

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



# *le* compte rendu du débat public

*Projet de  
ligne à grande vitesse  
Bordeaux-Toulouse*

*8 juin – 25 novembre 2005*

*18 janvier 2006*

---

## Président



**Henri Demange**  
*Vice-président honoraire  
du Conseil général du génie  
rural, des Eaux et des Forêts*



**Philippe Mathis**  
*Professeur des Universités en  
aménagement du territoire et  
urbanisme à Polytech-Tours,  
spécialiste des transports*

## Membres



**Jacques Barel**  
*Préfet de région  
honoraire*



**Jean Claude Sabin**  
*Ancien président d'organismes  
nationaux agricoles*



**Reine-Claude Mader**  
*Membre de la Commission  
nationale du débat public,  
présidente de l'association  
« Consommation, Logement,  
Cadre de Vie »*



**Michel Sablayrolles**  
*Ancien président de la  
Compagnie nationale des  
commissaires enquêteurs*

**L**e débat public qui vient de s'écouler entre juin et novembre 2005 prolonge une décision de la Commission nationale du débat public du 8 septembre 2004. Celle-ci s'est prononcée favorablement pour l'organisation de ce débat, élaboré sur la base d'un dossier support présenté par le maître d'ouvrage Réseau ferré de France.

Issus des principes de développement durable et de bonne gouvernance, les débats publics prévus par la Loi du 27 février 2002 visent à mettre en place des mécanismes de participation du public en amont des grands projets, jugés suffisamment importants par leurs impacts socio-économiques et leurs montants financiers. Ils sont placés sous l'autorité de la Commission nationale du débat public, Autorité administrative indépendante chargée de veiller au respect des codes déontologiques d'indépendance et de neutralité.

Ce débat public est le troisième autour d'un projet ferroviaire de Ligne à grande vitesse. Le présent document en constitue le compte rendu, et il est publié sous l'autorité du président de la Commission nationale du débat public. Il n'a nullement vocation à décider des suites du projet, mais se borne à restituer, nous l'espérons de la manière la plus neutre et la plus objective possible, les conditions d'organisation et les échanges tenus lors de ce débat.

# SOMMAIRE

Propos introductif, par le Président de la Commission particulière du débat public (CPDP) . . . . .	7
<b>1. Saisine du la CNDP et mise en place de la CPDP (21 juillet - 1<sup>er</sup> décembre 2004) . . . . .</b>	<b>9</b>
<b>2. Les préparatifs du débat public (1<sup>er</sup> décembre 2004 - 6 avril 2005) . . . . .</b>	<b>12</b>
2.1 Relations avec le maître d'ouvrage RFF . . . . .	12
2.2 Organisation et moyens . . . . .	13
a/ Le secrétaire général . . . . .	13
b/ L'assistante . . . . .	13
c/ Les bureaux . . . . .	14
d/ Les assistances extérieures . . . . .	14
2.3 Elaboration de la stratégie du débat . . . . .	15
2.4 Contacts et entretiens avec les principaux acteurs . . . . .	15
2.5 Mise au point du dossier support . . . . .	16
<b>3. Validation du dossier support et préparation du lancement du débat (6 avril - 8 juin) . . . . .</b>	<b>17</b>
3.1 Choix du calendrier . . . . .	17
3.2 Premières rencontres avec la presse . . . . .	18
3.3 Réunions avec le Comité de pilotage et les services de l'État . . . . .	18
<b>4. Lancement du débat (6 juin - 15 juin 2005) . . . . .</b>	<b>19</b>
4.1 Conférences et points de presse . . . . .	19
4.2 Envoi du dossier support aux élus, aux acteurs socioprofessionnels et associatifs . . . . .	19
4.3 Envoi du résumé du dossier et du journal n°1 du débat . . . . .	20
4.4 Ouverture du site Internet . . . . .	20
4.5 Installation des expositions . . . . .	21
<b>5. Déroulement du débat (8 juin - 25 novembre 2005) et clôture (26 novembre 2005 - 25 janvier 2006) . . . . .</b>	<b>22</b>
5.1 Séquences du débat . . . . .	22
5.2 Observations sur le déroulement du débat . . . . .	24
5.2.1 Les réunions publiques . . . . .	24
a) Réunions publiques générales de lancement . . . . .	24
b) Réunions thématiques . . . . .	25
c) Réunions de synthèse et de restitution . . . . .	30
5.2.2 Les auditions . . . . .	33

5.2.3	Le site Internet du débat . . . . .	34
	a/ Statistiques et chiffres clés, sur la période de juin à novembre 2005 . . . . .	34
	b/ Documents favoris . . . . .	35
5.2.4	La dynamique des questions-réponses . . . . .	35
5.2.5	Couverture médiatique du débat. . . . .	37
	a/ Contexte favorable à la couverture médiatique . . . . .	37
	b/ Débat en proximité permanente avec les médias régionaux. . . . .	37
	c/ Analyse quantitative . . . . .	37
5.3	Clôture du débat (26 novembre 2005- 25 janvier 2006) . . . . .	40
<b>6.</b>	<b>Enseignements du débat et observations . . . . .</b>	<b>41</b>
6.1	Contexte du débat . . . . .	41
	a/ Le référendum sur l'Europe. . . . .	41
	b/ La concurrence avec la LGV Bordeaux-Espagne . . . . .	41
	c/ Une concentration de projets d'infrastructures dans le Sud Gironde . . . . .	41
	d/ Les annonces de décisions gouvernementales pendant l'été. . . . .	42
6.2	Perception par le public du positionnement de la CPDP . . . . .	42
6.3	Critiques exprimées à l'égard de la CPDP . . . . .	42
	a/ Diffusion de la synthèse du dossier support et du journal n°1. . . . .	42
	b/ Communication du dossier support aux maires . . . . .	43
	c/ Tenue des réunions publiques . . . . .	43
6.4	Observations sur le déroulement du débat . . . . .	44
6.5	Demandes formulées pendant le débat et les réponses de la CPDP . . . . .	44
	a/ Cartographie précise des options de passage . . . . .	44
	b/ Meilleure définition des données environnementales . . . . .	44
	c/ Information plus précise sur le bruit . . . . .	45
	d/ Plus grande prise en compte sur les risques d'incendie, l'hydraulique, les granulats . . . . .	45
	e/ Etude complémentaire sur la gare de Castelsarrasin. . . . .	45
	f/ Demande de prolongation du débat . . . . .	45
6.6	Coût du débat. . . . .	46
<b>7.</b>	<b>Les opinions exprimées pendant le débat . . . . .</b>	<b>48</b>
7.1	Opinions et positionnements des acteurs . . . . .	48
	a/ Le positionnement des grands acteurs du débat. . . . .	48
	b/ La présence de l'État. . . . .	52
7.2	Tendances géographiques . . . . .	52
7.2.1	En Gironde. . . . .	52
	a/ L'inopportunité du projet . . . . .	53
	b/ Points de vue sur les caractéristiques techniques . . . . .	54
	c/ Les impacts négativement vécus de la LGV. . . . .	54
7.2.2	En Aquitaine. . . . .	55
7.2.3	En Lot et Garonne . . . . .	56
	a/ L'opportunité du projet. . . . .	56
	b/ Les questions en suspens. . . . .	56

7.2.4	En Midi-Pyrénées, Haute Garonne et Tarn et Garonne. . . . .	56
	a/ Un projet nécessaire . . . . .	57
	b/ Points de vue sur les modalités techniques du projet. . . . .	57
	c/ Les impacts attendus. . . . .	57
7.3	Les différences liées aux activités économiques. . . . .	58
7.3.1	Activités pour lesquelles la terre est un facteur de production essentiel . . . . .	58
	a/ Les sylviculteurs . . . . .	58
	b/ Les agriculteurs, et la spécificité viticole . . . . .	58
7.3.2	Les entreprises. . . . .	58
7.4	Les cahiers d'acteurs . . . . .	59
<b>8.</b>	<b>Le débat, ses apports aux questions . . . . .</b>	<b>60</b>
8.1	Opportunité de la LGV Bordeaux-Toulouse . . . . .	60
8.2	Implantation des gares . . . . .	60
8.3	Enjeux territoriaux et environnementaux . . . . .	61
8.4	Suite du débat. . . . .	61
<b>9.</b>	<b>Conclusion. . . . .</b>	<b>63</b>
9.1	Attentes par rapport au projet LGV Bordeaux-Espagne. . . . .	63
9.2	Attentes par rapport au prolongement de la LGV jusqu'à Narbonne. . . . .	64
9.3	Prise en compte attentive de tous les arguments . . . . .	64
9.4	Explication et justification de la décision. . . . .	64
9.5	Garantie de concertation et de transparence pour la suite du projet si le maître d'ouvrage décidait la poursuite . . . . .	65
<b>10.</b>	<b>Annexes . . . . .</b>	<b>66</b>
10.1	Décision de la CNDP du 08 septembre 2004. . . . .	66
10.2	Calendrier des réunions de la CPDP, déc. 2004 à déc. 2005 . . . . .	67
10.3	Listes des personnalités et journalistes rencontrés au cours de la phase préparatoire du débat . . . . .	67
10.4	Liste des acteurs socio-economiques . . . . .	70
10.5	Liste des intervenants ayant participé aux réunions générales de lancement et de restitution. . . . .	71
10.6	Liste des contributions . . . . .	74
10.7	Cahiers d'acteurs. . . . .	78

# PROPOS INTRODUCTIF, PAR LE PRÉSIDENT DE LA CPDP

Le débat public sur le projet de Ligne ferroviaire à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, qui vient de s'écouler entre juin et novembre 2005, a été décidé par la Commission nationale du débat public le 8 septembre 2004. Celui-ci a été confié à une Commission particulière nommée à cet effet, et il a été élaboré sur la base d'un dossier support présenté par le maître d'ouvrage Réseau ferré de France.

Au terme du débat, la Commission particulière du débat public est tenue de présenter dans les deux mois le compte rendu du débat.

Conformément à la Loi du 27 février 2002 et au code de déontologie auquel nous étions soumis, nous nous sommes efforcés de travailler en toute indépendance, avec objectivité et neutralité.

Le présent compte rendu se veut conforme à cette ligne de conduite : un reflet fidèle de l'ensemble des contributions au débat. La Commission particulière n'est pas une instance de médiation, et n'a à aucun moment un rôle d'arbitrage.

Installée le 1<sup>er</sup> décembre 2004, elle s'est appliquée à remplir une triple mission : informer, faciliter le dialogue, rendre compte.

- **Informer**, pour faire en sorte que les acteurs du débat (représentants de l'État, des collectivités territoriales, des instances socioéconomiques, des associations et tous les citoyens intéressés) aient été bien informés du contenu du dossier préparé par le maître d'ouvrage Réseau ferré de France (RFF) et de ses objectifs.
- **Faciliter l'expression** des opinions, veiller à ce qu'il soit répondu à toutes les questions posées.
- **Rendre compte du débat** avec objectivité et neutralité sans jamais prendre parti ni exprimer des avis.

Ce travail n'aurait pas été possible sans la participation de mes cinq collègues Reine-Claude MADER, Jacques BAREL, Philippe MATHIS, Jean-Claude SABIN et Michel SABLAY-ROLLES qui, pendant 12 mois, ont apporté à la Commission leurs compétences, leur complémentarité et y ont consacré beaucoup de temps, quelles que soient leurs autres occupations. Ce compte rendu est le résultat d'une analyse collégiale. La tâche de notre Commission a également été facilitée par la qualité et l'efficacité de l'équipe des permanents, le Secrétaire général Nicolas BLAIS et l'assistante Audrey WU.

Enfin je voudrais souligner la disponibilité et les conseils que nous a apporté le Président de la CNDP Yves MANSILLON, tout en nous laissant une totale initiative dans l'organisation et la conduite du débat.

Henri DEMANGE

# 1. SAISINE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC, ET MISE EN PLACE DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC (21 JUILLET 2004 - 1<sup>ER</sup> DECEMBRE 2004)

L'idée d'une LGV Bordeaux-Toulouse est ancienne. Dès 1992, le Schéma directeur national des LGV prévoyait une "LGV des deux mers/Bordeaux-Toulouse-Narbonne".

Depuis cette date des études avaient été conduites dont certaines dans le cadre de contrats de plan État/Région.

Avant la décision de conduire un débat public, un Comité de pilotage avait été mis en place. Présidé par Jean DAUBIGNY, Préfet de région Midi-Pyrénées, il comprenait, outre les Préfets de région Aquitaine et Languedoc-Roussillon, les Présidents des 3 régions, des Conseils généraux des départements de Lot et Garonne, Tarn et Garonne, et Haute-Garonne, de la Communauté Urbaine de Bordeaux, des agglomérations d'Agen, du pays de Montauban et des 3 rivières, du Grand Toulouse et du SICOVAL<sup>1</sup>.

Ce Comité a assuré avec RFF et la SNCF le financement de ces études et validé leurs conclusions.

Le vrai point de départ du projet a été la décision du CIADT<sup>2</sup> du 18 décembre 2003 d'inscrire la ligne nouvelle à grande vitesse Bordeaux-Toulouse sur la carte des infrastructures à long terme et de prévoir en 2005 le lancement du débat public.

---

<sup>1</sup> SICOVAL : Communauté d'agglomération de Toulouse Sud-Est

<sup>2</sup> CIADT : Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire

### RAPPEL DES GRANDES DATES DU DÉBAT PUBLIC

21 juillet 2004	Saisine de la CNDP par RFF
8 septembre 2004	Décision de la CNDP d'organiser le débat
6 octobre 2004	Désignation du Président de la CPDP
1er décembre 2004	Désignation des membres de la CPDP
2 décembre 2004	Réunion de mise en place de la CPDP
10 Mars 2005	Dépôt par RFF du dossier support auprès de la CPDP
15 Mars 2005	Transmission du dossier avec avis de la CPDP à la CNDP
6 avril 2005	Décision de la CNDP d'organiser le débat du 8 juin au 14 juillet et du 1 <sup>er</sup> septembre au 18 novembre
4 mai 2005	Présentation à la CNDP par la CPDP du programme du débat
8 juin 2005	Lancement du débat -conférences de presse
Juin 2005	4 réunions publiques de lancement
Juillet 2005	Réunions publiques sur l'emplacement des gares
14 juillet 2005	Suspension du débat
1er septembre 2005	Reprise du débat – conférences de presse
Septembre 2005	Réunions publiques enjeux environnementaux et enjeux fonciers
Octobre 2005	Réunion publique enjeux économiques
3 novembre 2005	Décision de la CNDP de prolonger le débat du 18 au 25 novembre
Novembre 2005	4 Réunions publiques de synthèse et de restitution
25 novembre 2005	Clôture du débat
4 janvier 2006	Présentation à la CNDP du compte rendu du débat
18 janvier 2006	Diffusion du compte rendu et du bilan du débat

La CNDP a été saisie par RFF le 21 juillet 2004 et le 8 septembre 2004, elle a décidé de la tenue d'un débat public dont l'organisation serait confiée à une CPDP.

La CNDP a particulièrement insisté pour que des précisions soient apportées sur :

- Les aspects multimodaux de la desserte de Toulouse
- Les divers couloirs d'étude possibles définis de façon plus restreinte que dans le dossier de saisine ainsi que leurs impacts sur les territoires et l'environnement
- Le financement du projet et le calendrier de sa réalisation

La CNDP, dans sa séance du 6 octobre, a désigné le Président de la CPDP : Henri DEMANGE, puis dans sa séance du 1er décembre, les autres membres de la CPDP : Madame Reine-Claude MADER, Messieurs Jacques BAREL, Philippe MATHIS, Jean-Claude SABIN et Michel SABLAYROLLES.

La composition de cette Commission tenait compte des caractéristiques souhaitées par la CNDP :

- Indépendance à l'égard du maître d'ouvrage et des acteurs du débat
- Diversité d'origines : un universitaire, un commissaire enquêteur, une représentante du monde associatif, un ancien responsable des milieux économiques et socio professionnels, deux anciens hauts fonctionnaires ayant eu des responsabilités dans les domaines de l'environnement et de l'aménagement du territoire.



- Mixité géographique : 3 régionaux (Albi, Toulouse, Rodez) et 3 extérieurs à la région (Tours-Paris)
- Expériences de débat public vécues pour 4 de ses membres (Madame MADER, Messieurs MATHIS, SABIN et SABLAYROLLES)
- Equilibre entre actifs et retraités (trois et trois)
- Garantie de relative disponibilité de ses membres.

Dès le lendemain de sa désignation, la CPDP tenait sa première réunion, le 2 décembre 2004. Il y eut par la suite 22 réunions de la CPDP auxquelles participèrent toujours au moins 4 membres, signe de leur mobilisation.

Pendant la période entre sa nomination et la mise en place de la CPDP, le Président s'est attaché à :

- Préparer le recrutement du Secrétaire général
- Assurer plusieurs contacts préparatoires avec les représentants de RFF et son président Jean-Pierre DUPORT
- Bénéficier de l'expérience de Présidents et Secrétaires généraux de CPDP (Messieurs Jean BERGOUGNOUX, Philippe MARZOLF, Jean-François BERTAUD...) au cours des rencontres organisées par le Président de la CNDP, Yves MANSILLON.
- Rencontrer le Préfet de région Midi-Pyrénées Jean DAUBIGNY, qui préside le Comité de pilotage "Amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne". Le Président de la CPDP a d'ailleurs été invité le 27 novembre à la réunion de ce Comité pour présenter les principes du débat public.

## 2. LES PRÉPARATIFS DU DÉBAT PUBLIC (1<sup>ER</sup> DECEMBRE 2004 - 6 AVRIL 2005)

Pendant ces 4 mois, la CPDP s'est réunie 8 fois afin de conduire simultanément les opérations suivantes :

- Relations avec le maître d'ouvrage
- Organisation interne (secrétariat général, locaux, équipements)
- Élaboration de la stratégie du débat (calendrier, outils)
- Contacts avec les principaux acteurs du débat
- Assistances extérieures pour mettre en oeuvre le débat
- Rencontres avec RFF pour la mise au point du dossier support
- Avis de la CPDP sur ce dossier avant présentation à la CNDP.

### 2.1 RELATIONS AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE RFF

RFF a désigné la Direction régionale de Midi-Pyrénées pour assurer la coordination du projet, dont les principaux interlocuteurs furent le Directeur régional, M. Kim REGNIER, et le Chef de projet, M. Jean-Jacques FAUCHER.

Les relations entre un maître d'ouvrage et une CPDP sont par nature assez complexes à établir :

- Elles doivent être marquées par une scrupuleuse indépendance et l'absence de toute complicité ou complaisance, mais en même temps ces relations sont très fréquentes, quasi quotidiennes pendant le débat et doivent être par nature franches et loyales.
- Si la CPDP est seule responsable de l'organisation du débat, c'est le maître d'ouvrage qui décide de la totalité de l'engagement des dépenses liées à cette organisation.

Tout cela entraîne inéluctablement quelques ajustements dans la définition précise des responsabilités, et un jeu de positionnement d'acteurs exigeant écoute, diplomatie et en tous les cas un cadrage très rigoureux.

Rappelons que pour ce débat public et un certain nombre d'études et assistances qui lui sont liées, le financement est assuré par RFF à hauteur de 25%, l'État pour 25%, les collectivités territoriales pour 50%.

Dans ce contexte, lorsque des difficultés apparaissaient, la position de la CPDP a toujours été de maintenir sa totale indépendance et sa responsabilité du débat.

Les relations ont été globalement positives avec le maître d'ouvrage, la "bonne distance" a été trouvée et les rencontres furent nombreuses et efficaces.

Ainsi la mise au point du dossier support donna lieu à 5 réunions de travail, et chaque réunion publique fut précédée d'une ou plusieurs rencontres préparatoires.

Le positionnement de la SNCF dans le débat mérite également d'être précisé. Utilisateur unique des réseaux jusqu'à l'ouverture à la concurrence, la SNCF est également gestionnaire de l'infrastructure et propriétaire de certaines installations, en particulier les gares. À ces divers titres, elle a été un partenaire essentiel dans le débat.

La CPDP avait bien précisé que RFF, maître d'ouvrage du projet était son interlocuteur unique, mais qu'il n'y avait aucun inconvénient à ce que RFF associe la SNCF qui d'ailleurs avait déjà largement participé à l'élaboration du dossier support.

Ainsi la SNCF fut très présente pendant toute la durée du débat : participation à toutes les réunions publiques, rencontres avec des organisations, rédaction des réponses aux questions la concernant. Cette présence fut assurée par les Directeurs régionaux de Midi-Pyrénées, Alain de TESSIERES et Aquitaine Poitou Charentes, Xavier OUIN ainsi que par Jean-Marie ROMERO, Directeur des opérations pour la région Sud-ouest.

## 2.2 ORGANISATION ET MOYENS

L'ensemble des moyens nécessaires à l'organisation du débat public fut mis en place par RFF, sur la demande de la CPDP. Tous les choix furent arrêtés par RFF après un large appel à la concurrence et un dépouillement très rigoureux des offres, souvent après validation par les services centraux de RFF. L'attribution de ces marchés n'a donné lieu à ce jour à aucune contestation ni aucun contentieux.

### *a/ Le Secrétaire général*

Dès sa nomination, le Président de la CPDP, sur le conseil du Président de la CNDP, prit contact pour le poste de Secrétaire général avec un candidat qui avait déjà assuré le même type de fonction. Celui-ci démarra sa mission, toutefois, ayant trouvé une autre opportunité, la CPDP dut relancer un recrutement.

Il fallut effectuer une procédure d'appel à la concurrence à laquelle participaient plusieurs sociétés conseils. Le marché fut finalement passé avec la société Capgemini qui présentait la candidature de Nicolas BLAIS, consultant expérimenté dans ce type de procédure (secrétaire général du débat public sur Charlas) en région, et basé à Toulouse. Celui-ci prit ses fonctions le 20 mars.

### *b/ L'assistante*

Après analyse des candidatures, le choix se porta sur Audrey WU en raison de son bagage universitaire (DEA environnement), de son expérience des débats (1 an au Bureau d'audience publique en environnement, au Québec), et de ses qualités relationnelles.

Audrey WU assura une véritable fonction de Secrétaire générale Adjointe.

**Remarque :**

Le nombre important de Carte T distribué (1,275 Million de foyers) et le nécessaire “traçage” des questions adressées via la CPDP au maître d’ouvrage et ses partenaires (RFF, SNCF, État...) ont rendu rapidement nécessaire une assistance au secrétariat permanent de la CPDP. Cette mission pour le suivi des questions réponses fit l’objet d’une consultation simplifiée. La société APS<sup>1</sup> fut retenue, et Marie DE MONTETY assura à partir de fin juin une assistance à mi temps.

**c/ Les bureaux**

La CPDP put disposer, dès le 15 décembre, de 4 bureaux équipés et signalés au 7 avenue de Sébastopol, dans le quartier d’affaire Compans Caffarelli à Toulouse.

Le choix de l’implantation du siège de la CPDP à Toulouse, qui n’était pas au centre géographique du projet, s’est justifié par la nécessité d’être à proximité avec le maître d’ouvrage, la Direction régionale RFF Midi-Pyrénées assurant la coordination du projet de LGV. Egalement, c’est le Préfet de région Midi-Pyrénées qui est le Préfet coordinateur du Comité de pilotage sur le projet Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

**d/ Les assistances extérieures**

Comme cela a été indiqué toutes les assistances extérieures sollicitées dans les débats publics furent retenues par RFF après appel à la concurrence. Si le secrétariat général collabora à la préparation des cahiers des charges sur les différents lots, la CPDP ne participa pas aux dépouillements à l’issue desquels furent retenus :

**LES ASSISTANCES EXTÉRIEURES**

Communication et relations presse : **Campardou Conseil**

Organisation événementielle : **A la Une**

Site internet : **Aléaur**

Création graphique : **Guillaume Chavanne**

Exe-gravure : **Passion GraphicAssistances**

Impression : **Parchemins du Midi et Stratis**

Distribution et routage, réalisation de fichiers : **OFM et La Poste**

Achats d’un fichier acteurs socio-économiques : **SOS Fichiers**

Assistance secrétariat : **APS**

*Le bilan financier est présenté paragraphe 6.6*

## 2.3 ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE DU DÉBAT

Après plusieurs réunions de travail, dont certaines communes avec RFF, la CPDP arrêta l'ensemble des actions à programmer pendant le débat :

- Lieux et dates des réunions publiques de lancement et de synthèse
- Conférences et points de presse et communiqués de presse
- Panneaux d'exposition
- Dates des principales réunions thématiques
- Dates de parution des journaux du débat et composition du journal n°1
- Liste des destinataires des dossiers et correspondances particulières
- Ouverture du site Internet
- Principe des cahiers des acteurs

Cela donna lieu à un document qui fut présenté à la CNDP le 4 mai.

## 2.4 CONTACTS ET ENTRETIENS AVEC LES “PRINCIPAUX ACTEURS DU DÉBAT”

À partir du mois de janvier, le Président de la CPDP et certains de ses membres eurent des entretiens avec les “principaux acteurs du débat” : partenaires financiers au projet, associations d'usagers, de protection de l'environnement, relais d'opinions, organisations consulaires...

L'objet des entretiens était de :

- Présenter la CPDP
- Rappeler les principes du débat public
- Enregistrer les premières observations et réactions
- Envisager la participation de l'institution (intervention en réunion publique, délibération et prise de positions, contribution aux cahiers d'acteurs)

Cette cinquantaine d'entretiens permit de rencontrer 118 personnes (Présidents, Vice Présidents, Directeurs, Chefs de service, etc.) dont la liste figure en annexe.

Elles se déroulèrent toutes sans exception dans un excellent climat, et furent utiles pour faciliter le repérage des divers positionnements.

Sur le débat proprement dit, beaucoup de questions ont porté sur la date du lancement. En Midi-Pyrénées, était exprimé le souhait que le débat se déroulât le plus rapidement possible, avant l'été, mais avec des interrogations sur l'incidence de la campagne référendaire.

En Gironde au contraire, était souhaitée la simultanéité avec le débat sur le prolongement de la LGV “Sud Europe Atlantique” (SEA).

D'autres interrogations portaient sur le contenu du projet, qui certes n'était pas finalisé mais dont des ébauches avaient circulé. De plus RFF avait fait réaliser une étude de contexte et organisé plusieurs réunions de travail avec un certain nombre d'acteurs.

Les préoccupations exprimées concernaient essentiellement les points suivants :

- Calendrier et date de fin des travaux
- Possibilités de financement
- Implantation des gares d'Agen, Montauban et Toulouse
- Conséquences sur un éventuel projet de nouvel aéroport dans la région de Toulouse
- Perspectives de prolongement vers Narbonne
- Priorité par rapport au prolongement SEA vers l'Espagne
- Possible partie commune avec ce prolongement (option sud)

Ces questions furent bien évidemment reprises régulièrement au cours du débat.

## 2.5 MISE AU POINT DU DOSSIER SUPPORT

À partir du mois de janvier, au fur et à mesure de son élaboration, les minutes du dossier support étaient soumises directement à tous les membres de la CPDP. Ces derniers adressaient au secrétariat général leurs observations.

Un cycle de 6 réunions préparatoires facilita la synthèse de ces observations, transmises en temps réel au maître d'ouvrage. À l'issue de ces concertations itératives, RFF déposa le projet de dossier support le 10 mars auprès de la CPDP. Celle-ci formula son avis lors de la réunion du 14 mars et l'adressa à la CNDP le 17 mars.

Conformément à sa mission, la CPDP s'est attachée à vérifier d'une part que le dossier support était complet et lisible, d'autre part qu'il répondait aux demandes particulières exprimées par la CNDP, enfin qu'il était de nature à répondre aux questions abordées lors des entretiens avec les principaux acteurs.

Bien entendu, conformément au principe de sa mission, la CPDP n'avait ni qualité ni mandat pour juger de la validité et de l'exactitude des arguments développés et des éléments fournis.

## 3. VALIDATION DU DOSSIER SUPPORT, ET PRÉPARATION DU LANCEMENT DU DÉBAT (6 AVRIL - 8 JUIN)

### 3.1 CHOIX DU CALENDRIER

Dans sa séance du 6 avril, la CNDP, après avoir entendu le Président de la CPDP, déclara le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour servir de support au débat sous réserve de quelques modifications de forme.

Il convenait également de fixer la date de ce débat en tenant compte de divers éléments difficilement compatibles :

- Était-il possible de conduire le débat pendant la période de campagne référendaire ?
- Devait-on éviter la période de vacances comme cela avait été l'usage pour les débats antérieurs ?
- Était-il souhaitable, comme cela était fortement demandé, de lancer le débat le plus rapidement possible ?

Une solution aurait été de commencer le débat le 1<sup>er</sup> septembre mais cela repoussait de 5 mois le lancement. Cet allongement des délais aurait été ressenti comme une lenteur administrative anormale de la CNDP.

Sur proposition de la CPDP, la CNDP a décidé que le débat débiterait à l'issue de la campagne référendaire, le 8 juin, et qu'il serait suspendu pendant la période des congés, du 15 juillet au 31 août, et reprendrait le 1<sup>er</sup> septembre pour se terminer le 18 novembre. Sur demande de la CPDP la fin du débat fut repoussée au 25 novembre par la CNDP – séance du 2 novembre – soit une durée effective de 4 mois. Cette prolongation était motivée par le souci de la CPDP de permettre au public de réagir vis-à-vis des dernières réunions publiques.

Cette période fut mise à profit pour :

- Mettre au point définitivement la présentation du dossier et sa synthèse résumée
- Assurer l'édition et la duplication de 10 000 exemplaires du dossier (cela fut réalisé par RFF)
- Préparer le routage conjoint de la synthèse du dossier support et du Journal n°1 du débat à tous les foyers situés dans la zone concernée (1,275 millions d'exemplaires)
- Fixer définitivement les dates, heures et lieux des réunions publiques des mois de juin et juillet
- Préparer les panneaux d'exposition (6 panneaux – 15 jeux de panneaux)
- Assurer l'installation définitive du site Internet
- Préparer les premiers contacts avec la presse

### 3.2 PREMIÈRES RENCONTRES AVEC LA PRESSE

Le 6 avril, un premier communiqué fut adressé à 200 correspondants presse écrite et audiovisuelles, qui furent destinataires des compte rendus de toutes les réunions publiques et convocations à celles-ci sous forme de communiqués de presse. Parmi ces correspondants figuraient 50 chargés de communication des grandes collectivités.

En outre, des rencontres dont la liste figure en annexe furent organisées avec les 8 principaux médias d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées. Ces entretiens permirent au Président de la CPDP de présenter aux rédacteurs en chef les principes et les grandes lignes du débat. Tous manifestèrent le plus grand intérêt et assurèrent un écho régulier tout au long du débat.

### 3.3 RÉUNIONS AVEC LE COMITÉ DE PILOTAGE ET LES SERVICES DE L'ÉTAT

Pendant cette période également, deux réunions d'information furent organisées sous l'égide du Préfet de région Midi-Pyrénées.

- **Le 11 mai : Le Comité de pilotage** regroupant les services de l'État et les collectivités engagées dans la préparation du projet et le financement des études. Cela fournit l'occasion de rappeler les règles du débat public ainsi que son calendrier avec les dates des premières réunions.
- **Le 2 juin** : Une réunion fut organisée dans les locaux de la Préfecture de région Midi-Pyrénées, rassemblant les services de l'État d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées. L'objet visait à présenter le débat, ses objectifs, son dispositif, puis aider les services à préciser leur positionnement dans le débat public, leur participation aux réunions publiques et leur contribution active à la rédaction des réponses relevant de leur compétence. La Direction Régionale de l'Équipement de Midi-Pyrénées fut chargée d'assurer l'interface entre les services déconcentrés de l'État et la CPDP.



## 4. LANCEMENT DU DÉBAT (6 - 15 JUIN)

L'objectif poursuivi par le législateur est avant tout de permettre l'expression de toutes les parties concernées : maître d'ouvrage, pouvoirs publics, élus, associations, experts, riverains, grand public... pendant la phase d'élaboration du projet, avant que les principales caractéristiques n'en soient fixées, à un moment où il est possible de modifier voire d'abandonner le projet.

Aussi la phase de lancement de débat revêt-elle une importance fondamentale. Le principe d'égalité implique une information large, et simultanée. C'est la raison pour laquelle la CPDP s'attacha à ce que l'ouverture du débat soit marquée par une convergence d'actions.

### 4.1 CONFÉRENCES ET POINTS DE PRESSE

Pour assurer l'équilibre géographique du débat, la CPDP a souhaité tenir des conférences de presse dans les deux régions, et le même jour le 7 juin à Bordeaux et Toulouse. Ces conférences de presse eurent lieu sous la présidence de Monsieur Yves MANSILLON, Président de la CNDP. Elles regroupèrent respectivement 22 et 15 journalistes auxquels furent présentés les principes et l'organisation du débat public, avec remise d'un dossier de presse complet<sup>1</sup>. Ces conférences de presse furent suivies de nombreuses interviews radio, télévisées et d'articles conséquents.

Des points de presse eurent lieu également les 22 et 28 juin à Agen et Montauban avant les réunions de lancement à l'intention des journalistes locaux.

### 4.2 ENVOI DU DOSSIER SUPPORT AUX ÉLUS, AUX ACTEURS SOCIO-PROFESSIONNELS ET ASSOCIATIFS

Dans la pratique, les débats publics ciblent généralement des groupes d'acteurs dont l'étendue varie en fonction du type de projet, ou de la géographie de son emprise. La légitimité de ce "droit à l'information" peut avoir plusieurs sources : élus, partenaires financiers, associations d'usagers ou organisations regroupant tout citoyen ou groupe de citoyen concernés peu ou prou par le projet.

Ces acteurs socio-économiques ont été regroupés dans un fichier réalisé par la société SOS Fichiers. Les catégories d'acteurs figurent en annexe page 66. Leur nombre représente un total de **2972** contacts. Le 6 juin, la Commission leur a adressé le dossier support du débat (109 pages), outil qui sera à de très nombreuses reprises cité et exploité lors des réunions publiques. Dans ce même pli ont été joints la synthèse de ce dossier (6 pages), ainsi que le journal n°1 du débat, fixant l'ouverture de celui-ci, ses règles du jeu, et toutes les informations pratiques sur les lieux et dates des réunions et modalités d'accès.

<sup>1</sup> Voir paragraphe 5.2.5 "Couverture médiatique du débat"

### 4.3 ENVOI DU RESUMÉ DU DOSSIER ET DU JOURNAL N°1 DU DÉBAT

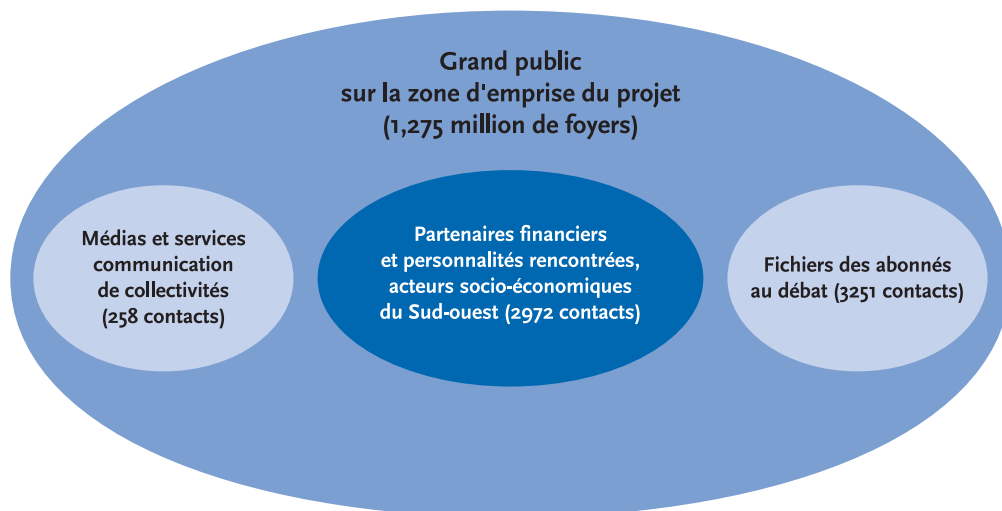
Les LGV constituent par nature des sujets “grand public”. Elles font appel à un grand nombre d'utilisateurs, et, en tant qu'infrastructures linéaires, incluent de vastes ensembles géographiques, riches de diversité et aussi source de complexité.

Le public concerné par le projet se constitue naturellement des riverains “éventuels”. Dès lors, la difficulté est de définir cette catégorie pour un projet tel qu'une LGV.

En concertation avec RFF et la CNDP, la Commission a choisi de définir une zone de 25 km de part et d'autre de la ligne ferroviaire actuelle, soit une bande de 50 km, et d'y inclure les agglomérations de Bordeaux, Toulouse, Agen et Montauban.

Sur ces indications, La Poste a identifié 1,275 million de foyers. Il lui fut alors confié la tâche d'envoyer, sous film plastique, le résumé du dossier support et le journal du débat n°1, entre le 7 et le 13 juin, à tous ces destinataires. Comme cela est toujours le cas dans ce type de distribution conjointe avec des documents publicitaires, certains destinataires n'ont pas pris connaissance de cet envoi, soit parce qu'ils étaient déposés collectivement à l'entrée des immeubles, soit parce que les destinataires éliminent par principe tout ce qui n'est pas courrier nominatif. Nous reviendrons sur ce point.

#### *Les cercles d'acteurs destinataires du débat*



### 4.4 OUVERTURE DU SITE INTERNET DU DÉBAT

Le site fut construit sur la base d'une nomenclature désormais commune à tous les sites Internet de débat public, élaborée par la CNDP et son prestataire Aléaur.

Le site du débat portant sur le projet LGV Bordeaux-Toulouse fut ouvert le 8 juin. Il marquait l'ouverture de la période de débat. Dès la première semaine le rythme des consultations quotidiennes fut de l'ordre de 240 fréquentations quotidiennes et 60 le week-end. Ainsi au 1<sup>er</sup> août, le site de la CPDP avait été visité par 6 912 personnes.

## 4.5 INSTALLATION DES EXPOSITIONS

Entre les 10 et 14 juin, furent installés des panneaux d'exposition (2 de la CPDP présentant le débat public, 4 réalisés par RFF présentant le projet et 2 réalisés par la SNCF).

Ces expositions furent implantées dans les préfectures, les mairies et les gares des 4 "villes étapes" : Bordeaux, Agen, Montauban et Toulouse, ainsi que dans les halls d'entrée des salles de réunions publiques.

À la fin du mois de juin, la Sous-Préfecture de Langon a souhaité bénéficier également de cette exposition. Un jeu de panneaux supplémentaire fut confectionné et l'exposition fut livrée le 8 juillet à Langon.

Il convient de noter l'excellent accueil de la part des autorités concernées pour cette exposition. Certaines d'entre elles ont même annoncé qu'elles feraient "tourner" cette exposition sur d'autres sites, tels que les offices de tourisme, centres culturels...

Pour information, la fréquentation quotidienne des seules préfectures et mairies est estimée à 7000 visiteurs selon les indications fournies par les responsables de ces sites<sup>1</sup>.

L'ensemble et la convergence de ces dispositions permettent de penser que l'information entourant le lancement du débat a été très large auprès de la population du Sud-ouest, en particulier par une couverture de la presse assez exceptionnelle. Ainsi on notera que dans le mois suivant l'ouverture du débat, la CPDP comptabilisait environ 1000 retours cartes T et plus de 680 questions et prises de position.

---

<sup>1</sup> Il passe environ 1 500 personnes par jour dans le hall de l'état civil (permis de conduire, cartes d'identité, cartes de séjour...) de la Préfecture de région Midi-Pyrénées - Source : Préfecture de région Midi-Pyrénées

## 5. DÉROULEMENT DU DÉBAT (8 JUIN - 25 NOVEMBRE)

### 5.1 SÉQUENCES DU DEBAT

En fonction du calendrier fixé par la CNDP le débat se déroula suivant 4 séquences :

#### *1<sup>re</sup> séquence, du 8 juin au 14 juillet*

- > 2 Conférences de presse de lancement
- > 4 réunions générales de lancement et d'information à Toulouse, Bordeaux, Agen et Montauban
- > 2 premières réunions thématiques sur les gares de Montauban et d'Agen

#### *2<sup>e</sup> séquence, du 15 juillet au 31 août*

Le débat fut suspendu. Il n'y eut donc aucune réunion publique ni aucune rencontre avec des personnalités extérieures. Par contre le secrétariat général continua de fonctionner ainsi que le site internet. En particulier sur ce site fut introduit le 27 juillet les représentations cartographiques expressément demandées lors de la réunion publique à Bordeaux le 20 juin.

Deux séries de cartes furent réalisées :

- > 1 carte faisant apparaître les options de passage de la LGV et les communes concernées, sur la section Bordeaux-Agen et Agen-Toulouse
- > 4 cartes sur les inventaires environnementaux :
  - Les zones urbanisées et sensibles, le patrimoine, le paysage et les terroirs labellisés
  - Les espaces naturels protégés et forestiers
  - Les ressources en eau et les zones inondables
  - La synthèse des enjeux environnementaux.

Cette période fut mise à profit pour préparer le journal n°2 et mettre en forme une première série de cahiers d'acteurs, afin que cette diffusion intervienne dès la reprise le 1<sup>er</sup> septembre.

Il fut également procédé à la mise à jour des réponses aux questions, qu'il s'agisse de carte T, de courriers ou de fiches déposées en réunion.

Enfin, la maintenance de notre secrétariat du 15 juillet au 31 août permit de répondre aux questions des citoyens posées par téléphone, aux courriers, tenir à jour l'actualité presse et adresser divers documents aux membres de la CPDP. Ceci n'eut pas été rendu possible avec une fermeture pure et simple du débat.

S'il n'y eut pas de réunions à l'initiative de la CPDP durant le mois d'août, l'ouverture du débat public engendra une série de réunions qui eurent lieu dans le Sud Gironde, organisées par les communes ou les associations opposées au projet. Ces réunions donnèrent lieu régulièrement à des informations dans la presse, notamment :

- 29 juillet : réunion à la Mairie de Préchac
- 6 août : réunion à la Mairie de Préchac
- 13 août : réunion à la Mairie de Landiras
- 27 août : réunion à la salle des fêtes de Saint Léger de Balson

Le journal n°2 du débat fut diffusé avec 5 cahiers d'acteurs fin août. Furent également diffusées aux 959 mairies la carte des zones d'option de passage, ainsi que la carte de synthèse des enjeux environnementaux. Cette dernière carte fut réalisée en deux parties, chacune en format 110 x 80 cm, et son envoi fut accompagné d'une lettre de la CPDP en vue de proposer aux maires d'afficher ces cartes, ou en commander si besoin<sup>1</sup>.

### **3<sup>e</sup> séquence, du 1<sup>er</sup> septembre au 25 novembre**

- Organisation d'une double Conférence de presse à Bordeaux et Toulouse le 1er septembre, en vue de relancer le débat
- Poursuite des réunions thématiques : 2 réunions sur les enjeux environnementaux, 2 réunions sur les enjeux fonciers, 1 réunion sur les enjeux économiques et le transport fret)
- Participation à des auditions (voir infra page 27) : Association des maires de Gironde, Comité stratégique d'aménagement du territoire du Tarn, Conseil régional d'Aquitaine, Syndicat des viticulteurs des vins de graves, Conseil général de Lot et Garonne
- Réunions générales de synthèse et de restitution à Agen, Montauban, Bordeaux et Toulouse
- Publication du journal n° 3
- Diffusion de cahiers d'acteurs (8)

### **4<sup>e</sup> séquence : l'après débat**

- Réalisation du journal du débat n°4, rendant compte de la vie du débat et des 4 réunions de synthèse
- Mise en forme et diffusion des 7 derniers cahiers d'acteurs (parvenus à la CPDP en fin de période de débat)
- Sont prévues la finalisation et diffusion du compte rendu du débat avec le bilan du débat établi par le Président de la CNDP :
  - > Mis en ligne sur le site Internet le 18 janvier
  - > Distribué sous la forme présente aux 6 400 destinataires: acteurs socio-économiques, contacts presse et abonnés
- Présentation du compte rendu du débat à la CNDP le 4 janvier 2006
- Conférences de presse de clôture à Bordeaux et Toulouse le 18 janvier 2006
- Maintenance du site Internet pendant 4 ans

---

<sup>1</sup> Cartes incluses dans le CD Rom du débat public

## 5.2 OBSERVATIONS SUR LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

### 5.2.1 Les réunions publiques

La CPDP avait arrêté un programme de 15 réunions publiques : 4 réunions de lancement et d'information dans les 4 villes chefs-lieux de département (Toulouse, Bordeaux, Agen et Montauban), 7 réunions thématiques, auxquelles s'ajoutèrent 7 auditions et enfin 4 réunions de restitution et de synthèse dans les mêmes villes étapes.

#### CALENDRIER DU DÉBAT

**4 réunions publiques générales d'ouverture** : Toulouse le 15 juin, Bordeaux le 20 juin, Agen le 22 juin, Montauban le 28 juin

**7 réunions publiques thématiques** :

- Les enjeux des gares et leurs dessertes : Montauban le 5 juillet, Agen le 6 juillet
- La question des milieux naturels et de l'environnement : Castelsarrasin le 8 septembre, Langon le 15 septembre
- Les enjeux fonciers et territoriaux de la LGV : Montauban le 27 septembre, Langon le 28 septembre
- Développement économique, fret, logistique, quels enjeux pour la LGV ? : Toulouse le 13 octobre

**4 réunions de synthèse** : Agen le 3 novembre, Montauban le 8 novembre, Toulouse le 16 novembre, Bordeaux le 17 novembre

Le nombre total de participants à ces réunions avoisine 5000 personnes.

#### a/ Les réunions publiques générales de lancement

Les réunions de lancement et d'information ont connu une assistance moyenne mais tout de même significative, évaluée à 1200 participants au total. Les réunions publiques ne constituent pas l'essentiel du débat public, mais elles touchent un nombre significatif de personnes. Elles sont "la face la plus visible de l'iceberg".

Elles présentent un grand intérêt à plusieurs égards :

- Contact direct avec le public
- Précieuse note d'ambiance
- Maintien de l'intérêt de la Presse pour le débat
- Relations suivies et directes avec les principaux acteurs
- Mesure du degré d'engagement du public, des représentants des collectivités et des associations.

Le programme des réunions était le suivant :

- Ouverture par le Président
- Présentation du dossier par le Président ou le Directeur général de RFF, assisté de leurs collaborateurs et du représentant de la SNCF
- Débat en alternant les interventions des personnalités et de la salle, ainsi que les réponses aux questions écrites
- Clôture du débat par le Président de la CPDP

La participation de la CPDP fut toujours collégiale, les membres présents se partageant alternativement l'animation et le rapport des questions écrites.

Les personnalités qui prirent la parole – à partir de la salle – furent très présentes à Toulouse, Agen et Montauban.

S'agissant de la réunion du 20 juin tenue à la salle de la Médoquine à Talence, la Commission a noté l'absence d'élus ou décideurs socio-économiques, en dépit des invitations personnalisées et des relances téléphoniques auprès de leur cabinet.

Globalement la participation du public fut soutenue, avec une moyenne de 16 interventions orales et 20 questions écrites par réunion. Le déroulement des débats a été le plus souvent satisfaisant car les prises de parole sont toujours restées dans les limites de la correction même si à Bordeaux – où un débat public précédent sur le contournement autoroutier de Bordeaux a laissé des traces – de nombreuses interventions se voulaient agressives à l'égard du maître d'ouvrage. Des demandes très pressantes s'exprimèrent en particulier pour avoir communication d'une cartographie plus précise. À la demande de la CPDP, des engagements furent pris en séance sur ce point par le maître d'ouvrage et la Commission a veillé à ce qu'ils soient strictement respectés pour qu'à la reprise du débat en septembre, le public ait obtenu les renseignements souhaités<sup>1</sup>. En fait ces documents ont été rendus publics sur le site internet le 27 juillet.

Au cours de toutes ces réunions, il a été possible de répondre à la totalité des questions orales et au moins synthétiquement à la plupart des questions écrites.

### *b/ Les réunions thématiques*

**L'implantation des gares**

**Les enjeux environnementaux**

**La problématique foncière**

**Développement économique, fret et logistique : les enjeux de la LGV**

### **L'IMPLANTATION DES GARES**

Sur ce sujet, qui était très ouvert dans le rapport du maître d'ouvrage, deux réunions furent organisées à Montauban le 5 juillet et à Agen le 6 juillet. Elles ont connu une bonne participation, respectivement de 200 et 300 personnes.

Le programme des réunions était le suivant :

- Ouverture par le Président
- Rappel de la problématique "gare et dessertes locales" par le maître d'ouvrage
- Interventions de deux experts, suivies d'un premier débat
- Deux tables rondes animées par des membres de la CPDP, l'une socioprofessionnelle et associative, l'autre regroupant les représentants : de l'État (Préfet), des collectivités territoriales, des représentants des usagers et des associations de protection de la nature, suivies également de débats, avec intervention d'un grand témoin universitaire indépendant à Montauban et à Agen
- Clôture par le Président de la CPDP

<sup>1</sup> Voir les actes de la réunion publique de Bordeaux du 20 juin, sur [www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.fr](http://www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.fr)

Chaque table ronde fut animée par un membre différent de la CPDP, alors qu'un troisième avait la charge de rapporter les questions écrites et les présenter publiquement, en citant leurs auteurs, en vue d'essayer d'y apporter une réponse par le maître d'ouvrage en tribune ou ses partenaires en salle (SNCF, services de l'État).

### **LES ENJEUX SUR LES MILIEUX NATURELS ET ENVIRONNEMENTAUX**

Deux réunions ont été organisées sur ce thème à Castelsarrasin (82) le 08 septembre et Langon (33) le 15 septembre.

Le programme était le suivant :

- Ouverture par le Président
- Présentation de la partie du dossier concerné
- Tables rondes avec témoignages et experts en alternant les interventions de la salle, les réponses aux questions écrites
- Clôture du débat par le Président

La tendance générale observée lors des réunions de lancement se confirma pendant toute la suite du débat :

- > En Midi-Pyrénées et Lot et Garonne, une bonne participation des élus et responsables, une assistance moyenne, un positionnement globalement favorable au projet.
- > En Gironde, une très forte participation (500 personnes), de très nombreuses interventions traduisant une forte opposition au projet, et une réelle difficulté pour la CPDP pour maintenir une ambiance correcte et permettre au maître d'ouvrage de formuler des réponses complètes.

### **LES ENJEUX FONCIERS ET TERRITORIAUX**

Deux réunions ont été organisées à Montauban le 27 septembre et Langon le lendemain.

Le programme, la participation et l'ambiance furent de même nature que sur le thème précédent avec une très forte participation à Langon (800 personnes), où à nouveau se confirmèrent les fortes oppositions au projet avec un nombre important d'intervenants, en particulier de nombreux maires et élus du Sud Gironde. La réunion dura plus de 6 heures, dans une ambiance "animée" (l'alternance d'applaudissements et de sifflets faisant partie du débat public).

### **DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, FRET ET LOGISTIQUE : LES ENJEUX DE LA LGV**

Une réunion a été organisée à Toulouse le 13 octobre selon le même principe de programme avec 2 tables rondes : la première sur l'aménagement du territoire, associant le Préfet de région, les Présidents du Conseil Régional Midi Pyrénées et du Conseil général de Haute-Garonne, l'Adjoint au Maire de Toulouse, le Président de la CCI de Toulouse.



La deuxième table ronde portait sur le fret et les enjeux de logistique, avec la participation des responsables d'importantes entreprises de la région.

Cette réunion fut très riche par les prises de position. Dans le débat qui suivit, des représentants associatifs et élus du Sud Gironde exprimèrent leur désaccord sur l'ensemble du projet en opposition avec les prises de position précédentes.

### LISTE DES TÉMOINS ET "EXPERTS" AYANT PARTICIPÉ AUX RÉUNIONS THÉMATIQUES

À titre indicatif, 55 experts ou grands témoins sont intervenus en tribune, pour rapporter le point de vue des organisations qui les avaient mandatés, ou présenter des diaporamas d'argumentaires sur les thèmes traités.

#### 1. Les enjeux des gares et leurs dessertes :

##### MONTAUBAN, 5 JUILLET 2005

###### EXPERTS (RFF)

Charles LAMBERT, SETEC

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

###### Table ronde n° 1 :

Guy PECOU, Président de la Chambre régionale de commerce et d'industrie de Midi-Pyrénées

Jean-Louis MARTY, Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Tarn et Garonne

Roland DELZERS, Président de la Chambre des métiers de Tarn et Garonne

###### Table ronde n° 2 :

André PERGET, Vice-Président de la Communauté d'agglomération de Montauban et du Pays des Trois rivières

Pierre FORGUES, Conseiller régional Midi-Pyrénées

Guy-Michel EMPOCIELLO, Vice-président du Conseil général de Tarn et Garonne

Robert MARCONIS, géographe aménageur (rôle de grand témoin), Université Toulouse Le Mirail

##### AGEN, 6 JUILLET 2005

###### EXPERTS (RFF)

Charles LAMBERT, SETEC

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

###### Table ronde n° 1 :

Jean-Claude DARTUS, Vice-Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lot et Garonne

Alain CAZAL, Délégué régional Aquitaine de la Fédération nationale des usagers des transports

Robert LACAVE, Association SEPANLOG (Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature de Lot et Garonne)

###### Table ronde n° 2 :

Remi THUAAU, Préfet de Lot et Garonne

Ludovic MARTINEZ, Directeur de cabinet du Conseil général de Lot et Garonne

Jacques CLOUCHÉ, Président de la Communauté d'agglomération d'Agen

Alain VEYRET, Maire d'Agen

Gérard MARTY, Maire d'Estillac

Jean-Pierre WOLFF, géographe aménageur (rôle de grand témoin), Université Toulouse Le Mirail

## 2. La question des milieux naturels et de l'environnement

### CASTELSARRASIN, 8 SEPTEMBRE 2005

#### EXPERTS (RFF)

Gilles HABASQUE, SCETAUROUTE

Marc MEREAU, SCETAUROUTE, spécialisé sur les études d'impact

Sandrine RABASEDA, RFF, Responsable environnement, Direction des opérations LGV Est

#### Table ronde n° 1 :

Bernard JARRY, Direction régionale de l'environnement de Midi-Pyrénées

Jean-Pascal SALAMBEHERE, Direction régionale de l'environnement de Midi-Pyrénées

#### Table ronde n° 2 :

Carole DURAND, Chargée de mission Conservatoire Régional des Espaces Naturels de Midi-Pyrénées (CREN)

Pascale MAHE, Directrice Association Nature Midi-Pyrénées

### LANGON, 15 SEPTEMBRE 2005

#### EXPERTS (RFF)

Gilles HABASQUE, SCETAUROUTE

Marc MEREAU, SCETAUROUTE, spécialisé sur les études d'impact

Sandrine RABASEDA, RFF, Responsable environnement, Direction des opérations LGV Est

#### Table ronde n° 1 :

Philippe BARBEDIENNE, Directeur de la SEPANSO

Jean-Louis MOURA, Directeur du Parc naturel régional des Landes de Gascogne

#### Table ronde n° 2 :

Michel BACHERÉ, Direction régionale de l'environnement Aquitaine

Béatrice DAUBET, ingénieur ONF Aquitaine

Catherine SEMIDOR, Professeur École d'architecture et de paysage de Bordeaux

### 3. Les enjeux fonciers et territoriaux de la LGV Bordeaux-Toulouse

#### MONTAUBAN, 27 SEPTEMBRE 2005

##### Table ronde n° 1 :

**Jean-Pierre GANDON**, Chef de service eau-forêt-environnement,  
DDA Tarn et Garonne

**Marie Thérèse LACOURT**, Vice Présidente Chambre agriculture de Haute Garonne

**Philippe DE VERGNETTE**, Président Chambre d'agriculture de Tarn et Garonne

**M. Bernard POULIGNY**, Directeur SAFER Garonne-Périgord

##### Table ronde n° 2 :

**Fernand BOUYSSOU**, avocat, professeur université Toulouse

**Jean-Francois GUINET**, Direction régionale de l'équipement Midi-Pyrénées

**Lionel MENY**, responsable actions foncières RFF

##### Table ronde n° 3 :

**Guy Michel EMPOCIELLO**, Vice-Président du Conseil général du Tarn et Garonne

**Jean-François RUIZ**, Chargé des études environnementales, Direction régionale RFF Languedoc Roussillon

#### LANGON, 28 SEPTEMBRE 2005

##### Table ronde n° 1 :

**Jean-Luc BERNARD-COLOMBAT**, Adjoint au DDAF Gironde

**Francis DUSSILLOLS**, Vice Président Chambre d'agriculture de la Gironde

**Marc GIZARD**, Avocat, Syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest

**Pierre MACÉ**, Directeur Association régionale de défense contre les incendies (ARDFCI)

##### Table ronde n° 2 :

**Bernard NOYER**, avocat, professeur université Bordeaux

**Jean-François GUINET**, Ministère de l'Équipement

**Lionel MENY**, responsable actions foncières RFF

#### 4. Développement économique, fret, logistique, quels enjeux pour la LGV ?

TOULOUSE, 13 OCTOBRE 2005

**Table ronde n° 1 :**

Jean **DAUBIGNY**, Préfet de région Midi-Pyrénées  
 Martin **MALVY**, Président Conseil régional Midi-Pyrénées  
 Pierre **IZARD**, Président Conseil général de Haute Garonne  
 Serge **DIDIER**, Vice Président Communauté d'agglomération du Grand Toulouse  
 Claude **TERRAZZONI**, Président de la CCI de Toulouse  
 Jacques **AGRAIN**, Membre du CESR Midi-Pyrénées  
 Jean-François **BROU**, Vice Président Observatoire régional des Transports

**Table ronde n° 2 :**

Éric **DOUCET**, Directeur logistique, Laboratoires Pierre Fabre  
 Jean-Luc **TAUPIAC**, Vice Président Airbus France  
 Michel **AZIMONT**, Directeur technique Holding Sogefima, Sablières Malet  
 Bernard **PECHBERTY**, Directeur général Sudépis  
 André **LABATUT**, PDG Altrans, Président Fédération Transport Logistique France

**La CPDP remercie très vivement ces participants pour leur disponibilité et leur apport dans ce débat, et ce d'autant plus qu'ils sont tous intervenus à titre gratuit.**

#### *c/ Les réunions de synthèse et de restitution*

Les quatre réunions de synthèse eurent lieu à Agen le 3 novembre, Montauban le 8 novembre, Toulouse le 16 novembre, et Bordeaux-Lac le 17 novembre.

Le programme était le suivant :

- Ouverture par le Président
- Bref rappel du déroulement du débat par un membre de la CPDP
- Liste des principales questions abordées pendant le débat
- Liste des questions plus locales abordées pendant le débat
- Réponses du maître d'ouvrage
- Réactions des personnalités et du public
- Conclusion par le Président

Pour construire l'agenda de ces réunions "de synthèse", la Commission s'est livrée à un exercice de relecture des actes des réunions publiques et des contributions écrites, pour faire émerger les questions sensibles par rapport au projet LGV, et demander, à l'occasion de ces réunions, au maître d'ouvrage et ses partenaires d'y apporter une réponse.

Il s'agit aussi de donner au public une vision partagée des enjeux et "points durs" autour du projet, en élargissant la perspective à toute la géographie du projet.

Ce travail effectué, le synopsis des réunions de synthèse s'est ordonné comme suit :

> *Pour les questions générales et communes :*

- Question 1 :** “Pourquoi ne pas utiliser les couloirs existants (autoroute, fer) ? Pourquoi ne pas avoir retenu le pendulaire ?”
- Question 2 :** “Quelle priorité entre Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Irun ?”
- Question 3 :** “Si la poursuite du projet est engagée, quelle prise en compte des aspects environnementaux ?”
- Question 4 :** “Si la poursuite du projet est engagée, quelle concertation est prévue par le maître d'ouvrage jusqu'à la DUP ?”

> *Pour les questions locales et spécifiques :*

**A AGEN, 3 novembre 2005**

- Question 1 :** “Gare actuelle ou gare nouvelle ? avantages et inconvénients, les conditions de bon fonctionnement ?”
- Question 2 :** “Quelle irrigation du territoire régional ? Peut-on assurer la réouverture de certaines lignes (exemple Auch/Agen, Agen/Villeneuve) ?”
- Question 3 :** “Combien de TGV par jour, et combien d'arrêts ?”
- Question 4 :** “A ce stade qu'est-ce que RFF a enregistré et quels premiers enseignements ?”

**A MONTAUBAN, 8 novembre 2005**

- Question 1 :** “Gare actuelle ou gare nouvelle ? avantages et inconvénients, quelles connexions avec les autres réseaux de transport ?”
- Question 2 :** “Combien de TGV par jour, et combien d'arrêts ?”
- Question 3 :** “Si la poursuite du projet est engagée, quand sera connu le tracé afin que les investissements agricoles et publics, les projets d'installation puissent se réaliser sans interrogation permanente ?”
- Question 4 :** “À ce stade qu'est-ce que RFF a enregistré et quels premiers enseignements ?”

**A TOULOUSE, 16 novembre 2005**

- Question 1 :** “Le prolongement de la LGV entre Toulouse et Narbonne est-il étudié ?”
- Question 2 :** “Quelle suite donner au projet Paris/Orléans/Limoges/Toulouse (POLT) ?”
- Question 3 :** “Existe-t-il une proposition alternative à l’implantation de la gare LGV à Matabiau ?”
- Question 4 :** “Est-il envisagé un éventuel contournement ferroviaire de Toulouse ?”
- Questions ouvertes...**

**A BORDEAUX, 17 novembre 2005**

*S’agissant de la dernière réunion publique du débat, et compte tenu du contexte et du nombre de personnes attendues, il fut décidé de proposer une approche plus globale des sujets, afin de conserver la possibilité de pouvoir donner l’expression plus librement au public sans le délimiter dans un thème.*

*L’agenda des questions proposées fut le suivant :*

- Question 1 :** “Quelle priorité entre Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Irun ?”
- Question 2 :** “Pourquoi ne pas utiliser les couloirs existants (autoroute, fer) ?”
- Question 3 :** “Pourquoi ne pas avoir retenu le pendulaire ?”
- Question 4 :** “Les différentes options de passage ont-elles fait l’objet d’une estimation financière précise ? Quelles sont les possibilités de financements nationaux et européens ?”
- Question 5 :** “Si la poursuite du projet est engagée, quelle prise en compte des aspects environnementaux ?”
- Question 6 :** “Si le projet se poursuit, quand connaîtra-t-on l’emprise exacte et le tracé définitif ?”
- Question 7 :** “Si la poursuite du projet est engagée, quelle concertation est prévue par le maître d’ouvrage ?”
- Questions ouvertes...**

À Montauban, Agen et Toulouse fut réaffirmé le positionnement très favorable à l’égard du projet LGV. Des intervenants résidants en Sud Gironde purent y intervenir pour développer les raisons de leur opposition.

À Bordeaux les records de participation furent battus, avec 900 personnes. La réunion fut animée mais se déroula dans de bonnes conditions compte tenu du contexte d’opposition générale. Il convient de noter la présence de nombreux élus ceints de leur écharpe tricolore.

La liste des intervenants aux réunions de lancement et de restitution figure en annexe page 66.

### 5.2.2 Les auditions

Dans le souci de respecter le principe d'égalité, la CPDP n'a provoqué aucune rencontre avec des collectivités ou associations mais a toujours répondu avec RFF aux demandes de participation à des réunions de tous les organismes qui l'ont souhaité. Les invitations, les comptes-rendus étaient à la charge et sous la responsabilité de la puissance invitante, et dans ce cas, figurent sur les actes du débat (CD-Rom).

Ces auditions ont concerné les organismes suivants (figurent, entre parenthèse, les membres de la Commission qui y ont assisté) :

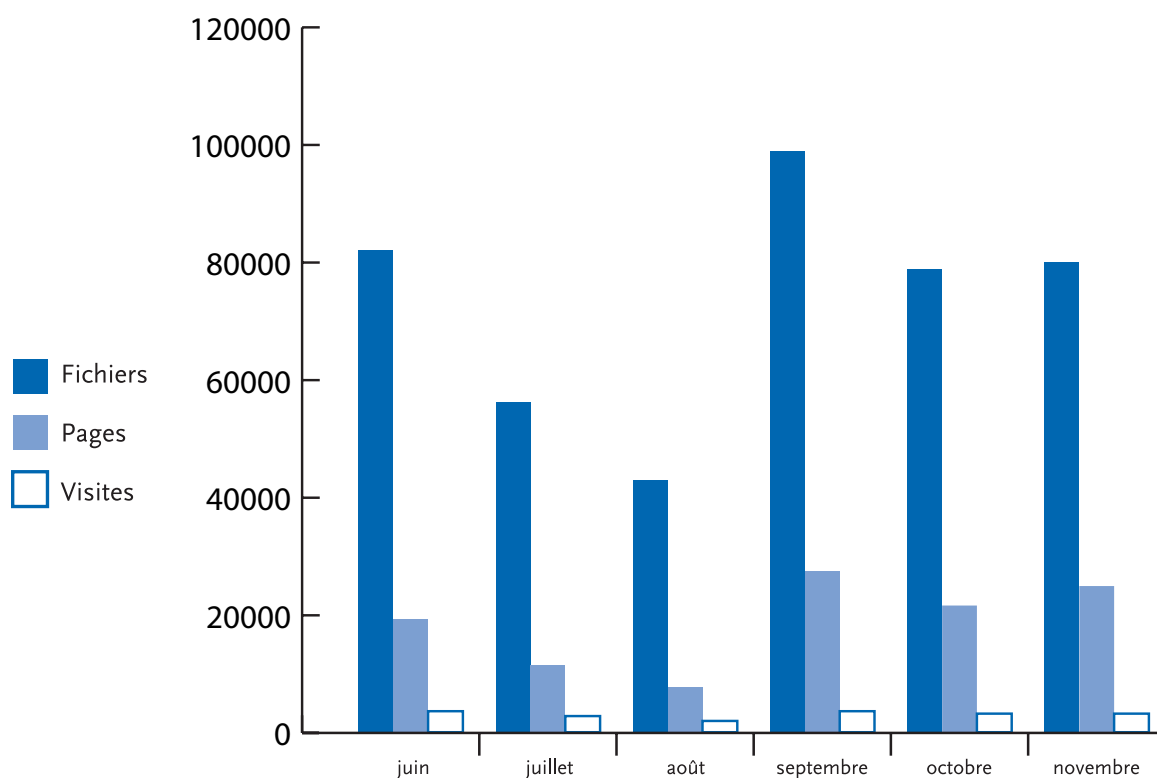
- > **Conseil économique et social régional de Midi-Pyrénées**, Commission aménagement du territoire le 09 juin à Toulouse (Henri DEMANGE, accompagné de Nicolas BLAIS)
- > **Conseil économique et social régional d'Aquitaine**, assemblée plénière, le 11 juillet à Bordeaux (Philippe MATHIS, accompagné de Nicolas BLAIS)
- > **Association des maires de Gironde**, le 03 octobre, Mairie de Préchac (Jacques BAREL, Jean-Claude SABIN)
- > **Comité stratégique d'aménagement du territoire du Tarn**, le 04 octobre, Préfecture d'Albi (Henri DEMANGE, Jean-Claude SABIN)
- > **Conseil régional d'Aquitaine**, Commission transports, le 06 octobre, Conseil régional d'Aquitaine (Henri DEMANGE)
- > **Syndicat des viticulteurs des vins de Graves**, le 11 octobre, Maison des vins de Graves à Podensac (Philippe MATHIS, Jean-Claude SABIN, accompagnés de Nicolas BLAIS)
- > **Conseil général de Lot et Garonne**, Assemblée extraordinaire, le 17 octobre, Conseil général à Agen (Henri DEMANGE, Jacques BAREL)

### 5.2.3 Le site internet du débat

Les statistiques du site internet au 28 novembre, soit 72 heures après la fin officielle de fermeture du débat public, font ressortir les données suivantes:

#### a/ Statistiques et chiffres clés, sur la période de juin à novembre 2005

##### ÉLÉMENTS STATISTIQUES



La courbe de fréquentation du site indique un premier pic important dès le début du débat. Cela correspond à deux séries de facteurs :

- > la diffusion de l'adresse du site via le journal n°1 à 1,275 millions de foyers, la presse, et les premières réunions d'ouverture
- > La mise en ligne du dossier support du maître d'ouvrage

Septembre marque une rupture avec un pic qui sera le plus élevé de tout le débat. À partir de ce moment la fréquentation du site se stabilise et se maintient sur des valeurs hautes et supérieures à celles de juin. Le débat connaît alors un rythme de réunion proche de une par semaine, avec une mobilisation qui a pris greffe en particulier dans le secteur du Sud Gironde.



## CHIFFRES CLÉS DU DÉBAT

- **2374 fichiers consultés par jour** en moyenne sur l'ensemble du débat
- **339 pages visitées** quotidiennement,
- **130 internautes par jour**
- **108 427 pages** du site vues sur la durée du débat
- **Près de 21500 visiteurs** au total au cours de cette période

### *b/ Documents favoris*

Le “palmarès” **des documents les plus téléchargés** fait apparaître les résultats suivants:

1. Les cartes des options de passage
2. Le dossier support du maître d'ouvrage
3. Les actes des débats
4. Les contributions et cahiers d'acteurs (notamment en “page de sortie”)
5. Les études et expertises complémentaires, notamment établies par la SNCF
6. Le journal du débat

**Deux conclusions** peuvent être dégagées au regard de ces chiffres :

1. Le site internet a constitué un vecteur majeur d'information pour les citoyens et organisations intéressées au projet, et il a facilité le rôle de la CPDP
2. Il constitue, par rapport au parti pris de mettre en ligne toutes les études et contributions, sans aucune censure ni discrimination, un outil fort d'appropriation du débat par les citoyens.

Ces données concernent la phase de débat proprement dit. Le site restant ouvert 4 années, celui-ci sera enrichi de nouvelles navigations et téléchargement, avec un pic prévisible lors de la mise en ligne de ce présent compte rendu programmée en janvier 2006.

### **5.2.4 La dynamique des questions-réponses**

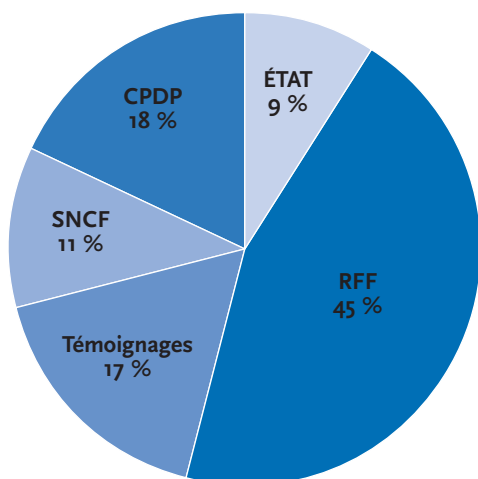
La réponse aux multiples questions constitue dans les débats un exercice complexe. Pour pouvoir appréhender des questions souvent transversales, une réunion a été organisée à la Préfecture de région Midi-Pyrénées le 2 juin avec les services de l'État des deux régions.

Dès la mi-juin, une équipe s'est mise en place et réunie en moyenne tous les dix jours. Celle-ci se composait d'un représentant de l'État, de RFF, de la SNCF et le Secrétaire général de la CPDP, pour faire lecture commune des questions, les affecter à l'organisme le mieux à même d'y répondre, et effectuer un suivi et une mise à jour des réponses.

972 questions seront au total adressées au cours du débat, par mail, par courrier, carte T, ou questions écrites en réunions publiques.

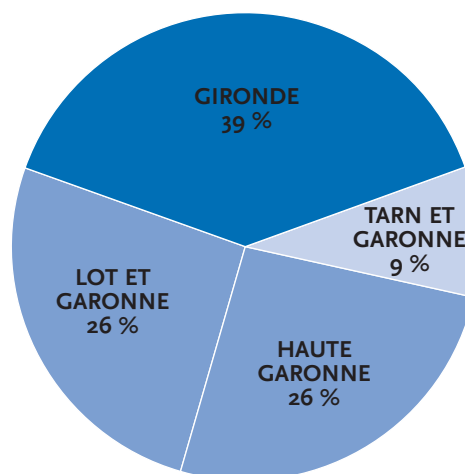
Sur cette base, le classement a permis de dégager les données suivantes :

### DESTINATAIRES DES QUESTIONS EN POURCENTAGE



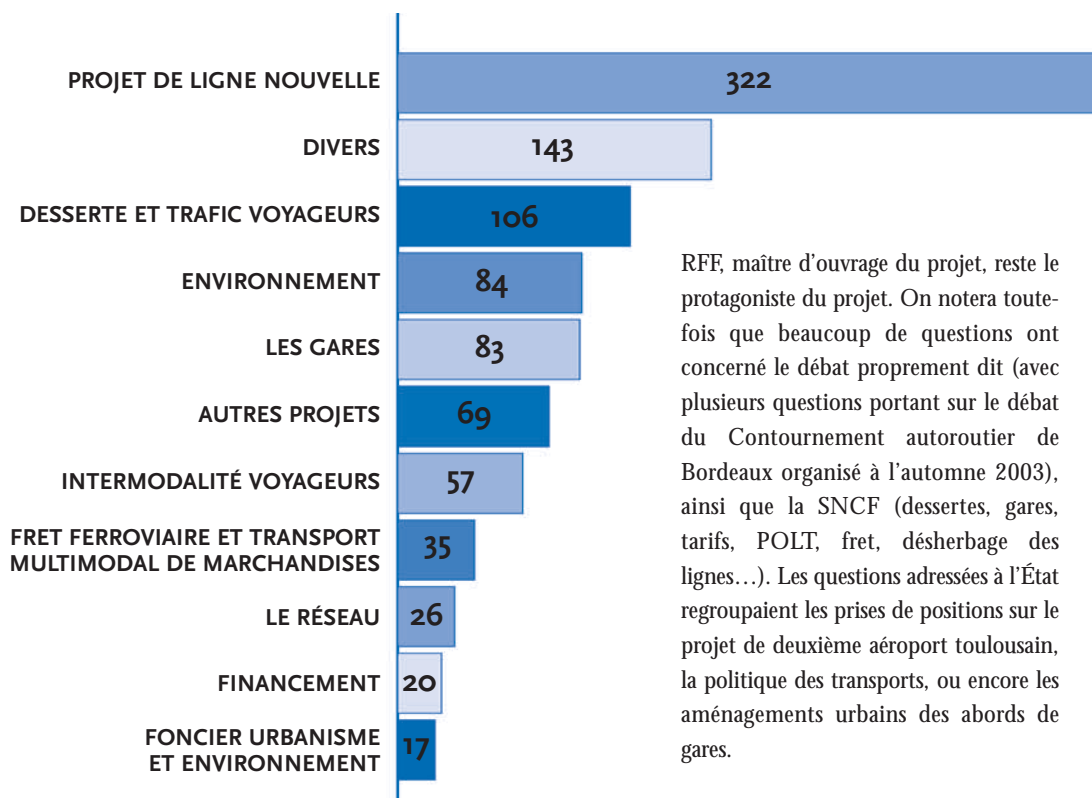
*Si RFF reste le protagoniste du débat, la répartition des questions a été assez équilibrée avec les autres organisations impliquées dans la conduite du débat.*

### RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES QUESTIONS



*On observe que géographiquement, la Gironde concentre à elle seule près de 40% des questions adressées, signe de la mobilisation de ses habitants.*

### REPARTITION DES QUESTIONS PAR THÈMES



RFF, maître d'ouvrage du projet, reste le protagoniste du projet. On notera toutefois que beaucoup de questions ont concerné le débat proprement dit (avec plusieurs questions portant sur le débat du Contournement autoroutier de Bordeaux organisé à l'automne 2003), ainsi que la SNCF (dessertes, gares, tarifs, POLT, fret, désherbage des lignes...). Les questions adressées à l'État regroupaient les prises de positions sur le projet de deuxième aéroport toulousain, la politique des transports, ou encore les aménagements urbains des abords de gares.

### 5.2.5 La couverture médiatique du débat

#### a/ Contexte favorable à la couverture médiatique

Comme cela a été dit plus haut, les TGV constituent des “grands sujets” pour l’actualité régionale. Depuis la présentation de l’audit sur les transports le 08 mars 2003, le TGV Paris-Toulouse a fait l’objet d’un nombre d’articles important.

De son côté, la Commission particulière du débat public a veillé à faire preuve d’une grande disponibilité à l’égard des médias.

Ces éléments ont créé un contexte favorable à la couverture médiatique du débat public sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse.

#### b/ Débat en proximité permanente avec les médias régionaux

La méthode poursuivie a consisté à privilégier deux séries de mesures :

- Un traitement équilibré des médias de deux régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, selon le principe d’égalité
- La clarté de l’information, la proximité et des impulsions régulières, ceci notamment grâce à :
  - > **un fichier presse** de 258 journalistes et services presse des collectivités territoriales dans un territoire élargi
  - > **un dossier de presse** qui établit clairement les règles de fonctionnement d’un débat public et les rôles distincts de la Commission particulière du débat public et du maître d’ouvrage
  - > **des rencontres** avec les rédacteurs en chef des principaux médias régionaux
  - > **des conférences et points presse** à chaque moment important du débat public
  - > la mise en place **d’un espace presse à chaque réunion publique** afin d’accueillir et renseigner les journalistes présents
  - > **une veille permanente** des retombées presse, avec élaboration d’un dossier de presse pour la Commission au fil du débat

#### c/ Analyse quantitative

#### LES CHIFFRES CLÉS DU DÉBAT

##### Participation aux conférences et points presse :

- **07 juin à Bordeaux, 22 journalistes** : Sud Ouest, APS, 20 Minutes Bordeaux, Métro Bordeaux, Bordeaux 7, Le Monde, La Gazette des Communes, Le Nouvel Observateur, Le Moniteur du BTP, Objectif Aquitaine, Cahier de l’Entre-deux-mers, AFP Bordeaux, France Bleu Gironde, Wit fm, Njrj Bordeaux, France 3 Aquitaine, TV7.
- **07 juin à Toulouse, 15 journalistes** : La Dépêche du Midi, La Voix du Midi, Le Journal Toulousain, MPS, 20 Minutes Toulouse, Métro Toulouse, Le Parisien/Aujourd’hui en France, L’Humanité, La Vie du Rail, AFP Toulouse, France Info, France 3 Sud, TLT (TéléToulouse).
- **22 juin à Agen (point presse) : 3 journalistes** de La Dépêche du Midi, Le Petit Bleu du Lot-et-Garonne, Sud Ouest.

- **28 juin à Montauban** (point presse) : **2 journalistes** de La Dépêche du Midi, Radio Nostalgie Montauban.

- **02 septembre à Bordeaux, 11 journalistes** : Sud Ouest, Bordeaux 7, Objectif Aquitaine, Le Courrier Français, Cahier de l'Entre-deux-mers, Wit fm, Radio ARL (Langon), France 3 Aquitaine, TV7.

- **02 septembre à Toulouse, 10 journalistes** : La Dépêche du Midi, MPS, La Voix du Midi, 20 Minutes Toulouse, Le Monde, Les Echos, L'Humanité, L'Indépendant, Tunnel Info Services, Sud Radio.

#### **Nombre d'articles recensés :**

Plus de 400 articles, brèves ou émissions de radio/télévision traitant le débat public ont été comptabilisés, dont 68 "Une" de presse.

Ces chiffres soulignent la forte mobilisation des médias durant le débat public et la qualité de la couverture médiatique, avec une moyenne de 2 articles développés par jour et de 4 "Unes" par semaine.

#### **PRESSE ÉCRITE**

Ce débat a été très largement couvert par la presse locale, stimulée par la proximité géographique des réunions et l'impulsion des conférences de presse. La presse nationale a naturellement été moins présente (7%), à signaler Les Echos (4 articles).

#### **Plusieurs points sont à souligner :**

- La part importante de brèves en avril/mai. Cette période a surtout été l'occasion pour les médias d'annoncer le lancement du débat public et donner rendez-vous en juin.

- Le niveau de couverture média est relativement homogène en juin, juillet (si l'on considère les deux semaines de débat de ce mois), septembre et novembre. Les 7 articles développés recensés en août reflètent principalement la couverture par l'édition Sud Gironde de Sud-ouest de la montée de l'opposition localement.

- Octobre est atypique. En effet, une seule réunion publique a été organisée et c'est le mois qui a connu le plus grand nombre d'articles développés (41 articles). Cette accélération est liée, non seulement à la forte opposition girondine, mais aussi aux délibérations de collectivités territoriales, notamment le Conseil général du Lot-et-Garonne le 17 octobre et le Conseil régional d'Aquitaine le 24 octobre, fortement relayées dans les médias.

- **Trois forums de lecteurs** ont été mis en place sur le site de La Dépêche du Midi : "Où implanteriez-vous la gare LGV dans le département ?" (un forum Tarn et Garonne et un forum Haute Garonne), "Que pensez-vous de la position de Bordeaux qui préfère une TGV jusqu'à Hendaye plutôt qu'en gare de Toulouse, raison ou trahison ?". Ce dernier figure d'ailleurs dans le tiercé de tête des consultations (au 05/12/2005).

### Analyse par région :

La couverture médiatique dans les deux régions est relativement équilibrée : un rapport de 46/54% en faveur d'Aquitaine, mais 14 articles en cahier régional pour La Dépêche du Midi contre 10 pour Sud-ouest.

### MÉDIAS AUDIOVISUELS

La couverture médiatique par la radio et la télévision a suivi les moments forts du débat public :

- Lancement du débat : 12 émissions radio et 13 émissions TV.
- Reprise du débat : 4 émissions radio et 3 émissions TV.
- Clôture du débat : 4 émissions radio et 5 émissions TV.

Les médias audiovisuels, dits médias "chauds" étaient présents en nombre en Aquitaine à la réunion publique de Langon le 28 septembre, et à la réunion de synthèse de Bordeaux le 17 décembre, couvrant ainsi la forte mobilisation des opposants.

Inversement en Midi-Pyrénées, la couverture médias importante observée en début de débat public s'est ralentie dans la seconde phase du débat, reflétant ainsi le positionnement consensuel en faveur du projet dans la région.

Enfin, il faut souligner la qualité du traitement de l'information en radio et en TV :

- 5 reportages/interviews dans le journal régional du matin de France Bleu Gironde les 07 et 08 juin, 03 septembre, 17 et 18 novembre.
- 2 émissions/débat de 30' à 18h30 sur Sud Radio les 07 juin et 16 novembre.
- La CPDP invitée de la rédaction du 12-14 de France 3 Aquitaine le 07 juin, de France 3 Sud dans le 19-20 le 08 juin et dans le 12-14 le 06 septembre, du journal de TLT le 07 juin et celui de TV7 le 07 juin.
- 3 émissions/débat en plateau sur TLT le 14 juin (émission "Ligne ouverte" de 26'), France 3 Sud le 08 (débat du 19-20, 10' environ), France 3 Aquitaine le 21 juin (débat du 19-20 de 15' environ).

### 5.3 LA CLÔTURE DU DÉBAT (26 NOV 2005 – 18 JANV 2006)

À l'issue de la clôture du débat le 25 novembre la Commission particulière du débat public procéda à un certain nombre d'opérations que l'on peut rappeler:

- Veiller à ce que réponse soit donnée à toute question transmise à la CPDP avant le 25 novembre, et la dernière semaine d'ouverture du débat avait donné lieu à de nombreuses correspondances
- Enregistrer les dernières contributions et les mettre en ligne sur le site du débat
- Préparer les derniers cahiers d'acteurs
- Rédiger et diffuser aux 6 500 destinataires le journal n° 4 du débat avec les derniers cahiers d'acteurs
- Élaborer le présent compte rendu du débat qui fut arrêté par la CPDP le 15 décembre
- Présenter le compte rendu à la CNDP le 4 janvier 2006
- Diffuser le compte rendu : le compte rendu accompagné du bilan du débat établi par le Président de la CNDP fut :
  - > mis en ligne sur le site du débat le 18 janvier
  - > diffusé à 6 500 exemplaires
  - > présenté en conférence de presse, le même jour, à Bordeaux et à Toulouse, sous la présidence du Président de la Commission nationale Yves MANSILLON
- Rencontrer le maître d'ouvrage pour une réunion de clôture
- Transférer l'ensemble des archives à la Commission nationale du débat public.

## 6. ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT ET OBSERVATIONS

### 6.1 LE CONTEXTE DU DÉBAT

La période du débat s'est étendue sur toute l'année 2005 (préparation et réalisation), et a du tenir compte d'un certain nombre d'éléments extérieurs qui ont eu directement ou indirectement des incidences sur l'ambiance et la nature du débat.

#### *a/ Le référendum sur le traité de Constitution de l'Union européenne*

Initialement annoncé à l'automne, le référendum sur l'adhésion de la France à ce Traité fut fixé le 29 mai 2005. Cela conduisit la CNDP sur proposition de la CPDP à ne démarrer le débat que début juin, alors que le dossier support avait été reconnu complet par la CNDP le 6 avril, et ce pour éviter les interférences : mobilisation des citoyens, devoirs de réserve des services de l'État ou autres responsables.

#### *b/ La "concurrence" avec la LGV Bordeaux-Espagne*

Le fait que le CIADT du 18 décembre 2003 ait annoncé pour 2005 le débat public pour la LGV Bordeaux-Toulouse, et pour 2006 le prolongement de la ligne SEA vers l'Espagne, a laissé penser qu'il y avait une priorité pour Bordeaux-Toulouse. Cela a entretenu les réactions en Aquitaine et a motivé la demande récurrente de report ou de rallongement du débat. Cette notion de priorité entre les projets a connu une intensification à la suite d'une déclaration du Commissaire Européen chargé des transports, Jacques BARROT, indiquant que la ligne Bordeaux-Espagne était dans les priorités du schéma des transports européens.

#### *c/ Une concentration de projets d'infrastructures dans le Sud Gironde*

Il se trouve qu'un même secteur est concerné par 3 projets d'infrastructures de voies de communication, qui ont conduit à préparer la mobilisation d'oppositions actives, retrouvées dans le présent débat.

- L'IGG (itinéraire grand gabarit) pour le transport des pièces de l'Airbus A380
- Le projet d'autoroute Pau-Langon sans débat public car antérieur aux textes législatifs
- Le débat public concernant le contournement autoroutier de Bordeaux

Ce dernier sujet a été évoqué à plusieurs reprises en Gironde dès l'ouverture du débat. En effet, outre les oppositions exprimées à l'égard de cette opération, le dossier de presse accompagnant le CIADT du 18 décembre 2003 avait laissé entendre que la décision était prise alors que le débat public n'était pas terminé.

Cela avait entraîné la suppression des dernières réunions, la démission des membres de la CPDP et une mise au point de la CNDP auprès du gouvernement.

***d/ Les annonces de décisions gouvernementales intervenues pendant l'été***

- Annonce de la **privatisation des autoroutes** : Celle-ci a été interprétée par certains comme la fin du financement ou même de l'existence de l'**AFIFT** (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France), et cela en dépit des mises au point ministérielles.
- Publication des **audits concernant RFF** et la SNCF, concernant l'état du réseau : Cela a renforcé l'argument d'une priorité à l'entretien du réseau actuel avant de construire de nouvelles lignes.
- **Départ en septembre et octobre du Président** et du Directeur Général de RFF (Jean-Pierre DUPORT et Jean-Marie BERTRAND<sup>1</sup>), qui l'un et l'autre avaient participé en juin aux réunions d'ouverture. Cela a été cité à quelques reprises mais n'a en fait entraîné aucune perturbation dans le déroulement du débat.

## 6.2 PERCEPTION PAR LE PUBLIC DU POSITIONNEMENT DE LA CPDP

Il y a eu très peu de confusion entre le rôle de la CPDP et celui du maître d'ouvrage. L'information initiale avait été claire sur ce point et a été bien perçue et bien reprise par les médias. Sur les 450 interventions en réunions publiques et 1 200 correspondances adressées à la CPDP, aucune ne mit fondamentalement en cause sa neutralité.

## 6.3 CRITIQUES À L'ÉGARD DE LA CPDP

Des critiques ont porté localement sur l'information et l'organisation du débat, ce qui aurait du justifier, toujours selon ces critiques, une prolongation significative.

Une trentaine d'interventions mirent en doute l'utilité du débat, considérant que les décisions étaient déjà prises.

Il est important de les rapporter ne serait-ce que pour éclairer l'action des futures CPDP.

Il est à préciser au préalable que toutes ces critiques provenaient d'une zone déterminée du Sud Gironde<sup>2</sup>. La plupart étaient d'inspiration commune car on y retrouve les mêmes expressions, parfois les mêmes phrases.

Ces critiques ont porté essentiellement sur :

***a/ Diffusion du résumé du dossier et du journal n°1 du débat :***

Cette diffusion fut assurée sous film plastique, formule considérée comme préférable pour attirer l'attention des réceptionnaires. De nombreuses personnes ont déclaré ne pas l'avoir reçu. Si l'on excepte certaines déclarations de mauvaise foi, il est incontestable qu'une telle formule se traduit par une réelle déperdition soit en raison de carence dans la distribution soit parce que les destinataires n'attachent aucun intérêt à tout ce qu'ils assimilent à de la publicité.

<sup>1</sup> Ils furent remplacés par MM. Bernard BOYON et Hubert DUMESNIL

<sup>2</sup> Les délibérations, motions et courriers des communes concernées figurent sur le site du débat et le CD Rom



Un envoi personnalisé serait infiniment préférable et pourrait être sérieusement envisagé pour des débats concentrés sur une zone limitée. Dans le cas présent qui a concerné plus de 1 million de foyers, cette formule eût été extrêmement coûteuse.

#### ***b/ Communication du dossier support aux maires***

Certains maires de la Gironde n'auraient pas reçu le dossier et n'auraient eu connaissance du projet qu'en août ou septembre. Cela a fortement interpellé la CPDP.

En effet les dossiers support ont été adressés à 3000 personnes dont 959 maires sous la forme d'un envoi personnalisé. La convention passée avec La Poste, le listing des destinataires et la facture de transmission en font foi.

De plus à plusieurs reprises, il a été demandé publiquement aux maires qui se trouveraient dans ce cas de l'écrire à la CPDP pour que cette dernière puisse demander des explications à La Poste et engager un recours. Cette demande a été faite en particulier lors de l'audition devant les Maires du Sud Gironde le 3 octobre.

Aucun maire n'a confirmé par écrit le moindre problème.

Il faut encore préciser que les 2 grands quotidiens régionaux Sud Ouest et la Dépêche avaient annoncé le débat en "une" et consacré une page entière dans toutes leurs éditions, les 7 et 8 juin. Or la plupart des mairies, même "petites", effectuent une revue de presse dans leurs services, parfois relayées aussi par les associations de maires (exemple de l'association des maires de Gironde).

En fait, certains maires ont indiqué que, certes, ils avaient reçu le dossier mais seulement au début du débat sans avoir été consultés avant (ce qui aurait été contraire au principe d'égalité).

#### ***c/ Tenue des réunions publiques***

Sur ce point également l'insuffisance d'information fut dénoncée en Gironde. Toutes les réunions furent annoncées sur les journaux du débat, donnèrent lieu chacune à plus de 1 000 invitations et à des achats d'espaces publicitaires dans les principaux quotidiens avec deux ou trois rappels avant la date de la réunion.

La participation aux 3 dernières réunions tenues en Gironde (500, 800 et 900 personnes) est cependant une forme de réponse.

Fut également critiqué le changement de lieu et de date de la dernière réunion de Bordeaux (du 15 au 17 novembre). La CPDP n'a été pour rien dans cette modification qui a été rendue nécessaire par la décision unilatérale des responsables de la salle initialement prévue qui ont rompu leurs engagements contractuels avec RFF.

Des dispositions particulières ont été prises. Une affiche d'information sur ces modifications de dates a été fabriquée, imprimée et adressée en plusieurs exemplaires à tous les maires de la région et aux associations (à leur demande). La CPDP a tâché de démontrer qu'il ne s'agissait pas d'une manœuvre comme certains l'avaient suggéré, et s'est attachée à recentrer les critiques sur le besoin d'information, qui n'est jamais considérée comme suffisante.

## 6.4 OBSERVATIONS SUR LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

Le déroulement des réunions publiques lui-même ne donna pas lieu à critique ou observation majeure. Sinon en Gironde où certains trouvèrent que le temps de parole accordé au maître d'ouvrage était trop important, alors que de son côté le maître d'ouvrage a considéré qu'il n'a pas eu la totale possibilité de répondre au grand nombre de questions qui lui étaient posées.

L'analyse de la sténotypie des réunions de Langon et de Bordeaux fait ressortir que les interventions du public ont été plus importantes en volume que celles de RFF et de la SNCF.

La CPDP aurait pu être plus directive dans son animation lors des réunions en Gironde. Mais une attitude trop ferme risquait de bloquer complètement le débat compte tenu de la tension qui existait dans ces réunions.

Les cahiers d'acteurs et les contributions ont été nombreux et diffusés sans la moindre censure de la part de la CPDP. Ces cahiers et documents étaient achalandés à l'entrée des salles. De même, étaient prévus des espaces de tables ou de panneaux pour que les associations ou organismes puissent diffuser leurs documents (tracts, affiches, pétitions, livrets), comme ce fut le cas pour LEA, le Conseil régional Midi-Pyrénées, la CCI du Tarn et Garonne...

La fabrication des cahiers d'acteurs s'est également opérée dans des conditions de totale neutralité. La CPDP s'est évidemment interdite toute modification de fond sur les textes envoyés par leurs auteurs.

## 6.5 DEMANDES FORMULÉES PENDANT LE DÉBAT ET LES RÉPONSES DE LA CPDP

### *a/ Cartographie précise des options de passage*

Lors de la réunion de lancement à Bordeaux le 20 juin, plusieurs intervenants considérant que les options de passage figurant dans le dossier support ne permettaient pas une lecture précise des zones concernées ont exigé la fourniture de documents plus explicites.

Bien que de telles cartographies n'aient pas été présentées dans les dossiers supports d'autres débats publics, la CPDP a considéré que dans la mesure où la CNDP avait demandé une plus grande précision dans la définition des couloirs de passage, il n'était pas illégitime de satisfaire cette demande.

Le maître d'ouvrage a sollicité l'appui d'un prestataire et la représentation sur le site internet a pu être introduite le 27 juillet. Les reproductions papier ont été jointes au journal n°2 du débat diffusé à plus de 6 000 exemplaires le 25 août.

### *b/ Meilleure définition des données environnementales*

Lors des réunions de lancement à Toulouse (15 juin) et Bordeaux (20 juin), de nombreuses observations avaient porté sur le manque de développement concernant les contraintes environnementales.

Ces éléments figuraient dans l'une des études préalables au dossier support. Il fut donc proposé au maître d'ouvrage de procéder à la mise en forme de la cartographie environnementale de la zone d'étude. Cela s'est traduit par l'introduction sur le site internet fin août et par l'envoi à tous les maires (959) et aux associations de productions cartographiques, en format de 1,20 m x 80 cm.

Il était demandé de signaler en retour les oublis éventuels, ce qui ne fut pas le cas.

#### ***c/ Information plus précise sur le bruit***

Lors de la réunion de Langon sur les enjeux environnementaux le 15 septembre, le problème du bruit fut largement évoqué lors d'une table ronde. Les experts en tribune et le public présent considéraient que ce sujet était essentiel dans l'analyse des nuisances et qu'il convenait de l'approfondir.

RFF pour répondre à cette demande, prépara en septembre une analyse plus complète, qui fut mise en ligne.

Par la suite l'association LEA (Landes Environnement Attitude) communiqua le 09 novembre une étude sur le bruit réalisée par René PRALAT, Professeur à l'IUT 1 de Bordeaux. Cette étude figure également sur le site du débat.

#### ***d/ Plus grande prise en compte sur les risques incendie, de l'hydrologie, et des réserves en granulats***

Ce sujet fut très souvent abordé. À la demande de la CPDP, relayée par le Sous-préfet de Langon, le Préfet de région Aquitaine sollicita le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS), qui rédigea une contribution qui fut également placée sur le site.

L'hydrologie de la Garonne, fleuve capricieux, fut pointée comme une donnée très sensible : Uminate, Nature environnement ont soulevé la question des risques d'inondations dans le bassin de la Garonne. De son côté, l'association de défense du pays Brèdois a pointé les risques engendrés par l'utilisation des pesticides pour l'entretien de nouvelles voies sur la nappe oligocène du Sud gironde, les sources de Budos et plus généralement la forêt des Landes (voir le cahier d'acteurs association de défense du pays Brèdois sur [www.debatpublic-lgybordeaux-toulouse.fr](http://www.debatpublic-lgybordeaux-toulouse.fr)). De même, la question des granulats et des carrières constitue un sujet de préoccupation, évoqué par les organisations professionnelles viti-vinicoles de la région des Graves, ou Uminate. RFF a mentionné qu'il était encore bien trop tôt, à ce stade du projet, pour répondre à ces questions.

#### ***e/ Étude complémentaire sur la gare de Castelsarrasin***

La Mairie de Castelsarrasin adressa à la CPDP une étude réalisée par le Cabinet "Dédale", qui développe les avantages qu'il y aurait à prévoir à Castelsarrasin une gare, seul arrêt à équidistance entre Toulouse et Bordeaux.

Cette étude a été communiquée au maître d'ouvrage pour analyse; et mise en ligne sur le site.

#### ***f/ Demandes de prolongation du débat***

À partir de la fin juin et jusqu'au dernier jour du débat, plusieurs lettres ou messages émanant du Sud Gironde adressés à la CPDP demandaient ou exigeaient la prolongation du débat pour des durées variables, de 5 semaines ou encore jusqu'à la fin du futur débat Bordeaux-Hendaye.

Les raisons évoquées ont été successivement les suivantes :

- Informations insuffisantes sur le début du débat et ce malgré le fait que les grands quotidiens régionaux aient annoncé le débat en “une” et consacré une page spéciale.
- Fourniture de la cartographie des couloirs de passage cinq semaines après la première demande. Ces cartes furent sur le site le 27 juillet, soit quatre mois avant la clôture du débat, ce qui permettait à tous de les étudier et d’en débattre.
- À partir du moment où l’une des options de passage de la LGV Bordeaux-Toulouse pourrait concerner une section commune avec le projet de LGV Bordeaux-Espagne, les deux débats sont liés. Par conséquent il conviendrait de prolonger ce débat ci jusqu’à la clôture de l’autre débat.

Compte tenu du fait que le débat a duré formellement 4 mois (avec un étalement sur 5 mois et demi), et qu’une prolongation d’un maximum de 2 mois ne peut être envisagée que pour des raisons exceptionnelles, après consultation du Président de la CNDP il n’a pas été donné suite à ces demandes de report, sinon en prolongeant la durée du débat d’une semaine, du 18 au 25 novembre. Cela restait dans la limite des 4 mois mais donnait un délai supplémentaire pour la réception des dernières contributions à l’issue des réunions publiques des 16 et 17 novembre.

## 6.6 LE COÛT DU DÉBAT

Dans un compte rendu qui décline l’ensemble des actions conduites il est normal sinon nécessaire d’établir le bilan financier correspondant.

Un débat public portant sur un territoire directement concerné équivalent à la Belgique, qui doit apporter l’information la plus complète et la plus large possible, qui permette à chacun de prendre position, de dialoguer, de questionner, implique une grande panoplie d’outils.

L’utilisation croissante d’internet a grandement facilité la diffusion d’information, mais il nous a été souvent dit à juste titre que “tout le monde n’est pas internaute, et tout le monde n’a pas l’ADSL...”, d’où une très large utilisation des supports papiers.

Rappel du cadre du financement :

- Le financement du débat public est assuré conjointement par :
  - >25 % État
  - >25 % RFF
  - >50 % Collectivités territoriales impliquées dans le projet

Ces collectivités sont les suivantes:

- > Conseils Régionaux Midi-Pyrénées, Languedoc Roussillon
- > Conseils Généraux de Haute Garonne, Tarn et Garonne, Lot et Garonne
- > Communauté Urbaine de Bordeaux
- > Communauté d’agglomérations : Grand Toulouse, SICOVAL, agglomération d’Agen, agglomération de Montauban et pays des trois rivières

Le bilan financier présenté couvre uniquement les frais directement liés au débat public concernant les actions proposées par la CPDP.

Il ne couvre pas :

- > Les études conduites par RFF, en particulier celles utiles à l'élaboration du dossier support
- > Les frais spécifiques engagés par RFF dans la préparation et pendant la durée du débat
- > Les frais concernant les membres de la CPDP (indemnités, déplacements), pris en charge par la CNDP.

Le coût du débat dans le cadre de ce qui vient d'être précisé s'élève à **1,056 million d'euros**. Rapporté au coût du projet cela représente 0,3 pour mille de la réalisation des travaux.

Le présent débat, comme nous l'a indiqué le Président de la CNDP, se situe dans la moyenne basse des coûts des derniers débats publics, ce qui compte tenu de l'importance du territoire concerné, semble raisonnable.

Il faut noter que les demandes du public ont été très importantes. Nous avons vu qu'il a été reproché un manque d'information : les envois à l'ensemble de la population auraient dû être nominatifs, les annonces dans la presse plus nombreuses, le nombre de réunions plus important... Les éventuels reproches sur le coût du projet émanent en général de ceux qui critiquent l'insuffisance des actions d'information, et en demandent l'intensification.

Dans cet esprit, il convient d'ajouter au bilan financier présenté ci-dessus la demande complémentaire de cartographies, diffusées sur le site Internet, et distribuées sur les 959 communes concernées par le projet. Cela constitue un "précédent", car une telle demande n'avait jamais été formulée lors de débats antérieurs portant sur des projets d'infrastructure ferroviaire ou routière.

La CPDP a donné suite à cette forte sollicitation : d'une part elle a considéré qu'elle se situait dans le cadre des préconisations initiales de la CNDP portant sur une meilleure précision des couloirs de passage, et d'autre part le travail important réalisé sur la cartographie environnementale serait particulièrement utile pour la suite des études (dans l'hypothèse où le projet se concrétiserait).

Cette opération de cartographie a coûté 56 671 €

BUDGET PRÉVISIONNEL HT	
Installation, fonctionnement de la CPDP	244 946,00
<b>Communication</b>	<b>269 050,00</b>
Impression des documents du MOA	56 730,00
Outils d'information et d'expression du public	43 200,00
Document du Débat	169 120,00
<b>Réunions / Logistique</b>	<b>386 982,80</b>
Réunions Publiques	278 213,00
Stockage et routage	108 769,80
<b>Presse</b>	<b>155 885,49</b>
Assistance Presse / plan média	152 009,57
Location de salles : conférences de presse	3 875,92
<b>TOTAL</b>	<b>1 056 864,29</b>

## 7. OPINIONS EXPRIMÉES PENDANT LE DÉBAT

### 7.1 OPINIONS ET POSITIONNEMENT DES ACTEURS

La CPDP s'est livrée à une analyse attentive et collective des éléments du débat reposant sur l'ensemble des outils :

- Interventions en réunions publiques
- Analyse des questions écrites posées (en séance publique, par mail, carte T, et courrier)
- Contributions, prises de position, Cahiers d'acteurs et pétitions
- Revue de presse

Il est à souligner que la CPDP n'a reçu aucune lettre ou appel anonyme, ce qui est une marque de responsabilité de la part du public.

Collectivement elle a régulièrement incité les citoyens et les organisations à utiliser tous les moyens mis à leur disposition par le débat. Que ce soit lors des rencontres avec les personnalités et les responsables d'association, ou à l'occasion des réunions publiques, il a été souligné l'intérêt qu'avait chaque institution à développer sa position par un écrit.

**Dans ce chapitre nous allons tenter de traduire le positionnement global des acteurs, tout au moins ceux qui se sont officiellement manifestés avant la clôture du débat par une délibération ou une contribution écrite, sans trahir leur pensée. Toutefois nous conseillons au lecteur intéressé par la position de tel ou tel acteur, de prendre connaissance des contributions qui figurent sur le CD-Rom.**

De même, de nombreuses déclarations figurent dans les actes des débats publics, en ligne sur le site et repris dans le CD-Rom du débat.

#### ***a/ Le positionnement des grands acteurs du débat***

Quatre types de positionnements ressortent du débat :

- Les acteurs favorables au projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse
- Les acteurs opposés au projet
- Les acteurs opposés au projet mais favorables à la LGV Bordeaux-Espagne
- Les acteurs privilégiant la LGV Bordeaux-Espagne et qui demande la suspension de la décision du maître d'ouvrage sur Bordeaux-Toulouse.

Les différentes catégories qui se sont exprimées peuvent être classées de la manière suivante, selon un critère plus géographique que politique ou institutionnel.

## **Les acteurs favorables au projet**

### **Les collectivités territoriales**

- Conseil régional Midi-Pyrénées
- Conseil général de Haute Garonne
- Conseil général de Lot et Garonne
- Conseil général du Tarn
- Conseil général de Tarn et Garonne

### **Les collectivités locales**

- Communauté d'agglomération de Toulouse Sud-est (SICOVAL)
- Communauté de communes de Castelsarrasin Moissac
- Communauté de communes Garonne et Canal
- Communauté de communes Hers et Ganguise (Aude)
- Communauté de communes du Canton de Laplume en Bruilhois (Gironde)
- Communauté de communes de la Lomagne Gersoise
- Mairie de Salles sur l'Hers
- Ville d'Agen
- Ville d'Albi
- Ville de Castelsarrasin
- Ville de Layrac
- Ville de Montauban
- Ville de Toulouse

### **Les Parlementaires ayant fourni une contribution écrite**

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

### **Les établissements publics et organisations consulaires**

- CESR Midi-Pyrénées
- CRCI Midi-Pyrénées
- CCI d'Albi
- CCI de Castres-Mazamet
- CCI du Gers
- CCI des Landes
- CCI de Lot et Garonne
- CCI de Montauban et de Tarn et Garonne
- CCI du Tarn
- CCI de Toulouse
- Chambre d'agriculture du Tarn
- Chambre des métiers et de l'artisanat du Tarn
- Syndicat Mixte d'Etudes et d'Aménagement de la Garonne (SMEAG)
- Syndicat Mixte chargé du SCOT de l'Agglomération de Montauban
- Syndicat Mixte du Schéma Directeur de la région Agenaise

### **Les syndicats et associations**

- ARPE (Agence Régionale Pour l'Environnement Midi-Pyrénées)
- Association "Agen m'aime, Agen même"
- Association des maires et des élus locaux du Tarn
- Association Eurosud Transport Atlantique-Méditerranée
- Association Française des Amis des Chemins de Fer, Section Aquitaine (AFAC)
- Association "Vivement le Tram !" (Bordeaux)
- CLCV Aquitaine (Consommation, Logement et Cadre de Vie)
- FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports)
- INDECOSA Consom'Action
- Les Yeux Ouverts (Pamiers, Ariège)
- Nature Environnement
- Secteur Fédéral des cheminots CGT de la région de Bordeaux
- Syndicat des cheminots CGT de la région de Toulouse
- Syndicat de défense du quartier de l'avenue de l'hippodrome (Toulouse)
- Union Midi-Pyrénées Nature Environnement (UMINATE)

### **Les partis politiques**

- Les Verts Midi-Pyrénées
- Les Verts de Lot et Garonne
- UDF Lot et Garonne, en la personne du député Jean-Dionis du Séjour
- Le Comité régional du Parti Communiste de Midi-Pyrénées
- La Fédération de Gironde du Parti Communiste Français
- Les Élus Communistes et Républicains de Lot et Garonne



### **Les acteurs opposés au projet**

Les délibérations adoptées par les collectivités locales au cours du débat traduisent indéniablement une opposition au projet. Pour une large part, les communes refusent, souvent à l'unanimité, "la déstructuration et la défiguration du territoire et désapprouvent le simulacre de concertation" (qui justifierait une prolongation du débat). Mais certaines conçoivent qu'une ligne à grande vitesse puisse longer la voie actuelle.

#### **Les collectivités locales**

- Communauté de communes de Montesquieu
- Communauté de communes de Villandraut
- Commune d'Ayguemorte-les-Graves
- Commune de Balizac
- Commune de Bourideys
- Commune de Cadaujac
- Commune de l'Isle Saint Georges
- Commune de Labrède
- Commune de Landiras
- Communes de Martillac
- Commune d'Origne
- Commune de Pompejac
- Commune de Pompegne
- Commune de la Réunion
- Commune de Saint Martin de Curton
- Commune de Saint Michel de Castelnau
- Commune de Saint Selve
- Commune de Saint-Symphorien
- Commune de Villandraut

#### **Les Syndicats et Associations**

- Association des consommateurs et usagers communautaires de la Vayh-Vielha
- Association de "Défense du Pays Brédois"
- Association de défense des riverains de la Garonne des communes de Baurech, Beautiran et Tabanac
- Association "Histoire et Mémoire des Graves"
- Association Intercommunale Syndicale autorisée de Défense des Forêts contre l'Incendie de Préchac, Bourideys, Uzeste, Cazalis, Pompejac, Lucmau, Villandraut
- Association Landes Graves Palus Environnement (LPGE)
- Centre Régional de la Propriété Forestière (CRPF)
- Collectif de Coordination pour la Défense de la ligne SNCF Agen-Périgueux-Paris
- Défense de la Forêt Contre les Incendies d'Aquitaine (DFCI)
- Fédération des Associations Apolitiques de Défense de l'Ecologie Constructive de Lot et Garonne (FAADEC)
- Fédération départementale des chasseurs de la Gironde
- Fédération départementale des chasseurs de Lot et Garonne
- Génération écologie
- Syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest
- Union des familles laïques de Gironde

#### **Les Pétitions**

- Mairie de Saint Martin de Curton, les 16 octobre et 2 décembre : 189 signatures
- Pétition sans indication de l'origine : 42 signatures
- Commune de Cabanac Villagrains, novembre : 168 signatures
- Commune de Léogeats, le 7 novembre : 369 signatures
- Communauté de Communes de la Lomagne gersoise, le 9 novembre 2005 : 142 signatures d'acteurs économiques
- Courriers-type d'opposition de Cadaujac : 9 courriers
- Pétition déposée lors de la réunion de synthèse de Bordeaux par Mme CASSOU : 3 000 signatures

### **Les acteurs opposés au projet et favorables à la LGV Bordeaux Espagne**

Parmi ces acteurs, figurent les collectivités qui s'opposent (souvent par vote unanime) à la LGV Bordeaux-Toulouse jugée inopportune, mais qui se positionnent en faveur de la LGV Bordeaux-Espagne, en privilégiant de préférence l'utilisation des couloirs existants, et ce en vue de doper le fret ferroviaire comme alternative à l'engorgement de poids lourds sur la RN 10. Au regard de l'interaction entre les deux projets de LGV, certains opposants demandent d'attendre les conclusions du prochain débat sur la LGV SEA.



**Les collectivités territoriales**

- Conseil Général de Gironde

**Les collectivités locales**

- Association des Maires de Gironde
- Communauté de Communes de Captieux Grignols
- Commune de Beautiran
- Commune de Cabanac-et-Villagrains
- Commune de Captieux
- Commune de Castres
- Commune d'Escaudes
- Commune de Giscos
- Commune de Goulade
- Commune de Grignols
- Commune de Lartigue
- Commune de Léogéats
- Commune de Léognan
- Commune de Louchats
- Commune de Lucmau
- Commune de Préchac
- Commune de Saint Médard d'Eyrans
- Commune de Saint Morillon
- Commune d'Uzeste

**Les établissements publics et Organismes socio-économiques**

- Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, Syndicat Mixte de Balzac

**Les Syndicats et Associations**

- Association "Landes Environnement Attitude" (LEA)
- Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud Ouest (SEPANSO)

**Les acteurs privilégiant la LGV Bordeaux Espagne**

Sans s'opposer fermement au projet actuel, ces collectivités affirment la priorité de la LGV Bordeaux-Espagne et demandent de surseoir à toute décision avant que n'interviennent les conclusions du futur débat LGV SEA. Certaines proposaient une concomitance des consultations publiques. L'utilisation des couloirs existants est une solution à nouveau proposée.

**Les collectivités territoriales**

- Conseil régional d'Aquitaine

**Les collectivités locales**

- Communauté de communes du canton de Podensac

**Les Parlementaires ayant fourni une contribution écrite**

- Mme Chantal BOURRAGUE, Députée de la Gironde
- Mme Marie-Hélène Des ESGAULX, Députée de la Gironde
- M. Gilles SAVARY, Député européen

**Les établissements publics et organismes socio-économiques**

- CESR de la région Aquitaine
- CRCI Aquitaine
- CCI de Bayonne Pays Basque
- CCI de Bordeaux
- CCI de Dordogne
- CCI de Libourne
- CCI de Pau Béarn
- SYSDAU (Syndicat Mixte du Schéma Directeur de l'aire métropolitaine Bordelaise)

**Les Syndicats et Associations**

- Association DURRABLE (Défense des Usagers du Réseau Routier de l'Agglomération Bordelaise et des Localités Environnantes)

- Association des riverains de La Prade et des Brouilleaux
- Collectif du Bassin d'Arcachon pour un réseau de Transports En Commun (COBARTEC)
- Organismes vitivinicoles d'Aquitaine : Syndicats viticoles des Graves, des Barsac, des Sauternes, des Bordeaux et Bordeaux Supérieur, des vins d'entre deux mers, des Premières côtes de Bordeaux, de Cadillac, de Sainte Croix du Mont, de Cérons, de Loupiac, de Pessac-Léognan ; Crus classés de Graves ; Conseil des vins de Graves ; Fédération des grands vins de Bordeaux (FGVB) ; Fédération européenne des régions viticoles ; Chambre d'agriculture de la Gironde ; Conseil interprofessionnel du vin de Bordeaux.

Les délibérations et motions des conseils municipaux localisés en Sud Gironde ont, pour beaucoup, été adoptées entre les mois de septembre et novembre, reflétant la mobilisation de l'opposition au cours de l'été. Cette position est appuyée par plusieurs pétitions rassemblant près de 4 000 signatures et couvrant une quinzaine de communes.

### ***b/ La présence de l'État***

Pendant le débat, les services de l'État ne prirent à aucun moment position mais furent sollicités pour des témoignages lors de tables rondes (DIREN, DRAF, DDAF, DRE), et pour des réponses aux questions les concernant (DRE).

Il convient de souligner la participation assidue du corps préfectoral lors des réunions publiques :

- Haute Garonne : Préfet de région Jean DAUBIGNY
- Tarn et Garonne : Préfète du département Anne-Marie CHARVET
- Lot et Garonne : Préfet du département Rémi THUAU
- Gironde : Sous Préfet de Langon, Jean-Guy MERCAN

## **7.2 TENDANCES GÉOGRAPHIQUES**

Cela a été indiqué plus haut, le clivage est avant tout géographique plutôt que politique ou institutionnel.

### ***7.2.1 En Gironde***

Le dossier support présente trois options de passage de la LGV entre Bordeaux et Agen. L'option sud est fermement remise en cause. Une très forte opposition des élus et de la population s'y est faite entendre, car à la lecture du dossier support, il leur semble que RFF privilégie cette option<sup>1</sup>.

Cela se traduit par :

- Une mobilisation forte et croissante dans les réunions publiques (300-500-800-900 personnes)
- L'organisation par les opposants pendant l'été de réunions d'information
- L'expression de l'opposition des associations de défense de la nature
- La création de groupes et comités de défense (Comité de défense du Pays Brédois)
- L'engagement des maires du secteur, relayés par les conseillers généraux
- De nombreux courriers et témoignages adressés à la CPDP

Les principaux arguments présentés portent d'une part sur l'intérêt même du projet, et d'autre part les graves nuisances qu'il entraînerait.

---

<sup>1</sup> Voir page 84 du dossier support

### **a/ L'inopportunité du projet**

Si pour l'essentiel, les girondins se disent favorables au transport ferroviaire, et notamment au fret, ils refusent les fuseaux proposés entre Bordeaux et Agen et tout particulièrement le parcours Sud. Les arguments qui ont été avancés sont les suivants.

#### **Gain de temps disproportionné par rapport au coût du projet et des dégâts qu'il entraîne**

- > Le gain pour l'intérêt général "ou pour la satisfaction de cadres ou d'ingénieurs allant à Paris" ne justifie pas les atteintes en Sud Gironde.
- > Des aménagements et des adaptations de la ligne actuelle devraient pouvoir, à des coûts acceptables, s'avérer suffisants pour assurer un bon trafic.
- > Au regard des difficiles perspectives de financement de ces deux grands projets de LGV, les girondins expriment des craintes que le financement de l'un paralyse l'autre.
- > Le coût d'un tel projet, dont l'intérêt collectif n'est pas reconnu, apparaît exorbitant. Cette affectation des fonds publics devrait être utilisée pour l'amélioration du réseau ferré local et régional.
- > Le "toujours plus vite" est de moins en moins recherché.

#### **Priorité de la ligne Sud Europe Atlantique<sup>1</sup>**

- > L'actuel projet n'est pas prioritaire au regard du nécessaire rééquilibrage en Aquitaine du trafic routier vers le rail, auxquels la LGV Sud-Europe Atlantique peut apporter des réponses satisfaisantes. L'argument selon lequel le projet permettrait l'augmentation du fret n'a que peu convaincu, notamment au motif la SNCF ne détient qu'une part minimale dans le trafic actuel de marchandises.
- > "L'accélération brutale que connaît le projet de LGV Bordeaux-Toulouse [...] renforce l'idée que RFF et la SNCF se préoccupent davantage de capter au plus vite un flux potentiel de passagers que de répondre au défi actuel du transfert modal de fret".

#### **Montée régulière des prix des carburants**

La croissance discontinue du prix du baril et l'internalisation progressive des coûts d'usage des infrastructures et de leurs impacts environnementaux seront déterminants en renchérissant très fortement les transports routiers. Le report sur le fer sera un choix dicté non pas par le temps gagné, mais par la compétitivité du coût, la protection contre l'effet de serre et les économies d'énergie. Dès lors, vouloir un gain de temps par la LGV en remplacement de l'avion et de la route ne serait plus nécessaire, car l'augmentation des prix du pétrole sera telle que le report de trafic se fera naturellement.

#### **Inscription de la LGV Aquitaine-Espagne au schéma des réseaux ferrés européens**

Cela garantit à ce projet un soutien financier de l'Union européenne, à la différence du projet Bordeaux-Toulouse, dont la dimension internationale n'est pas établie. Les partisans du projet, notamment au CESR et au Conseil régional de Midi Pyrénées, soutiennent au contraire que le raccordement de cette LGV à la ligne Perpignan Figueras confère au projet une vocation parfaitement européenne ("le barreau manquant").

---

<sup>1</sup> Lors de la dernière réunion à Bordeaux, quelques voix se sont élevées pour annoncer une opposition contre ce projet

**b/ Point de vue sur les caractéristiques techniques**

- Les contraintes électriques quant à l'alimentation de la ligne à haute tension.
- Les sylviculteurs soulignent la carence du projet dans l'étude de questions plus techniques concernant les contraintes territoriales, les exploitations et la forêt.

**c/ Les impacts négativement vécus de la LGV**

Quelques (rares) voix girondines se sont faites entendre pour exprimer les retombées bénéfiques du projet. Développement de la multimodalité et l'intermodalité, ouverture sur la Méditerranée, développement des échanges économiques... Toutefois et globalement, plus de 90 % des arguments avancés ont porté sur les impacts négatifs de ce projet.

**Retombées sur l'aménagement du territoire**

“Saignée pour notre territoire”, “balafre sur nos cantons”, “destruction”, “coupure”... les métaphores sont nombreuses pour évoquer les effets induits ou vécus par la construction d'une telle infrastructure : dommages du nouveau tracé pour le territoire et la population, dévalorisation du patrimoine et des biens, expropriations, nuisances sonores et visuelles.

Sur ce point, les opposants au projet ont argué que :

- > Plusieurs projets d'aménagement développés sur le département se caractérisent par un manque de convergence : Bordeaux-Paris et Bordeaux-Madrid par le rail, Bordeaux-Lyon et Bordeaux-Pau par la route, Bordeaux-International par les voies aériennes, sans omettre les questions liées à la seule agglomération bordelaise : grand contournement autoroutier et franchissement du fleuve.
- > Le développement du sud Gironde est axé essentiellement sur celui de l'écotourisme pour les richesses naturelles et culturelles de la région : le bassin du Ciron, le réseau hydrographique, des zones Natura 2000.
- > La LGV va créer un effet de coupure affectant le réseau des voies de communication existantes: accroissement de la longueur des parcours et de l'insécurité (ex : altération du réseau de défense contre les départs d'incendies) ; diminution des relations de voisinage et séparation des communautés ; modifications du fonctionnement même de la ville en induisant une distension des liens sociaux de quartier.
- > Les conséquences néfastes sur le marché foncier qui se traduisent d'abord par une dévaluation des biens fonciers et immobiliers, puis par un renchérissement du prix des terrains. Ceci risque de léser les activités relevant du secteur primaire et localement de provoquer une dépossession des terres dont la valeur spéculative risque de supplanter la valeur patrimoniale. Au niveau des collectivités locales, le projet risque de rendre très difficile voire impossible tout choix de localisation d'équipement public du fait du caractère inconnu du tracé futur jusqu'à la DUP.
- > Risques pour les activités immobilières, ainsi que les stratégies foncières et réalisation d'équipements portés par les collectivités locales.

**Qualité de vie**

Les contributions expriment des inquiétudes et le refus de voir se dégrader un cadre de vie rural, choisi par beaucoup par opposition au mode de vie urbain.

- > Le maître d'ouvrage lui-même précise que “le bruit constitue l'un des sujets les plus sensibles lorsqu'il s'agit de la réalisation d'une infrastructure ferroviaire”. Ce sujet a

suscité de nombreuses questions et inquiétudes ; l'association LEA a sollicité l'avis d'un expert.

- > S'agissant du paysage, les remblais forment des talus pouvant atteindre des hauteurs de plusieurs dizaines de mètres, et présenter alors un impact significatif sur le paysage lorsqu'ils rompent brutalement avec le relief du site traversé.

### Atteintes à l'environnement

L'étude de sensibilité environnementale, préliminaire au débat, a été fréquemment qualifiée d'incomplète<sup>1</sup>.

- > Impact important sur l'hydraulique globale du département, dont l'étendue des nappes souterraines alimente le département en eau potable. La LGV risque de "constituer un barrage hydraulique aux écoulements vers la Garonne. Des zones entières seront inondées une bonne partie de l'hiver avec un impact très négatif sur la forêt, sur les pistes qui deviendront impraticables et sur la salubrité des lieux".
- > Extraction des granulats : les besoins se situeront bien au-delà de ce que peut raisonnablement fournir la région.
- > Utilisation massive de pesticides et herbicides par la SNCF : c'est un facteur de risque de pollution des nappes phréatiques, notamment si la voie nouvelle est en déblais, du fait de la faible profondeur des nappes et la nécessité de la protéger les lieux de pompage alimentant l'agglomération bordelaise<sup>2</sup>.
- > Menace sur la faune et la flore, dans cette région sensible où vivent des espèces menacées telles que le vison d'Europe.
- > Nécessité de fournir un bilan énergétique pour justifier le choix de cette infrastructure : bilan énergétique de sa construction, surface des terres agricoles et forestières stérilisées, et en contrepartie, économie d'émissions de gaz à effet de serre liée au transfert de la route ou de l'avion vers le rail à l'horizon 2020 - 2025.
- > Préservation des générations futures en adaptant les infrastructures.

#### 7.2.2 En Aquitaine

Les institutions régionales d'Aquitaine n'ont pas exprimé d'opposition formelle au projet mais ont toutes souligné l'ardente priorité que les Aquitains apportaient à la LGV Bordeaux-Espagne et la demande ferme de ne rien décider avant que le débat public sur cette LGV (annoncé en 2006) soit réalisé. L'objectif, maintes fois répété, est de faire cesser "le mur de camions" sur la RN 10.

La CLCV Aquitaine (Consommation, Logement, Cadre de Vie) estime qu'il est primordial que Toulouse ait une liaison directe avec Paris, mais conteste le dessin des trois options proposées entre Bordeaux et Agen.

On peut noter que la Chambre de commerce et d'industrie des Landes, à l'inverse, se positionne favorablement sur le projet, en mettant en évidence son intérêt majeur pour l'option sud qui relierait la ville de Mont de Marsan.

<sup>1</sup> Le maître d'ouvrage a sollicité au cours du débat que lui soient transmises toute information permettant d'approfondir cet inventaire. La commission particulière lui a adressé l'étude bruit précitée, adressée par LEA.

<sup>2</sup> La SNCF a répondu sur ce point en fournissant un document sur l'entretien des voies ferrées, disponible sur le site et le CD Rom

### 7.2.3 En Lot et Garonne

Les acteurs du Lot et Garonne manifestèrent à leur quasi unanimité une demande forte de réalisation du projet dans les meilleurs délais. Cependant, il convient de noter que quelques témoignages émanant des zones limitrophes de Gironde marquèrent une certaine hostilité.

#### a/ L'opportunité du projet

##### Une liaison interrégionale et transeuropéenne

- > La LGV constitue une opportunité économique, au moment où Aquitaine et Midi-Pyrénées collaborent autour du pôle de compétitivité "Aérospace valley".
- > La LGV Bordeaux-Toulouse tracera un sillon entre Atlantique et Méditerranée et permettra ainsi d'inscrire la vallée de la Garonne dans le réseau des régions européennes "Grande Vitesse", en particulier avec les voisins espagnols.
- > Incompréhension de la prise de position aquitaine qui témoigne d'une vision régionale cantonnant la moyenne Garonne au rang d'arrière-pays. D'autant plus que le "mur de camions" de l'axe littoral ne saurait sérieusement être réduit par la seule mise en place d'une LGV.

##### L'amélioration du fret ferroviaire et des liaisons TER

#### b/ Les questions en suspens

##### La question non résolue de la gare d'Agen

En ce qui concerne l'implantation de la gare, les avis sont toujours partagés :

- > Si pour certains, et en particulier la ville d'Agen, l'option "gare centre-ville" s'impose, pour d'autres elle ne se conçoit que si elle présente les garanties du plein effet LGV. La fréquentation actuelle de la gare centre ville et les difficultés de circulation qu'elle génère, amènent d'autres, comme la CCI et une majorité du Conseil Général, à souhaiter qu'une étude spécifique soit menée. Cette étude porterait sur les avantages comparés d'une gare centre-ville et d'une gare rive gauche, possiblement à Estillac, où depuis de nombreuses années des réserves foncières ont été constituées dans ce but.
- > Dans l'hypothèse d'une gare nouvelle, il a été souligné l'avantage d'une station à l'intersection de cette voie avec la ligne Agen-Auch et la mise en service d'une navette ferroviaire.
- > La ville de Castelsarrasin propose une seule gare entre Bordeaux et Toulouse

### 7.2.4 En Midi-Pyrénées, Haute-Garonne et Tarn et Garonne

Tous les acteurs affirmèrent leur soutien au projet avec deux exigences fortes :

- Une réalisation rapide pour une mise en service en même temps que la LGV Tours-Bordeaux
- L'étude du prolongement vers Narbonne pour assurer une grande liaison Atlantique-Méditerranée : Bordeaux-Toulouse-Barcelone et Bordeaux-Toulouse-Marseille.

**a/ Un projet nécessaire**

Un argument fort rapporté tant en Midi-Pyrénées que dans les départements favorables au projet, a été de souligner l'importance de la croissance démographique laissant présager un accroissement des besoins de mobilité.

**Le développement territorial du grand Sud-ouest**

- > Les projets de LGV desservant les arcs atlantique et méditerranéen sont prioritaires, en vue de réaliser dans les meilleurs délais l'interconnexion avec le futur réseau ibérique.
- > Ce projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse a sa pertinence, tout comme le projet Bordeaux-Hendaye. Il serait incohérent de mettre ces deux projets en concurrence car ils répondent tous les deux aux nécessités d'aménagement du territoire et d'ouverture aux axes européens.

**La dimension européenne du projet**

- > "La LGV Bordeaux-Toulouse revêt une dimension interrégionale et internationale, en ce qu'elle constitue l'un des maillons-clés d'un ensemble plus vaste, reliant deux façades maritimes, l'arc atlantique et l'arc méditerranéen et mettant en contact deux radiales ferroviaires à grande vitesse à vocation européenne : les LGV Sud Europe Atlantique et LGV Montpellier-Barcelone".
- > Cela a motivé la demande récurrente du bassin toulousain de prolonger la LGV jusqu'à Narbonne pour assurer effacement cette liaison Atlantique-Méditerranée.

**b/ Points de vue sur les modalités techniques du projet****Le tracé**

- > Choix d'un tracé au plus près de l'autoroute, pour faciliter les accès des secours en cas de besoin et de concentrer les nuisances.
- > La LGV doit être envisagée dans une optique d'intermodalité avec le transport routier.

**La gare de Montauban**

- > Il se dégage une nette tendance en faveur de l'implantation d'une gare nouvelle sur le territoire.

**La gare de Toulouse**

- > Choisir la gare Matabiau présente l'avantage d'un site en centre-ville mais nécessitera d'étudier sérieusement le réaménagement des voies d'accès et de stationnements.
- > Les acteurs économiques du Tarn proposent l'ouest du Tarn pour implanter la gare LGV de la région toulousaine, plus facile d'accès, et raccordée au projet de contournement de Toulouse par une rocade extérieure à 15 ou 20 km de la ville.

**c/ Les impacts attendus**

- Les associations de protection de l'environnement ont confirmé à plusieurs reprises leur accord sur ce projet, dans la mesure où il s'agit du mode de transport collectif le moins polluant et le plus économe tant en termes de consommation d'énergie que d'utilisation



de l'espace. Par ailleurs, elles considèrent que cela rendrait inutile la réalisation d'un nouvel aéroport.

- Elles ont cependant insisté sur la sensibilité des milieux aquatiques dans la vallée de la Garonne, traversée de zones inondables.

## 7.3 LES DIFFÉRENCES LIÉES À L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

La différence d'approche entre les acteurs économiques peut s'expliquer globalement par l'utilisation de la terre comme facteur essentiel de production ou non. D'un côté les sylviculteurs et les viticulteurs, de l'autre les entreprises industrielles et de services.

### 7.3.1 *Les activités pour lesquelles la terre est un facteur de production essentiel*

Dans cet ensemble deux groupes s'opposent au projet, avec parfois des différences de points de vue entre les sylviculteurs et les agriculteurs, avec une forte spécificité viticole.

#### *a/ Les sylviculteurs*

Il a été mentionné ci-dessus l'origine géographique assez nette de ce groupe. L'opposition au projet de LGV et notamment à l'option sud consommatrice d'espaces sylvicoles est affirmée. Le projet présente des inconvénients : rendre plus difficile l'accès aux parcelles et donc leur exploitation, gêner la lutte contre les incendies, de perturber l'écoulement des eaux de surface dans un espace anciennement marécageux.

L'activité sylvicole n'utilise pas le ferroutage pour le transport de bois, mais demande cependant unanimement la disparition du phénomène du "mur de camion" sur la RN 10.

#### *b/ Les agriculteurs et la forte spécificité viticole*

Pour ce groupe, la consommation de terre par le projet est largement aggravée par le fait que les terroirs et appellations ont des surfaces strictement définies et ne sont pas remplaçables. Une infrastructure linéaire complique le fonctionnement des exploitations en rendant plus difficiles les accès, mais ampute aussi certaines d'entre elles ce qui ne leur permet plus d'atteindre le seuil de rentabilité. Les pertes sont alors irrémédiables non seulement en capacité de production mais aussi en termes patrimoniaux et culturels.

L'atteinte au vignoble était ressentie à la fois comme une atteinte à un des secteurs phares de l'aquitaine mais comme une atteinte à l'image de marque de la France.

Si globalement l'ensemble des syndicats et organisations ont unanimement rejeté les options nord et centre, pour certains il était plus logique de passer dans des zones beaucoup moins peuplées ou moins riches en patrimoine foncier ou bâti (monuments historiques).

### 7.3.2 *Les entreprises*

Les entreprises consultées pour la préparation de la réunion sur les aspects économiques, fret et logistique (13 octobre à Toulouse) ont manifesté un intérêt certain pour le projet LGV, en particulier pour celles qui sont de gros chargeurs (céréales, minerais, ciments...), dès lors que la LGV puisse contribuer au développement du fret. Mais la condition de ce succès reste avant tout une offre de service performante en terme de prix, de fiabilité, de délais et aussi d'adaptabilité aux contraintes spécifiques de certains clients : packaging pour composants aéronautiques, wagons frigorifiques pour le transport de médicaments...



Les entreprises de transport routier rejoignent cette demande, dans un contexte de forte concurrence européenne sur les prix. Celles-ci sont en particulier intéressées par des solutions innovantes de transport telles que le concept de route roulante, combinant rail et route<sup>1</sup>, notamment défendu par la fédération Transport Logistique France.

## 7.4 CAHIERS D'ACTEURS

Cet outil d'information est mis à disposition des organisations qui souhaitent exprimer leur point de vue et le voir diffusé sur un support papier, selon une charte graphique qui souligne la référence au débat public.

L'intérêt porté aux Cahiers d'acteurs s'est manifesté en plusieurs vagues, s'accélégrant sensiblement avec la reprise du débat au mois de septembre et surtout à l'approche de sa clôture.

Le choix de mettre la contribution sous la forme d'un Cahier d'acteur incombe exclusivement aux auteurs.

### **LISTE DES ORGANISMES AYANT ÉCRIT UN CAHIER D'ACTEUR**

- ARPE (Agence régionale pour l'environnement de Midi-Pyrénées)
- Association "Défense du pays Brèdois"
- Association Eurosud Transport
- Conseil économique et social régional d'Aquitaine
- Conseil économique et social régional de Midi-Pyrénées
- Chambre régionale de commerce et d'industrie de Midi-Pyrénées
- Chambre de commerce et d'industrie de Lot et Garonne
- Chambre de commerce et d'industrie de Tarn et Garonne
- Conseil général de Lot et Garonne
- Conseil général de Tarn et Garonne
- Conseil général du Tarn
- Fédération Départementale des Chasseurs de la Gironde
- FNAUT (Fédération nationale des usagers des transports)
- Secteur fédéral des cheminots CGT de la région de Bordeaux
- Syndicats de cheminots CGT de la région de Toulouse
- SEPANSO (Société pour l'étude, la protection et l'aménagement de la nature dans le Sud-ouest)
- Syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest
- UMINATE : Union Midi-Pyrénées Nature Environnement
- Ville de Montauban
- Ville d'Agen

Tous ces cahiers figurent sur le site du débat et le CR Rom. Une synthèse de chacun de ces cahiers figure en annexe page 66.

---

<sup>1</sup> Voir les actes de la réunion du 13 octobre 2005, CCI de Toulouse, et la position défendue par André LABA-TUT, Président de TLF.

## 8. LE DÉBAT : SES APPORTS AUX QUESTIONS

Incontestablement le débat a été fourni et riche en prises de position et contributions.

D'ailleurs, dans les réunions de restitution le maître d'ouvrage, RFF, a indiqué qu'à l'issue du débat, il était amené à percevoir différemment plusieurs aspects du dossier.

Les déclarations en réunions publiques, les questions posées, les contributions très diverses sur de très nombreux sujets sont autant d'éclairages dont RFF a déclaré avoir l'intention de tenir compte dans la mesure bien entendu où la poursuite du projet serait décidée.

Rappelons les grandes questions posées :

### 8.1 OPPORTUNITÉ DE LA LGV BORDEAUX-TOULOUSE

Sur cette première question posée au débat, la CPDP fait le constat d'un désaccord.

Les habitants du Sud Gironde, les maires et organisations socio-professionnelles concernés par les options de passage, considèrent que ce projet est une véritable agression pour leur région déjà touchée par de nombreux projets.

Les institutions d'Aquitaine et de Gironde estiment que la priorité est sans ambiguïté le projet de LGV Bordeaux-Espagne. Ils demandent que dans l'attente de la décision sur ce projet, il ne soit pas pris de décision concernant la LGV Bordeaux-Toulouse.

Par contre Midi-Pyrénées, la Haute Garonne, le Tarn et Garonne ainsi que le Lot et Garonne estiment le projet très opportun, prioritaire et urgent, avec le souhait d'un prolongement jusqu'à Narbonne.

La Commission n'a noté ni obstacle ni opposition irréductibles à la réalisation de la LGV entre Toulouse et au-delà d'Agen.

Mais sur le parcours Girondin la détermination du tracé posera un vrai problème dans la mesure où le projet serait confirmé, et nécessitera un examen approfondi des options présentées.

### 8.2 IMPLANTATION DES GARES

Il ressort du débat que les avis sur la Gare d'Agen sont partagés et que vraisemblablement il sera nécessaire d'approfondir les études de projets d'urbanisation, de chalandise ainsi que les coûts comparés des deux solutions.

En ce qui concerne Montauban, l'implantation d'une gare nouvelle recueille une majorité d'avis favorables.

À noter également des contributions circonstanciées proposant des gares à Castelsarrasin et Marmande.

S'agissant des gares de Bordeaux et Toulouse, RFF avait dès le départ dans son dossier affiché sa préférence pour les gares centre de Saint Jean et Matabiau. Pour ce dernier site, au cours du débat il est apparu d'autres propositions en particulier du département du Tarn, de même qu'à plusieurs reprises a été soulignée la nécessité d'entreprendre d'importants travaux d'aménagement afin que Matabiau soit à la hauteur des nouvelles exigences.

### 8.3 ENJEUX TERRITORIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

Pour un projet de cette envergure ils sont par définition très importants.

Des cartes détaillées à grande échelle regroupant l'ensemble des données environnementales ont été élaborées pendant le débat et adressées aux associations et à tous les maires des communes situées dans la zone d'étude.

Cela sera un élément très important dans l'approche d'éventuels futurs tracés et cela signifie qu'au-delà du respect de l'ensemble des réglementations nationales et européennes, une concertation permanente soit établie avec les élus, les associations et les citoyens, afin de pouvoir sauvegarder les grands équilibres.

Dans les domaines des emprises foncières qui porteraient sur plus de 2 500 ha et entraîneraient un effet de coupure, là également la concertation permanente devrait être conduite en particulier avec les Chambres d'agriculture.

Enfin, dans l'hypothèse où le projet se poursuivrait, l'emprise du projet se situerait dans un espace majoritairement agricole et forestier, avec des productions de grande qualité. La problématique forestière a été au cœur de nombreuses contributions. Les questions agricoles, si elles n'ont à priori pas été sujet à débat, sont fondamentales. En matière viti-vinicole, les organisations professionnelles ont demandé, dans le calme mais avec détermination, une attention toute particulière aux zones AOC, à la qualité et à l'identité des terroirs. L'INAO a ainsi sollicité RFF pour être très étroitement associé aux réflexions et études.

Au-delà de ces questions fondamentales, il conviendrait que les SAFER organisent le plus en amont possible la constitution de réserves foncières, afin de rééquilibrer le moment venu l'ensemble des systèmes de production.

### 8.4 SUITE DU DÉBAT

Après avoir vécu toutes les phases du débat public (préparation en 2004, réalisation en 2005), le maître d'ouvrage devra avant la fin avril faire connaître sa décision traitant de la poursuite du projet.

S'il était décidé de cette poursuite, la tenue du débat et de nombreuses demandes ont démontré, si besoin en était, que la concertation serait plus que jamais nécessaire.

La loi du 27 février 2002 a prévu que la CNDP ait une mission permanente de veille jusqu'à la fin des travaux. A cet égard, lors de la présentation des conclusions du débat en réunion publique, le maître d'ouvrage a sollicité très clairement la CNDP pour qu'elle puisse pleinement jouer ce rôle de garant.

## 9. CONCLUSION

Le débat public n'est ni un sondage ni un référendum. La CPDP n'est pas plus une instance de médiation ou d'arbitrage.

C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons répondre à la question : "le projet de LGV est-il opportun ?"

Si nous y répondions cela serait une faute par rapport à l'éthique qui doit être la nôtre.

Notre rôle à l'issue de ce débat est de mettre entre les mains des futurs décideurs et en particulier du maître d'ouvrage RFF un outil d'aide à la décision, décision qui doit être prise au plus tard le 18 avril 2006.

Les suggestions que nous formulons sont au nombre de cinq :

- > Attentes par rapport au projet LGV Bordeaux-Espagne
- > Attentes par rapport au prolongement de la LGV jusqu'à Narbonne
- > Prise en compte attentive de tous les arguments
- > Explication et justification de la décision
- > Garanties de concertation et de transparence sur la suite du projet<sup>1</sup>

### 9.1 ATTENTES PAR RAPPORT AU PROJET LGV BORDEAUX-ESPAGNE

Le présent débat porte sur la LGV Bordeaux-Toulouse et ne concerne pas la LGV Bordeaux-Espagne. Mais le problème de la priorité entre ces deux lignes a été le sujet dominant en Gironde. Il est évident que la chronologie 2005-2006 annoncée par le CIADT du 18 décembre 2003 rendait inévitable cette question, d'où la demande récurrente de l'alignement des décisions à l'issue des deux débats.

Cette question fut d'autant plus d'actualité que, dès le mois de septembre, RFF Bordeaux, sans doute dans le cadre de la préparation du dossier de saisine de la CNDP, a communiqué à un certain nombre d'élus les premières esquisses du projet avec les hypothèses d'options de passage. Cela a renforcé l'idée qu'une réflexion concomitante était justifiée.

Le maître d'ouvrage doit nécessairement prendre sa décision après avoir abordé les questions suivantes :

- Y a-t-il une concurrence commerciale entre les deux projets ?
- Y a-t-il un choix obligatoire à effectuer en raison des financements nécessaires ?
- La réalisation ou la non réalisation de l'un aura-t-elle des conséquences sur la réalisation de l'autre ?
- L'éventualité d'un tronçon commun, figurant dans le dossier support, n'implique-t-il pas effectivement d'avoir terminé le débat LGV Bordeaux-Espagne pour prendre une décision sur Bordeaux-Toulouse ?
- Est-il possible d'attendre la fin du 2<sup>e</sup> débat sans retarder d'autant les études du projet Bordeaux-Toulouse, si l'on veut poursuivre celui-ci?

---

<sup>1</sup> Si le maître d'ouvrage décidait sa poursuite

Ce problème est incontestablement une réelle difficulté pour la prise d'une décision définitive.

## 9.2 ATTENTES PAR RAPPORT AU PROLONGEMENT DE LA LGV JUSQU'À NARBONNE

Cette demande a été fortement exprimée dans la région de Toulouse avec les regrets de voir le débat limité au tronçon Bordeaux-Toulouse alors qu'en 2001, le premier comité de pilotage s'intitulait BTN (Bordeaux-Toulouse-Narbonne).

Dès la réunion publique de lancement à Toulouse le 15 juin, le maître d'ouvrage RFF a rappelé l'engagement qu'il avait pris d'entreprendre une large concertation sur ce sujet. Il convient que cet engagement soit tenu.

## 9.3 PRISE EN COMPTE ATTENTIVE DE TOUS LES ARGUMENTS

Le débat a été particulièrement riche. Cahiers d'acteurs, contributions, prises de position, pétitions... ont été très nombreux.

Beaucoup ont été adressés à la CPDP dans les dernières semaines du débat. Le maître d'ouvrage en a eu connaissance et répondra, pour ce qui le concerne, à toutes.

Il se doit de les étudier avec la plus grande attention, dans un esprit d'écoute et d'ouverture. Si l'on fait abstraction du caractère excessif d'un petit nombre, toutes les critiques, observations ou interrogations, toutes les contributions méritent d'être analysées sans à priori et avec méthode.

Les études contradictoires présentées sur le bruit par LEA, sur l'hydrologie par le Comité de Défense du Pays Brèdois, doivent être prises en compte dans un souci de recherche de vérité.

## 9.4 EXPLICATION ET JUSTIFICATION DE LA DÉCISION

Lorsque RFF prendra sa décision fin avril soit de poursuivre le projet soit de l'arrêter ou de le différer, cela déclenchera inévitablement de grandes frustrations, dans un sens ou dans l'autre.

Dans le premier cas, les opposants au projet seront confortés dans l'idée que tout était déjà décidé et que le débat n'était qu'une formalité.

Dans le deuxième cas, les partisans du projet considéreront que "l'État", par faiblesse, a renoncé à une réalisation nécessaire au développement et au désenclavement de toute une région.

C'est pourquoi les raisons de la décision quelle qu'elle soit devront être fournies de façon très stricte et exhaustive.

## 9.5 GARANTIE DE CONCERTATION ET DE TRANSPARENCE POUR LA SUITE DU PROJET SI LE MAÎTRE D'OUVRAGE DÉCIDAIT SA POURSUITE

Suivant les recommandations de la loi du 27 février 2002, le maître d'ouvrage a confirmé son intention d'aller très loin dans ce domaine en sollicitant de la part de la CNDP qu'elle joue un rôle de garant pour toutes les actions de concertation de l'après débat.

Il est effectivement essentiel que le débat public ne soit pas une parenthèse de participation démocratique, dans un long processus purement administratif et réglementaire.

Tous les grands équipements entraînent des craintes, des frustrations, des incompréhensions, des nuisances, qui expliquent des réactions et des oppositions tout à fait légitimes.

Il est essentiel que cela se passe dans la transparence en temps réel, que l'information collective et individuelle soit le plus en amont possible avec des explications précises portant sur les délais et les mesures compensatoires, que les collectivités et les associations soient consultées et associées aux choix des caractéristiques les moins préjudiciables.

C'est pourquoi il est proposé que sous la "tutelle" de la CNDP, soit mis en place à l'échelon interrégional un comité de suivi qui veillerait à ce que, tout au long des études à mener, les règles de concertation, d'information et de transparence soient respectées, dans l'esprit de la loi du 27 février 2002.

Telles sont les préconisations que la CPDP se permet de formuler à l'issue de ce débat public...

## 10. ANNEXES

### 10.1 DÉCISION DE LA CNDP DU 8 SEPTEMBRE 2004



#### COMMUNIQUÉ DES DÉCISIONS DE LA CNDP DU 8 SEPTEMBRE 2004 (Extrait)

Lors de la réunion du 8 Septembre 2004, la Commission nationale du débat public a pris les décisions suivantes<sup>1</sup> :

I - Nouvelles saisines.

2/ Projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse.

Saisie de ce projet par Réseau Ferré de France, la Commission nationale du débat public a décidé qu'il y avait lieu d'organiser un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière qu'elle désignera.

Pour prendre sa décision, la Commission nationale a considéré :

- l'importance des besoins de déplacements dans les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et leurs perspectives d'évolution telles qu'elles sont décrites dans le dossier présenté,
- l'importance pour les deux régions déjà citées, mais aussi pour les régions Languedoc-Roussillon et Provence Côte d'Azur, du projet envisagé qui a ainsi un caractère d'intérêt national et pour une part européen,
- l'étendue particulièrement importante de la zone d'étude envisagée,
- le nombre et l'importance des enjeux, en termes socio-économiques ou en termes d'aménagement du territoire, et des impacts sur l'environnement.

Mais elle a aussi relevé que le dossier ne comportait aucun élément permettant au public de connaître l'échéance possible de réalisation du projet, compte tenu notamment des contraintes financières ; elle a donc précisé que le dossier qui sera soumis au débat public, qui doit être adressé à la Commission nationale dans les six mois, ne sera considéré comme suffisamment complet que s'il comporte des indications suffisamment précises :

- sur les aspects multimodaux de la desserte par modes rapides de Toulouse,
- sur les divers couloirs d'étude possibles définis de façon plus restreinte et sur les impacts qu'ils auraient sur les territoires et sur l'environnement,
- sur le financement de l'ouvrage et le calendrier de sa réalisation.

<sup>1</sup> Les décisions de la CNDP sont en ligne sur [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)



Décision du 8 octobre	<b>Nomination du Président Henri DEMANGE</b>
Décision du 1er décembre	<b>Composition de la Commission</b>
Décision du 6 avril	<b>Lancement du débat</b>
Décision du 3 novembre	<b>Prolongation d'une semaine</b>

## 10.2 CALENDRIER DES REUNIONS DE LA CPDP

Mois	Nombre de réunions	Dates et membres présents
Décembre 2004	1	Le 2 (6 présents)
Janvier	1	Le 6 (6 présents)
Février	2	Le 3 (5 présents), le 21 (5 présents)
Mars	1	Le 14 (5 présents)
Avril	1	Le 11 (5 présents)
Juin	5	Le 6 (5 présents), le 15 (5 présents), le 20 (5 présents), le 22 (5 présents), le 28 (4 présents)
Juillet	2	Le 5 (5 présents), le 6 (4 présents)
Septembre	4	Le 8 (5 présents), le 15 (6 présents), le 27 (5 présents), le 28 (5 présents)
Octobre	1	Le 13 (4 présents)
Novembre	4	Le 3 (5 présents), le 8 (5 présents), le 16 (5 présents), le 17 (5 présents)
Décembre 2005	1	Le 15 (6 présents)
<b>Total</b>	<b>23</b>	

## 10.3 LISTE DES PERSONNALITÉS ET JOURNALISTES RENCONTRES AU COURS DE LA PHASE PRÉPARATOIRE DU DÉBAT

DATE	PERSONNALITÉS RENCONTRÉES PAR LES MEMBRES DE LA CPDP	NOMBRE DE PARTICIPANTS <sup>1</sup>
17 nov.	Préfet de région Midi-Pyrénées, <b>Jean DAUBIGNY</b>	6
15 déc.	Président de RFF, <b>Jean-Pierre DUPORT</b>	6
31 janvier	Préfet de région Aquitaine, <b>Alain GEHIN</b>	1
31 janvier	Président et Vice Président du Conseil régional Aquitaine, <b>Alain ROUSSET</b> et <b>Jean-Louis CARRERE</b>	5
2 février	Directrice d'UMINATE (Union Midi-Pyrénées Nature Environnement) <b>Josée CAMBOU</b>	1
7 février	Préfet du Lot et Garonne, <b>Rémy THUAU</b>	1
7 février	Président du Conseil général du Lot et Garonne, <b>Michel DIEFENBACHER</b>	6

<sup>1</sup> Vice-présidents, Directeurs de services, Directeurs de Cabinets, Chefs de service

DATE	PERSONNALITÉS RENCONTRÉES PAR LES MEMBRES DE LA CDPD	NOMBRE DE PARTICIPANTS
7 février	Maire d'Agen, <b>Alain VEYRET</b>	7
9 février	Président du Conseil Général de Haute Garonne, <b>Pierre IZARD</b>	1
9 février	Directeur régional de l'équipement Midi-Pyrénées, <b>André CROCHERIE</b>	1
10 février	Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Tarn et Garonne, <b>Jean-Louis MARTY</b>	3
14 février	Préfète du Tarn et Garonne, <b>Anne Marie CHARVET</b>	1
15 février	Adjoint au Maire de Toulouse, <b>Serge DIDIER</b>	2
22 février	Président du SICOVAL, <b>François-Régis VALETTE</b>	1
22 février	Président du Conseil Economique et social Régional Midi-Pyrénées (CESR), <b>Jean-Louis CHAUZY</b>	1
23 février	Président du Conseil régional Midi-Pyrénées, <b>Martin MALVY</b>	4
23 février	Direction régionale SNCF Midi-Pyrénées, <b>Alain DE TESSIERES</b>	3
24 février	Délégué Régional Midi-Pyrénées Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), <b>Alain BERTHOUMIEU</b>	1
24 février	Président de la Chambre de commerce et industrie de Toulouse, <b>Claude TERRAZZONI</b>	3
1er mars	Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux, <b>Laurent COURBU</b>	1
22 mars	Président de la Chambre Régionale du Commerce et d'Industrie de Midi-Pyrénées, <b>Guy PECOU</b>	8
24 mars	Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lot et Garonne, <b>Alain MARIOTTI</b>	2
31 mars	Rencontre avec le Collectif d'associations de consommateurs - CTCR Midi-Pyrénées	9
31 mars	Directeur de cabinet de Philippe DOUSTE-BLAZY (Président Communauté d'agglomération du Grand Toulouse), <b>Pierre-Emeric CHABANNE</b>	1
1er avril	Directeur régional RFF Aquitaine-Poitou-Charente, <b>Alain PRAT</b>	1
1er avril	Président du CESR Aquitaine, <b>Jean-François GARGOU</b>	2
4 avril	Direction régionale de l'environnement Midi-Pyrénées : <b>Bernard JARRY, Marc STOUPLY</b> et <b>Michel SALAMBEHERE</b>	3
5 avril	Député du Lot et Garonne, <b>Jean DIONIS DU SEJOUR</b> (à sa demande )	1
7 avril	Président du Comité de bassin Adour-Garonne, <b>Jean FRANÇOIS-PONCET</b>	1
8 avril	Maire de Montauban et Présidente de la Communauté d'agglomération des pays de Montauban et des 3 rivières, <b>Brigitte BAREGE</b> , ainsi que le Vice-Président et adjoint au maire, <b>André PERGET</b>	2
8 avril	Directeur du cabinet du Préfet de région Midi-Pyrénées, <b>Francis SOUTRIC</b>	1
8 avril	Directeur de la DIREN Aquitaine, <b>Hugues AYPHASSORHO</b>	1
12 avril	Vice-présidents du Conseil général de Tarn et Garonne, <b>Francis BENECH</b> et <b>Guy-Michel EMPOCIELLO</b>	2
12 avril	Maire de Montech et Président de la Communauté de communes Garonne et Canal, <b>Robert LAGREZE</b> (à sa demande.)	2
13 avril	Directeur SNCF Aquitaine et Directeur opérations Ouest, <b>Xavier OUIN</b> , et <b>Jean-Marie ROMERO</b>	2
25 avril	Préfet de région Languedoc-Roussillon, <b>Francis IDRAC</b> <sup>1</sup>	2
3 mai	Directeur du cabinet du Préfet Aquitaine et SGAR <sup>2</sup> Aquitaine, <b>Bertrand GAUME</b> et <b>Frédéric MC KAIN</b>	1
4 mai	Directeur de la DRAF Midi-Pyrénées, <b>Dominique PELISSIE</b>	2

<sup>1</sup> Francis IDRAC a été nommé Préfet de région Aquitaine en septembre 2005

<sup>2</sup> SGAR : Secrétariat Général aux Affaires Régionales

DATE	PERSONNALITÉS RENCONTRÉES PAR LES MEMBRES DE LA CPDP	NOMBRE DE PARTICIPANTS
9 mai	Chambre d'agriculture de Tarn et Garonne, <b>Serge FERREBOEUF</b>	1
9 mai	Président de la Chambre régionale d'agriculture Midi-Pyrénées, <b>Jean-Louis CAZAUBON</b>	2
9 mai	Vice-Présidente de la Chambre d'agriculture de Haute Garonne, <b>Marie-Thérèse LACOURT</b>	1
11 mai	SGAR Midi-Pyrénées, <b>Philippe COSNARD</b>	1
19 mai	Directeur de la Direction régionale d'Aquitaine, <b>Jean-François BOUDY</b>	1
31 mai	Directeur du Syndicat Mixte d'Etude et d'Aménagement de la Garonne-SMEAG, <b>Jean-Paul CAVITTE</b>	1
1er juin	Directeur et Directeur Adjoint de la DRE Aquitaine, <b>Yves MASSENET</b> et <b>Gérard CRIQUI</b>	2
1er juin	Directeur de la Chambre Régionale d'Agriculture Aquitaine, <b>Pierre POUGET</b>	1
1er juin	Président, Vice-Président et Directeur de la SEPANSO (Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud Ouest) <b>Pierre DELACROIX</b> , <b>Pierre DAVANT</b> , <b>Philippe BARBEDIENNE</b>	3
13 juin	Maire de Bordeaux, <b>Hugues MARTIN</b>	2
27 juin	Président du Conseil général de Tarn et Garonne, <b>Jean-Michel BAYLET</b>	3
<b>Total</b>		<b>118</b>

DATE	JOURNALISTES RENCONTRÉS
3 mai	<b>Sud-Ouest</b> , Patrick VENRIES, Rédacteur en chef
10 mai	<b>La Dépêche du Midi</b> , Jean-Christophe GIESBERT, Rédacteur en chef
12 mai	<b>TLT</b> , Hervé SHLOESSER, Directeur, et Priscille LACOMBE, Rédactrice en chef
17 mai	<b>Sud Radio</b> , Jean-Philippe GIRARD, Rédacteur en chef, et Claude PAICHARD, Rédacteur en chef Adjoint
18 mai	<b>Aquitaine Presse Service (APS)</b> , Roland MACHENAUD, Rédacteur en chef
18 mai	<b>TV 7</b> , Thierry GUILLEMOT, Rédacteur en chef, Jean-François BELHOMME, Directeur commercial
31 mai	<b>France 3 Sud</b> , Christian DETRANCHANT, Rédacteur en chef Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, Emmanuel WAT, journaliste
1er juin	<b>Radio France Bleue Gironde</b> , Alain PAGES, rédacteur en Chef
<b>Total</b>	<b>12</b>

## 10.4 LISTE DES ACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

- **Préfets** de régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, ainsi que les Directions régionales de l'équipement, de l'agriculture, de l'environnement, de l'action culturelle, Directions régionales de l'industrie et la recherche
- **Préfets** des 8 départements en Midi-Pyrénées et 5 départements en Aquitaine, ainsi que le Préfet de l'Aude
- **Parlementaires** (députés et sénateurs) des régions Aquitaine et Midi Pyrénées, et département de l'Aude
- **Parlementaires européens** des deux régions
- **Conseillers régionaux** des deux Régions et Président du Conseil régional de Languedoc-Roussillon
- **Conseillers généraux** des 13 départements Aquitaine & Midi-Pyrénées plus Aude
- **Élus de la Communauté urbaine de Bordeaux** et de la **Communauté d'agglomération du grand Toulouse**
- **Présidents des intercommunalités** en Aquitaine et Midi-Pyrénées
- **Maires** de Bordeaux et Toulouse
- **Maires des 959 communes** situées sur l'ensemble de la zone d'étude de la LGV
- **Organismes consulaires régionaux** : Chambres régionales de commerce et d'industrie, Chambres régionales d'agriculture, et départementaux : CCI, Chambres d'agriculture, Chambre des métiers
- **Conseils économiques et Sociaux régionaux** d'Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc Roussillon
- **Agences de développement économique** : technopôles, Midi Pyrénées Expansion, ARDESI, ADERMIP, BRA, 2ADI, ADE 82, AGATE, Ariège Expansion, BDPME, Agropole, Lot et Garonne entreprise...
- **ADEME** Aquitaine et Midi-Pyrénées
- **Grandes entreprises** des deux régions
- **Associations** pour la protection de l'environnement, de consommateurs, d'usagers-transports, habitat, culture
- **Organisations professionnelles** et syndicales
- **Présidents des Universités** et organismes de recherche en Aquitaine et Midi-Pyrénées.

## 10.5 LISTE DES INTERVENANTS AYANT PARTICIPÉ AUX RÉUNIONS GÉNÉRALES DE LANCEMENT (JUIN) ET DE RESTITUTION (NOVEMBRE)

*Par ordre alphabétique :*

**Jacques AGRAIN**, Membre du Conseil Économique et Social régional au titre des personnalités qualifiées

**Jean ANTONINI**, Cadre cheminot de l'équipement, retraité

**Philippe BARBEDIENNE**, Directeur de la SEPANSO

**Brigitte BAREGES**, Député-maire de Montauban et Présidente de la Communauté d'agglomération du pays de Montauban et des Trois Rivières

**Jean BARRULL**, Maire du Passage d'Agen

**Colette BASSAC**, Conseillère régionale de Midi-Pyrénées

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

**Alain BEDOURET**, Porte-parole des Verts de Lot et Garonne

**Jean-Marie BENCE**, Maire de Saint-Aignan

**M. BENES**, Conseiller Municipal de la commune d'Escaudes (33)

**Alain BERTHOUMIEUX**, Délégué de la FNAUT (Fédération Nationale d'Associations d'Usagers des Transports)

**Jean-Marie BERTRAND**, Directeur général de RFF

**Alain BLANC**, SEPANSO

**Philippe BONNECARRÈRE**, Maire d'Albi

**Jean BONET- MONSONIS**, Vice-président délégué du Conseil Économique et Social régional Midi-Pyrénées; Président de la Commission Aménagement du Territoire

**Jacques BORDES**, Conseiller municipal à Lartigues (33), Président association Patrimoine à Préserver

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

**Lionel BRETONNET**, Président de l'Association de défense du pays Brédois

**Josée CAMBOU**, Associations France Nature Environnement, et UMINATE (Union Midi-Pyrénées Nature Environnement)

**Michel CAMINADE**, Premier Adjoint au Maire d'Agen

**Tony CANTO**, Montalbanais

**Joël CARSENAC**, Président de l'Appellation "Côtes du Brulhois"

**Denise CASSOU**, Co-présidente de l'association LEA (Landes Environnement Attitude)

**Alain CAZAL**, Représentant la FNAUT de la région Aquitaine

**Anne-Marie CHARVET**, Préfète du Tarn et Garonne

**André CERVONI**, Secrétaire général de l'association défense de la nature et de l'environnement Tarn et Garonne

**Yannick CHOLET**, Habitant de Toulouse et né à Bordeaux

**Simon CHARBONNEAU**, Professeur universitaire représentant l'Association Aquitaine Alternative, et l'association Landes Graves Palus Environnement

**Jean-Louis CHAUZY**, Président de Eurosud Transport, Président du CESR Midi-Pyrénées

**Pierre CLAVERIE**, Toulousain

**Valérie CORMIER**, Directrice de l'association Eurosud transport

**Laurent COURBU**, Président de la CCI de Bordeaux

**Xavier CREMOUX**, Président de l'Union Protection Nature Environnement du Tarn

**André CROCHERIE**, Directeur régional de l'équipement Midi-Pyrénées

**Frédéric DANJON**, Adjoint au Maire de Pessac

**Danièle DAMIN**, Adjointe au maire de Toulouse  
**Jean DAUBIGNY**, Préfet de région Midi-Pyrénées  
**Jean-Claude DEBRUNE**, Habitant de Castelsarrasin  
**Alain DE HARO**, Citoyen de la commune de Cintegabelle (31)  
**Alain DE TESSIÈRES**, Directeur régional Midi-Pyrénées de la SNCF  
**Hervé DE TRÉGLODÉ**, Directeur de la Stratégie et du Développement RFF  
**Marie-Hélène DES ESGAULX**, Député de Gironde  
**Serge DIDIER**, Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse, adjoint au maire de Toulouse  
**Michel DIEFENBACHER**, Président du Conseil général  
**Denis DIEUDONNE**, Habitant d'Eyme  
**Jean DIONIS DU SEJOUR**, Député de Lot et Garonne  
**Pierre DUCOUT**, Député maire de Cestas  
**Eric DUCURET**, Eleveur de brebis dans le Sud Gironde  
**Michel DUFRANC**, Maire de Labrède  
**Etienne DUPIN**, Maire de Landiras  
**Jean-Pierre DUPORT**, Président de Réseau ferré de France  
**Jean-Jacques FAUCHER**, Chef de projet débat public RFF, Direction régionale Midi-Pyrénées  
**M. FONTANY**, Elu de la Commune de Saint Martin-Curton  
**Didier GACHADOIS**, Habitant de Bègles  
**M. GAILLAC**, Habitant de la région  
**Mme GAUTHERON**, Habitante de Saint-Médard d'Eyrans  
**Jean-Claude GIAVARINI**, Maire de Castelmayran  
**Jean-Luc GLEYZE**, Conseiller général, Captieux  
**Didier GODEFROY**, cheminot, militant CGT  
**Philippe GOIRAN**, Verts Midi-Pyrénées  
**André GREDER**, Secrétaire du Parti Communiste Tarn et Garonne  
**Joëlle GREDER**, Conseillère Municipale à Montauban  
**Alain JEAN**, Maire adjoint à Moissac  
**Emmanuel HILDON**, Habitant de Layrac  
**Georges LABORIE**, Habitant du Nord Toulousain  
**Bernard LAPORTE**, Conseiller Municipal à Villebrumier  
**Roland LASTENNET**, Association Défense du Pays Brédois  
**Philippe LATRONCHE**, Habitant de Toulouse, auteur d'une contribution sur l'aéroport de Toulouse et la multimodalité  
**Christian LAVIGNE**, 1er adjoint au maire de Labège,  
**Michel LAUZANAT**, Vice-président de la Communauté d'agglomération d'Agen  
**Christophe LEBAIL**, Membre de l'Association du Pays Brédois  
**Stéphanie LECHAT**, Agent immobilier, Habitante secteur de Bazas  
**Colette LIEVRE**, Paysages d'Aquitaine  
**Jean-Paul MAGNANA**, Habitant de Castelsarrasin  
**Martin MALVY**, Président du Conseil régional Midi-Pyrénées  
**Noël MAMERE**, Député maire de Bègles  
**M. MARIANNE**, Habitant de la région  
**M. MARTIN**, Habitant Toulouse et originaire du sud Gironde  
**Gérard MARTY**, Maire d'Estillac et Conseiller général du canton de Laplume  
**Jean-Louis MARTY**, Président de la CCI du Tarn et Garonne  
**Charles MARZIANI**, Vice-Président du Conseil régional Midi-Pyrénées  
**Mathias MASSET**, Docteur vétérinaire et chercheur en biodiversité dans un laboratoire de Toulouse

**Didier MASSIAS**, Maire de Feugarolle  
**Henry MAURY**, Vice-président de la Communauté d'agglomération d'agen, Maire de Layrac  
**Jeannine MEILLAN**, Membre de ATAC 82  
**Bruno MEILLANBORD**, Habitant du canton de Captieux  
**Jean-Jacques MIRASSOU**, Vice-président du Conseil général de Haute-Garonne  
**Christian MIROL**, Représentant de UMINATE 82 et de COPRAE  
**René MONTANER**, Habitant de Montauban  
**Xavier OUIN**, Directeur régional SNCF Aquitaine Poitou-Charentes  
**Patrick PELISSIER**, Président d'une association d'environnement de l'Isle sur Tarn  
**André PERGET**, Vice-Président de la Communauté d'agglomération du pays de Montauban et des Trois rivières, adjoint au Maire de Montauban  
**Jacques PERREAULT**, Président du Café Citoyen (secteur Agen)  
**Alain PRAT**, Directeur régional RFF Aquitaine Poitou-Charentes  
**Brigitte PRÉVOST**, Présidente ADEIC 31 (Association de Défense d'Éducation et d'Information du Consommateur)  
**Jean QUERBES**, Responsable des élus communistes et républicains Lot et Garonne  
**Kim REGNIER**, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées  
**Alain ROUSSET**, Président du Conseil régional d'Aquitaine  
**Michel ROUX**, Médecin, sylviculteur et membre de l'Association de Défense du Pays Brédois  
**Pierre SALANNE**, Membre des Verts Lot et Garonne  
**Guy SAINT-MARTIN**, Conseiller régional d'Aquitaine et Conseiller général d'Agen  
**Claude SEMAIN**, Maire adjoint à Caudecoste  
**Olivier SIGAUT**, Enseignant en gestion de l'environnement  
**Françoise SITONE**, habitante du Sud Gironde  
**Jean-Luc STANEK**, Association Génération Ecologie  
**Claude TACHER**, Responsable d'une cellule de la CGT des Cheminots de Montauban  
**Rémi THUAU**, Préfet de Lot et Garonne  
**Jean-Christophe TITSCHLER**, Association de Défense du Pays Brédois  
**Didier TREZEGUET**, Habitant de Villenave d'Ornon  
**Jacques VALADIER**, Association des Usagers de défense du rail, Conseiller Municipal de FUMEL  
**Jérôme VAQUET**, Journaliste agricole à Toulouse  
**Alain VEYRET**, Maire d'Agen

*Cette liste, établie à partir des enregistrements, ne reprend pas la totalité des intervenants mais uniquement ceux qui se sont présentés et dont le nom a pu être identifié*



## 10.6 LISTE DES CONTRIBUTIONS

### *Délibérations et positions des collectivités territoriales*

Conseil général de Haute Garonne  
 Conseil général de Gironde  
 Conseil général de Lot et Garonne  
 Conseil général du Tarn  
 Conseil général de Tarn et Garonne  
 Conseil régional d'Aquitaine  
 Conseil régional Midi-Pyrénées

### *Délibération et positions des Communautés de Communes*

Communauté d'agglomération de Toulouse Sud-est (SICOVAL) ; Communauté de communes de Captieux Grignols ; Communauté de Communes Castelsarrasin-Moissac ; Communauté de communes Garonne et Canal ; Communauté de communes Hers et Ganguise ; Communauté de communes du canton de Laplume en Bruilhois ; Communauté de communes de la Lomagne Gersoise ; Communauté de communes de Montesquieu ; Communauté de communes du canton de Podensac ; Communauté de communes de Villandraut.

### *Délibération et positions des Conseils municipaux*

Albi ; Agen ; Ayguemorte-les-Graves ; Balizac ; Beautiran ; Bourideys ; Cabanac-et-Villagrains ; Cadaujac ; Captieux ; Castelsarrasin ; Castres ; Escaudes ; Giscos ; Goulade ; Grignols ; Isle Saint Georges ; La Brède ; Landiras ; Lartigue ; Layrac ; Léogeats ; Léognan ; Louchats ; Lucmau ; Martillac ; Montauban ; Origne ; Pompejac ; Pompogne ; Préchac ; Réunion ; Saint Martin de Curton ; Saint Médard d'Eyrans ; Saint Michel de Castelnaud ; Saint Morillon ; Saint Selve ; Saint-Symphorien ; Salles sur l'Hers ; Toulouse ; Uzeste ; Villandraut.

### *Contributions d'élus*

Etienne DUPIN, Maire de Landiras ; Bernard FATH, Maire de Léognan ; Christian LAVIGNE, Vice-président délégué aux transports du SICOVAL ; Marie-Christine MARTIN, Conseillère municipale de Louchats ; Nenri MAURY, Maire de Layrac ; Contribution collective de Alain BEDOURET, Jean QUERBES, Maires Adjoints à la ville d'Agen et de Guy SAINT MARTIN, Conseiller régional d'Aquitaine et Conseiller général.

### *Positions des Parlementaires*

Chantal BOURRAGUE, Députée de la Gironde  
 Jean DIONIS DU SEJOUR, Député de Lot et Garonne  
 Marie-Hélène DES ESGAULX, Députée de la Gironde  
 Gilles SAVARY, Député européen



### **Les établissements publics**

Chambre d'agriculture du Tarn ;  
 Chambre de commerce et d'industrie d'Albi ;  
 Chambre de commerce et d'industrie de Bayonne Pays Basque ;  
 Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux ;  
 Chambre de commerce et d'industrie de Castres Mazamet ;  
 Chambre de commerce et d'industrie de Dordogne ;  
 Chambre de commerce et d'industrie du Gers ;  
 Chambre de commerce et d'industrie des Landes ;  
 Chambre de commerce et d'industrie de Libourne ;  
 Chambre de commerce et d'industrie de Lot et Garonne ;  
 Chambre de commerce et d'industrie de Pau Béarn ;  
 Chambre de commerce et d'industrie du Tarn ;  
 Chambre de commerce et d'industrie de Tarn et Garonne ;  
 Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse ;  
 Chambre des métiers et de l'Artisanat du Tarn ;  
 Chambre régionale de commerce et d'industrie Aquitaine ;  
 Chambre régionale de commerce et d'industrie Midi-Pyrénées ;  
 Conseil économique et social régional d'Aquitaine ;  
 Conseil économique et social régional de Midi-Pyrénées ;

Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne, Syndicat Mixte de Balizac ;  
 Syndicat Mixte d'Etudes et d'Aménagement de la Garonne (SMEAG) ;  
 Syndicat Mixte chargé du SCOT de l'Agglomération de Montauban ;  
 Syndicat Mixte du Schéma Directeur de l'aire métropolitaine Bordelaise (SYSDAU) ;  
 Syndicat Mixte du Schéma Directeur de la région Agenaise ;

### **Positions des associations, fédérations et organisations professionnelles**

Agence Régionale Pour l'Environnement Midi-Pyrénées (ARPE)  
 Association "Agen m'aime, Agen même"  
 Association des consommateurs et usagers communautaires de la Vayh-Vielha  
 Association de défense des riverains de la Garonne des communes de Baurech, Beautiran et Tabanac  
 Association de Défense du Pays Brédois  
 Association "Défense des Usagers du Réseau Routier de l'Agglomération Bordelaise et des Localités Environnantes" (DURRABLE)  
 Association Eurosud Transport Atlantique-Méditerranée  
 Association Française des Amis des Chemins de Fer, Section Aquitaine (AFAC)  
 Association "Histoire et Mémoire des Graves"  
 Association Intercommunale Syndicale autorisée de Défense des Forêts contre l'Incendie de Préchac, Bourideys, Uzeste, Cazalis, Pompejac, Lucmau, Villandraut  
 Association Landes Graves Palus Environnement (LPGE)  
 Association LEA (Landes Environnement Attitude)  
 Association des maires de Gironde  
 Association des maires et des élus locaux du Tarn  
 Association des riverains de La Prade et des Brouilleaux  
 Association "Vivement le Tram !" (Bordeaux)  
 Centre Régional de la Propriété Forestière (CRPF)  
 CLCV Aquitaine (Consommation, Logement et Cadre de Vie)

Collectif de Coordination pour la Défense de la ligne SNCF Agen-Périgueux-Paris  
 Collectif du Bassin d'Arcachon pour un réseau de transports en commun (COBARTEC)  
 Défense de la forêt contre les incendies d'Aquitaine (DFCI)  
 Fédération des associations apolitiques de défense de l'écologie constructive de Lot et Garonne (FAADEC)  
 Fédération Départementale des chasseurs de la Gironde  
 Fédération Départementale des chasseurs de Lot et Garonne  
 Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)  
 Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud Ouest (SEPANSO)  
 Fédération des Syndicats des Grands Vins de Bordeaux et Appellations Contrôlées (FGVB)  
 Génération Ecologie  
 INDECOSA Consom'Action  
 Les Yeux OuVerts  
 Nature Environnement

Organismes vitivinicoles d'Aquitaine : Syndicats viticoles des Graves, des Barsac, des Sauternes, des Bordeaux et Bordeaux Supérieur, des vins d'entre deux mers, des Premières côtes de Bordeaux, de Cadillac, de Sainte Croix du Mont, de Cérons, de Loupiac, de Pessac-Léognan ; Crus classés de Graves ; Conseil des vins de Graves ; Fédération des grands vins de Bordeaux ; Fédération européenne des régions viticoles ; INAO ; Chambre d'agriculture de la Gironde ; Conseil interprofessionnel du vin de Bordeaux.

Secteur Fédéral des cheminots CGT de la région de Bordeaux  
 Syndicat des cheminots CGT de la région de Toulouse  
 Syndicat de défense du quartier de l'avenue de l'hippodrome  
 Syndicat des Sylviculteurs du Sud-ouest  
 Union des familles laïques de Gironde  
 Union Midi-Pyrénées Nature Environnement (UMINATE)

### ***Positions des partis politiques***

Le Comité régional du Parti Communiste de Midi-Pyrénées ; la Fédération de Gironde du Parti Communiste Français ; les Elus Communistes et Républicains de Lot et Garonne.  
 Les Verts Midi-Pyrénées ; les Verts de Lot et Garonne ; M. Noël MAMERE.

### *Contributions individuelles*

Jean-Luc AJAS ; Edmond ANDRE-BACHAUD ; Jean ANTONINI ; Philippe BARBE-DIENNE ; Gwenole BELBEOCH ; Marcel BERHAULT ; M. BERTHOMET ; Evelyne et Gérard BONNEFOND ; Henri BONVALOT ; Jean-Claude BOUILLON ; François BOYER-GIBAUD ; C. BRON ; Gilbert CABIRAN ; Tony CANTO ; Michel CASCINO ; Simon CHARBONNEAU ; Denis CHEYROU ; Josette CLAISSE ; Frédéric DANJON ; Olivier De CADORET ; D. DELESTRE ; Cyril DELPORTE ; Jean DRAPE ; Etienne DU TRIEU ; Stéphane ETAIX ; Didier GACHADOUAT ; Mme et M. GALLITRE ; Michel GENTILE ; Raymond GIRARDI ; Frédéric GIRESSSE ; Gérard GOUVERNEUR ; Micheline HENRIOULLE ; Maxime JOSE BRON ; Mme et M. JOURDAN ; Pierre-Jean LANG ; Bernard LAPORTE ; Philippe LATRONCHE ; Michel LAUSSINOTTE ; Françoise LE LANN ; Dominique LECOCQ ; Jacques MARSICK ; Bernard MARTIN ; Jean- François MAZEL ; Emmanuel de MONTBRON ; François PERES ; Daniel POMPOUGNAC ; Sophie et Jean-Luc ROUXEL ; Maylis RUELLAN ; J.C. SERTILLANGES ; Léon SERVANTIE ; Bernard SIMAN ; Nicole et Edgar SOULA ; Jean-Luc STANEK ; M.THORTE ; Georges TURPIN ; Georges VALLEE ; André VANTALON.

## 10.7 CAHIERS D'ACTEURS

L'**Association Défense du pays brèdois** rappelle "l'extrême sensibilité des zones traversées au sud de Bordeaux nous incite à recommander de conserver l'ancienne ligne et d'abandonner l'option sud fortement pressentie par RFF". "La Commission Locale de l'Eau et son groupe d'experts hydrogéologues ont déjà identifié les formations aquifères de l'Oligocène en rive gauche de la Garonne comme un secteur particulièrement sensible du fait non seulement de la vulnérabilité intrinsèque de cet aquifère mais aussi son importance majeure pour l'alimentation en eau potable, notamment de l'agglomération de Bordeaux pour laquelle [...] ce secteur fournit plus de 50% des besoins".

L'**ARPE** (Agence Régionale Pour l'Environnement) insiste sur le fait que "les échanges par chemin de fer des régions du sud-ouest, Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, sont freinés par la saturation du réseau ferré qui répond actuellement à 3 usages qui se font concurrence : grande ligne, TER, et liaisons interurbaines et fret". Au regard des engagements internationaux ratifiés par la France en matière de lutte contre l'effet de serre, "en Midi-Pyrénées, ce sont 2,5 millions de tonnes d'équivalent CO<sup>2</sup> qui doivent être évitées. [...] Or, en terme d'efficacité énergétique, le rail est le moyen de transport le moins consommateur d'énergie, comparé à la route et à l'avion. Pour un même déplacement, la pollution atmosphérique locale émise est 30 fois plus importante avec une voiture qu'avec un train".

Pour **Eurosud Transport**, "La LGV Bordeaux-Toulouse revêt une dimension interrégionale et internationale, en ce qu'elle constitue l'un des maillons-clés d'un ensemble plus vaste, reliant deux façades maritimes, l'arc atlantique et l'arc méditerranéen et mettant en contact deux radiales ferroviaires à grande vitesse à vocation européenne : les LGV Sud Europe Atlantique et LGV Montpellier-Barcelone". L'association Eurosud précise toutefois que "malheureusement, les perspectives de financement de la LGV Bordeaux/Toulouse et plus largement celles du réseau ferroviaire français ne sont pas clairement établies".

Le **Conseil économique et social régional d'Aquitaine** "réitère sa demande de voir étudiés, en simultanéité, les deux grands dossiers de LGV concernant l'Aquitaine". "Si, compte tenu des montants à engager [...], il faut arrêter un ordre de réalisation, il apparaît fondamental de soutenir prioritairement, à l'instar de l'Union Européenne, la construction d'infrastructures de transport incluant le fret à côté du trafic de voyageurs, ce qui privilégie d'évidence la ligne Bordeaux-Dax-Victoria-Madrid".

"en tout état de cause, le CESR Aquitaine insiste pour qu'une attention toute particulière soit apportée dans le choix du tracé et ses modalités de traitement (traitement paysager, préservation des espaces naturels remarquables, limitation des nuisances, prévention des risques...) en réponse aux craintes exprimées".

Le **Conseil économique et social régional de Midi-Pyrénées** "plaide [...] pour la réalisation d'une LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne, qui, insérant Midi-Pyrénées dans le réseau national et européen des LGV, concoure à l'attractivité et à l'ouverture du territoire régional tant vers la façade atlantique et Paris que vers la Méditerranée et l'Espagne ou le sillon rhodanien". Pour que le projet soit optimal, il devra répondre à plusieurs exigences "en termes de dessertes du territoire, de développement de l'intermodalité des transports, de cohérence et de qualité du service ferroviaire, compris en matière de fret, et de préservation de l'environnement".

La **Chambre régionale de commerce et d'industrie de Midi-Pyrénées** “souligne l'importance et l'urgence de réaliser cette infrastructure, en raison de l'enclavement dont pâtit notre région mais aussi le Sud européen”.

“[...] cette infrastructure est indispensable pour les entreprises de tout un territoire”.

“la CRCI Midi-Pyrénées affirme que la LGV Bordeaux-Toulouse s'inscrit dans une ambition plus large de liaison Atlantique-Méditerranée. Le projet Toulouse-Narbonne doit être envisagé dès aujourd'hui”. “Il est intéressant d'envisager, dès à présent, l'ensemble des tracés et des moyens nécessaires à l'interconnexion des transports collectifs : TGV, TER, tramway, métro, aéroport actuel et futur”.

Selon la **Chambre de commerce et d'industrie de Lot et Garonne** “Le développement local étant indissociable d'un aménagement du territoire volontariste et pertinent “Priorité à la LGV Atlantique/Méditerranée”. “C'est la vocation intermodale du département qui serait renforcée. Et par effet de synergie, la LGV doit permettre au Lot et Garonne de bénéficier de la multiplication des projets de coopération inter-régionale”. En ce qui concerne la question des gares, “la création d'une gare nouvelle sur la rive gauche de la Garonne, à proximité de l'Agropole et de l'aéroport, aurait un impact plus important”.

La **Chambre de commerce et d'industrie de Tarn et Garonne** “souhaite prendre part à ce débat, en privilégiant l'intérêt général et avec pour seul but de donner à notre département et à notre région des atouts pour renforcer leur compétitivité et leur attractivité”. “La réalisation d'une nouvelle LGV constitue une opportunité pour renforcer et améliorer le réseau en étoile des TER [et] va permettre d'envisager une croissance forte du fret ferroviaire afin de limiter la croissance du fret routier”. Elle prône également que soit pris en compte “l'intermodalité avec la future plate-forme aéroportuaire”.

Le **Conseil général de Lot et Garonne** se dit “très favorable à la réalisation d'une ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, facteur de développement économique pour le Lot et Garonne. Dans un monde où le développement des richesses dépend de l'intensité des échanges, il est essentiel que le Lot et Garonne soit relié aux grandes métropoles européennes”.

Pour le **Conseil général de Tarn et Garonne** “Il n'est plus à démontrer l'intérêt de la LGV Bordeaux-Toulouse au niveau interrégional ni l'unanimité concernant l'arrêt du TGV en Tarn-et-Garonne”.

“C'est de l'avenir économique du département qu'il en va [...]. L'impact d'une LGV à travers l'arrêt dans une gare nouvelle a déjà été démontré ailleurs par la création d'activités nouvelles, de liens nouveaux, de facilités de communications qui désenclavent le territoire”. “La volonté du Conseil général de participer activement aux différentes démarches et études concernant la LGV l'a conduit à créer le Syndicat Mixte d'Etudes et de Représentation pour la desserte ferroviaire du Tarn et Garonne”.

Le **Conseil général du Tarn** déclare que “le grand Sud-ouest constitue une entité véritable et reconnue, qui possède une identité propre et ne saurait être dissociée entre Bordeaux et le reste de la région. Ce n'est qu'au niveau régional le plus vaste que peuvent être évaluées les capacités de recherche et de développement”. “À ce titre, le Tarn est partenaire au sein de deux pôles de compétitivité (bio-cancer-santé et aéronautique-espace-systèmes embarqués, AESE) dont un de rang mondial (AESE)”. “Pour un développement équilibré du territoire et un aménagement cohérent, les acteurs économiques du Tarn proposent l'ouest du Tarn comme implantation appropriée de la gare LGV de la région toulousaine”.

Pour la **Fédération Départementale des Chasseurs de la Gironde** “les territoires concernés sont des territoires de chasse. Il s’agit de territoires en bon état puisqu’ils conviennent aux gibiers. Ils constituent le ‘temple’ de la chasse à la palombe, le sanctuaire des paloumayres, de leur merveilleuse tradition et des trésors de culture et de savoir-faire populaires”. “Les avantages nés de création d’une LGV (bien évidemment sur le tracé sud) sont peut-être évidents ailleurs, ils sont dérisoirement faibles chez nous en regard des dégâts causés. Nous ne pourrions supporter qu’un aménagement de la ligne existante”.

La **FNAUT** (Fédération nationale des Usagers des Transports) considère que “les trafics routiers et aériens, stimulés sans cesse par de nouvelles infrastructures, engendrent des coûts écologiques et sociaux insupportables : un rééquilibrage au profit des modes non motorisés, des transports collectifs terrestres, du rail et de la voie d’eau est nécessaire”.

“Sans liaisons multimodales commodes, le TGV n’assurera pas une mission d’aménagement du territoire mais seulement une polarisation vers les centres urbains les plus importants, favorisant de ce fait la désertification des territoires oubliés”. “Il faut mettre en œuvre la technique des TGV Régionaux (TERGV) capables de rouler au moins à 250 km/h [...]. Ce type de train est nettement plus adapté aux dessertes interrégionales que les rames TGV classiques”.

Le **Secteur fédéral des cheminots CGT de la région de Bordeaux** estime, quant à lui, que “l’investissement de 2,9 milliards d’Euros dans le TGV Bordeaux-Toulouse est moins pertinent si l’on prend en considération que le réseau classique, qui pourrait être allégé par le report des TGV sur cette ligne nouvelle, risque la fermeture par défaut de moyens suffisants pour l’entretenir”. “Les nombreux atouts avancés pour justifier la pertinence d’une liaison grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse montrent qu’il ne faut pas s’enfermer dans un raisonnement basé exclusivement sur la réduction du temps de trajet. Il y a urgence à moderniser les infrastructures du réseau existant pour mettre de la cohérence sur l’ensemble du réseau”, idée partagée par les CGT Toulouse.

Pour les **Syndicats de cheminots CGT de la région de Toulouse**, “ce projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse a sa pertinence tout comme le projet Bordeaux-Hendaye. Il serait incohérent de mettre ces deux projets en concurrence car ils répondent tous les deux aux nécessités d’aménagement du territoire et d’ouverture aux axes européens”. S’agissant des gares, la CGT mentionne “sur Toulouse, positionner le TGV en gare Matabiau est pertinent et cohérent. Cela doit amener à poser en même temps la problématique de l’avenir de cette gare et de l’avenir de la dessert de l’agglomération toulousaine”.

La **SEPANSO** (Fédération des Sociétés pour l’Etude, la Protection et l’Aménagement de la Nature dans le Sud-ouest) de façon générale “accorde au rail une priorité, s’agissant tant du transport des personnes que de celui du fret. Le rail est plus sûr, il coûte moins cher du point de vue environnemental et énergétique, il occupe un minimum d’espace par rapport aux autres types d’infrastructures, et il est enfin le mode le moins nocif en matière d’impact sur l’effet de serre”. En revanche, considérant l’option Sud proposée par RFF, la SEPANSO estime que “du point de vue de la protection de l’environnement naturel, humain, et patrimonial, ce choix est le plus mauvais possible [et en refuse] donc très fermement le principe”.



Le **Syndicat des Sylviculteurs du Sud-ouest** explique que “les sylviculteurs reçoivent ce projet de TGV comme une servitude nouvelle affectant la forêt sans contrepartie. L’opportunité d’une telle ligne ne leur paraît pas évidente”. “Dans tout le secteur des Landes de Gascogne, les routes et chemins jouent un rôle déterminant tant pour la gestion et l’exploitation des arbres que pour permettre des interventions rapides en cas d’incendie”. De plus, “la chasse et le tourisme jouent ici un rôle important dans l’économie locale” alors que “certains sites sont déclarés remarquables ou significatifs”.

**UMINATE** (Union Midi-Pyrénées Nature Environnement) “s’est engagée, depuis de nombreuses années, en faveur du principe de la création d’une Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne. En même temps, UMINATE est très attachée à une politique ayant pour objet de freiner le développement des transports tant des personnes que des marchandises”.

Selon Nature Midi-Pyrénées, l’utilité publique du projet dépendra des scénarios et des mesures de précaution qui seront proposées pour diminuer le niveau d’impact pour les milieux naturels. Car, dans l’intérêt général, il apparaît tout aussi primordial de protéger ce qu’il reste de nature et de veiller à son bon fonctionnement, eu égard aux rôles multiples qu’elle remplit pour la collectivité”.

La **ville d’Agen** se prononce pour le développement et la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse, nécessaire à l’équilibre et au développement des liaisons Nord-Sud, Ouest-Est, européennes, nationales, régionales et locales. D’autre part, elle considère que la gare SNCF est un élément à part entière du centre-ville, du centre de l’agglomération d’Agen et de l’aire urbaine, et qu’à ce titre elle doit être la seule gare y compris pour la LGV. “Seul le maintien de la gare actuelle [...] permettra une intermodalité intéressante et une connexion possible TGV/TER [...], seule capable d’une irrigation optimum du tissu local et régional”.

La **ville de Montauban** annonce qu’un “consensus politique et institutionnel se dessine autour de la réalisation de la LGV”. De plus, “Montauban doit avoir deux gares [...] qui n’ont pas la même vocation puisque l’une répondra à des enjeux locaux et l’autre à des enjeux nationaux voire internationaux. Deux gares qui doivent nécessairement être interconnectées”. “Ce ne sont pas seulement les intérêts des montalbanais qu’il faut défendre mais ceux de tout un bassin de vie qui dépasse très largement les limites du Tarn et Garonne”.

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

Le présent compte rendu  
est disponible sur le site Internet  
[www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org](http://www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org)  
Consultable jusqu'en janvier 2010

**Informations :**

Commission nationale du débat public  
6 rue du Général Camou – 75007 Paris  
Tel : 01 42 19 20 26 – Fax : 01 42 19 17 90  
e-mail : [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)