

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

Montauban, le 28 juin 2005

Actes de la réunion publique de lancement

SOMMAIRE

Introduction	5
Mot d'accueil par Brigitte BAREGES , Député-maire de Montauban.....	6
Ouverture du débat par Henri Demange , Président de la Commission.....	6
Introduction par Jean-Pierre DUPORT , Président de Réseau ferré de France.....	9
Présentation du projet par Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	11
L'analyse de la SNCF, par Alain de TESSIERES , Directeur régional SNCF Midi-Pyrénées.....	16
Intervention de Jean-Michel BAYLET , Président du Conseil général du Tarn et Garonne	18
Intervention de Brigitte BAREGES , Député-maire de Montauban et Présidente de la communauté d'agglomérations.....	20
Intervention de Martin MALVY , Président de région.....	22
Intervention de Anne-Marie CHARVET , Préfète du Tarn et Garonne	25
Partie 1 : Pourquoi une LGV Bordeaux-Toulouse?	28
Intervention de Georges LABORIE , Habitant du Nord Toulousain.....	29
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF	29
Partie 2 : La faisabilité du projet et les enjeux sociaux et environnementaux	31
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF	32
Réponse de Kim REGNIER , Directeur régional de RFF.....	33
Intervention de René MONTANER , Habitant de Montauban	34
Intervention de Joëlle GREDER , Conseillère Municipale à Montauban	35
Intervention de Jean-Louis CHAUZY , Président de Eurosud Transport	36
Intervention de Jeannine MEILLAN , Membre de ATAC 82.....	38
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF.....	39
Réponse de Alain de TESSIERES , Directeur régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes ...	39
Intervention de Claude TACHER , Responsable d'une cellule de la CGT des Cheminots de Montauban	39
Intervention de Jean-Louis MARTY , Président de la CCI du Tarn et Garonne.....	40
Intervention de Jean-Marie BENCE , Maire de Saint-Aignan	41
Réponse de Jean-Pierre DUPORT , Président de Réseau ferré de France.....	42
Intervention de Jean-Paul MAGNANA , Habitant de Castelsarrasin	43
Réponse de Alain de TESSIERES , Directeur régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes ...	44
Réponse de Kim REGNIER , Directeur régional de RFF.....	44
Intervention de Jean-Claude GIAVARINI , Maire de Castelmayran	45
Réponse de Kim REGNIER , Directeur régional de RFF.....	45
Réponse de Jean-Jacques FAUCHER , Chef de projet débat public RFF	46

<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional de RFF.....</i>	<i>46</i>
<i>Réponse de Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet débat public RFF.....</i>	<i>46</i>
<i>Intervention de Christian MIROL, représentant de UMINATE 82 et de COPRAE.....</i>	<i>47</i>
<i>Réponse de Kim REGNIER, Directeur régional de RFF.....</i>	<i>47</i>
<i>Réponse de Jean-Pierre DUPORT, Président de Réseau ferré de France.....</i>	<i>47</i>

Sont notamment intervenus lors de ce débat :

Pour la Commission particulière du débat public :

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

M. Jacques BAREL, membre de la CPDP

M. Michel SABLAYROLLES, membre de la CPDP

Pour le maître d'ouvrage et ses partenaires :

M. Jean-Marie BETRAND, Directeur général de RFF

M. Kim REGNIER, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées

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

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

Intervenants au débat :

M. Jean-Michel BAYLET, Président du Conseil général du Tarn et Garonne

Mme Brigitte BAREGES, Député-maire de Montauban et Présidente de la communauté d'agglomérations

M. Martin MALVY, Président de région

Mme Anne-Marie CHARVET, Préfète du Tarn et Garonne

M. Georges LABORIE, Habitant du Nord Toulousain

M. René MONTANER, Habitant de Montauban

Mme Joëlle GREDER, Conseillère Municipale à Montauban

M. Jean-Louis CHAUZY, Président de Eurosud Transport

Mme Jeannine MEILLAN, Membre de ATAC 82

M. Claude TACHER, Responsable d'une cellule de la CGT des Cheminots de Montauban

M. Jean-Louis MARTY, Président de la CCI du Tarn et Garonne

M. Jean-Marie BENCE, Maire de Saint-Aignan

M. Jean-Paul MAGNANA, Habitant de Castelsarrasin

M. Jean-Claude GIAVARINI, Maire de Castelmayran

M. Christian MIROL, représentant de UMINATE 82 et de COPRAE

Introduction

Ouverture du débat à 18h30

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Comme le prévoit le protocole républicain, il est d'usage que le maire du lieu de la réunion prononce quelques mots d'accueil. Je donne donc la parole à Mme BAREGES, Député-maire de Montauban.

Brigitte BAREGES, Député-maire de Montauban :

Il est évident que je me réjouis, surtout que le Gouvernement ait repris ce projet en validant le 18 décembre 2003, dans le Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire, le principe de cette ligne Toulouse–Bordeaux–Paris.

Montauban se réjouit également que dans ce débat soit envisagé et même validé le principe d'un arrêt de gare TGV à Montauban.

Nous sommes venus nombreux pour soutenir ce principe, qui je l'espère est déjà acté, mais je crois qu'il faut toujours se battre pour ce type de démarches.

A cette occasion, je voudrais remercier tout particulièrement les élus des villes de Brives et de Cahors, qui sont venus ce soir pour souligner tout l'intérêt qu'il y a pour le réseau des villes du Quercy, qui réunit Brives, Cahors, Gourdon, Caussade, tout l'intérêt pour cette ligne Nord, en quelque sorte, de voir un arrêt TGV à Montauban, peut-être plus facile d'accès évidemment que l'arrêt à Matabiau.

Voilà lancé déjà le débat !

Bon courage dans cette démarche. Sachez que la ville de Montauban s'est positionnée très tôt, puisque dès l'année dernière, nous avons voté à la communauté d'agglomérations, une participation financière conséquente pour que cette enquête et ce débat puissent avoir lieu. Bon courage et bonne route, si je puis le dire en matière de transport ferroviaire.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Merci Madame, nous allons donc maintenant attaquer le débat.

Je vais en quelques minutes rappeler, parce que c'est l'obligation du Président de la Commission Particulière de Débat Public, les grands principes du débat public. Ensuite, il y aura la présentation du projet par le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, puisqu'un débat public c'est un dialogue entre le public et un maître d'ouvrage qui présente le projet, en l'occurrence Réseau Ferré de France, et c'est pour moi l'occasion de présenter les personnes qui sont à la tribune.

En partant vers la droite :

- ⇒ Monsieur MAKON, chargé de la production des « power-point »
- ⇒ Monsieur de TESSIERES, Directeur Régional SNCF Midi Pyrénées
- ⇒ Monsieur Kim REGNIER, Directeur Régional de Réseau Ferré de France Midi-Pyrénées
- ⇒ Monsieur Jean-Pierre DUPORT, Président de Réseau Ferré de France

-
- ⇒ Monsieur Jean-Jacques FAUCHER, Chef de Projet du projet de ligne à grande vitesse Bordeaux -Toulouse.

En suivant :

- ⇒ moi-même Henri DEMANGE, Président de la Commission Particulière de Débat Public,
⇒ et mes deux collègues, Monsieur le Professeur MATHIS à ma gauche, et Monsieur SABLAYROLLES.

Un débat public est un dialogue entre le public et un maître d'ouvrage. Par conséquent, très vite après la présentation du projet, vous aurez la parole.

Je vais en quelques minutes rappeler ce qu'est un débat public.

Pourquoi un débat public ?

Tout simplement, parce que c'est prévu par la loi et que cela a été décidé par la Commission Nationale de Débat Public, qui est une autorité administrative indépendante, un peu ce que le CSA est à l'audiovisuel.

Qui organise le débat ?

C'est la Commission Particulière. Nous avons été désignés par la Commission Nationale de Débat Public.

Nous avons une double caractéristique : émanation d'une autorité administrative indépendante, nous sommes par définition indépendants, nous n'avons de comptes à rendre qu'à la justice éventuellement.

Par contre, nous avons des devoirs :

D'une part, nous engageons à n'avoir jamais eu, ni dans le passé, ni dans le présent ou dans le futur, de relation ou quelque intérêt lié au projet ou à ses promoteurs.

D'autre part, nous nous engageons à ne jamais ni intervenir ni prendre parti dans le débat. Nous avons un devoir de neutralité totale et d'objectivité. Si nous manquons à ces règles, nous serions démissionnaires ou démissionnés immédiatement.

Quels sont les principes du débat public ? il y a trois grands principes :

⇒ *Le débat public est basé sur l'égalité des citoyens.*

Tous les citoyens ont le même droit à l'information, quelle que soit leur fonction ou quelle que soit leur résidence. Ils ont le même droit à l'information et à exprimer leur avis afin qu'il soit connu, et à avoir réponses aux questions qu'ils posent.

Ce principe d'égalité donne une caractéristique à ces réunions, c'est que les plus hautes personnalités du département ou de la région sont là ou seront là incessamment. Je ne les ai pas saluées au début et elles ne sont pas sur l'estrade. Ce n'est pas une méconnaissance du protocole républicain que j'ai, comme beaucoup, appliqué pendant des décennies, ni un manque de courtoisie, c'est pour une soirée la règle du débat public qui veut qu'effectivement tous les citoyens interviennent de la même manière.

Cependant, nous serons tous très intéressés d'entendre les points de vue des grands responsables de la région et du département, à l'occasion de ce débat.

⇒ *L'argumentation.*

Ce qui est important et intéressant, et restera dans le débat, ce ne sont pas des prises de position, ce n'est pas « je suis pour » ou « je suis contre », c'est l'argument ; c'est-à-dire pourquoi on est pour ou pourquoi on est contre, quels sont les inconvénients, quels sont les avantages.

⇒ *La transparence.*

Il n'y a rien de confidentiel dans le débat, aucun dossier caché. Tout sera sur le site Internet de la Commission du Débat Public.

Le débat, qui a commencé le 8 juin, repose sur plusieurs outils d'information :

La diffusion du dossier et de sa synthèse.

Normalement, bien qu'il y ait eu quelques cafouillis dans le routage, 1,2 million de foyers situés entre Bordeaux et Toulouse ont reçu le résumé du dossier et un fascicule sur le fonctionnement du débat et les grandes adresses.

Des réunions publiques ouvertes à tous.

C'est aujourd'hui la quatrième réunion de lancement. Le débat public ne se terminera pas ce soir vers 21H30, mais le 18 novembre, et nous aurons l'occasion de nous retrouver en fin de parcours, le mardi 8 novembre. Nous ferons alors un premier bilan de ce débat.

Nous nous retrouverons également dans cette même salle le 5 juillet à 18H30, pour parler du problème spécifique des gares. C'est un des sujets forts, sur lequel il nous a semblé que l'on devait braquer le projecteur pendant ce débat public.

Il y a le journal du débat et les cahiers des acteurs. A ce propos, j'indique que toutes les institutions, collectivités publiques, associations, syndicats, chambres consulaires, organismes socio-économiques qui souhaiteraient faire connaître leur point de vue, ont des colonnes ouvertes dans les cahiers du débat, c'est-à-dire que les papiers qu'ils nous communiqueront seront très largement diffusés sur le site Internet bien sûr, mais également en transmission papier à plusieurs milliers d'exemplaires.

Le site Internet fonctionne et doit en être maintenant à plus de deux mille interrogations depuis quinze jours/trois semaines.

Enfin, il y a les questions-réponses par « carte T », puisque dans les documents qui sont distribués régulièrement il y a des cartes sur lesquelles on peut poser des questions avec l'engagement d'avoir une réponse dans des délais raisonnables.

A l'issue du débat, c'est-à-dire le 18 novembre, nous serons amenés à faire un compte-rendu et, la Commission Nationale de Débat Public, un bilan du débat, dans les deux mois qui suivront la clôture du débat, soit au plus tard le 18 décembre.

Dans les trois mois qui suivront, le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, devra rendre publique sa décision de poursuite, d'interruption ou de profonde modification de son projet. Voilà, le « catéchisme » du débat public.

Je vais maintenant vous indiquer comment va se dérouler la réunion, et comment chaque personne pourra intervenir.

Puisque c'est la première réunion, le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, son Président Monsieur DUPORT et ses collaborateurs, dans un délai maximum de trente minutes, présenteront le projet.

Par la suite, le débat sera ouvert. Un certain nombre de personnalités qui ont souhaité prendre la parole interviendront, en même temps que des questions seront posées.

Il est possible de poser les questions de deux manières : soit oralement, soit par écrit, la même personne pouvant poser une question écrite et une question orale, bien sûr.

Tous ceux qui voudront intervenir oralement auront la parole. Même si beaucoup de mains se lèvent, on tâchera de permettre à chacun de s'exprimer. Je demande à chaque personne qui prendra la parole, c'est essentiellement pour la sténotypiste, d'indiquer son nom,

éventuellement son lieu de résidence, et de préciser si elle est le porte-parole d'une association.

La grande règle des débats publics, c'est de limiter les temps d'intervention, mais c'est parfois très gênant de couper la parole à quelqu'un qui dit quelque chose d'intéressant. Par conséquent, je fais simplement appel à l'autodiscipline de tous les intervenants pour ne pas être trop longs.

L'intervention peut être soit une prise de position qui n'appelle pas de réponse, soit une question qui appellera une réponse, soit les deux.

Parfois, à la fin de l'intervention, Réseau Ferré de France aura des difficultés pour repérer dans l'intervention quelle est vraiment la question. Donc, si vous faites une intervention ou prenez une position, rappelez à la fin si vous avez une question et quelle question vous souhaitez poser.

Pour les questions écrites, les hôtessees passeront en permanence dans les travées pour les relever. Monsieur SABLAYROLLES analysera ces questions écrites et à plusieurs occasions pendant la réunion, aura la parole pour faire un peu le bilan de ces questions écrites, voir quels sont les sujets qui reviennent de manière rémanente et demander à Réseau Ferré de France d'apporter la réponse si nécessaire.

Voilà, Mesdames et Messieurs, comment va se dérouler cette réunion, et sans plus attendre, je demande à Monsieur DUPORT de présenter le projet.
(Applaudissements)

Jean-Pierre DUPORT, Président de RFF :

Madame Le Préfet, Monsieur le Ministre, Madame le Maire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Élus, Mesdames Messieurs, je voudrais d'abord vous redire le plaisir que j'ai à être aujourd'hui à Montauban.

Montauban est une grande capitale ferroviaire, nul ne saurait l'ignorer, puisque c'est la ville natale de notre ami, Président de la SNCF, ne l'oublions pas, Louis GALLOIS.
J'ai aussi un plaisir particulier, et vraiment très personnel, à être ici dans ce marché d'intérêt national, parce que j'ai commencé ma carrière à Agen, et je me souviens des batailles, Monsieur le Président si je peux me permettre, de chiffonniers pour la séparation du marché d'Agen et du marché de Montauban. Cela a été de durs combats et je pense au prédécesseur de Madame CHARVET à cette époque-là, qui avait à mener le combat pour le Tarn et Garonne contre celui de Lot et Garonne.

Plus sérieusement, je voudrais vous parler de Réseau Ferré de France et de ce projet de ligne à grande vitesse nouvelle entre Bordeaux et Toulouse.

RFF est un jeune enfant, un jeune adolescent. Nous avons été créés en 1997 pour être propriétaires et gestionnaires du réseau ferré national, soit 30.000 kilomètres de lignes. Il faut également vous rappeler que nous avons la charge de la gestion de l'essentiel de la dette ferroviaire, en tout cas de la dette ferroviaire d'infrastructures, ce qui représente une somme, pour vous faire rêver, de 27 Milliards €.

Pour ce faire, RFF définit les objectifs et les principes applicables en matière de gestion du trafic, d'exploitation et d'entretien du réseau.

Il attribue aux entreprises ferroviaires les capacités d'infrastructures qui leur permettent de circuler sur le réseau. Non sans une pointe d'humour, je rappelle que nous venons récemment de doubler le nombre des entreprises ferroviaires qui peuvent faire circuler des trains sur le réseau national puisque nous sommes passés, depuis le 13 juin, de un à deux.

Enfin, RFF a pour mission de moderniser le réseau existant et de le développer. Par exemple, d'importantes sections de la ligne Bordeaux-Toulouse ont fait l'objet depuis plusieurs années d'une succession d'opérations de renouvellement entre Marmande et Aiguillon, ou entre Montauban et Castelnau d'Estretfonds.

Maître d'ouvrage de ces investissements, son rôle est de développer le réseau existant, de concevoir et de réaliser les lignes nouvelles. C'est le cas notamment des investissements ferroviaires dans le cadre des contrats de plans Etat/Région, par exemple la réalisation des investissements des capacités en gare de Matabiau, qui pourront assurer une meilleure fluidité des trafics et entre les trafics inter-régionaux, les trafics nationaux et les trafics régionaux.

Aux 1.500 kilomètres de lignes à grande vitesse existants, c'est le principal réseau de lignes à grande vitesse au plan européen, les pouvoirs publics ont décidé lors du CIADT du 18 décembre 2003, d'en ajouter autant à l'échéance de quinze à trente ans, grâce à la réalisation d'une douzaine de projets ferroviaires.

RFF a l'ambition de mettre en œuvre ce programme, et a tenu jusqu'à présent tous les calendriers qui lui ont été fixés dans l'avancement de ses différents projets, dont la première concrétisation est la mise en service, en juin/juillet 2007, des 300 kilomètres de la LGV Est Européenne de Paris vers Strasbourg.

La LGV Bordeaux-Toulouse est l'un des projets majeurs de RFF. Elle s'inscrit dans le réseau de l'ensemble des LGV et a une spécificité que n'a pour l'instant aucune autre ligne à grande vitesse. Elle a en effet une vocation radiale, orientée vers Paris, qui trouve pleinement son sens une fois réalisée la LGV SEA entre Tours et Bordeaux, mais aussi, et c'est cela son originalité, une vocation transversale en participant à la constitution d'un maillon de réseau de lignes nouvelles dans le sud de la France qui est en cours de développement, projet actuellement en cours de réalisation : Perpignan-Figueiras concédé au secteur privé, ou proche de l'être : le contournement de Nîmes-Montpellier, ou la ligne Sud Europe Atlantique que je viens déjà de mentionner.

Il y a aussi des projets à l'étude, en particulier la LGV PACA en cours de débat public, celui-ci s'achèvera au début du mois de juillet, et le projet Bordeaux-frontière espagnole, dont la Commission Nationale du Débat Public sera saisie dans le deuxième semestre de 2005. On est donc là au cœur d'un réseau, et notamment d'un réseau transversal qui va irriguer l'ensemble du Sud. A terme, on pourra aller de Bordeaux à Toulouse, à Montpellier, à Marseille, à Nice, dans un réseau à grande vitesse, et je crois que ce sera une spécificité très grande du Sud Ouest que de se retrouver à l'origine de ce réseau.

Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse a vu le jour à l'issue d'un important programme d'études dont Jean-Jacques FAUCHER va présenter dans quelques instants les premiers résultats. Ceux-ci sont rendus public, mais le projet n'en est pas pour autant bouclé, je tiens à insister sur ce point. Rien n'est encore décidé, nous attendons beaucoup de ce débat. L'expérience du débat public que nous avons à RFF est là pour le prouver. Le projet CDG express a été modifié à l'issue du débat public, et très substantiellement. On a retenu une variante qui a été proposée lors du débat public.

Le débat PACA, qui est en cours, nous montre tout l'intérêt là aussi des opinions émises et qui vont nous conduire probablement à des ajustements substantiels du projet.

Vos avis, vos remarques vont donc nous aider à franchir une nouvelle étape, car à l'issue du débat, en tant que maître d'ouvrage et comme l'a dit le Président DEMANGE, RFF sera amené à prendre une décision sur le principe et les modalités de la poursuite du projet.

Pour cela, nous attendons donc du débat qu'il nous éclaire dans les réponses que nous devons apporter autour de trois questions majeures pour nous :

- L'opportunité du projet fait-elle ou non l'objet d'un consensus ?
- Si oui, sur quels scénarios poursuivre les études du projet ?
- Avons-nous une vision commune des enjeux territoriaux et environnementaux ?

Je propose d'enchaîner immédiatement sur l'exposé que va vous présenter Jean-Jacques FAUCHER, car ce qui vous intéresse c'est de voir le projet lui-même au-delà de ces quelques propos d'introduction.

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

Donc, pourquoi une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse ? C'est une question à laquelle les études, qui ont été conduites, se sont efforcées d'apporter réponse, et tout d'abord en faisant une analyse du territoire sur lequel le projet se développe : le sud-ouest de la France.

L'Aquitaine et le Midi-Pyrénées sont deux régions fortes de six millions d'habitants à peu près, dans lesquelles on note une forte croissance démographique. Les chiffres, que vous voyez apparaître, montrent que la croissance enregistrée ces dernières années, pour les deux régions, se situe à peu près au double de la moyenne nationale.

Ces deux régions forment un ensemble qui se caractérise par une activité économique importante et un dynamisme économique dans lequel le secteur primaire tient une place particulière. On le voit également sur ces graphiques, avec une valeur supérieure à la moyenne nationale, et riche de productions qui sont mondialement reconnues.

On a également, sur le plan de l'industrie, une richesse des activités, dans des secteurs de pointe qui constituent aussi une vitrine importante pour le Sud-Ouest.

A cette activité démographique et économique, est associé un ensemble de déplacements que nous avons analysés. Déplacements à longue distance des voyageurs effectués par tous les modes, c'est-à-dire la route, le train et l'avion :

- au départ de l'Aquitaine, et de Bordeaux particulièrement, à destination du sud-est : 3,3 millions de voyages par an,
- de Toulouse vers la Région Parisienne : plus de 4 millions de voyageurs par an,
- entre Bordeaux et Toulouse, un flux total de 2,3 millions de voyageurs par an.

Ces éléments qui témoignent d'une forte activité du sud-ouest sont confrontés et projetés un peu dans l'avenir pour se rendre compte que les besoins vont aller en croissant.

Face à cela, nous avons mis en perspective ce que la ligne ferroviaire actuelle pourrait offrir comme services pour répondre à ces besoins qui vont augmenter dans le futur.

Le premier constat que l'on peut faire aujourd'hui, c'est que les caractéristiques de la ligne ferroviaire actuelle entre Bordeaux, Montauban et Toulouse sont telles qu'elles limitent la compétitivité des offres ferroviaires, et notamment des offres ferroviaires pour les déplacements de personnes à longue distance, notamment parce que l'on retrouve sur ce parcours des vitesses limites qui sont très hétérogènes et qui en aucun cas ne dépassent la vitesse maximale de 160 km/heure.

Pourtant, le besoin d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe est une nécessité pour diverses raisons :

- une nécessité d'ordre général : l'intérêt pour la collectivité. C'est en développant le mode ferroviaire que l'on développe un mode qui va dans le sens du développement durable. Le mode ferroviaire est très peu consommateur, voire pas consommateur, d'énergies fossiles. Il est également respectueux de la qualité de l'air et il est faiblement émetteur de gaz à effet de serre. Ceci, pour le premier élément général.
- Le second élément, c'est le constat que Toulouse est la seule capitale régionale qui ne dispose pas encore d'une desserte performante ferroviaire avec la capitale.
- Enfin, il y a comme troisième constat la volonté marquée, affirmée, avec témoignages et réalisations à l'appui, des Conseils Régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, autorités organisatrices des transports régionaux de voyageurs, de développer les services de TER sur cet axe.

L'ensemble de ces constats conduisent RFF à envisager une solution globale d'aménagement de l'axe par la création d'une ligne à grande vitesse.

Quel projet peut-on envisager pour une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse ? On confronte en premier lieu ce projet et cette réalisation à quatre grands objectifs :

Le premier, bien sûr, est d'assurer une liaison de Toulouse sur Paris dans un délai d'environ trois heures, ce qui permettra un saut de performance très significatif de l'offre ferroviaire et la perspective de gagner des parts de marchés.

Le second, avec la même réalisation de cet axe, est de rapprocher Bordeaux et Toulouse, deux grandes agglomérations, deux grandes métropoles qui sont quasiment millionnaires et qui se retrouveront proches d'une heure de temps de trajet seulement. Cet élément est également favorable à l'amélioration des liaisons de l'Aquitaine vers la Méditerranée et Rhône-Alpes.

Ensuite, ces éléments qui ont porté sur l'analyse liée aux grandes métropoles, nous ont conduits à définir la nécessité de ne pas ignorer les territoires qui sont situés entre Bordeaux et Toulouse, et donc le projet retient également comme principe d'assurer une desserte équilibrée du territoire, en trouvant des points d'appui judicieux pour diffuser l'effet favorable de la grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse.

Et enfin, parce qu'avec la création d'une ligne nouvelle, la ligne actuelle va se trouver libérée d'un certain nombre de circulations qui vont se trouver reportées sur cette ligne nouvelle. Parce que la capacité sera retrouvée sur cette ligne, il y aura la possibilité d'assurer le développement des services de TER. Egalement, sur cette ligne, seront offertes les conditions favorables pour le développement des services de fret ferroviaire.

Sur la base de ces grands objectifs, un certain nombre de caractéristiques générales ont été identifiées pour ce projet.

La première de ces caractéristiques, c'est qu'il a été choisi de desservir Bordeaux et Toulouse par leurs gares actuelles, les gares centrales de Bordeaux Saint-Jean et de Toulouse Matabiau. Donc, la ligne à grande vitesse se raccordera et se confondra avec la ligne classique aux alentours de Bordeaux (vers le secteur de Ourcade), et aux alentours de Toulouse au secteur de Saint Jory.

La seconde, c'est la réalisation d'une ligne à grande vitesse sur la plus grande longueur possible, de façon à permettre aux TGV qui rouleront à 320 km/heure d'assurer un gain de temps maximum.

Et enfin, pour respecter la notion d'irrigation des territoires, le choix proposé de desservir à la fois Agen et Montauban, qui sont des agglomérations dont la taille et l'importance démographique justifient cette desserte, et qui sont également bien positionnées sur des carrefours d'infrastructures qui permettent d'assurer une correcte diffusion de cette grande vitesse.

Sur la base de ces caractéristiques générales du projet, on a identifié un certain nombre de scénarios dont quatre sont présentés et proposés comme scénarios « privilégiés » on va dire par le maître d'ouvrage, et qui se caractérisent par des modalités différenciées de dessertes d'Agen et de Montauban.

- Le scénario A propose une desserte d'Agen et de Montauban par leurs gares centrales grâce à des raccordements ferroviaires entre la ligne à grande vitesse et la ligne actuelle, au droit de ces agglomérations ;
- Le scénario B introduit la notion de gare nouvelle sur Montauban, puisque Agen continuerait à être desservi par sa gare centrale et Montauban serait desservi par une gare nouvelle située directement sur la ligne à grande vitesse, à proximité de l'agglomération ;
- Le scénario C inverse l'ordre des gares nouvelles, puisque dans cette hypothèse, Agen serait desservie par une gare nouvelle et Montauban serait desservie par sa gare centrale, grâce à un raccordement ;
- Le scénario D est un scénario dans lequel on propose l'hypothèse de réalisation de deux gares nouvelles situées sur la ligne à grande vitesse.

Ces scénarios sont définis par un certain nombre de résultats que nous vous présentons :

Les temps de parcours.

Il y a plusieurs colonnes : dans la première le temps de parcours en situation actuelle, dans la seconde colonne le temps de parcours qui sera réalisé notamment pour les relations vers l'Île-de-France lorsque la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique sera terminée, ce sera le temps de référence, et ensuite pour chacun des scénarios, on définit le temps de parcours qui sera permis grâce à l'option retenue pour la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse.

Le premier d'entre eux, Toulouse-Paris : pour un train direct ne marquant pas d'arrêt à Bordeaux, le temps de parcours est de l'ordre de 3H07.

Pour Toulouse-Bordeaux, le temps de parcours est de 59 minutes.

Montauban-Paris, via Agen et Bordeaux bien entendu, s'inscrit dans une fourchette, selon les scénarios de desserte retenus, de 3H10 à 3H20.

Agen-Paris, également selon les scénarios retenus, s'inscrit dans une fourchette qui est assez resserrée, de l'ordre de 2H50 de temps de parcours.

Et enfin, pour illustrer la vocation transversale du lien, celui qui permet de rapprocher l'Aquitaine de la Méditerranée et du Sillon Rhodanien, le temps de parcours de Bordeaux-Marseille pourrait être abaissé à 4H35.

Ces scénarios conduisent également à l'évaluation du gain de voyageurs permis pour le ferroviaire.

Ce gain s'inscrit dans une fourchette de 2,9 à 3 millions de voyageurs, pour un trafic qui, à la veille on dira de la mise en service du projet, est estimé à 7,25 millions de voyageurs.

Enfin, dernier élément qui quantifie et qualifie ces scénarios, c'est le coût de l'investissement auquel ils correspondent, qui s'inscrit là aussi dans une fourchette de 2,83 à 2,94 Milliards €.

Le constat que l'on peut faire à la lecture de ces quatre scénarios, c'est que les résultats qu'ils affichent en termes de gain de voyageurs et de coût d'investissement, s'inscrivent dans des fourchettes particulièrement resserrées, qui ne permettent pas aujourd'hui au maître d'ouvrage que nous sommes, de faire une préconisation pour l'une ou l'autre des solutions, des solutions qui sont également engageantes sur un certain nombre d'éléments comme le développement de l'urbanisation, et nous attendons bien sûr du débat public beaucoup d'expressions par rapport à ces sujets pour essayer de dégager un scénario.

Les gains de voyageurs sont identifiés également selon trois sources particulières : La première, c'est que l'on appelle « l'induction de trafic » ou le « trafic nouveau » qui est liée au fait qu'avec une offre performante proposée aux voyageurs, il y a une propension au développement du voyage et on a des voyages nouveaux qui n'auraient pas existé en l'absence de l'offre.

Le second élément du trafic récupéré par le ferroviaire, c'est le trafic reporté de la route. Ce sont les utilisateurs de l'automobile qui vont choisir le train pour faire les déplacements qu'ils effectuaient jusqu'à présent en automobile.

C'est en dernier lieu, un trafic reporté de l'aérien, puisque là encore, l'offre ferroviaire va correspondre à la satisfaction d'un certain nombre de besoins de voyageurs qui jusqu'à présent utilisaient l'avion.

Il est intéressant de noter sur la barre du haut qui représente le total, que les trafics reportés des modes aérien et routier représentent plus de la moitié du trafic acquis au ferroviaire grâce au projet, et on peut dire que ce projet correspond bien aux objectifs des pouvoirs publics en matière de report modal.

Une fois définis ces scénarios, nous avons identifié comment le projet pourrait s'inscrire dans le paysage, sachant que les études qui ont été conduites n'avaient pas pour but de définir des tracés.

Je précise un peu : les tracés dans le jargon sont des hypothèses de passage d'une ligne ferroviaire qui s'inscrivent dans des bandes assez resserrées, réglementairement dans une phase d'étude : 1 km de large, puis ensuite 500 mètres. Là, nous n'avons pas cet exercice, puisque les études n'ont pas défini de tracés, elles ont simplement permis de définir les grandes fonctions de la ligne.

Nous avons néanmoins identifié, en fonction des scénarios de dessertes, c'est-à-dire du service que rendra la ligne, les zones géographiques dans lesquelles nos études ultérieures de tracés pourraient s'inscrire.

On voit par rapport aux quatre scénarios qui vous ont été présentés, qui tous assurent la desserte d'Agen et de Montauban, que finalement le choix de passage entre Bordeaux et Agen se fait de trois façons possibles :

- l'option de couleur jaune est l'option disons « Val de Garonne » sur le lit actuel des infrastructures de transport ;
- l'option de couleur mauve est une option qui pourrait s'inscrire au nord de la Garonne ;

- l'option de couleur verte est une option qui s'inscrirait au sud de la Garonne.

Chacune des bandes représente une largeur d'à peu près dix kilomètres. Ces bandes se rejoignent à l'Ouest d'Agen et ensuite d'Agen à Montauban et jusqu'à Toulouse, dans la mesure où il s'agit de desservir Montauban bien sûr car la ligne ne va pas divaguer, on pense que les tracés futurs s'inscriront dans cette bande de dix kilomètres, telle qu'elle est représentée ici.

La définition de ces aires de passage, c'est-à-dire des territoires susceptibles d'être impactés par le projet futur, nous a permis également de dresser un inventaire des enjeux environnementaux et territoriaux.

Nous avons la capacité effectivement à faire cet inventaire des différentes sensibilités qui sont représentées sous chacune des options de passage, sensibilités qui sont liées bien sûr à la présence humaine, ce sont les zones urbanisées, les activités agricoles variées, les installations industrielles classées, et également la notion liée au patrimoine.

Il y a également les milieux naturels qui seront rencontrés, avec la présence de différentes zones classifiées comme devant être protégées vis-à-vis du passage d'infrastructures. Ces éléments, tant les options de passage entre Bordeaux et Agen, que l'identification d'enjeux environnementaux ou territoriaux, sont une sorte de catalogue dont nous espérons que le débat public nous permettra de l'enrichir par les échanges que nous aurons, pour mettre le doigt là où il y a des points particulièrement sensibles, et pour éventuellement permettre de choisir parmi les options entre Agen et Bordeaux.

Nous arrivons ensuite au moment décisif d'après les études, qui est celui du calendrier et du financement d'un projet.

Le planigramme qui vous est présenté vous montre que nous en sommes aujourd'hui au débat public, débat à l'issue duquel, en fonction des éléments retenus par la Commission Nationale et la Commission Particulière du Débat Public, le maître d'ouvrage définira les suites et les modalités qu'il entend donner au projet. Ceci sera consigné dans un cahier des charges de l'infrastructure qui définira les grandes options à retenir.

Ce cahier des charges permet ensuite de s'engager dans un processus d'études d'une durée de six à huit ans, qui doit permettre d'affiner des hypothèses de tracés jusqu'à inscrire une hypothèse de tracés dans une bande de 500 mètres de large, hypothèse de tracés qui est soumise à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Lorsque la déclaration d'utilité publique sera prononcée, on passera ensuite à une autre phase de six à huit années, qui commence par des études techniques d'approfondissement, et ensuite à la réalisation et les travaux.

Chacune de ces phases nécessite pour être réalisée de pouvoir être financée. Cela amène à évoquer la question du financement du projet.

On se rend compte que ce n'est que dans la phase des études en vert que les montants les plus importants du projet sont engagés. Les phases en amont nécessitent des montants d'investissement un peu moins importants. C'est pour cela qu'en général, le montage financier d'une opération s'effectue à la fin de la phase de couleur mauve sur le planigramme qui vous est présenté.

On est trop tôt dans le projet pour pouvoir faire une identification précise des modes de financement.

Ce que l'on peut dire par rapport à ce projet, c'est que dans la mesure où il fera l'objet d'un consensus de l'ensemble des partenaires pour sa réalisation, consensus qui se traduira notamment par le fait de pouvoir réunir les financements dans des conditions satisfaisantes,

on peut envisager une mise en service de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, à l'issue de la réalisation de la seconde phase de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Tours et Angoulême.

Cette infrastructure est un mode dont se sert l'entreprise ferroviaire ou les entreprises ferroviaires de demain, et je cède la parole à Alain de TESSIERES, Directeur Régional de la SNCF, qui vous fait part de la vision de l'entreprise ferroviaire sur ce projet.

Alain de TESSIERES, Directeur Régional de la SNCF Midi-Pyrénées :

Je voudrais compléter la présentation du Président DUPORT sur les Institutions qui traitent du ferroviaire en France, en rappelant que la SNCF est un établissement public à caractère industriel et commercial, dont la tutelle est exercée par l'État et qui assure des missions de service commercial d'une part, et d'autre part conduit des missions de service public dans le cadre défini par la loi.

Elle a deux types d'activités :

- une activité d'entreprise ferroviaire, c'est-à-dire qu'elle transporte des voyageurs et des marchandises ;
- une activité de gestionnaire d'infrastructure délégué pour le compte du gestionnaire RFF. Elle assure notamment l'exploitation du réseau et réalise ou fait réaliser la maintenance des installations techniques ainsi que les travaux sur le réseau existant.

Dans son rôle d'entreprise ferroviaire, elle organise le transport de voyageurs sur les longues distances : TGV, TéoZ ou Corail Lunéa, avec sa branche voyageurs France Europe. Elle met en œuvre l'exploitation des services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs, bien entendu, dans le cadre de la convention qui la lie avec le Conseil Régional, puisque c'est le Conseil Régional qui est autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs. Enfin, elle organise le transport des marchandises en propre, via sa branche fret.

Bien entendu, au titre de ces diverses activités, c'est bien la SNCF qui est amenée à définir ou à proposer, et ensuite à mettre en œuvre les différents éléments de l'offre de services ferroviaires, c'est-à-dire les dessertes, les politiques commerciales, les politiques tarifaires.

Un point également qu'il faut souligner, c'est que la SNCF est propriétaire des gares et des installations qui reçoivent les voyageurs, des ateliers d'entretien du matériel, du matériel roulant, et elle est maître d'ouvrage de la conception de ces gares et de ces ateliers, ainsi que de leur réalisation.

La SNCF croit profondément à l'intérêt de cette ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse et souhaite contribuer à son succès pour le plus grand intérêt des territoires reliés et traversés.

Si l'on regarde un peu ce que nous pensons que pourrait être l'offre de services sur le territoire, on voit que l'on cherche à la fois à concilier la rapidité et la proximité avec une desserte des territoires. Il s'agit donc d'abord d'améliorer l'accessibilité aux transports ferroviaires, donc d'avoir une offre qui bénéficie à la plus grande part de la population. Il s'agit également de proposer une alternative d'une part à l'avion, par exemple entre Paris et Toulouse, d'autre part à la route, entre Bordeaux et Toulouse par exemple, ou entre Montauban et Bordeaux, tout en préservant l'atout propre du TGV qui est de desservir des territoires au plus près des besoins.

Sur ces bases, nous proposons de mettre en œuvre une offre TGV, qu'évidemment il faudra définir progressivement, au fur et à mesure des études qui vont venir, offre qui allie rapidité et proximité.

On voit en gros sur ce schéma qu'il y a plusieurs types de dessertes :

- il y a d'abord évidemment les TGV Toulouse-Paris, sans arrêt intermédiaire, il s'agit d'avoir des TGV qui profitent de la rapidité de 3 H-3H10 qui est prévue et qui est essentielle pour attirer des centaines de milliers de voyageurs supplémentaires,
- il s'agit bien entendu, le Président DUPORT l'a souligné, du rôle très important de relations transversales entre l'Atlantique et la Méditerranée et d'avoir des dessertes TGV entre Bordeaux et la façade méditerranéenne ainsi qu'avec Lyon,
- il s'agit d'avoir des TGV qui irriguent tout particulièrement le sud-ouest de la France et Agen, et en particulier Montauban, sont essentiels dans ce projet,
- il s'agit aussi, vous le voyez, d'avoir des liaisons vers le nord, qui permettent de relier tout le sud-ouest à Lille-Europe,
- enfin, une chose importante à préciser, c'est la desserte de Bordeaux et Toulouse vers l'Espagne, vers Barcelone, en profitant des nouvelles lignes qui sont mises en service vers l'Espagne.

Ces deux cartes qui paraissent un peu compliquées à lire, en fait, ont pour but de comparer, à gauche la situation actuelle, à droite la situation à l'horizon du projet quand un certain nombre d'autres projets seront faits.

Le bleu très clair représente 1 heure à 2 heures : on voit que cela commence à l'élargir ; le bleu profond représente 3 heures, on voit que les zones qui n'étaient pratiquement pas bleues à gauche deviennent bleues à droite. Evidemment, on voit particulièrement la zone parisienne, mais également du côté de Tours et de Poitiers.

Les couleurs vertes vont jusqu'à 5 heures, 5H30, 6 heures. Une grande partie de la France devient accessible comme la zone parisienne actuellement, on va bien au-delà.

C'est à partir de ces gains de temps qu'on pense pouvoir avoir ce chiffre de 2,5 à 3 millions de voyageurs supplémentaires et nous espérons que cela aura beaucoup de succès.

Un point est également extrêmement important et souvent oublié. L'intérêt de dégager les lignes actuelles du trafic grandes lignes est de permettre un développement important des services fret et des services TER. Cela nécessite le dégagement des lignes actuelles, mais cela nécessite aussi des travaux complémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires. Tout cela devra être programmé au fur et à mesure des études.

En ce qui concerne les gares, le Président DUPORT l'a souligné tout à l'heure, il nous paraît clair que pour Bordeaux et Toulouse, qui sont vraiment au centre d'un réseau extrêmement performant de transports en commun, en plein cœur des agglomérations actuelles, les conditions de desserte à l'horizon du projet, c'est d'arriver à Matabiau et à Bordeaux Saint-Jean.

Il faudra sans doute, à plus long terme, se poser la question du contournement de ces agglomérations pour certaines circulations, mais on est loin de cette problématique.

En ce qui concerne la desserte d'Agen et de Montauban, divers scénarios ont été présentés par Jean-Jacques FAUCHER, montrant bien qu'il y a plusieurs options.

Actuellement, nous avons étudié avec notre expérience les différents avantages comparés de ces solutions, et on voit qu'aucune ne tranche très nettement par rapport aux autres. Il faut sans doute ajouter des critères d'appréciation complémentaires qui vont au-delà de la seule problématique ferroviaire.

Néanmoins, je voudrais quand même souligner que sur le plan ferroviaire, il ne faut pas perdre de vue qu'il faut à la fois concilier une excellente accessibilité des voyageurs, quels que soient les modes. Par ailleurs, il ne faut pas que le tracé qu'empruntera le TGV allonge excessivement le parcours. Il faut trouver un bon compromis entre les deux.

Enfin, il y a toute la problématique d'aménagement du territoire et d'urbanisme de l'agglomération, c'est le rôle des autorités locales au sens large, je crois que ce n'est pas à la SNCF de dire ce qu'il faut faire. En revanche, avec son expérience, elle peut donner un certain nombre d'éléments et de conseils.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Merci, vous avez respecté l'horaire que nous avons indiqué.

Comme je le disais en début de réunion, avant d'ouvrir le débat, il serait utile et intéressant qu'un certain nombre de personnalités qui ont souhaité s'exprimer puissent le faire, d'autant plus légitimement pour certaines qu'elles sont membres depuis des mois sinon des années du comité de pilotage que préside le Préfet DAUBIGNY, qui porte ce projet et participe au financement des études qui sont conduites. Elles en seront, le moment venu, les décideurs et sans doute en partie les financeurs.

Je proposerai que successivement Monsieur le Président du Conseil Général, Monsieur BAYLET, Madame la Présidente de l'Agglomération de Montauban, Madame BAREGES, Monsieur le Président du Conseil Régional, Monsieur MALVY puissent intervenir.

Je précise en outre que le Conseil Régional est autorité organisatrice des transports. Peut-être n'avons nous pas suffisamment insisté là-dessus, le TGV Bordeaux-Toulouse, ce n'est pas une ligne qui va de Toulouse à Bordeaux ou de Bordeaux à Toulouse, mais c'est une ligne qui va irriguer toute une région. Je précise que tous les responsables associatifs ou socioprofessionnels des départements de Midi Pyrénées, d'Aquitaine et de l'Aude ont été destinataires de l'ensemble du dossier car c'est véritablement une affaire plus qu'inter-régionale.

Madame la Préfète, Madame CHARVET, pourra à la fin de cette première série d'interventions, donner le point de vue de l'État.

Jean-Michel BAYLET, Président du Conseil général du Tarn et Garonne :

Merci de me proposer le coup d'envoi, merci surtout à vous toutes et à vous tous d'être venus si nombreux, ce qui prouve que le sujet de la LGV nous intéresse en Tarn et Garonne. Merci aux organisateurs d'avoir voulu ce débat public. Merci Monsieur le Président DEMANGE et à toute votre équipe. Je veux dire le plaisir que j'ai à revoir Jean-Pierre DUPORT, je l'ai connu dans d'autres lieux sur d'autres sujets, mais en tout cas toujours, lors de nos rencontres sur des affaires généralement liées plutôt à l'aménagement du territoire.

Le hasard fait bien les choses, Monsieur le Président, le Conseil Général était en session hier et nous avons, sur proposition de Michel EMPOCIELLIO, débattu de ce sujet. Événement rare, nous avons eu un vote unanime. Tous les conseillers généraux de Tarn et Garonne, de toutes origines géographiques ou politiques, à l'unanimité, c'est dire l'importance qu'a pour nous ce dossier, ont affirmé clairement leur volonté de voir cette ligne à grande vitesse devenir réalité et passer chez nous.

Nous sommes d'ailleurs, ce faisant, en cohérence avec d'autres positions que nous avons prises. Il n'est un secret pour personne que nous nous sommes fortement opposés à la construction d'un deuxième aéroport en Tarn et Garonne. Et je vois d'ailleurs que nous avons bien fait puisque les chiffres qui ont été donnés il y a un instant, vous l'avez précisé Monsieur dans votre intervention, démontrent clairement que la réponse est bien dans la LGV qui allège dans des proportions tout à fait considérables le trafic aérien entre Toulouse et Paris.

A partir du moment où clairement, fortement, avec détermination, nous nous sommes engagés pour cette LGV, naturellement, vous l'imaginez, nous avons regardé quelles en étaient les conséquences pour le Tarn et le Garonne.

Sept mille sept cents hectares de terres agricoles, et non des moindres, parmi les meilleures, vont être retirés au monde agricole, nous constatons des impacts, ici comme ailleurs, très forts sur l'environnement.

Tout cela pour dire que nous ne voulons pas, lorsque nous affirmons notre soutien à ce projet, nous contenter de voir passer le train. Si l'on ne se contente pas de le voir passer, nous voulons qu'il s'arrête en Tarn et Garonne et que bien logiquement, Montauban étant, rappelons-le, non seulement la seconde ville de Midi-Pyrénées, mais la ville la plus importante entre Bordeaux et Toulouse, qu'il s'arrête à Montauban, ou en tout cas à proximité.

J'ai bien naturellement regardé avec attention les différentes options proposées. Certaines nous conviennent, mais nous en rejetons d'autres. Ce qui nous convient, c'est naturellement une gare au droit de Montauban.

Si vous décidez d'en faire également une au droit d'Agen, nous n'allons pas dire notre opposition, mais notre affaire, en tout cas à nous, assemblée départementale, n'est pas là. Elle est de dire, et de revendiquer clairement, un arrêt à Montauban, de dire que bien entendu, et c'était aussi présent dans ce que nous venons de voir puisque le développement démographique de ce département est tel, que sur le plan du Conseil Régional, les TER seront de plus en plus nombreux. Je crois qu'il y en a une cinquantaine aujourd'hui. Au moment où la LGV sera en fonctionnement, ce sera trois fois plus, cent cinquante, il faut donc qu'ils puissent circuler. Il faut donc une ligne dédiée à la grande vitesse exclusivement, il faut naturellement une gare.

Cette gare, nous la revendiquons, nous nous engagerons pour qu'elle devienne réalité. Nous la revendiquons parce que 780 000 voyageurs à Montauban aujourd'hui, cela fait aisément 1 million de voyageurs au moment où la LGV sera une réalité.

Nous la revendiquons aussi parce qu'elle s'inscrit dans l'action politique que mène le Conseil Général pour le développement économique de ce département. Nous avons, justement encore hier, décidé du principe de création de zones logistiques départementales pour le développement économique du Tarn et Garonne. Il va de soi que nous voyons très bien que ces zones logistiques départementales puissent se construire à proximité de cette gare. C'est même indispensable, parce que nous avons aussi la volonté de créer une plate-forme multimodale. Nous savons que Saint-Jory est désormais encombrée et nous considérons qu'après avoir, Roland GARY le rappelait hier, soutenu Saint-Jory, il est normal que le Tarn et Garonne défende ses propres intérêts.

C'est certainement le département de Midi Pyrénées qui a le meilleur développement démographique. C'est justement dans cette zone de Verdun, Montech, Montauban, que la densité de population s'accroît le plus rapidement, et qui dit densité de population dit bien entendu voyageurs potentiels, nous voulons donc que cette gare soit une réalité.

Je tiens à le dire très solennellement aujourd'hui, non seulement dans cette assemblée mais surtout, c'est un peu paradoxal parce que ceux auxquels je m'adresse sont derrière moi, ce n'est pas par discourtoisie, mais enfin, pour une fois dans ma vie publique, c'est à ceux qui sont derrière moi que je m'adresse et non à ceux qui sont en face de moi.

D'ailleurs, je l'ai annoncé hier puisque le Conseil Général m'a mandaté pour ce faire, je pense que nous pourrions unir nos forces, comme cela a été fait sur d'autres sujets, dans d'autres départements voisins, par exemple sur le projet A 380, mais aussi sur les projets de pôles de compétitivité.

Je proposerais dans les jours ou les semaines qui viennent que nous constituions un syndicat mixte tous ensemble, collectivités territoriales, chambre consulaire, associations et toutes celles et tous ceux qui se reconnaissent dans ce projet, parce qu'unis et parlant d'une même voix, on est plus fort. A ce moment-là, nous serons vos interlocuteurs pour défendre les intérêts de notre département et pour défendre ce projet qui est non seulement un projet utile pour les voyageurs en Tarn et Garonne, mais aussi un projet à fortes retombées économiques, y compris en terme d'emploi, un projet qui s'inscrit dans notre volonté de développement économique, je viens de l'évoquer il y a un instant, du Tarn et Garonne, avec les créations que je viens de citer.

C'est un projet qui me semble logique, en compensation des pertes qu'une fois de plus va subir le monde agricole.

Enfin, c'est un projet qui naturellement devra prendre en compte la dimension environnementale, mais cela ce n'est pas le débat d'aujourd'hui, même s'il existe.

C'est sur ce principe que nous discutons, je veux le dire au nom de l'assemblée départementale unanime, et je veux le dire aussi plus largement au nom des populations de ce département et des habitants de ce secteur : il ne serait pas pensable que la LGV ne s'arrête pas à Montauban. Il ne serait pas pensable que nous n'ayons pas une gare et nous sommes à vos côtés pour œuvrer ensemble pour que ceci devienne une réalité.

Brigitte BAREGES, Député-maire de Montauban, Présidente de la Communauté d'agglomérations :

Monsieur le Directeur de la SNCF, vous rappeliez tout à l'heure le côté tout à fait symbolique du lancement de cette enquête à Montauban, en rappelant que c'était une capitale ferroviaire parce que son directeur actuel, Monsieur GALLOIS, est originaire de Montauban. Certes, nous ne l'avons pas perdu de vue et je peux vous dire que pour ma part, j'ai déjà rencontré Monsieur GALLOIS il y a plus d'un an, pour déjà plaider la cause de Montauban, et de ce fameux arrêt de gare TGV à Montauban.

Mais je dois dire aussi, et vous le savez, qu'historiquement Montauban est une capitale ferroviaire parce que c'est un carrefour tout simplement des voies ferrées entre le nord et le sud, entre Paris et l'Espagne, mais aussi entre l'océan et la mer, entre Bordeaux et Marseille. Donc, il était tout à fait logique et légitime que ce projet de gare voit le jour et aujourd'hui je crois que cela ne pose plus de problème, et je m'en félicite pour les Montalbanais.

Je voudrais remercier à mon tour le Préfet DAUBIGNY, Préfet de Région, qui a dirigé ce comité de pilotage, et à cette occasion aussi, mon adjoint, Monsieur BERGER, qui depuis l'origine participe à ce comité de pilotage. La communauté d'agglomérations et Montauban,

dès l'origine, se sont intéressées à ce projet et ont, dès l'année dernière, participé financièrement à cette enquête.

Vous avez posé trois questions au cours des débats préliminaires de présentation de votre étude.

La première question était de savoir s'il y avait un consensus et l'opportunité. Je crois, et je me félicite aujourd'hui des propos tenus par le Président du Conseil Général à l'instant, qu'aujourd'hui ce consensus ne pose plus de problème puisque tous ensembles, tous bords politiques confondus et collectivités territoriales confondues, la région, le département, la commune, la communauté d'agglomérations, nous sommes d'accord bien entendu, et nous soutiendrons efficacement, non seulement le projet de ligne à grande vitesse, mais aussi le principe d'un arrêt TGV à Montauban.

Vous avez posé une deuxième question sur les scénarios, et vous en avez présenté quatre, dont deux intéressent plus particulièrement la collectivité que je préside : savoir s'il fallait un arrêt à la gare centrale ou la création d'une gare nouvelle.

Nous avons pour notre part déjà réfléchi un peu à ce sujet, nous sommes prêts à en débattre avec vous et avec tous les techniciens. Nous pensons que la gare de Ville Bourbon est trop étroite, trop resserrée, trop enclavée dans un quartier difficile d'accès, pour que ce projet puisse voir le jour en la gare centrale. Mais nous sommes prêts bien sûr à étudier tous les scénarii que vous présenterez.

La dernière question que vous posiez, c'était la question de savoir s'il y avait une vision commune des enjeux territoriaux et environnementaux. Je crois que là aussi tous les élus qui sont ici - je signale d'ailleurs au passage la présence d'élus de Cahors et de Brives - tous bords politiques confondus, je crois que tous nous sommes d'accord parce qu'il faut savoir respecter ces enjeux de l'environnement bien sûr, mais aussi ces enjeux économiques évidents. Je salue aussi tous les Présidents qui sont là, qu'il s'agisse de Monsieur CHAUZY, de représentants de la C.C.I. départementale et régionale, et de tout le monde économique qui est dans cette salle, qui sait très bien à quel point ces enjeux de transport sont importants.

A cet égard, je voudrais rappeler que Montauban s'est inscrit dans le grand projet métropolitain toulousain et qu'à l'occasion d'une mission qui m'avait été confiée par Gilles de ROBIEN, Ministre du Développement du Territoire, la question qui était posée lorsque j'ai été saisi en tant que Député, c'était d'être rapporteur d'une question qui me paraît fondamentale pour le développement du territoire, c'est de savoir si les villes moyennes peuvent se développer, à l'ombre ou à la lumière comme on voudra, des métropoles.

Dans le cadre de ce rapport, j'ai pu auditionner des grands Présidents de communautés d'agglomérations, qu'il s'agisse de Marseille, de Lille, de Lyon, qui tous ont démontré dans des expériences multiples qu'ils avaient plus ou moins avancé suivant leurs degrés de compétences à quel point le transport, qu'il soit ferré, qu'il soit routier, qu'il soit aéroporté, est important et même capital pour le développement du territoire.

Je me rappelle notamment de l'expérience dans le bassin de Lyon qui rejoint et qui regroupe, c'est une association qui s'appelle « La Rue », pas moins de deux régions autour de Lyon, quatre ou cinq départements, deux cents villes ou cent cinquante villes, qui ont su mettre en place un système de transport multimodal. Avec un seul ticket, vous pouvez à la fois prendre le bus, le car, le chemin de fer, pour accéder à tel ou tel point de cet immense territoire qui je vous le dis couvre deux régions.

Je crois que nous sommes tous convaincus que le transport est un élément capital du développement économique, et surtout du développement de nos territoires de façon

harmonieuse. A cet égard, et j'en terminerai par là, je voudrais rappeler que ce développement de Toulouse en étoile dépasse le projet métropolitain qui ne comporte que des villes à peu près à cent kilomètres de Toulouse, c'est-à-dire Albi, Castres, Foy, Auch et Montauban. Au travers de ces villes moyennes qui font la ceinture de Toulouse, il y a tous les réseaux de villes qui peuvent se joindre à ce projet et s'irradier pour profiter aussi du développement de cette grande métropole.

Je pense au réseau de Quercy qui regroupe les villes de Brive, Cahors, Caussade et Gourdon, et qui sont là aujourd'hui présentes dans cette salle pour dire à quel point l'enjeu d'une gare à Montauban est important pour eux, parce que, comme l'a été le choix d'Aix en Provence plutôt que Marseille, ce serait une gare plus facile d'accès que Matabiau, et cela permettra, je crois, de désengorger l'accès à Toulouse.

J'en termine par là, nous avons tous conscience des enjeux fondamentaux de cette ligne à grande vitesse et nous sommes, je crois, tous derrière vous. Je pense que le Président de la Région ne me contredira pas puisqu'il va parler à l'instant, pour dire que nous sommes tous d'accord pour que ce grand projet voit le jour. Un seul regret c'est qu'il est un peu tardé, mais je remercie le Gouvernement de l'avoir repris à son compte en 2003, d'avoir relancé le débat. Nous espérons par contre que le calendrier qui nous paraît bien entendu, six à huit ans pour les études, six à huit ans pour les travaux, cela fait déjà loin, pourra être resserré parce que cela devient une réelle nécessité. Je vous remercie.

Martin MALVY, Président de la Région :

Messieurs les Présidents et Directeurs, Mesdames, Messieurs. Je n'ai pas pu aller à la réunion de Labège Monsieur le Président, je n'étais pas disponible, mais j'ai tenu à venir à Montauban aujourd'hui pour deux raisons.

La première, pour dire l'intérêt majeur que la Région porte à ce projet de ligne à grande vitesse ; la seconde, c'est pour dire l'intérêt majeur que la Région porte à ce qu'il y ait deux gares en Midi-Pyrénées : la gare de Toulouse et la gare de Montauban, et je vais en dire un mot.

Pour moi, ce débat public aujourd'hui est l'aboutissement d'un assez long périple. Il faut toujours un peu rappeler l'histoire, vous êtes la seule à la rappeler. Il a fallu beaucoup de force de conviction, non pas pour convaincre le Président GALLOIS qui a toujours estimé que cette desserte Bordeaux-Toulouse était une des plus rentables, mais il faut bien le dire le Gouvernement.

Il a fallu attendre 1999/2000 pour obtenir la première inscription officielle d'une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, c'était Lionel JOSPIN et Jean-Claude GAYSSOT, le schéma des services collectifs d'abord, le contrat de plan État/Région ensuite, qui nous ont permis d'aller jusqu'au financement de ces études en passant par le CIADT de Limoges.

Le TGV est une aventure récente. On parlait surtout de l'avion avant, on ne parlait guère de ligne à grande vitesse, sauf par le Massif Central, Paris, Limoges, Cahors, Montauban, Toulouse, que nous avons transformée en pendulaire et qui malheureusement, pour l'instant, est bloquée pour des raisons sur lesquelles je ne reviens pas.

Je voudrais, en m'adressant au Président et aux membres de la Commission, dire une chose : nous devons considérer et défendre cette desserte entre Bordeaux et Toulouse, comme l'amorce, partie d'une desserte plus large qui est la desserte Atlantique-Méditerranée.

D'ailleurs, je vous ferais remarquer que le Languedoc Roussillon participe à l'étude sur le financement du débat public, bien que n'étant pas encore inclus dans le schéma, mais qu'il a été associé à la démarche.

Nous devons considérer que le projet c'est Bordeaux-Marseille, Bordeaux-Barcelone, Bordeaux-Espagne par Figueras ou par Perpignan, c'est l'Espagne à travers Hendaye et la Côte Basque. C'est ce que nous sommes allés dire, Monsieur le Président, il y a deux mois de cela, au Président de la Commission, à Monsieur BARROSO, avec Marcilino IGLESIAS et Pascal MARAGALL, le Président de Catalogne, car la Catalogne est intéressée à la desserte entre l'Espagne et l'Aquitaine en passant par Midi-Pyrénées.

Nous devons obtenir que cette desserte soit classée trans-européenne comme d'autres. Je regrette d'ailleurs qu'il n'y ait pas des deux côtés sur la carte, le raccordement avec l'Espagne. C'est ce que j'appelle le « barreau du bas », celui qui boucle les liaisons à grande vitesse en France. Incontestablement, quand on prend la carte de France aujourd'hui, il manque cette liaison au sud, qui nous mettra, lorsqu'elle sera réalisée à 2H30 -nous Montauban, Toulouse- de Marseille, de Barcelone et de Lyon et à 3 heures de Paris, c'est le grand désenclavement.

Cela prendra du temps, mais c'est le dossier qu'aujourd'hui nous entendons défendre : ne pas nous limiter au tronçon Bordeaux-Toulouse, bien entendu essentiel, majeur, condition du reste, mais l'étendre dans une perspective plus lointaine en terme d'aménagement du territoire. C'est indispensable.

Je voudrais rapidement dire pourquoi les deux gares sont nécessaires.

Notre région, Monsieur le Président de la Commission, est la plus grande de France. Dix pays d'Europe sont plus petits que Midi-Pyrénées. La circulation automobile devient insupportable. Jean-Michel BAYLET venait de Toulouse tout à l'heure, et moi aussi, et chaque fois que vous prenez la route, vous savez ce qu'il en est.

Avec une progression de la circulation automobile de l'ordre de 3 % par an, c'est en tout cas ce que l'on peut imaginer, quelles que soient les évolutions futures, le trafic automobile double tous les vingt ans. C'est dire que la circulation deviendra totalement impossible en Midi-Pyrénées.

On parle d'un grand contournement, mais aujourd'hui il ne concernerait que 15 % du trafic que l'on trouve sur les rocade, ce qui veut dire que le temps de faire le grand contournement, dans vingt ans, la circulation aura quand même doublé sur les rocade.

Nous avons donc besoin d'un aménagement multimodal qui permette à une partie importante de la population d'utiliser la gare Matabiau, à ce que, si la partie du sud utilise Matabiau, la partie du nord de la région puisse utiliser Montauban.

Je crois d'ailleurs que c'est la condition d'une bonne réussite et de la meilleure clientèle possible pour le TGV.

Je ne me prononce pas, bien entendu, sur ce que doit être le scénario retenu, je pense que les problèmes environnementaux, les problèmes de lieux traversés joueront beaucoup dans le choix de la formule définitive, puisqu'on a vu que le coût n'était pas considérable entre la différence.

Je ne sais pas si les coûts que vous nous avez indiqués, entre 2,8 Milliards € et 3 Milliards €, multipliés donc par 6,55 quand même, sont des prix d'aujourd'hui ou des prix fin de chantier. Ce n'est pas tout à fait la même chose, parce que dans dix ans, vos 3 Milliards € vaudront 600 M€. Au stade où l'on en est, on peut renvoyer cela à plus tard.

Je voudrais dire également que nous sommes très directement concernés par les trains régionaux. Il y a cinq ans, dans cette région, il y avait 180 dessertes quotidiennes de trains

régionaux. Nous avons doublé ce nombre : nous en sommes à 330, ce qui fait la joie et aussi le désespoir du directeur régional de la SNCF. Notre objectif est d'arriver à un cadencement à 30/35 minutes de Toulouse, de faire ce que nous avons fait sur Toulouse-Colomiers-L'Isle Jourdain-Auch.

Aujourd'hui, entre Toulouse et Colomiers, il y a 47 trains par jour dans chaque sens, et pratiquement autant entre Toulouse, Portet et Muret. Ce système de cadencement de trains régionaux, nous voulons le développer, notamment sur ce qu'on appelle le quart nord-est ou le nord de la région Midi-Pyrénées. Cela concerne Montauban, Cahors, Gaillac, Albi et Rodez. Nous avons pour cela quelques interrogations à mener à bien sur l'état du réseau, nous allons le faire avec le Président DUPORT. Nous aurons à supporter des dépenses qui sont excessivement lourdes.

Je constate que si les autorails appartiennent à la SNCF, Monsieur le Directeur, vous ne m'en voudrez pas de rappeler que c'est bien nous qui les payons.

Je n'ai jamais compris ce système qui fait que nous achetons le matériel. On a commandé pour 200 M€, 63 autorails, et après il appartient à la SNCF. Il n'y a pas de pareil en France. C'est ainsi, mais d'ailleurs ce n'est pas plus mal parce que c'est vous qui l'entretenez, sinon c'est nous qui devrions le faire.

Certains ont imaginé des solutions de repli. Ils ont imaginé qu'à la place d'une ligne à grande vitesse, il pourrait y avoir une solution par un pendulaire entre Toulouse et Bordeaux. Cette solution est à écarter, elle est à éliminer. Elle n'aurait un gain de temps que de 8 à 10 minutes pour un investissement qui serait néanmoins considérable. Elle n'est pas sérieuse en soi. Je sais, et nous devons savoir, que nos voisins d'Aquitaine, quels qu'ils soient, élus politiques, élus socioprofessionnels, n'ont pas forcément la même vision que nous, quelles que soient leurs tendances, leurs appartenances, les compagnies qui sont les leurs. Mais il faut resituer ce barreau Bordeaux-Toulouse dans sa dimension réelle.

Pensez à l'aménagement du territoire, nous savons bien qu'il y a beaucoup de projets de lignes à grande vitesse en France. La presse s'en faisait l'écho encore il y a 48 heures. Nous savons les difficultés qui seront les nôtres. Nous savons que le meilleur des calendriers, j'ai horreur de la démagogie, c'est celui que vous nous présentez, parce qu'il est celui de l'histoire des TGV. Il n'y a pas de miracle, il y a un temps d'étude, d'acquisition, de procédures, et il y a un temps de chantier, cela veut dire que c'est 2018-2019, à peu près à ce moment là. D'ailleurs, Bordeaux sera à deux heures de Paris à peu près à la même époque, à un an près, quelle que soit la cadence des travaux.

Nous devons donc nous battre sur l'idée de ce grand réseau Atlantique-Méditerranée, première partie Toulouse-Bordeaux, circuit ou itinéraire rentable, le plus rentable d'après le directeur de la SNCF lui-même de tous les projets actuellement débattus.

Nous parlerons du financement plus tard, Monsieur le Président, je voulais simplement vous dire ici de la manière la plus claire et la plus ferme, que la région Midi-Pyrénées, l'Assemblée Régionale, est derrière ce projet. Charles MARZIANI m'a représenté à Labège, il était à Bordeaux.

Jean-Michel, c'est chez toi comme chez moi, cela a été voté à l'unanimité. Puisque nous avons été les premiers et les plus importants financeurs des études qui ont été menées jusqu'à maintenant, y compris pour ce qu'a été le financement, je dois dire que si tout le monde a voté la dépense, tout le monde n'a pas voté la recette. Mais il ne faut pas demander l'impossible à certains. La Région est derrière le projet de ligne à grande vitesse, avec deux gares : Matabiau et Montauban.

(Applaudissements)

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Merci, Monsieur le Ministre.

Nous allons maintenant entamer l'ouverture du débat avec tous les participants qui souhaiteront intervenir.

Il y a encore au moins deux personnalités qui ont souhaité intervenir, mais peut-être que je leur demanderai d'attendre quelques instants qu'il y ait eu quelques questions de la salle.

Il s'agit de Monsieur CHAUZY, Président du Conseil Économique et Social, mais qui souhaite intervenir en tant que Président d'Eurosud Transport, et le Président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Tarn et Garonne.

J'ai oublié, je suis impardonnable, l'intervention de la représentante de l'État dans le département, Madame CHARVET, Préfète. Vous allez clôturer ce premier tour de piste, merci Madame, pardonnez-moi.

Mme Anne-Marie CHARVET, Préfète du Tarn et Garonne :

Monsieur le Président, je vous pardonne, nous nous connaissons depuis trop longtemps... il ne peut en être autrement !

Simplement, je voudrais déjà saluer et me féliciter du nombre important de personnes qui aujourd'hui se sont déplacées pour participer à ce débat public.

Je voudrais rappeler que ce projet de ligne à grande vitesse représente un enjeu majeur pour notre département le Tarn et Garonne, pour l'agglomération Montalbanaise, mais également, le Président MALVY l'a dit, pour la Région Midi-Pyrénées et aussi pour la Région Aquitaine et à terme aussi, dans un espace beaucoup plus européen, avec la Région Languedoc-Roussillon par rapport au lien qu'il pourrait y avoir avec l'Espagne.

Vous l'avez rappelé, mais je voudrais quand même insister, c'est le gouvernement, lors du CIADT en décembre 2003, qui a retenu une ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, avec un débat public prévu en 2005.

Le comité de pilotage de cette étude, qui a été animé par mon collègue, le Préfète de Région, a conclu en proposant une liaison grande vitesse Bordeaux-Toulouse, et il appartenait à ce moment-là à la Commission Nationale de Débat Public, autorité indépendante, de décider de la mise en débat. C'est chose faite.

Je rappellerai simplement ce soir quelques éléments qui sont essentiels pour l'État.

D'abord, l'échéancier qui a été retenu et je veux en remercier les principaux acteurs, que ce soit RFF maître d'ouvrage, la SNCF, la DRE Midi-Pyrénées et tout particulièrement son directeur, Monsieur CROCHERIE, qui tout au long de ces mois écoulés a été vraiment un acteur très présent dans cette réflexion, les trois régions bien sûr, mais également les autres collectivités (EPCI) qui ont rejoint le débat public.

C'est donc un débat public sur la proposition d'une ligne grande vitesse Bordeaux-Toulouse qui a commencé.

Je voudrais cependant réaffirmer aujourd'hui clairement que le débat public porte sur la ligne à grande vitesse, et non sur les autres modes de transport, routier et aérien, même si, naturellement et c'est souhaitable, les aspects multimodaux seront abordés.

Ce projet est un enjeu majeur au niveau régional et infra-régional, car se pose la question des alternatives au transport routier, source de congestion, et cela a été dit, mais l'État doit le

rappeler, la ligne à grande vitesse, c'est-à-dire le ferroviaire, est la seule alternative crédible. Les liaisons ferroviaires dans ce projet seront améliorées entre Bordeaux et Toulouse, via Montauban et bien sûr Agen, qui seront desservies.

Je voudrais également rappeler qu'aux niveaux national et européen, le TGV transforme la relation au territoire, il est un mode complémentaire et structurant au mode aérien, et cela a été dit, mais rappelons-le, je crois que c'est quelque chose qui assez frappant dans notre région, mais également dans celle de l'Aquitaine, ce sont les délais que nous avons pour rejoindre Paris. Or, cela a été rappelé par les uns et les autres, il est clair que désormais, en termes d'aménagement du territoire, de distance et de temps pour effectuer ces distances, les distances elles-mêmes sembleront raccourcies.

Ce maillon également de la ligne Paris-Bordeaux va constituer et participe à l'un des réseaux européens :

- ligne Paris-Bordeaux bien sûr, c'est décidé, le débat est aujourd'hui poursuivi,
- la ligne à grande vitesse Perpignan-Espagne, qui va être en travaux,
- la ligne à grande vitesse PACA, qui aujourd'hui est en débat et la ligne à grande vitesse Bordeaux-Espagne dont le débat devrait commencer en 2006.

Je voudrais pour conclure dire, de façon très sincère, très officielle et donc très formelle, ma joie ce soir d'avoir entendu s'exprimer un très large consensus pour que soit réalisée cette ligne à grande vitesse.

Je le dis parce que c'est un élément absolument déterminant pour que, Monsieur le Président de RFF, mais également Monsieur le Directeur Régional de la SNCF, vous le savez comme moi et mieux que moi, à partir du moment où un consensus politique fort s'exprime, et je crois que cela a été le cas à la fois sur le principe, mais également sur un des éléments structurants du débat, pas forcément de ce soir mais de celui qui va avoir lieu dans une semaine par rapport à la gare, les délais que vous avez – par prudence, et parce que ce sont des délais traditionnels et normaux quand toutes les phases les unes après les autres s'enchaînent – ces délais pourraient être raccourcis. Je pense que ce serait quelque chose de fondamental et un objectif vers lequel nous devons tous tendre, compte tenu des enjeux, notamment économiques, qui s'attachent à la réalisation la plus rapide possible de cette liaison grande vitesse, depuis Bordeaux et Toulouse jusqu'à Paris.

C'est donc, Monsieur le Président DEMANGE, dans la transparence que va se dérouler ce grand et passionnant débat sur un projet qui est un élément majeur dans les années à venir pour notre aménagement du territoire et d'une meilleure insertion encore de notre région au sein de l'espace européen. Je tiens à vous remercier, Monsieur le Président DEMANGE, parce qu'il est évident que c'est grâce à la qualité, à la transparence et à l'art de conduire ces débats que les choses pourront se dérouler à la fois dans la sérénité, dans l'efficacité et donc dans la rapidité. Je vous remercie.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

C'est moi qui vous remercie, Madame la Préfète.

Traditionnellement, on a l'habitude de couper le débat pour essayer de l'organiser en deux blocs qui répondent aux préoccupations qu'a rappelées Monsieur DUPORT. Nous sommes là pour parler, premièrement de l'opportunité, deuxièmement des scénarios, du comment et des conséquences du projet.

Si ce que je viens d'entendre se confirme, le pourquoi du projet semble ne pas entraîner apparemment beaucoup d'oppositions, donc la première partie sera vite terminée, et je passerai la présidence à mon collègue, Monsieur le Professeur MATHIS.

Néanmoins je pose la question, et je crois que sans complexe, tout le monde a le droit d'avoir tous les avis, c'est le propre du débat public : y a-t-il des intervenants qui veulent revenir sur cette première question, « le projet est-il opportun ? », soit pour confirmer, soit pour indiquer qu'ils considèrent que ce n'est pas forcément opportun ? J'ouvre la discussion sur cette première phase.

**Pourquoi une LGV
Bordeaux-Toulouse ?**

Georges LABORIE, habitant du Nord Toulousain

Je viens ici confirmer votre propos, à savoir l'opportunité, puisque c'est la première fois, je crois en France, qu'une ligne à grande vitesse n'est pas radiale. Donc, faire une desserte entre Bordeaux et la Méditerranée, ce ne peut être que positif pour le développement de la France et de l'Europe.

Toutefois, je voudrais aborder une question concernant le futur. Autrement dit, y a-t-il un calendrier pour aller au-delà de Toulouse ? Et si oui, y a-t-il opportunité à ce que la gare de Matabiau soit utilisée ? Si oui, est-ce de nature à réduire la vitesse de la liaison entre Bordeaux et Narbonne ?

Subsidiairement, deuxième question, le fait que les voies ferrées existantes seront dégagées, y a-t-il une réflexion qui est conduite, je m'adresse peut-être à Réseau Ferré de France, sur le ferroutage en Midi-Pyrénées et dans le grand Sud-Ouest plus généralement ? Notamment, vis-à-vis de l'Espagne puisqu'il y a, me semble-t-il encore un projet de traversée centrale des Pyrénées vers Saragosse ? Est-ce que ce sujet est abordé dans la réflexion de la part des autorités administratives ?

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je réponds, en tant que responsable de la Commission, à la dernière partie de votre propos, à savoir est-ce que ces sujets peuvent être abordés ?

Par définition, tous les sujets peuvent être abordés dans un débat public. Il est certain que le débat public porte sur la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, mais toute question concernant ce qui peut avoir de près ou de loin une incidence avec cette réalisation peut tout à fait légitimement être posée.

Vous avez parlé de l'éventualité du prolongement de la ligne vers Narbonne, Montpellier, Perpignan et l'Espagne, et deuxièmement du fret. Sur ces deux sujets, je pense que Réseau Ferré de France peut vous répondre.

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

Sur ces deux points, je rappelle qu'à l'occasion des débats en Commission Nationale du Débat Public comme dans la réunion du Comité de Pilotage, nous nous intéressons à l'ensemble de l'itinéraire entre Bordeaux, Toulouse et Narbonne.

Ceci étant, il faut du temps pour réaliser l'ensemble de ces infrastructures et il a été jugé qu'il était plus impératif de réaliser d'abord Bordeaux-Toulouse, et comme les débats publics ne doivent pas avoir lieu trop en amont par rapport à la réalisation des projets, de renvoyer à plus tard un débat public sur la liaison entre Toulouse et Narbonne.

Ceci étant, il a été retenu un processus de concertation que nous sommes en train d'organiser en liaison avec les Préfets de Région Midi-Pyrénées et Languedoc Roussillon, car la liaison Toulouse-Narbonne ne peut pas se concevoir, cela a été dit d'ailleurs tout à l'heure par beaucoup d'intervenants, indépendamment de la liaison entre Montpellier et Perpignan. L'articulation autour de la gare de Narbonne est un problème qui devra articuler les itinéraires nord-sud et est-ouest. Donc, le travail est en train d'être organisé.

Est-ce que ceci remet en cause la gare de Matabiau ? Certainement pas. On pourra revoir, le Président MALVY évoquait tout à l'heure les problèmes de contournement ferroviaire de Toulouse, qui est un projet à plus long terme là aussi, mais il est bien évident que même si demain on réalisait - dans quelques années, plusieurs dizaines probablement - un contournement ferroviaire de Toulouse et une liaison directe voyageurs entre Bordeaux et Narbonne, il faudra bien des trains qui s'arrêtent à Matabiau, des trains qui assurent l'articulation avec les centaines de TER que le Président MALVY a évoqués tout à l'heure. C'est un élément tout à fait incontournable.

Il y a un contournement ferroviaire de Lyon, mais il y a bien évidemment beaucoup de trains qui s'arrêtent à la gare de La Part Dieu et à la gare de Perrache. Ceci est un élément complètement et totalement incontournable. Donc, l'hypothèse gare de Matabiau ne saurait être remise en cause par les perspectives de demain, dans plusieurs années, d'une liaison allant de Toulouse à Narbonne.

Il est bien évident que le dossier du fret est présent dans le document qui est soumis au débat public, et il y aura d'ailleurs je crois un débat sur le fret qui sera organisé à la rentrée. Les problématiques que vous avez évoquées donnent lieu à toute une série de réflexions, des réflexions que nous menons au niveau national dans le cadre des réflexions sur le ferroutage et sur le concept de route roulante notamment, que nous étudions avec des partenaires, en particulier des chargeurs, un groupement qui s'appelle TLF.

Par ailleurs, nous avons avec le Conseil Régional de Midi-Pyrénées, dans le cadre d'un programme qui s'appelle « Pyren 3 » une réflexion sur la traversée centrale des Pyrénées. Sur les perspectives fret d'ailleurs, une phase des études a été achevée et sera présentée à l'occasion d'un comité de pilotage très prochainement.

Cette problématique ne nous a pas échappé en l'état actuel des choses. Je n'aurais garde d'oublier évidemment ce qui est fait en matière de fret sur l'axe méditerranéen puisqu'une des justifications importantes de Perpignan-Figueras, c'est aussi d'y faire circuler de nombreux trains de fret.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Si sur cette première partie, c'est-à-dire l'opportunité du projet, il n'y a pas d'intervention particulière, je vous propose d'aborder la deuxième partie : « Si le projet est opportun, quelles sont ses modalités de réalisation, quelles sont ses conséquences, quels sont ses inconvénients éventuels ? »

Cette partie va être animée par mon collègue, Monsieur le Professeur MATHIS.

La faisabilité du projet
Les enjeux sociaux et
environnementaux

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Merci, Monsieur le Président.

Je pense que le projet, et les problèmes qu'il pose ont été parfaitement décrits déjà par un certain nombre d'intervenants.

Pour résumer : un projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, c'est ce qui nous préoccupe immédiatement, avec deux grandes villes entre les deux : Agen, Montauban, des scénarios envisagés. On a entendu les avis, mais plus précisément, il faudra peut-être connaître la manière ou quel scénario sera choisi.

Nous sommes tout à fait à l'écoute de ce que peuvent nous dire les représentants de la population, mais de ce que peut nous dire la population elle-même. Tout avis est bon à prendre, car tout avis peut éventuellement éviter de faire des erreurs.

Or, les erreurs dans ce domaine-là sont difficilement rattrapables, nous le savons tous. Il y a des espaces environnementaux fragiles, il y a un patrimoine, qui doit être mis en valeur et en même temps protégé. Donc là, il y a des difficultés auxquelles les techniciens sont parfois habitués, mais ils n'ont pas forcément la connaissance du terrain que vous avez.

C'est pour cela que nous allons écouter vos questions, nous allons peut-être voir s'il y a des questions écrites dans la salle et passer la parole à un certain nombre de personnes, qui vont sans doute poser des questions aux intervenants institutionnels.

J'ai là par exemple une déclaration de Monsieur LAGREZE, Président de la Communauté des Communes Garonne et Canal, qui n'a pas pu rester parmi nous, mais qui nous a donné son texte qui est tout à fait intéressant. Cela recoupe tout à fait les quelques mots que je viens de vous dire. Mais à ce stade, je donne la parole à mon collègue, Michel SABLAYROLLES, qui va rapporter les premières questions écrites.

Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission particulière :

Nous avons deux questions qui portent sur ce premier temps du débat, qui est le « Pourquoi ? », deux questions qui ont été rapidement abordées tout à l'heure par les différentes interventions, mais je crois qu'elles ont leur opportunité. Je les cite in extenso :

La première est de Monsieur CANEZIN, qui est de Verdun Sur Garonne : « Le TGV en trois heures à Paris, et pourquoi pas le pendulaire par Limoges demandé à une certaine époque par les trois Présidents de Régions ? »

Je continue par une seconde question posée par Monsieur PICCOLI, toujours de Verdun : « Une nouvelle gare en Tarn et Garonne servira-t-elle à desservir le futur aéroport demandé par certains élus du Tarn et Garonne ? »

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

Je ne répondrai pas à la deuxième question puisqu'elle n'est pas pour moi l'objet du débat, donc il faudra la poser à d'autres qu'à moi. Il est bien évident qu'une gare c'est toujours utile, donc à partir d'une gare on peut faire plein de choses, y compris desservir un aéroport, mais pour moi la question n'est pas d'actualité.

Sur le pendulaire par contre, je me sens le devoir de répondre, et surtout devant le Président MALVY.

L'étude du pendulaire a été faite de manière attentive. Je crois que les chiffres sur les horaires que je vais vous indiquer montrent qu'on n'aboutissait pas à des résultats aussi performants que ceux que nous avons avec une ligne à grande vitesse et avec des investissements non négligeables.

Prenons le cas de Montauban, c'est celui qui nous intéresse, avec POLT intégrant une décision qu'a prise le gouvernement et qu'on pourrait supposer réaliser, c'est-à-dire celle d'un barreau entre Poitiers et Limoges, on aboutit à des temps de parcours les plus performants entre 4H45 et 4H55, contre 5H31 aujourd'hui par cette ligne.

Avec Bordeaux-Toulouse, on aboutit, comme on l'a dit tout à l'heure, à quelque chose qui est aux environs de 3H10.

Par ailleurs, le gestionnaire d'infrastructures que je suis ne peut pas ne pas constater dans tous les travaux qui lui ont été donnés et dont le Gouvernement a eu connaissance, que le pendulaire a des conséquences non négligeables – et on le voit dans un certain nombre d'autres pays – sur la voie.

Le Président MALVY évoquait tout à l'heure l'état du réseau, c'est un sujet qui me préoccupe bien évidemment, ce n'est pas seulement le problème des lignes à grande vitesse qui me préoccupe, c'est le bon fonctionnement de l'ensemble du réseau.

Pardon de parler un peu physique, surtout pour moi qui ne suis en rien un physicien, les efforts que l'on fait en compensant la pendulation se reportent sur la voie et entraînent des phénomènes de dégradations sur la voie, qui sont significatifs.

Ceci étant dit, la solution pendulaire est une solution que le Gouvernement, lors du CIADT du 18 décembre 2003, n'a pas retenue. Il a retenu toutefois l'idée d'une amélioration de la desserte de Limoges via Poitiers, avec une amélioration substantielle également de la desserte de Brive, et c'est un projet sur lequel nous travaillerons et pour lequel nous saisissons la Commission Nationale du Débat Public, au mois de septembre prochain.

Je répète parce que j'avais oublié de dire un point important, il est bien évident que cette ligne, et notamment au sud de Brive, mais au nord également puisqu'il s'agissait d'assurer la continuité de l'itinéraire, est une ligne très importante pour nous, et sur laquelle nous veillons très attentivement, dans la mesure où c'est une ligne sur laquelle il y a une circulation de fret extrêmement importante entre le sud de notre pays et l'ensemble de la région Ile de France.

Dernier point pour rappeler que, au-delà de ce qui a été dit, nous faisons des travaux extrêmement importants, qui représentent environ 300 M€, pour assurer le bon fonctionnement de cette ligne.

Nous sommes en train de finir le renouvellement de la voie entre Brive et Masseret en Corrèze. Nous allons engager dans le courant du mois d'octobre prochain, le plus gros chantier de régénération en France, entre Les Aubrais et Vierzon, qui fait plusieurs centaines de millions d'euros. Enfin, nous supprimerons un certain nombre de passages à niveau dans l'Indre (29), ce qui permettra là aussi de gagner quelques minutes entre Paris et Limoges.

Kim REGNIER, Directeur régional de RFF :

Je voulais ajouter qu'entre Masseret-Brive et les Aubrais-Orléans, on aura un petit chantier d'une douzaine de kilomètres dans le nord de Midi-Pyrénées, c'est Nozac St-Clair et également, le chantier de renouvellement d'ouvrage sur le viaduc de La Motte en Midi Pyrénées, toujours sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

J'ai bien noté cette demande de question, je vais juste dire un mot avant.

Je rappelle à l'assemblée que les interventions de tous les représentants de la population et un certain nombre d'interventions des citoyens seront sur le net. Toute intervention écrite recevra une réponse. Toute intervention envoyée par Internet recevra une réponse.

Tous les éléments, pour une part synthétisés bien sûr, de questions et de réponses, ou de problèmes qui auront été posés, figureront dans notre rapport. Tout sera publié en totale transparence, et je dirais, en totale indépendance. C'est un point sur lequel nous sommes très attachés.

René MONTANER, Habitant de Montauban :

Bonsoir, et merci de nous donner la parole pour nous exprimer sur ce grand projet structurant. Je suis Montalbanais depuis plus de vingt-cinq ans, et pendant ma carrière professionnelle en Tarn et Garonne, j'ai occupé un poste d'inspecteur des transports au sein de la SNCF pendant plus de vingt ans, donc c'est un sujet que je connais assez bien.

Le développement, dont vous nous demandez de parler aujourd'hui, est celui que les géographes ou les économistes, les aménageurs de la Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Action Régionale, la DATAR, prévoient à l'horizon 2020, c'est-à-dire dans environ une quinzaine d'années. Nous devons donc essayer d'imaginer quels seront le meilleur tracé, les meilleurs emplacements pour les gares et les meilleurs interconnexions possibles, avec les autres modes de transport à cet horizon.

Juste avant de vous donner mon point de vue sur le scénario qui a ma préférence, permettez-moi de vous dire que le délai de quinze ans me paraît beaucoup trop long pour répondre au développement actuel du Tarn et Garonne et de Montauban en particulier.

A mon avis, c'est aujourd'hui et maintenant, que Montauban a besoin d'un grand pôle multimodal de transports collectifs, pour répondre au développement des transports régionaux que l'interconnexion entre le train, les transports urbains, les transports départementaux – et je ne sais plus quel autre mode de transport, je pensais à la bicyclette mais là on ne peut pas parler de transport collectif, sauf si on prend un tandem – ou par le canal, devient une réalité.

Or, la gare actuelle de Ville Bourbon offre déjà toutes les possibilités techniques nécessaires à la réalisation de ce grand pôle d'échanges. On ne comprend pas très bien pourquoi ce grand dossier est resté sur une voie de garage alors que l'agglomération souffre d'un réel et cruel besoin en matière d'interconnexion des transports collectifs.

Concernant la nouvelle gare TGV et puisque c'est le sujet de ce débat, on pourrait vous proposer d'organiser peut-être en plus du débat public, un référendum populaire. C'est à la mode, et puis cela divise.

A la question : « voulez-vous une ligne nouvelle entre Bordeaux et Toulouse ? », on est à peu près certains que tout le monde répondrait « oui », que le « oui » serait massif.

En revanche, ce qui pourrait faire problème, c'est son tracé et l'implantation des nouvelles gares.

En utilisant le document que vous nous avez adressé récemment, je vous dirais que ma préférence va au scénario A, c'est-à-dire à celui qui prévoit la desserte d'Agen et de Montauban par leurs gares centrales, sous réserve que Montauban ait comme Agen un

raccordement à l'ouest et au sud, car la ligne classique ne supporterait pas les nouvelles circulations de TGV entre Toulouse et Montauban.

Enfin, dans ce scénario A, et pour répondre à toutes celles et à tous ceux qui veulent une nouvelle gare TGV, je propose que cette nouvelle gare soit implantée entre Montauban et Agen. Je pense sans parti pris à une gare nouvelle qui pourrait se situer par exemple près d'Auvillar, car ce sont tous les départements limitrophes qui trouveraient ainsi un formidable outil de développement, je pense en particulier à la Lomagne jusqu'à Auch, au Quercy blanc jusqu'à Cahors.

Voilà, j'en ai terminé, merci encore de m'avoir permis d'exprimer mes quelques idées.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Merci Monsieur.

Joëlle GREDER, Conseillère Municipale à Montauban :

Je me félicite qu'enfin on commence à parler sérieusement de la ligne TGV Bordeaux-Toulouse. Je pense qu'il faut accélérer le développement du ferroviaire, parce que comme l'a dit le Président MALVY, de plus en plus de voitures, de plus en plus de camions : on mène la planète à sa mort si l'on continue comme cela.

Il faut vraiment qu'on accélère les choses. Cela ne peut pas rester à ce rythme. Qu'on accélère pour le TGV, pour le fret, et pour les TER, il faut faire un effort, et personnellement je souhaite que cela se fasse dans le cadre du service public et non pas dans le cadre des privatisations, tel que le prévoit l'Europe libérale actuelle. Il me semble que ce type d'infrastructures, qui coûte cher mais qui est extrêmement utile pour l'ensemble de la population, doit être du domaine public si l'on veut être efficace.

Ensuite, j'ai une deuxième remarque : il me semble qu'il faut que dans le projet on voit bien comment on va prendre ce TGV. Par exemple aujourd'hui, quand on habite Montauban, si on veut prendre l'avion, il faut obligatoirement prendre notre voiture. Donc il faut que le maximum de gens puissent prendre ce TGV sans avoir des parcours en voiture extrêmement importants et longs.

Qu'est-il prévu pour les gens qui habitent Albi ou Auch, et qui ne seront pas desservis directement par le TGV ? Il faut vraiment qu'il y ait un plan d'ensemble pour limiter l'usage de la voiture sur le parcours.

Dernière remarque sur l'emplacement de la gare à Montauban. Je crois que cela mérite un débat important avec la population Montalbanaise. J'ai entendu Madame BAREGES qui se prononce pour une gare autre que la gare de Ville Bourbon actuelle.

Je pense qu'il faut quand même un débat plus large parce que moi qui suis conseillère municipale, nous n'avons pas eu de débat ne serait-ce qu'au conseil municipal, alors n'en parlons pas avec le reste de la population.

Il me semble qu'il faut que ce débat en Tarn et Garonne soit beaucoup plus large pour qu'on ait l'emplacement le meilleur, parce que je ne pense pas que le débat divise, je pense que le débat permet de prendre les meilleures solutions.

(Applaudissements).

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Merci Madame. Je profite de votre intervention pour rappeler qu'il y aura une séance particulièrement dédiée aux gares.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Je veux dire, avant de répondre aux autres questions qui ont été posées, sur cette réunion, ce débat sur les gares : nous avons « repéré » que dans l'ensemble du dossier, il y avait quelques sujets où il y avait de vraies questions qui se posaient et sur lesquelles il fallait débattre sur le fond. Effectivement, la gare de Montauban, comme la gare d'Agen, était un de ces débats.

Comme l'a rappelé Monsieur MATHIS, la semaine prochaine, le 5 juillet à la même heure dans cette même salle, se tiendra un débat. A ce propos, comme c'est bientôt le moment, on va tâcher d'organiser ce débat dans les jours qui viennent et nous avons l'intention de le faire – je parle à un certain nombre de responsables – en trois phases :

- L'expression d'experts qui ont travaillé sur les problèmes de gare ;
- Une table ronde avec des acteurs socio-économiques, associatifs, du département ou de la région. Je pense en particulier aux Chambres Consulaires bien évidemment, aux représentants des usagers, éventuellement au Conseil Économique et Social ;
- La table ronde des élus, responsables des collectivités et membres en particulier du Comité de Pilotage, avec Madame la Préfète si elle veut bien s'y associer.

Le Secrétariat Général de la Commission Particulière, dans les tous prochains jours, va prendre l'attache des personnes ou des organisations que j'ai citées, pour demander si elles souhaitent participer activement à ces tables rondes qui se tiendront sans doute ici.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Pour alterner un petit peu, j'ai deux demandes de parole. Je vais donner la parole à Monsieur CHAUZY, qui intervient au titre d'Eurosud Transport.

Jean-Louis CHAUZY, Président de Eurosud Transport :

Nous avons tellement attendu que je n'ai pas encore compris à cette heure si nous avons l'occasion de nous diviser.

C'est en 1991, j'étais à l'époque Secrétaire Général d'une grande confédération syndicale, Président de la Commission du Plan au Conseil Économique et Social, que j'ai été invité par le Président MADOL à rejoindre l'Association Eurosud Transport, créée par le Conseil Régional pour commencer le lobbying public en faveur de la connexion TGV Atlantique-

Méditerranée. Cette Association, Eurosud Transport, que je préside depuis deux ans, a eu ensuite une deuxième vocation à la demande des élus, notamment de la Région, première collectivité, financeur aussi de l'Association, pour intégrer tous les modes de transport, les connexions et notamment les transports de marchandises et la question du ferroutage, qui n'est pas l'objet du débat de ce soir.

Donc, nous avons attendu quatorze ans avant de pouvoir parler dans un débat public officiel qui vient concrétiser une longue attente des Midi-Pyrénéens et des habitants de cette région qui ont souvent pensé que la seule destination possible efficace est l'avion. Il y a eu de fait un accord oral, bien sûr non écrit, pour dire : « Pour Toulouse c'est l'aérien, on n'a pas trop besoin du train ».

Aujourd'hui, c'est une exigence très forte qui devrait nous prémunir des débats comme on en a souvent sur des très grands projets, que le Préfet DAUBIGNY a connus dans le Vaucluse, le TGV : « oui » ; les gares : « oui » ; les voies : « non ».

Dans le Vaucluse : quatre ans de débats supplémentaires et un milliard et demi de francs en plus pour la SNCF, si ma mémoire est bonne, mais sur ces questions, elle me trahit rarement. Aujourd'hui, il y a un accord global des collectivités, des universitaires, des Chambres consulaires, des syndicalistes, des entreprises. Il y a comme aujourd'hui un consensus sur le projet.

La seconde question est : en quoi cela-t-il peut aider pour l'aménagement du territoire régional ? Les intervenants précédents y ont déjà répondu.

Dans une région, grande bien sûr, qui regagne des habitants, qui en accueille beaucoup, et le scénario pour la population midi-pyrénéenne, pour les dix ans qui viennent, c'est au plus mal 150 000 habitants supplémentaires, dont une grande partie est déjà en dehors de l'aire urbaine de Toulouse. Dans les départements qui gagnent en démographie, le premier, comme le Président BAYLET l'a dit, c'est le Tarn et Garonne.

Si bien que la réflexion sur le TGV, c'est une réflexion sur l'aménagement du territoire régional, et puisqu'on est à Montauban, c'est aussi réfléchir aux nouvelles fonctions de ce département et de son chef-lieu dans l'aménagement du territoire régional.

La réflexion sur la gare, « Faut-il ou pas une nouvelle gare ? », qu'il faudra essayer d'approfondir le 5 juillet, ne doit pas être une réflexion réservée aux Montalbanais, ni même à la communauté d'agglomérations. C'est pour Montauban l'occasion d'engager une réflexion sur ses fonctions d'équilibrage du territoire dans sa dimension régionale, interdépartementale et inter-régionale. Cela concerne une partie de mon département d'origine (l'ouest aveyronnais), quinze villes qui font que le Rouergue, aura intérêt à venir plutôt ici que d'aller toujours plus au cœur de l'agglomération toulousaine.

Donc, il est clair que ce projet nécessite parallèlement une réflexion sur des fonctions nouvelles. Cela fait référence à l'émission sur les villes moyennes.

C'est aussi l'occasion d'élargir la réflexion, et de dire que les questions de localisation, d'accès et de desserte, même si RFF y met les moyens, il faut pouvoir réussir le pari, sinon aller par la route, ce serait une anomalie.

Enfin, parlant de démographie, accueillir des gens oui, mais si l'on veut éviter l'accueil uniquement pour l'effet dortoir, dormir en Tarn et Garonne et travailler à Toulouse, dormir dans le Tarn pour aller à Toulouse, c'est aussi la réflexion sur les fonctions économiques. De ce point de vue, un effort d'anticipation est fait, j'ai vu aussi le document sur la contribution du département. Le fait, que toutes collectivités confondues soient d'accord sur l'essentiel, devrait grandement nous faciliter les choses.

Notre souhait serait qu'on sache utiliser jusqu'au 18 novembre 2005 le temps qui nous est imparti pour nous mettre au clair, entre Midi-Pyrénéens sur ce que nous voulons. Nous ferons aussi une forte pédagogie avec nos collègues aquitains, allant les rencontrer le 18 juillet à Bordeaux, pour ne pas recommencer Clochemerle entre les deux métropoles du sud-ouest. Cela n'intéresse que nous.

Nous avons l'obligation de défendre l'intérêt général du sud-ouest européen dans son approche avec les régions espagnoles. Nous avons à demander les mêmes choses, dans le même temps. Ne commençons pas à nous opposer entre nous, cela ne profiterait qu'à Bercy pour mettre les moyens financiers ailleurs, là où on ne se disputera pas.

Ayant longtemps attendu, nous avons aujourd'hui une obligation de régler les questions vives qui ont été abordées par la présentation. C'est, à la fois à l'issue d'une très longue attente, une chance aujourd'hui de pouvoir engager ce débat dans d'excellentes conditions, l'association Eurosud Transport utilisera le cahier d'acteurs pour faire une contribution écrite, respectant le cadre que vous avez proposé. Par ma fonction de Président du Conseil Économique et Social de la Région, dans les mois qui viennent, ainsi vous aurez une contribution.

Tous les acteurs, quelle que soit leur origine sociale ou géographique, sont mobilisés avec les collectivités et à leurs côtés pour réussir l'accès aux TGV dans toutes les dimensions, qui ont été rappelées par les Présidents des trois collectivités qui se sont exprimés précédemment. Ne perdons pas de temps. Après nous savons aussi qu'il faudra du temps pour faire, et pour financer. Si nous voulons que nos enfants puissent y aller le plus tôt possible, ne perdons pas de temps.

En tout cas, le débat tel qu'il a été exprimé aujourd'hui à Montauban montre qu'il y a un accord sur l'essentiel, cela nous évitera de perdre du temps après sur des questions subsidiaires.

(Applaudissements).

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Merci Monsieur le Président. Je vais bénéficier de votre conseil, vous avez dit « tous les acteurs », je vais dire aussi « tous les citoyens ». Je vais repasser la parole à la salle avant de reprendre un intervenant institutionnel.

Jeannine MEILLAN, Membre de l'ATAC 82 :

Je vais faire une remarque surtout sur les enjeux économiques, en particulier en me référant à la brochure de Réseau Ferré de France que j'ai entre les mains et dans laquelle la ligne du TGV Bordeaux-Toulouse est présentée comme devant ou pouvant accroître les possibilités de développement du transport ferroviaire de marchandises.

Je me demande dans quelle mesure exactement, dans quelles limites, une ligne TGV dédiée aux voyageurs peut favoriser le transport ferroviaire de marchandises. Jusqu'à ce jour, il me semble que l'on a constaté que la construction de lignes TGV n'avait pas empêché l'inflation considérable du trafic routier de fret. Donc, c'est à la fois une question et une remarque.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Je vais demander directement la réponse à nos collègues de RFF qui, je l'espère, vont vous donner des éléments.

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

Je crois que la réponse à votre remarque, Madame, est très simple. Tout ceci est un problème de capacité. Il est bien évident qu'à partir du moment où l'on met tout le trafic voyageurs inter-régional, et international éventuellement, puisque les liens avec l'Espagne ont été évoqués par le Président MALVY, ils sont évoqués dans le rapport notamment à la page 41 et à la page 49, donc pour nous, c'est une dimension importante. Le fait qu'on ait transféré sur la ligne nouvelle une partie du trafic voyageurs libère des capacités sur la ligne historique. Nous aurons plus de capacité à faire passer des trains de fret.

Je suis, en tant que gestionnaire d'infrastructures, amené à libérer des capacités, à donner ce qu'on appelle des « sillons » dans notre jargon ferroviaire.

Ensuite, bien évidemment, aux entreprises ferroviaires, au premier rang desquelles celle que représente Monsieur de TESSIERES ici, d'apporter des réponses et de faire venir des clients pour le fret. Ils se battent bien d'ailleurs, puisqu'ils ont « perdu » un petit bout de ligne, il y a eu un nouvel intervenant, mais ils viennent de gagner la compétition pour « Arcelor ». Donc, je compte sur la SNCF pour faire qu'il y ait plus de trains de fret qui circulent le moment venu sur la ligne historique où nous aurons dégagé des capacités.

Alain de TESSIERES, Directeur régional de la SNCF :

Je voudrais compléter aussi en soulignant quand même, qu'un des problèmes fondamentaux pour transférer du trafic routier sur du trafic ferroviaire, c'est que l'Europe se décide à mettre fin à la sous-tarifcation dramatique du transport routier qui est encore plus accélérée en ce moment.

Il faut à la fois des capacités, et ce projet y contribue, mais il faut un certain nombre de conditions qui actuellement, malheureusement, ne sont pas remplies.

Claude TACHER, Responsable d'une cellule de la CGT des Cheminots de Montauban :

Sur la question du TGV et de la ligne à grande vitesse, je ne vais pas y revenir, il n'y a pas de discussion là-dessus.

Il y aura des débats sur l'implantation des gares et sur la desserte de Montauban par la ligne à grande vitesse. J'ai entendu le Président du Conseil Général indiquer qu'il souhaitait fortement, à l'unanimité du Conseil Général, avoir une gare TGV située au delà du carrefour de l'A62 et de l'A20. J'ai lu aussi avec intérêt qu'il souhaitait que cette gare nouvelle TGV soit raccordée à la ligne Bordeaux A7, la ligne actuelle, par un embranchement ferroviaire. Je fais remarquer simplement que cette proposition-là ne correspond à aucun des scénarios qui ont été évoqués par RFF. Cela étant, ce n'est pas parce qu'ils n'ont pas été évoqués par

RFF qu'ils ne doivent pas voir le jour.

Concernant un autre scénario par rapport à la desserte de Montauban par le TGV, j'ai entendu aussi Madame la Présidente de la Communauté des Communes de Montauban, indiquer qu'a priori et dogmatiquement, la formule inscrite dans le scénario A n'était pas de son point de vue concevable, considérant que les installations de la gare de Montauban ne pourraient pas accueillir le TGV.

Très honnêtement, je pense qu'il faudrait qu'elle regarde un peu plus le dossier : les TGV, ils s'arrêtent déjà à Montauban, on peut les accueillir et on peut en accueillir beaucoup plus.

Ensuite, sur les questions d'unanimité des acteurs, c'est bien que tout le monde soit d'accord avec l'idée qu'il faut qu'il y ait une desserte TGV pour le Tarn et le Garonne. C'est un petit peu dommage qu'il n'y ait pas eu la même unanimité pour faire la plate-forme des transports collectifs à Montauban dont notre syndicat avait été porteur de la première proposition en 1993, et elle n'a toujours pas encore vu le jour. Ceux qui sont responsables de ces choses-là, ils n'ont qu'à un peu mieux réfléchir.

J'entends beaucoup « cela va libérer des capacités, des sillons, par rapport au trafic fret ». Il faut savoir aujourd'hui qu'en matière de fret, en matière de routage, de fercamisation etc... l'activité triage de Saint-Jory est fermée depuis le 12 juin dernier. Concernant le fret, on peut faire mieux. En terme de camionnage ou de fercamisation, il y a un chantier à Montauban qu'il est prévu de fermer en novembre 2005. Autrement dit, on va mettre encore davantage de camions sur les routes.

Ensuite, concernant l'exploitation de cette future installation, je crois que les uns et les autres, on a intérêt à regarder aussi. Ce n'est pas parce qu'il y aura une ligne nouvelle, qu'il y aura nécessairement une meilleure desserte en termes quantitatif et qualitatif pour les Tarn-Garonnais, voire en élargissant un peu, pour les Gersois, les Tarnais ou les Lotois.

Je vous remercie.
(*Applaudissements*).

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Je vais, après l'exposé de ce point de vue, comme je vous l'ai dit, passer la parole à un institutionnel, Monsieur MARTY, de la CCI Tarn et Garonne, qui va, je pense nous donner un autre point de vue, tout aussi important.

Jean-Louis MARTY, Président de la CCI du Tarn et Garonne :

Madame le Préfet, Monsieur le Président, Madame le Député Maire, Mesdames, Messieurs, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Tarn et Garonne est très heureuse de ce consensus qui s'est fait jour aujourd'hui.

En tant que représentant des 6 500 ressortissants de la Chambre de Commerce, donc des entreprises, nous disons « oui » au scénario D, avec une gare à proximité de Montauban, pour un outil de développement économique important, pour le développement du fret, pour le développement des TER, pour le désenclavement de notre région vers l'Espagne, pour le

désenclavement de notre région vers l'Est de la France, Marseille et Lyon, pour le développement du tourisme et du commerce en Tarn et Garonne.

Un point que j'ajouterais, c'est la possibilité d'une gare sur Agen pour les ressortissants qui habitent à l'ouest et au nord-ouest du département, qui auront facilité d'aller et de prendre le train vers Paris à partir de la gare d'Agen.

« Oui » à une zone logistique dans le département.

« Oui » à une zone dédiée à l'environnement.

Voilà les projets de la Chambre de Commerce, le nouveau Président est un président heureux, parce qu'avoir un tel projet pendant sa mandature – certes, les travaux se feront bien plus tard, mais quand même - un beau projet, et les entreprises sont très heureuses de cette possibilité de développement de leurs affaires et bien sûr aussi, par voie de conséquence, de la possibilité de créer des emplois dans le département.
(Applaudissements).

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Je vais passer la parole à deux personnes dans la salle.

Jean-Marie BENCE, Maire de Saint-Aignan :

Je voulais simplement faire remarquer et insister auprès des membres de la Commission, pour qu'ils fassent remarquer la nécessité de réduire les délais afin de définir au plus tôt le tracé de la ligne dans nos communes.

Un certain nombre de personnes sont déjà inquiètes du tracé qui risque de toucher leur patrimoine, mais chose plus grave actuellement, on risque de délivrer des permis de construire et d'autoriser des investissements publics ou privés sur des terres qui dans quelques mois ou dans quelques années devront être détruites pour laisser passer le train.

Je voudrais donc insister auprès de la Commission pour qu'on puisse réduire au maximum le délai de définition de ces tracés et on évitera ainsi ce que nous disait Monsieur CHAUZY tout à l'heure, qu'un certain nombre de personnes s'opposent à ces tracés, en particulier les gens qui viennent de construire. On ferait ainsi une économie de temps et d'argent.
(Applaudissements).

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Merci, Monsieur le Maire, ou Monsieur le Président peut-être.

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Peut-être que RFF voudra ajouter un mot, mais simplement, puisque vous nous demandez de faire preuve d'un maximum de diligence, bien sûr, dans le rapport que nous fournirons à l'issue des débats, on peut gagner quelques semaines mais après, tout dépendra de la célérité avec laquelle les études techniques seront menées.

Je voudrais indiquer quelque chose : le dossier support qui a été établi par RFF – il ne faut jamais donner d'avis lorsqu'on est membre de la Commission – mais je considère que c'est un dossier complet. D'ailleurs, c'est comme cela qu'il a été jugé par la Commission Nationale qui a considéré qu'il était tout à fait explicite.

Cependant, depuis quelques réunions, nous constatons que beaucoup de questions sont posées sur la précision du tracé. Or, bien évidemment à ce stade du débat public, le tracé n'est pas arrêté parce que s'il était arrêté, cela voudrait dire qu'on a fait de longues études, donc que tout est bouclé et que tout est décidé.

Il est sur un couloir, un seul entre Agen et Toulouse, trois possibles entre Agen et Bordeaux, des couloirs d'environ 10 kilomètres. Il faut reconnaître que sur la carte, on l'a évoqué avec Réseau Ferré de France, le fond de carte ne permet pas vraiment d'avoir une vision précise, il y a des hachures.

Réseau Ferré de France travaille actuellement pour pouvoir, à la reprise du débat début septembre, proposer une cartographie qui sera toujours sur 10 kilomètres, ce ne sera pas le tracé, mais qui sera beaucoup plus lisible sur le terrain pour ceux qui peuvent considérer qu'ils sont de près ou de loin peut-être concernés. Réseau Ferré de France souhaiterait-il ajouter un mot ?

Jean-Pierre DUPORT, Président de RFF :

Je vais apporter une précision, notamment par rapport à un propos de Monsieur BAYLET tout à l'heure, s'il le veut bien, parce que je ne voudrais pas qu'on oublie la question qu'a posée tout à l'heure Monsieur MONTANER. Je voulais demander éventuellement à Kim REGNIER d'y répondre, mais je vais le faire directement.

L'hypothèse de la gare unique, vous la trouverez à la page 62. Je ne veux pas dire que le document que l'on a mis au point soit un document qui apporte des réponses à toutes vos questions, ce serait bien évidemment prétentieux, voire cuistre, mais l'hypothèse de la gare unique vous est présentée avec ses avantages et ses inconvénients, donc je ne vais pas être beaucoup plus long.

En tout cas, c'est une hypothèse qui peut renaître à l'occasion du débat public. Je le redis, le débat public peut permettre d'enrichir des hypothèses.

Sur la question que vous posez des problèmes de délais, c'est vrai que nous souhaitons aller le plus vite possible. Il se trouve que dans notre pays, nous avons un certain nombre de procédures, un certain nombre de lois qui sont des lois je crois protectrices, qu'ont voulues tous nos concitoyens, qui font qu'aujourd'hui, on a eu plutôt dans la réalisation des infrastructures un allongement des délais plutôt qu'un raccourcissement.

Je crois qu'il faut trouver un bon point d'équilibre. Votre remarque, Monsieur, est particulièrement pertinente, c'est vrai qu'il faut aller le plus vite possible à définir un fuseau le plus réduit possible.

Mon expérience sur le LGV SEA, c'est qu'on ne peut pas le faire sans qu'on ait très bien étudié l'itinéraire. Si l'on n'a pas bien étudié l'itinéraire, on ne sera pas à même de le défendre le jour où il sera contesté. Il est bien évident que l'itinéraire final sera contesté.

Du reste sur la LGV SEA, nous avons des contestations au droit d'Angoulême, au droit de Poitiers, et si nous n'avions pas étudié suffisamment le projet, pour voir comment l'insérer dans le paysage, voir quels sont les travaux de protection phonique, de reconstruction par exemple de protections paysages, on n'est pas très performant.

Donc, on ira le plus vite possible, mais il faut qu'on ait bien étudié le projet parce que sinon, on aura des problèmes de réactions des populations.

Je veux juste dire une petite nuance par rapport à ce qu'a dit Monsieur BAYLET tout à l'heure, lorsqu'il a évoqué des chiffres qui pourraient impressionner, sept mille sept cents hectares. C'est vrai que le débat actuel « obère sept mille sept cents hectares ». Il a parfaitement raison, puisque c'est 77 km multipliés par 10 kilomètres, le calcul est impeccable.

Le jour où l'on réalisera la LGV, elle portera sur dix fois moins, c'est-à-dire que c'est à peu près une centaine de mètres qui sera impactée, donc je dirais que c'est plutôt sept cent soixante dix hectares plutôt que sept mille sept cents.

C'est vrai qu'aujourd'hui, c'est le sens de votre remarque, nous pouvons « inquiéter » sept mille sept cents hectares. A nous d'essayer d'être les plus performants pour réduire au maximum à sept cents, mais il faut vraiment avoir bien étudié parce que sinon on est dans un position extrêmement difficile au moment de la réalisation.

Jean-Paul MAGNANA, Habitant de Castelsarrasin :

On sait que le train est le moyen le moins polluant et le plus sûr, mais cependant il va encore renforcer les pôles industriels et urbains que sont Toulouse et Bordeaux, et vider le cœur de nos régions. Ce sera un centralisme régional, après le centralisme national. Donc, il faudra veiller à maintenir les TER et les petits trains. Les TER vont diminuer alors qu'ils avaient augmenté, parce qu'on ne peut pas faire tout à la fois, et il faudra les maintenir car les petites régions ont droit elles-aussi à des moyens de communication.

En second lieu, il est presque certain que ce sera un train à deux vitesses, c'est-à-dire un train pour les nantis et un train pour les autres qui ne pourront pas le prendre. Il faudra veiller à ce que ne soit pas donc un train rien que pour les hommes d'affaires, mais qui soit accessible à tous, par le prix évidemment.

Troisièmement, on dit que le ferroutage est impossible, mais on note qu'il se développe dans les autres pays d'Europe. Il est impossible en France, je ne comprends pas pourquoi.

Quatrièmement, cette voie ne sera pas pour desservir les aéroports, parce que l'avion est un moyen très polluant, il détruit la couche d'ozone et doit être réservé seulement aux voyages intercontinentaux.

(Applaudissements).

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

A ce propos, j'indique que dans un délai relativement bref, disons quinze jours, sera sur le site Internet du débat public, la sténotypie de cette réunion.

Alain de TESSIERES, Directeur régional de la SNCF :

Je peux peut-être répondre en partie aux préoccupations qui viennent d'être exprimées. Bien entendu, le Président MALVY a souligné le développement considérable déjà réalisé et à réaliser pour les TER. Il est clair qu'en complément du schéma actuel qui ne prévoit pas le TGV, puisque le schéma actuel est à l'horizon de cinq/dix ans, là on est à l'horizon de dix/quinze ans, il faudra qu'on regarde avec les Conseils Régionaux concernés, comment on peut adapter le service TER, le compléter, de façon à assurer la diffusion la plus importante possible des voyageurs sur l'ensemble du territoire. C'est un souci majeur, et vous avez raison de le souligner.

La deuxième chose, c'est le cliché, excusez-moi du terme, de « TGV, train des nantis ». Je me permets quand même de rappeler qu'actuellement, nous avons une gamme de prix entre Marseille et Paris ou entre Montpellier et Paris, qui ont à peu près les mêmes distances, qui démarre à 19 € l'aller, et qui va sans doute jusqu'à 110 ou 115 € en première, donc de 19 à 110 €, avec toute la gamme de prix.

On a des développements considérables de clientèle et c'est une erreur de dire que le TGV est en train d'hommes d'affaires, ce n'est pas vrai. C'est un train qui dessert toute la population et la majeure partie de la clientèle, en particulier avec des temps de parcours de l'ordre de trois heures, c'est une clientèle de loisirs, et certainement pas d'hommes d'affaires. Cela sert également aux hommes d'affaires, mais ce n'est pas un train uniquement d'hommes d'affaires.

Kim REGNIER, Directeur régional de RFF :

Monsieur a dit que l'on considérait en France que le ferroutage n'était pas réalisable. Je pense peut-être à un petit point d'histoire et puis de technique. Pendant longtemps, on a regardé effectivement ce qui se passait chez nos voisins, et notamment la Suisse, qui utilisait cette technique pour que les camions chargés aux normes européennes, c'est-à-dire à 40 tonnes de poids total roulant en charge, puissent traverser la Suisse sur des wagons. La technique utilisée est une technique de wagons spécialisés, avec des roues de tout petit diamètre, mais avec une particularité, et je fais relativement simple, c'est que même avec ces wagons, la hauteur du plan de chargement et donc la hauteur des camions sur rails n'était pas compatible avec les possibilités du réseau français en terme de gabarit, c'est-à-dire en terme de hauteur libre et là où l'espace est contraint, notamment dans les tunnels.

C'est une société alsacienne qui a conçu un wagon à organes de roulement classiques, qui offrait des possibilités intéressantes, puisque l'on pourra dans le gabarit le plus généreux qu'offre le réseau français, transporter des véhicules routiers complets, c'est-à-dire de quatre mètres de hauteur au-dessus de la route.

C'est également une technique qui offre des possibilités très intéressantes pour des modalités de ferroutage très différentes de celles que l'on connaît dans les autres pays, qui sont relativement rigides. Ce système aujourd'hui est expérimenté sur la relation entre la France et l'Italie, entre Aiton et Orbassano, qui est proche de Turin. Ce sont des projets qui sont maintenant à l'étude, notamment sur l'axe Atlantique, entre Tours et la frontière espagnole. Je pense qu'on a plutôt des perspectives de développement avec cette technique pour l'avenir, par rapport à la situation qui prévalait jusqu'à aujourd'hui.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Merci beaucoup de ces compléments tout à fait intéressants.

Jean-Claude GIAVARINI, Maire de Castelmayran :

Je note que le projet d'une gare nouvelle souhaité unanimement par le Conseil Général serait retenu. Le tracé de cette ligne concernerait-il les zones agricoles qui sont sur la rive gauche de la Garonne ?

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Merci de votre question Monsieur le Maire, c'est une question très technique qui dépend des tracés. Pour l'instant, je vais repasser la parole à Monsieur Kim REGNIER peut-être pour la réponse, ou à Monsieur FAUCHER.

Kim REGNIER, Directeur régional de RFF :

Par rapport à cette question, effectivement, nous sommes comme cela a été dit à plusieurs reprises, sans étude de tracés, avec l'inscription future a priori de la ligne dans une bande de dix kilomètres.

Comme l'a évoqué Monsieur le Président, la réalisation des études précises de tracés est quelque chose à conduire avec soin et c'est un sujet qui est tel que pour l'instant, nous n'avons pas de réponse précise à apporter votre question qui est également précise . Je crois que c'est dans le futur.

Par contre, nous sommes également, me semble-t-il, très preneurs d'informations sur des sensibilités particulières : quels sont les obstacles à caractère plus ou moins insurmontable qui nous attendent, de façon à pouvoir orienter les études dans le bon sens ?

Michel SABLAYROLLES, Membre de la Commission particulière :

J'ai retenu deux questions auxquelles, du moins pour la première, il est assez facile de répondre.

La première est celle de Monsieur Jacques LAROQUE, Conseiller Général en Tarn et Garonne : « Dans l'hypothèse d'un arrêt à Montauban, quel gain de temps peut-on attendre d'une ligne dédiée au TGV entre cette ville et Toulouse par rapport à la ligne existante ? »

Je pose la deuxième question qui est un peu plus longue et qui peut, dans un développement, être plus intéressante pour alimenter la réflexion du débat. Elle est du « Citoyen DESMARETS de VARENNE » :

« RFF a indiqué que l'un de ses objectifs était de conquérir des parts de marchés supplémentaires. Les graphiques présentés montrent qu'environ 900 000 voyageurs

supplémentaires par an seraient gagnés au détriment du transport aérien Toulouse-Paris. Or, le trafic aérien de Toulouse Blagnac vers Paris était de 2,9 millions de voyageurs en 2004. C'est donc moins d'un tiers du trafic vers Paris qui disparaîtrait. Au regard de l'expérience constatée sur la ligne TGV sud-est, ce pourcentage n'est-il pas sous-estimé ? La question dit « sous-estimer », mais on peut envisager les deux hypothèses. »

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

Donc pour répondre à la première question et si j'ai bien compris, c'est : dans l'hypothèse d'une desserte de Montauban, quel serait le gain de temps de parcours entre Montauban et Toulouse ? Il y a deux options effectivement.

La première qui est la desserte de Montauban par la gare centrale, hypothèse dans laquelle il n'y a pas, et une personne a relevé cet élément tout à l'heure, de raccordement prévu au sud de Montauban pour rejoindre la ligne à grande vitesse, ce qui sous-entend que dans cette hypothèse-là, le parcours de Montauban à Toulouse s'effectuera sur la ligne classique, donc à vitesse normale à laquelle les TGV y circulent aujourd'hui. Dans cette option, le temps de parcours est inchangé par rapport à la situation actuelle.

L'option qui permettrait effectivement d'envisager une amélioration du temps de parcours entre Montauban et Toulouse, c'est celle que l'on retrouve dans l'option de desserte par une gare nouvelle, qui se situe sur la LGV même, qui permet ensuite de continuer sur la LGV jusqu'à Toulouse.

Kim REGNIER, Directeur régional de RFF :

Dans le cas de Montauban gare nouvelle, on a un gain de temps de parcours de l'ordre de dix-huit minutes entre Montauban gare nouvelle et Toulouse Matabiau.

Dans le cas où un raccordement au sud de Montauban serait réalisé, avec une desserte de Montauban gare centrale, le gain de temps serait de quelques minutes parce que la ligne actuelle est déjà très performante. Donc, c'est un gain de trois ou quatre minutes.

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

Pour répondre à la seconde question qui portait sur la clientèle reportée du trafic aérien sur la LGV. Une personne a noté qu'il y avait semble-t-il un décalage de « performance » en matière de report entre ce qui se passerait avec Bordeaux-Toulouse et ce qui se passe sur la LGV Méditerranée.

Effectivement, on a une part de marché entre l'aérien et le ferroviaire qui est supérieure à 55 % sur la LGV Méditerranée, et ne ressort qu'à un peu plus de 50 % sur Bordeaux-Toulouse. Cela tient à la prise en compte des typologies de clientèle et notamment on pense qu'effectivement, sur Midi-Pyrénées, la clientèle d'affaires représente un nombre de voyageurs supérieur à ce qu'il est en Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Dans les modèles d'affectation du trafic, le différentiel de temps et de performance ne permet pas de drainer un

maximum de cette clientèle d'affaires, qui pour une part restera fidèle au transport aérien.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Y a-t-il d'autres questions dans la salle afin d'éventuellement clore nos débats ?

Christian MIROL, représentant de UMINATE 82 et de COPRAE :

Je voudrais poser une question de principe.

Je suis représentant d'une structure d'association de protection de l'environnement Tarn et Garonnaise, UMINATE 82 (Union Midi-Pyrénées Nature et Environnement,) et également responsable d'une structure d'association de protection de l'environnement régionale COPRAE, (Conseil Permanent Régional et d'Association de l'Environnement).

Depuis un certain temps, nous avons pris l'habitude des débats publics, nous trouvons que c'est une bonne chose. Nous aimerions également qu'il y en ait sur d'autres sujets.

Ce que nous prenons en compte c'est que les marchandises bougent, les gens aussi, donc je pense qu'il est urgent de prendre une décision concernant le transport des marchandises et des personnes. Ce qu'il faut prendre en compte également, c'est que les personnes aussi changent et l'environnement change.

Que pourrions-nous faire pour qu'un débat public organisé en 2005 ne soit pas obsolète en 2016 ou en 2020, lorsque le cœur du dossier sera vraiment sur le terrain ?

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Merci de poser ce problème qui est un problème effectivement important.

Kim REGNIER, Directeur régional de RFF :

Au-delà du débat public, la concertation ne va pas s'arrêter.

Je fais l'hypothèse que nous poursuivons le projet, sans savoir dans quelles conditions. Mais si nous poursuivons le projet, tout au long de la réalisation du projet, il y aura concertation et mise au point du projet, pas par des ingénieurs enfermés dans un bureau, certes il y a des ingénieurs, il y en a besoin, j'en suis un, mais il faut aussi qu'il y ait une concertation permanente et le Président DUPORT confirmera que c'est la volonté de RFF de réaliser ces projets en concertation permanente.

Jean-Pierre DUPORT, Président de RFF

Je confirme.

Philippe MATHIS, Membre de la Commission particulière :

Monsieur le Président, peut-être un mot de conclusion ?

Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :

Oui, vous avez été extrêmement patients et je vous en remercie, je crois qu'on arrive au terme de cette réunion. J'ai deux ou trois petits messages à faire passer.

Le premier, qui ne répondra pas mais qui apportera un élément pour la dernière question ainsi que pour l'avant avant-dernière question, porte sur la suite du débat. Comment cela va-t-il se passer ?

Nous aurons une suspension du débat entre le 14 juillet et le 31 août. D'ailleurs on a eu quelques problèmes pour fixer la date du débat, parce que normalement on aurait dû attaquer le débat après les grandes vacances, parce qu'il n'est pas traditionnel de couper un débat. Nous avons dû insister un peu auprès de la Commission Nationale pour obtenir cette formule qui permettait de ne pas perdre trop de temps.

Nous aurons une reprise du débat en septembre et à ce moment-là, un certain nombre de sujets vont être traités de manière spécifique.

Au moins deux sujets seront traités, l'un dans la région Midi-Pyrénées, l'autre dans la région Aquitaine : d'une part les problèmes d'environnement à partir de documents précis sur lesquels sont en train de travailler Réseau Ferré de France depuis des éléments fournis par les DIREN, et d'autre part, le thème du foncier, non pas pour dire où le tracé va se faire puisque ce ne sera pas encore décidé, mais pour rappeler et informer de toutes les procédures amont et aval concernant la maîtrise foncière et tout ce qu'il conviendrait d'ores et déjà d'engager en matière d'éventuelles réserves foncières etc.

Ces deux thèmes seront traités plus particulièrement avant de déboucher en novembre sur le débat que nous aurons ici, qui sera un peu le débat de restitution et de synthèse.

Voilà donc ce qui va se passer dans les prochaines semaines, indépendamment de la réunion que nous aurons la semaine prochaine sur la gare.

Ce que je pourrais dire très brièvement, c'est que ce soir nous avons terminé les quatre réunions de lancement. Le débat a commencé il y a trois semaines, et je constate qu'il se passe dans de bonnes conditions. Pour nous Commission Particulière, de bonnes conditions ce n'est pas forcément que tout le monde soit d'accord, mais c'est qu'il y ait un vrai débat et une vraie participation.

Sur les quatre réunions que nous avons tenues, à Toulouse, Bordeaux, Agen et Montauban, il y a plus de mille participants. Sur le site Internet, nous avons déjà dépassé les deux milles consultations. Nous sommes saisis de plusieurs centaines de lettres posant des questions, et nous allons essayer d'y répondre le plus vite possible.

Je dois dire également que nous sommes extrêmement agréablement surpris par l'accompagnement que l'ensemble des médias apporte à ce projet. Le Président de la Commission Nationale, M. MANSILLON, auquel on communique assez régulièrement les revues de presse, m'indiquait que c'était très rare d'avoir un suivi par la presse écrite, radio et télévision, aussi consistant et de qualité.

Voilà ce que je voulais vous dire.

Je voudrais terminer en donnant rendez-vous à certains d'entre vous la semaine prochaine, et en vous remerciant de la qualité de cette réunion, ce ne sont pas des propos de politesse mais ils sont sincères.

Je vous remercie.

La séance est levée à 21 H 15