



## Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse

“Le débat  
fait sa rentrée”



**L**e débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse a débuté le 8 juin dernier. Après la coupure prévue du 14 juillet au 31 août, la Commission particulière entame sa seconde période de réunions ouvertes à tous, du 1<sup>er</sup> septembre jusqu'au 18 novembre, date de clôture du débat. Nous voici à l'heure des premières indications.

Les quatre réunions de lancement, à Toulouse, Bordeaux, Agen et Montauban ont été suivies par plus d'un millier de personnes. Plus de 60 intervenants ont pris la parole, parfois avec passion, en exprimant toujours des attentes concrètes\*. L'ensemble de la presse écrite et radio télévisée a également montré une très forte mobilisation, avec un traitement de l'information de grande qualité. Pour la CPDP, la réception de 3000 « cartes T » et de plus de 800 questions, signifie de manière indiscutable que la LGV est un sujet qui intéresse les citoyens du Sud-Ouest. Le travail de réponse à toutes les interrogations est en cours. La première série de Cahiers d'acteurs est diffusée, soulignant au passage l'impli-

cation des acteurs socio-professionnels et associatifs dans ce débat. Des panneaux d'exposition dans les préfectures, les mairies et les gares ont été mis en place. La CPDP pense avoir permis à tout citoyen qui le souhaite d'avoir accès à la totalité de l'information sur ce projet, et à chaque personne qui aura posé une question de recevoir une réponse.

Nous revenons avec vous en pages intérieures sur l'essentiel de ces rencontres d'ouverture dans 4 villes du Grand Sud-Ouest. La « deuxième mi-temps » s'annonce comme le 2<sup>e</sup> rendez-vous décisif d'une expression démocratique, ciment de tout débat public. Vous trouverez également dans ce journal le programme des prochaines rencontres en rappelant que vous avez jusqu'au 18 novembre pour participer, sous la forme de votre choix, à ce débat.

### Henri Demange

Président de la Commission particulière du débat public.

\*L'intégralité de ces interventions figure sur le site Internet de la CPDP.

— **Au cours des réunions publiques**, un certain nombre d'intervenants avaient souhaité disposer d'une **cartographie** plus précise que celle figurant dans le dossier. À la demande de la CPDP, le maître d'ouvrage (RFF) travaille sur ce sujet. Vous trouverez ci-joint une première approche, des éléments complémentaires plus élaborés seront fournis au cours des réunions de ce mois de septembre.

# “ Toulouse, Bordeaux, Agen, Montauban

Dans l'enceinte de chacun de ces 4 forums, se sont retrouvés élus, associations, médias locaux et grand public, pour entendre le maître d'ouvrage du projet Réseau ferré de France et son partenaire la SNCF.

## Toulouse / 15 juin 2005 Les chevaliers du rail

À terme de trois heures de réunion publique se dégagait un consensus pour que Toulouse accueille la LGV. Comme le soulignait Serge Didier, adjoint au Maire de Toulouse, participant à cette toute première réunion publique : « la Caravelle n'a pas tué le Capitole ». Mais si force est de constater avec Jean-Pierre Dupont, président de RFF, que « tout le monde revendique être le plus ancien dans l'initiative de cette LGV » et que si le gouvernement, au CIADT de 2003, l'a mise au programme des débats publics de 2005, suivie de Toulouse/Narbonne dès 2006 (rappel de Jean Daubigny, préfet de Région), bien des questions restent ouvertes et furent posées avec sérénité en ce 15 juin, aux premières heures du débat. « La réalisation d'une telle ligne permettra l'accessibilité de Midi-Pyrénées aux grands courants d'échanges avec l'ouverture sur l'arc Atlantique et l'Île-de-France, puis à terme sur la façade Méditerranéenne. Une ligne Bordeaux-Toulouse avec terminus à Toulouse n'équivaut pas à la même ligne avec prolongement vers Narbonne, Montpellier, Lyon, Marseille, Nice et vers le sud, Barcelone grâce à la réalisation de la LGV Perpignan/Figuéras... » Charles Marziani, au nom du Conseil régional Midi-Pyrénées, exprime ainsi tout l'espoir d'une région désenclavée où les marchandises, elles aussi, quitteraient routes et autoroutes pour emprunter un rail traditionnel, libéré par l'existence de la LGV.

Le principal atout évoqué en réunion n'est pas seulement le gain de temps pour « faire » Toulouse-Paris (850 km) en 3h. Un cheminot de 20 ans de métier rappela d'ailleurs qu'il faut encore 2h pour aller de Toulouse à Rodez (158 km)... La LGV possède surtout l'argument de pouvoir relier les territoires entre eux. Une belle idée, à ne pas gâcher par le défaut d'en privilégier certains par rapport à d'autres.



## Bordeaux / 20 juin 2005 La vitesse sans précipitation

C'est sur les terres des grands observateurs de leur temps, Montaigne, Montesquieu et Mauriac que le projet de LGV semble nourrir le plus de sentiments contraires. Témoin la réunion de débat public de Talence où les représentants de Réseau ferré de France et les membres de la CPDP furent assaillis de questions, dont celle de l'existence de ce débat alors que la ligne Bordeaux-frontière espagnole est présente à tous les esprits, avec notamment l'avantage de libérer les sillons ferroviaires classiques pour pratiquer le fret vers Hendaye quand on connaît l'encombrement de l'A10. Le maître d'ouvrage le réaffirme : simple question de calendrier, point de privilège d'une ligne par rapport à l'autre. Dans une Gironde où l'environnement est de quelque côté où l'on regarde, un patrimoine unique en son genre, ni les rive-

rains, ni les associations, ni les élus n'éluderont l'ombre d'une question qui s'y rapporterait. Une vigilance exprimée haut et fort notamment par la population du canton de Captieux, dans la ligne de mire d'un possible choix de tracé de la LGV au sud de la Garonne vers Agen. Aux derniers visons d'Europe, aux rivières classées, granulats, zones humides et forêt landaise, aux vignobles mondialement encensés, s'ajoute la liste de nombreux trésors que ce projet doit prendre en compte. L'hypothèse de gagner une heure sur le trajet en train entre Bordeaux et Toulouse ne serait-elle dès lors, qu'une partie des données de la réflexion ? Ces impacts environnementaux seront largement abordés dans des réunions publiques programmées les 8 et 15 septembre. Ils s'avèrent être, en Gironde, LE sujet dans le sujet LGV.

### > Les prochaines réunions publiques thématiques

8 septembre 18h30  
Les milieux naturels  
Castelsarrasin  
Salle Jean Moulin

15 septembre 18h30  
Les milieux naturels  
Langon  
Espace Claude Nougaro

27 septembre 18h30  
Les enjeux fonciers et territoriaux. Montauban  
Eurythmie

28 septembre 18h30  
Les enjeux fonciers et territoriaux. Langon  
Espace Claude Nougaro

13 octobre 19h00  
Dével. économique des territoires, fret, et logistique. Toulouse  
CCI de Toulouse



# n, quatre villes étapes, du parler vrai ”

Trois questions ont été posées pour ces premiers débats, fertiles et nourris en rebondissements. La LGV est-elle opportune ? Si oui, comment va-t-elle se réaliser ? Quels en sont les enjeux ?

## de ligne ferroviaire à e vitesse Bordeaux-Toulouse



// Agen //



// Montauban //

## Agen / 22 juin 2005 Une gare, sinon rien

Agen, ce n'est pas qu'une ville, c'est une confluence de territoires, une mixité d'énergies potentielles entre Lot-et-Garonne, Sud Dordogne, Gers, Ouest du Tarn-et-Garonne. Les 350 participants au débat agenais n'ont eu aucun mal à exprimer une vraie communauté d'intérêt : l'agglomération d'Agen (dont la gare est la deuxième d'Aquitaine en nombre de voyageurs après Bordeaux) ne peut envisager le passage de la LGV Bordeaux-Toulouse qu'avec la perspective de la voir s'arrêter chez eux. Il y a plus de 15 ans que les agenais réfléchissent pour optimiser la ligne existante vers Bordeaux et Paris. La LGV les positionnerait à 1/2 heure de la première et 2h50 de la seconde. Sans compter qu'une liaison rapide avec Toulouse les rapprocherait de la Méditerranée. Michel Diefenbacher, président du Conseil général du Lot-et-Garonne résume l'équation en ces quelques mots : « Un TGV, oui, à condition qu'il s'arrête à Agen ». Un arrêt « intra » ou « extra muros », semble donc être d'emblée la principale question. L'aménagement de la gare existante, au centre de la ville a ses partisans, comme Alain Veyret, maire d'Agen ou Jean Barrull, Maire du Passage. Leurs arguments s'appuient essentiellement sur une intermodalité déjà naturellement présente : de nombreux TER et bus partent de la gare d'Agen. Certains espèrent, à ce titre, la remise en service de la liaison avec Auch, abandonnée depuis quelques années. La construction d'une gare nouvelle trouve également crédit aux yeux d'autres élus, comme Gérard Marty, maire d'Estillac, qui pense aussi à l'environnement et se prononce sans détour : « Oui au projet, à condition qu'il ne soit pas dévastateur... Effectivement, il est plus facile de faire s'arrêter plus de trains à grande vitesse dans une gare extérieure, mais il faut veiller à maintenir la relation avec le cœur de ville... ».

## Montauban / 28 juin 2005 Très expressément LGV

Le 27 juin, à la veille de la réunion montalbanaise de débat public, le Conseil général du Tarn-et-Garonne adoptait, toutes obédiences politiques confondues, la même position en faveur d'une gare nouvelle au sud de Montauban. Lors du débat public, le président du Conseil général Jean Michel Baylet réaffirmait, partageant la position de madame la Députée-Maire Brigitte Barèges, « On ne peut pas se contenter de regarder passer les trains. Il ne serait pas pensable que la LGV Bordeaux-Toulouse ne s'arrête pas à Montauban. » Il est vrai que le Tarn-et-Garonne est destiné, à la lecture du dossier du Maître d'ouvrage RFF, à accueillir à lui seul quelque 70 à 80 km de LGV... La Région ajoutait à cette sorte « d'union sur les rails » avec la présence de Martin Malvy, faisant lui aussi part d'un vote unanime de son assemblée : « Ce projet vaut bien

deux gares en Midi-Pyrénées. Le territoire est vaste, tissons une toile entre le nord de notre région et la Méditerranée. L'axe Bordeaux-Barcelone passe par Toulouse et ses environs ». Ici, comme à Agen, l'alternative consisterait à choisir entre une nouvelle gare, à l'extérieur de la ville mais avec toutes les garanties d'accessibilité en voiture, bus et TER, et la rénovation de la gare existante. Cette hypothèse, aux dires de certains participants très avertis techniquement, ferait perdre quelques minutes sur la durée de trajet vers Toulouse et donc à terme, Narbonne, Perpignan, Montpellier, Barcelone. En tout état de cause, les 250 personnes présentes lors de cette rencontre, salle du Marché Gare, ont pu constater combien la cité d'Ingres, dans sa plus vaste acception, se voulait locomotive du projet LGV.

### > Les prochaines réunions publiques générales

3 novembre 18h30  
Réunion publique de clôture  
Agen

Amphithéâtre de la chambre des métiers

8 novembre 18h30  
Réunion publique de clôture  
Montauban

Salle de Carreyrat

15 novembre 19h00  
Réunion publique de clôture  
Bordeaux

Cité mondiale du vin

16 novembre 19h00  
Réunion publique de clôture  
Toulouse

Centre de congrès Pierre Baudis

# “ Les gares, locomotives du débat ”

La première phase du débat public s'est achevée avec deux réunions à caractère thématique, les 5 et 6 juillet à Montauban et Agen. La question des gares y faisait l'objet de tables rondes autour desquelles différents experts se sont exprimés.

## Montauban / 5 juillet 2005 Aiguillage citoyen

150 personnes étaient présentes à ce second rendez-vous dans l'enceinte du Marché Gare. Lieu éminemment bien choisi puisque la réunion générale avait déjà fait émerger ici le sujet d'une gare TGV dans la Préfecture du Tarn-et-Garonne comme majeur dans la problématique LGV. « Aujourd'hui, on compte 222 gares TGV en France, 14 sont des gares nouvelles ». Charles Lambert, Chargé d'études pour RFF et spécialiste de l'Aménagement du territoire, en livrant de tels chiffres, n'entend pas inciter à des choix prématurés mais ouvrir un horizon d'objectivité à la réflexion. 75 000 habitants appartiennent à l'agglomération de Montauban, ce qui constituerait en soi, un exemple de zone parmi les moins peuplées de France où s'arrêterait un TGV... La vraie zone de chalandise à prendre en considération comporte 400 000 habitants et acteurs économiques de départements voisins (les échanges de l'agglomération de Montauban avec l'extérieur ont augmenté de 70 % cette année)... D'où l'impérieuse nécessité pour la gare TGV montalbanaise de s'adapter au terrain : située au centre de la ville, elle serait en intersection avec le réseau TER. À l'extérieur elle devrait être mise à proximité de celui-ci. Robert Marconis, géographe, soulignait qu'« une nuance sensible existe entre un TGV qui passe à Montauban et un TGV qui s'y arrête... » Le choix d'aménager la gare existante comporte ses avantages et ses inconvénients. Idéalement reliée au réseau TER, sa « mise à l'heure TGV » ne paraît pas impossible mais certains points comme la transformation des quais pour les personnes à mobilité réduite restent plus difficiles à mettre en œuvre qu'en terrain vierge. La Préfète du Tarn-et-Garonne Anne-Marie Charvet rappelait : « l'unanimité des collectivités locales sur le projet ne doit pas faire oublier les exigences d'aménagement du territoire qu'il contient ».



## Agen / 6 juillet 2005 Toutes les énergies pour une gare idéale

La venue du public en ce début juillet au Parc des Expos pour prendre la parole sur la possible gare TGV agenaïse ne faisait pas l'ombre d'un doute. Souvenons-nous du « Une gare sinon rien » du président du Conseil général du Lot-et-Garonne, Michel Diefenbacher, lors de la réunion d'information générale du 22 juin. Cette rencontre s'était en effet conclue sur une question précise : Agen a-t-elle intérêt à réaménager sa gare existante en gare TGV intra-muros ou bien à cultiver le choix d'un site TGV à l'extérieur (avec plusieurs configurations envisagées) ? Deux tables rondes sur la thématique des gares ont donné lieu à des échanges aussi courtois qu'enrichissants. L'assistance a pu apprendre, de la voix d'Alain Veyret, maire d'Agen, que « les collectivités locales travaillent depuis fort longtemps à l'élaboration d'un plan multimodal de transports autour de la gare centrale ». La création d'une gare TGV au cœur d'Agen pourrait s'inscrire en droite ligne de cet aménagement pour lequel 12 millions d'euros ont déjà été investis aux côtés de l'État. À l'opposé, des arguments se sont fait jour en faveur d'une gare construite à l'extérieur, notamment rive gauche de la Garonne, au Sud de la ville ou même rive droite, à proximité d'Estillac (Agropôle). Dans de telles hypothèses, les experts conseillèrent sans réserves, une vigilance extrême sur la qualité de desserte du centre ville depuis la nouvelle gare (bus, TER...). D'après M. Paix, expert SNCF « Il serait dommage de négliger l'environnement au point de ne pouvoir se rendre dans la nouvelle gare TGV qu'en voiture »... Comme le précisait le Préfet Rémi Thuau, « un projet de gare TGV, quel qu'il soit, doit se préoccuper avant tout des territoires qu'il occupe et le faire dans leur intérêt ».

# “ Accueil du public, pour s'informer et s'exprimer ”

**Nous contacter :** Commission particulière du débat public 7, rue de Sébastopol, 31000 Toulouse Tél. 05 67 31 45 97 Fax. 05 67 31 45 96 **Horaires d'ouverture au public :** À partir du 8 juin 2005. Du lundi au vendredi de 14h à 18h en dehors des jours de débat public. Fermeture définitive des bureaux à partir du 19 novembre 2005.



**Les réunions publiques**, ouvertes à tous, permettent de livrer en direct son opinion et de connaître celle des autres citoyens.



**Le Journal du débat**, sur abonnement gratuit, un support d'info qui rend compte régulièrement de l'actualité du débat.



**Le site Internet**

[www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org](http://www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org)



**Le dossier du maître d'ouvrage** réalisé par Réseau ferré de France présente, soit in extenso soit dans sa version synthétisée, les enjeux et caractéristiques du projet. Documents à demander à la Commission particulière ou téléchargeables sur le site Internet.