime. C'est un problème qui revient assez souvent dans les conversations. La presse ou quelqu'un a dit que le TGV en question n'était qu'à telle position et qu'il était très incertain.

Je confirme la réponse de M. FAUCHER. Sur les priorités qui existeraient sur les TGV, M. BERTRAND, Directeur général de RFF, à la réunion de Bordeaux, a répondu très longuement et très clairement sur ce sujet. Actuellement, la sténotypie de la réunion de Toulouse figure intégralement sur le site internet.

Quand on dit que ce projet est très incertain, bien sûr, tous les projets actuellement en débat public sont forcément incertains puisque ce n'est qu'à l'issue du débat public que la suite ou non est décidée.

Enfin, pourquoi un tel débat ? S'il n'y avait pas le débat, ce ne serait pas très incertain, cela voudrait dire qu'il n'y a pas de projet.

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Dernière question ?

Un intervenant :

Je ne pensais pas prendre la parole mais j'ai assisté aux premiers débats du pendulaire, il est abandonné. J'ai en face de moi des gens qui, à 80 %, ne seront pas là lorsque aura lieu le vrai débat. Permettez-moi d'avoir un doute sur les réponses que vous avez données, qui n'ont rien de juridique, rien d'affirmatif. Vous voulez que nous nous déchiquetions pour un débat qui ne nous concernera pas.

Que le débat ait lieu pour savoir s'il faut faire un bon développement des lignes ferroviaires pour la France, je suis d'accord, mais vous êtes dans un système où vous n'avez fait que des pirouettes, vous n'avez rien affirmé. En définitive, je reviendrai à vos débats parce que maintenant ils m'amuse. J'étais présent à Toulouse pour le débat sur le pendulaire. Les journalistes avancent des choses mais vous n'êtes pas capables de nous affirmer quoi que ce soit.

Au débat de Toulouse, on devait faire Limoges/le centre de la France/Toulouse et oublier Bordeaux. Vous comprendrez que vous n'êtes pas crédibles. Nous viendrons au débat parce que nous aimons le débat, mais je m'excuse...

Le pendulaire est abandonné. Dans 20 ans, ce sera peut-être un nouveau TGV. Arrêtez de nous amuser et de nous faire déchirer entre citoyens par rapport à un passage de TGV sans affirmation quelconque.

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Je vous ai laissé parler, on pourra dire que vous aurez eu le mot de la fin. Pas tout à fait quand même car je vais donner la parole à M. le Professeur. Ensuite, le Président DEMANGE clôturera cette réunion.

Jean-Pierre WOLFF, géographe à l'Université du Mirail :

Je suis content d'avoir participé à ce débat ce soir même si RFF ne peut pas vous assurer que la LGV Bordeaux-Toulouse sera faite dans 10, 15, 20 ans ou plus tard. Ce débat a permis de réunir des acteurs très différents, le représentant de l'Etat, RFF, SNCF, des élus des différentes communes concernées directement ou indirectement par ce projet, des représentants d'associations, des représentants de la population, des clients des transports ferroviaires, des automobilistes, etc.

L'intérêt de ce débat qui portait sur le choix d'une gare entre une nouvelle gare sur la LGV ou le maintien de la gare d'Agen, de la gare actuelle, même si pour certains d'entre vous il peut paraître prématuré, est important car il est essentiel de faire remonter auprès de l'Etat, de RFF, les interrogations, les souhaits des représentants des populations qui seront touchées par ce projet, touchées en termes de nuisance mais également en termes d'avantages que peut procurer ce moyen de transport moderne.

Le débat montre aussi un ensemble d'intérêts particuliers, d'intérêts locaux qui se déclinent sur le plan économique, sur le plan social, sur le plan environnemental, et ces intérêts sont des signatures territoriales. Je trouve qu'il est très sain que ces intérêts particuliers locaux contradictoires remontent au niveau du débat.

En même temps qu'on entend ces intérêts particuliers, il faut aussi tenir compte de l'intérêt général. L'intérêt général garanti par l'Etat, garanti par les représentants de l'Etat aux échelons locaux. Vous êtes tous dans un bassin d'emploi, dans une communauté de destin qui porte des projets différents. Il est essentiel qu'il y ait une fédération autour d'un projet pour pouvoir défendre une option ou une autre face à RFF.

A côté de ces intérêts multiples que vous avez, j'ai entendu ce soir des intérêts indirectement liés au projet de la LGV mais qui seront fortement bousculés par les retombées de ce projet, en particulier la localisation des gares. Le choix entre une gare sur la LGV et la gare existante sera déterminant pour l'avenir économique et social de ce morceau d'Aquitaine.

Vous avez entendu les arguments des représentants des différentes collectivités. Parmi toutes ces collectivités, si on doit tenir compte du fait qu'il y a une obligation de desserte fine des territoires avec un minimum de rupture en recherchant l'intermodalité, on est obligé de retenir comme hypothèse la plus pertinente en termes de desserte fine des territoires la position de la gare centrale.

A côté de cette question de desserte qui se décline en termes d'accessibilité, en termes d'intermodalité, je crois qu'il y a aussi un autre point : veut-on conforter le pôle agenais ou souhaite-t-on le laisser partir à fleur d'eau ? Si on opte pour une gare périphérique, certains arguments que j'ai entendus, que je partage risquent non seulement de pénaliser la commune centre mais également l'ensemble de la région agenaise. C'est une question que vous devez vous poser parce que dans 30, 40, 50 ans, si vous avez une gare périphérique qui intéressera

un maillon étroit d'une clientèle, vous laisserez de côté une clientèle beaucoup plus importante, beaucoup plus diversifiée qui se serait manifestée si la gare centrale était retenue dans l'option de RFF.

C'est une question d'économie globale non seulement des communes, de l'agglomération, mais de la région agenaise qui est posée dans ce choix de gare LGV. Il existe des exemples de gare LGV sur la ligne périphérique. On ne peut pas comparer Agen à Aix-en-Provence ou Avignon où les tailles démographiques, économiques et d'image de marque sont très différentes. On doit faire avec les réalités locales. Je pense qu'Agen, d'une façon générale, serait fortement fragilisée par l'option d'une gare située sur la LGV.

C'est pour moi un futur que je ne souhaite pas pour vous, vos enfants, pour l'économie et pour le type de société que l'on souhaite voir se développer dans les décennies à venir.
C'est ma conclusion.

Jacques BAREL, Membre de la Commission particulière :

Merci Monsieur le Professeur, avec la hauteur de vue et naturellement l'indépendance d'un universitaire, d'avoir conclu cette table ronde. Je rends la parole à M. le Président DEMANGE.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je ne ferai pas de conclusion, on n'en fait jamais dans un débat public où il ne nous appartient pas de prendre position. J'aimerais simplement fixer deux ou trois rendez-vous pour dire que nous nous retrouverons pour ceux qui le souhaiteront le jeudi 3 novembre, phase dite de restitution. Nous vous indiquerons tout ce que nous avons pu collecter et recueillir pendant ces 4 mois de débats.

Il y aura également au moins deux réunions dites spécialisées ou thématiques, en Midi-Pyrénées et en Aquitaine, qui concerneront les problèmes d'environnement et les problèmes fonciers puisque ce sont deux sujets récurrents dans tous les débats publics.

Je vous remercie tous, en particulier les participants des tables rondes et tous les intervenants pour la qualité des prestations.