

29 mai 2012 - Recours

Cliquez sur les pages pour agrandir !!



Madame Nicole BRICQ
Ministère de l'Écologie, du Développement Durable,
des Transports et du Logement
Hôtel de Roquelaure
246 Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Pli recommandé avec avis de réception

Objet : Recours gracieux contre la décision du 30 mars 2012

Madame la Ministre,

Nous avons l'honneur de vous saisir du présent recours gracieux dirigé contre la décision du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement du 30 mars 2012 adressé à Hubert de Mesnil président de Réseau Ferré de France par le Directeur Général des infrastructures, des transports et de la mer, pour le ministre et par délégation Monsieur Daniel Burseau concernant le projet GPSO. Cette décision de validation du tracé de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse autorise le lancement de l'enquête d'utilité publique.

Nous vous précisons que le présent recours gracieux est déposé entre vos mains au nom et pour le compte de très nombreuses associations du Lot-et-Garonne réunies en une coordination, à savoir :

- L'association Sauvegarde des Landes et Coteaux de Gascogne dont le siège social est situé : Jannoy – 47700 – Saint Martin de Curton
- L'association QDVCH Qualité De Vie dans le Canton de Houeillès dont le siège social est situé : Mairie de Houeillès, 40 rue Adrien Lamothe - 47420 - Houeillès
- L'association Très Grande Vigilance en Albret dont le siège social est situé : « Tourette » 47230 Feugarolles
- L'association Très Grande Vigilance en Brulhois et de l'Agenais dont le siège social est situé : Métale – 47310 –Sainte Colombe en Brulhois
- L'association la Mirande dont le siège social est situé : 16 avenue Maurice Luxembourg - 47000 - Agen
- L'association Tous Groupé Vigilant dont le siège social est situé : RN 21 – 47310 - Moirax
- L'association Très Grande Vigilance à Boé et Val de Garonne dont le siège social est situé : Menjot - 47220 - Caudecoste
- L'association Défense du Patrimoine Caudecostois dont le siège social est situé : Mairie de Caudecoste - 47220 - Caudecoste
- La Fédération Départementale des Chasseurs du Lot-et-Garonne dont le siège social est situé : « Bédouret » - 47700 - Fargues sur Ourbise
-

➤ **L'exposé :**

Nous considérons que dans le cadre de ce projet d'intérêt général, cette décision ministérielle est de nature à faire grief.

Nous souhaitons donc vous indiquer ci-dessous les modifications substantielles dans les circonstances de fait et de droit justifiant ce projet qui motive notre demande de recours gracieux.

1) Illégalité externe :

- a) Nous considérons que cette décision ministérielle est illégale au vu de la loi.

Cette décision de validation du tracé permet le lancement de la préparation du dossier de l'enquête publique pour la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse.

Or, la Commission Nationale du Débat Public a établi son bilan le 22 décembre 2005, le Conseil d'administration de RFF a validé la poursuite des études de cette LGV le 23 avril 2006 et la parution dans le Journal Officiel a eu lieu le 30 mai 2006.

Suivant l'article L 121-12 du code de l'environnement, l'ouverture de l'enquête publique doit être prévue dans un délai de 5 ans à partir de la date de publication du bilan de la CNDP.

Ce délai est donc dépassé depuis le **22 décembre 2010**.

- b) **Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement**

« Art. 1 : Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. »

Aucune étude complète n'a été réalisée en 2005 par RFF sur la modernisation de la ligne actuelle.

Nous considérons que cet article remet en cause la décision du débat public de 2005 et nous demandons que dans ce cadre, l'étude du cabinet indépendant CERCL faite pour le compte de l'association des élus ALTERNative LGV sur la modernisation de la ligne actuelle soit prise en compte.

2) Illégalité interne :

2-1 Débat 2005

- 1) Rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable n° 007450-01 **Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) de mai 2011**

❖ *Page 9/91 : « Les débats publics organisés en 2005 pour la LGV Bordeaux-Toulouse et en 2006 pour le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne n'ont pas permis à RFF d'apporter des réponses jugées convaincantes par l'ensemble des acteurs locaux. »*

❖ *Page 49/91 : « La plupart de ces données n'étaient pas encore disponibles lors des études préalables aux débats publics. »*

2) Des rapports et le SNIT apportent des éléments nouveaux par rapport au débat de 2005

Des rapports de l'État préconisent de donner la priorité à la modernisation du réseau actuel :

- Audit de l'école polytechnique de Lausanne de septembre 2005
- Le rapport du Conseil d'Analyse Économique de 2007
- Le rapport de la Cour des Comptes de 2008
- Le rapport de la commission des finances de l'Assemblée Nationale du 18/05/2011
- Le rapport de la commission économique du Sénat du 08/06/2011.
- Le SNIT dans sa version d'octobre 2011
- Le rapport du CESE de février 2012

3) **Assises du Ferroviaire**

Communiqué de presse du 15 décembre 2011 sur les conclusions des Assises du Ferroviaire.

« Dans le cadre de la grande mutation de ce secteur, et à l'issue des « Assises du Ferroviaire » qui se clôturent aujourd'hui, Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, et Thierry MARIANI, ministre des Transports, annoncent les mesures retenues par le Gouvernement.

- Donner une priorité absolue à l'entretien et à la rénovation du réseau et poursuivre l'effort sans précédent entrepris par le Gouvernement sur le réseau ferré national.

- Engager une hiérarchisation dans le temps des grands projets ferroviaires figurant au SNIT, compatible avec les contraintes à court et moyen terme des finances publiques. »

2-2 Coût

La question du coût de l'opération est une question centrale, car les conditions économiques et budgétaires de l'État français ne sont plus les mêmes qu'en 2005, du fait d'une crise économique et financière importante qui impose des restrictions conséquentes.

Voir rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable n° 007450-01 **Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) de mai 2011** page 19 et suite

Ces coûts ont considérablement varié depuis le débat public de 2005 et constituent des éléments nouveaux :

- **En 2005**, lors du débat public, RFF indiquait un coût de **2,9 milliards d'€**.
Ce montant a servi de base dans toutes les réunions et toutes les décisions ont été prises sur la base de ce montant.
- **En 2008**, RFF réactualise ce coût : **4,3 milliards d'€**.
- **En 2011**, le 21 décembre dans sa lettre mensuelle n° 57, RFF annonce un nouveau coût : **7,8 milliards d'€**

2-3 Saturation

Nous considérons que lors du débat public de 2005, RFF a faussé délibérément le débat en indiquant dans son dossier, page 39 :

*« La ligne actuelle entre Bordeaux et Toulouse supporte un **trafic important**. »*

*« La **capacité de la ligne** à supporter cette croissance attendue sera **de plus en plus limitée**. »*

*« Ce constat a conduit RFF à envisager la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre **Bordeaux et Toulouse**. »*

Or, le rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable n° 007450-01 de mai 2011 confirme :

- ❖ Page 66/91: « Il en va tout autrement pour la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse qui **ne vise pas à résoudre des problèmes de capacité** sur cet axe mais à permettre **principalement un report modal de l'avion vers le fer pour la desserte de Toulouse** selon un schéma désormais bien connu pour le développement du réseau ferroviaire français à grande vitesse. »

Monsieur Maudet de RFF responsable du projet GPSO a confirmé, lors de la séance du Conseil Général du Lot-et-Garonne du 27 janvier 2012 qu'il n'y avait pas de problème de capacité sur la ligne actuelle Bordeaux-Toulouse y compris avec les estimations de passagers induits par le projet GPSO sur ce tronçon.

2-4 Trafic

- 1) Rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable n° 007450-01
Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) de mai 2011

- ❖ Page 4/91 : « Par ailleurs, **le contexte socio-économique de ces projets a changé** depuis les débats publics de 2005/2006 et il était **nécessaire d'élaborer de nouvelles prévisions de trafic** en retenant des hypothèses prenant en compte l'évolution de la conjoncture économique depuis 2007 (crise économique et hausse du prix des énergies fossiles). »

- 2) Gare d' Agen :

Source : Desserte de l'agglomération d' Agen : Synthèse RFF Mission GPSO mars 2010, page 7/16

« 4.2.2 Potentiel de trafic estimé

Les résultats des études de trafic du débat public ont été précisés de manière à essayer de différencier les options.

Les potentiels de trafic estimés sont les suivants :

Agen 1 – Gare actuelle 2 480 000

Agen 2A – Estillac 2 560 000

Agen 2B – Sainte-Colombe 2 470 000

Agen 3 – Layrac 2 500 000

Les résultats des simulations réalisées montrent que les options de desserte envisagées ne se différencient pas par une différence notable des estimations du trafic prévisionnel. »

Ces nombres de voyageurs sont largement surestimés et incompatibles avec le nombre envisagé de trains et d'arrêts journaliers.

Nous avons par exemple aujourd'hui le même nombre de voyageurs qui montent et descendent du TGV à Agen et à Valence TGV dans la Drôme (en moyenne 93 à Valence et 91 à Agen).

Le nombre annuel de voyageurs à Valence est de 2 115 000 avec 62 arrêts/jour et est actuellement de 400 000 à Agen avec 12 arrêts/jour.

Comment RFF peut-il prétendre une fréquentation de 2 500 000 voyageurs/an à Agen avec 25 arrêts/jour (12 TGV + 11 Intercités + 2 arrêts TGV supplémentaires prévus par GPSO) ?

Dossier du maître d'ouvrage RFF 2005, page 67, tableau ci-dessous :

Tableau comparatif : les résultats globaux des calculs de l'évolution du trafic voyageurs longue et moyenne distance tous modes (en millions de voyageurs annuels, 2 sens confondus), et des gains du trafic ferroviaire

Par famille de relations concernées par le projet

Trafic voyageurs longue distance	Toulouse, Montauban et Agen vers l'Île-de-France et au-delà			Entre Bordeaux, Agen, Montauban et Toulouse*		Bordeaux, Agen et Montauban vers le Sud-Est			Total		
	Air	Fer	Route	Fer	Route	Air	Fer	Route	Air	Fer	Route
Actuel	2,99	2,03	3,70	1,16	11,23	0,60	0,79	3,23	3,59	3,99	18,16
Référence	3,75	4,13	4,85	1,85	15,27	0,78	1,27	4,33	4,53	7,25	24,45
Scénario A	3,15	5,99	4,33	2,46	14,99	0,64	1,69	4,21	3,79	10,14	23,53
Scénario B	3,16	5,97	4,34	2,50	14,96	0,64	1,71	4,20	3,80	10,18	23,52
Scénario C	3,16	5,96	4,34	2,54	14,96	0,64	1,73	4,19	3,80	10,23	23,49
Scénario D	3,16	5,95	4,34	2,58	14,94	0,64	1,74	4,19	3,80	10,27	23,47
Évolution entre référence et différents scénarios de projet	-0,6	1,8 à 1,9	-0,5	0,6 à 0,7	-0,3	-0,1	0,4 à 0,5	-0,1	-0,7	2,9 à 3,0	-0,9 à 1,0

* Y compris trafic de rabattement vers ces villes.

Le nombre total de passagers avec la LGV passe de 3,98 millions actuel à 10 millions en 2020 suivant les scénarii.

Remarque :

Situation 2020 GPSO (voir tableau ci-dessus)

10 millions de passagers en 2020 correspondent à **80 trains/jour** dans les 2 sens, avec un taux de remplissage de 72,62 % (soit 352 passagers par train) pour un TGV d'une capacité de 485 places.

Dans le document de RFF « Desserte de l'agglomération d'Agen – Synthèse de mars 2010, page 6/16, le nombre de trains longue distance prévu par GPSO dans les 2 sens est de : **34 à 40**.

Nous pouvons donc conclure que le nombre de passagers, prévu lors du débat public de 2005, de 10 millions (voir tableau ci-dessus) sur la base de 80 trains a été fortement surestimé puisque en 2010 le nombre prévisionnel de trains annoncé par RFF est de 34 à 40.

2-5 Report modal

- 1) Rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable n° 007450-01 **Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest (GPSO) de mai 2011**

« Le contexte socio-économique de ces projets a changé depuis les débats publics et le trafic doit être revu en fonction de la baisse du taux de croissance du PIB. »

« La comparaison des perspectives économiques générales prises en compte pour les dossiers des débats publics de 2005/2006 et celles qui prennent en compte les études les plus récentes sur la croissance potentielle notamment en France et en Espagne font apparaître une réduction des perspectives de croissance résultant de l'intégration de l'influence de la crise.

Le scénario de référence 2006 reposait sur une évolution du PIB France 2,3 % / an et sur une évolution du PIB Espagne 3 % / an (scénario DG TREN à l'époque).

Le scénario bas 2006 repose sur une évolution du PIB France 1,9 % / an jusqu'en 2025 puis 1,6 % / an jusqu'en 2060 et sur une évolution du PIB Espagne 2,6 % / an notamment sur la base de recommandations du Ministère de l'Équipement faites à cette époque (étude SESP 20255). »

2) Dossier du maître d'ouvrage RFF - Débat public de 2005, page 67

	(millions de passagers)		
	Fer	/ 2005	/ 2005
Situation 2005	3,991		
Situation de référence 2020	7,255	3,264	82%
Situation LGV 2020	10,18	6,189	155%
Écart LGV 2020/situation de référence 2020	2,925	73 %	
Source : Étude et analyse socio-économique des scénarii de ligne nouvelle avril 2005 RFF p 7/62			
Report modal air	0,73		
Report modal route	0,98		
Report modal induit par la LGV :	1,3		
Total report modal	3,01		

L'étude du cabinet CERCL de février 2012 estime le report modal, tous modes confondus, vers la LGV à 715 000 voyageurs et non à 3 millions comme l'indique RFF.

2-6 Temps

Dossier du maître d'ouvrage RFF - Débat public de 2005

Page 39

« L'étude de la solution pendulaire pour l'axe Bordeaux-Toulouse : une réponse peu adaptée aux attentes

La technologie pendulaire ne peut apporter un gain de vitesse que si la qualité de l'infrastructure le permet : il faut notamment limiter les courbes à rayon trop faible et les passages à niveau qui imposent de circuler au maximum à 160 km/h.

Sur la ligne Bordeaux-Toulouse, les aménagements nécessaires consisteraient :

- à rectifier les courbes et supprimer les passages à niveau entre Bordeaux et Agen et entre Agen et Montauban : ces aménagements permettraient de relever la vitesse de 160 km/h jusqu'à 220 km/h par endroits ;

- à renforcer la capacité de la ligne à la sortie de Bordeaux et entre Montauban et Toulouse.

Cette solution n'apporte pas un gain de temps suffisant pour améliorer significativement l'attractivité ferroviaire: avec un temps de parcours de 1 h 47 pour la liaison Bordeaux-Toulouse le gain de temps permis serait de 12 minutes (1 h 52 et gain de 7 minutes sans utilisation de matériel pendulaire).

Cela permettrait d'envisager un gain de trafic total estimé à 469 000 voyageurs (255 000 sans matériel pendulaire). »

Page 66

« 2.1.2 | Une LGV permettant un gain d'une heure entre Bordeaux et Toulouse. »

Bordeaux-Toulouse : qu'en est-il aujourd'hui ?

En 2005, les débats ont donc eu lieu avec les chiffres suivants :

- LGV gain 1 h
- Ligne actuelle réaménagée gain : 7 minutes sans matériel pendulaire

En 2012, avec les résultats de l'étude technique de la ligne actuelle modernisée réalisée par un cabinet indépendant CERCL, les chiffres sont :

- LGV gain 57 minutes
- Ligne actuelle modernisée gain: **33 minutes**

Nous sommes très loin des 7 minutes annoncées en 2005

Paris-Toulouse : qu'en est-il aujourd'hui ?

En 2005, les débats ont donc eu lieu avec les chiffres suivants :

Dossier du maître d'ouvrage RFF - Débat public de 2005

Page 39

LGV :Toulouse-Paris sans arrêt: 3 h 07

Ligne réaménagée : 3 h 55

Source : Étude et analyse socio-économique des scénarios de ligne nouvelle et d'aménagement de la ligne existante. Synthèse phase 3 (Avril 2005 - Groupement EGIS par RFF)

Soit un écart de 48 minutes.

En 2012, avec les résultats de l'étude technique de la ligne actuelle modernisée réalisée par un cabinet indépendant CERCL, les chiffres sont :

LGV :Toulouse- Paris sans arrêt: 3 h 10 (lettre n° 10 GPSO du 11 septembre 2011)

Ligne réaménagée : 3 h 34

Soit un écart de 24 minutes

Nous sommes très loin des 48 minutes annoncées en 2005.

3 h 07 entre Toulouse et Paris pour 783 km est le temps buttoir de RFF pour un report modal.

Comparaison :

- LGV Marseille – Paris : 753 km: 3 h 05-06' (2 trains/jour)
- Moyenne 251 km/h
- Moyenne sur l'ensemble des trains/jour : 3 h 25' (221 km/h)
- LGV Paris-Bordeaux-Toulouse : 824 km : 3 h 05' (267 km/h) :
- **71 km de plus**
- Si moyenne 251 km/h: 3h 17'
- Si moyenne 221 km/h: 3h 44'

Source : étude CERCL, février 2012

Les 3 h 07' entre Toulouse et Paris pour 824 km, temps buttoir pour un report modal annoncé par RFF, représentent donc en comparaison avec Marseille-Paris 753 km un temps surestimé.

2-7 Taux de rentabilité socio-économique

Dossier du maître d'ouvrage RFF - Débat public de 2005

En 2005, la rentabilité de la LGV (5,1 %) est meilleure que la ligne réaménagée (3,1%, avec TGV pendulaire).

NB : taux de 4 % recommandé par l'État.

- RFF n'a pas réalisé de calcul de la rentabilité sur la ligne réaménagée sans matériel pendulaire.

La sous-estimation du coût et la surestimation du trafic constaté depuis 2005 sont des éléments à prendre en compte pour réaliser une nouvelle étude socio-économique.

Tous les bilans réalisés 5 ans après la mise en exploitation des LGV montrent *a posteriori* une baisse importante du taux annoncé lors du débat public. (Source : bilan LOTI)

	TRI socio-économique			
	Enquête publique	Déclaration d'utilité publique	A <i>posteriori</i>	Minimal requis
LGV Nord		20 %	5 %	8 %
LGV d'Interconnexion		19 %	14 %	8 %
LGV Rhône-Alpes	15,40 %	14 %	10,60 %	8 %
LGV Méditerranée	12,20 %	11 %	8,10 %	8 %

2-8 Retombées économiques

Dossier du maître d'ouvrage RFF - Débat public de 2005

« Rapportés aux coûts de construction, ces bénéfices et la valorisation des autres avantages générés par la réalisation du projet ont abouti au calcul du bilan socio-économique. Ce calcul révèle que la réalisation du projet serait un investissement intéressant pour la collectivité, quel que soit le scénario. »

De nombreux rapports établis depuis le débat public de 2005 démontrent que la relation entre la très grande vitesse et les retombées économiques n'est pas établie pour les territoires traversés.

- FNAUT : Les perdants du TGV du 29 avril 2011
- FNAUT : Les gares nouvelles du TGV « exurbanisées » avril 2008
- ASRDFL : Les effets des dessertes ferroviaires à grande vitesse juillet 2011 Bazin Sylvie, Beckerich Christophe, Delaplace Marie et Blanquart Corinne
- SETEG pour RFF : Effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire mars 2010

2-9 Article 4 - Missions et statuts de RFF

L'article 4 du décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France détaille le processus d'investissement de RFF.

Réseau ferré de France élabore chaque année son programme d'investissement, qui peut comporter un volet pluriannuel, et qui est assorti d'un plan de financement.

Les projets d'investissement inscrits à son programme à la demande de l'État, d'une collectivité territoriale ou d'un organisme public local ou national, **ne peuvent être acceptés par RFF qu'à la condition que les demandeurs contribuent à leur financement par un concours financier** « propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement ».

Le rapport de la Commission des finances de l'Assemblée Nationale du 18 mai 2011 (rapport Mariton), pages 17 et 18, montre que les projets (dont Bordeaux-Toulouse) augmenteraient la dette de RFF.

2-10 Gaz à effet de serre

Rapport d'information du groupe de suivi du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) de la Commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat du 8 juin 2011, page 34 :

« Votre groupe de travail constate en outre que la contribution du schéma à la lutte contre le changement climatique sera modeste.

En effet, le progrès technologique devrait permettre d'abaisser les émissions de CO2 de 23 millions de tonnes en 2030 par rapport au scénario au « fil de l'eau », alors que dans le même temps les nouvelles infrastructures du SNIT ne permettront d'économiser que 2 à 3 millions de tonnes par an. Autrement dit, créer de nouvelles infrastructures de transport est pratiquement 10 fois moins efficace pour réduire les émissions de CO2 que le progrès technologique concernant les véhicules propres. »

En conséquence, ces changements de circonstances, de par leur caractère structurel et durable, impactent directement le bilan coûts/avantages effectué en 2005 et ayant servi de fondement à la décision de création d'une LGV entre Bordeaux et Toulouse.

Ces changements de circonstances de fait constatés entre 2005 et 2012 démontrent qu'il est nécessaire de reconsidérer le débat public du projet LGV Bordeaux-Toulouse, branche du GPSO. **L'existence d'une alternative crédible ayant été mise en lumière par le rapport d'expertise effectué par le cabinet CERCL remet en cause la justification de la LGV Bordeaux-Toulouse.**

➤ **Les moyens de droit :**

- Article L121-12 du Code de l'environnement
- Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement
- Article 4 du décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France.

Pour les motifs ci-dessus, nous avons donc l'honneur de vous demander de bien vouloir procéder à l'annulation de la décision ministérielle du 30 mars 2012.

Vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à la présente demande,

Au nom des associations susmentionnées,

Je vous prie de croire, Madame la Ministre, en l'assurance de ma très haute considération.

Feugarolles, le 29 mai 2012

Pour les présidents,
le Coordinateur, Jacques Dousset

NB : Toute correspondance est à adresser à :

Très Grande Vigilance en Albret
« Tourette »
47230 - Feugarolles

Pièces jointes au présent courrier :

- Décision ministérielle du 30 mars 2012
- Séance du Conseil d'administration de RFF du 13 avril 2006
- JORF n° 124 du 30 mai 2006, page 8114, texte n° 158
- Article L121-12 du Code de l'environnement
- Rapport du CGEDD n° 007450-01 mai 2011
- Bilan de la Commission Nationale du Débat Public du 22 décembre 2005
- Lettre mensuelle n° 57de RFF du 21 décembre 2011
- Projet SNIT (Schéma National des Infrastructures des Transports, version octobre 2011)
- Extraits du SNIT
- Assises du Ferroviaire - Communiqué de presse « Conclusion des Assises du Ferroviaire - Le gouvernement présente sa feuille de route pour le système ferroviaire français », du 15-12-2011
- Desserte de l'agglomération d'Agen : Synthèse RFF Mission GPSO mars 2010
- Dossier du maître d'ouvrage RFF - Débat public de 2005
- Bilan LOTI LGV Nord
- Bilan LOTI LGV méditerranée
- Bilan LOTI LGV Rhône Alpes
- FNAUT : Les perdants du TGV du 29 avril 2011
- FNAUT : Les gares nouvelles du TGV « exurbanisées », avril 2008
- ASRDFL : Les effets des dessertes ferroviaires à grande vitesse juillet 2011 Bazin Sylvie, Beckerich Christophe, Delaplace Marie et Blanquart Corinne
- SETEG pour RFF : Effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire mars 2010
- RFF Article 4 du décret 97-444 du 5 mai 1997, article 4 modifié par décret 2006-1534 2006-12-06, art 33 3 JORF du 7 décembre 2006
- Étude cabinet CERCL : Analyse comparative de décembre 2011
- Étude cabinet CERCL : Potentiels de trafics de février 2012
- Rapport d'information du groupe de suivi du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) de la Commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat du 8 juin 2011
- Extraits du rapport du Sénat du 8 juin 2011
- Rapport Mariton déposé le 18/05/2011 à l'Assemblée Nationale par la Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire relatif au Schéma National d'Infrastructures de Transport.
- Extrait du rapport Mariton
- Grenelle de l'environnement
- Rapport de CESE sur le SNIT de février 2012
- Document GPSO de travail GT3a Agen du 17 septembre 2009, page 10

document.getElementById("comment").innerHTML += "<div style='display: inline-block; width: 100%; text-align: right; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;'>?</div>";