

RÉUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Jeudi 19 mars
Narbonne, Palais des sports, des arts et du travail
19 h – 22 h

Commission du débat public

- Claude BERNET, Président
- Cécile VALVERDE
- Didier COROT
- Claude-Sylvain LOPEZ
- Jean-Pierre RICHER

Réseau Ferré de France

- Christian PETIT, Directeur régional de Réseau Ferré de France
- Edouard PARANT, Chef de projet LNMP
- Bruno BEAUCHET, Chargé de mission Economique
- Jean-François RUIZ, Chargé de mission Environnement

Experts invités par la CPDP

- ***Une gare nouvelle : pourquoi, comment ? les liens avec le Sud Ouest*** : Laurent CHAPELON, Maître de conférences à l'Université de Montpellier 3
- ***La lutte contre le bruit*** : Pierre SCHMELTZ, ancien responsable de la mission bruit au ministère de l'environnement

Monsieur Claude BERNET :

Mesdames, messieurs, vous êtes nombreux et c'est déjà une bonne chose. Avant de m'exprimer, je voudrais passer la parole à Monsieur Jacques Bascou, député-maire de Narbonne qui, selon la tradition républicaine du débat public, va ouvrir cette soirée au nom des Narbonnaises et des Narbonnais.

Monsieur Jacques BASCOU :

Mesdames et Messieurs en vos grades et qualités, je voudrais tout simplement remercier la Commission du débat public d'avoir choisi Narbonne pour cette réunion. « C'est peut être logique parce que Narbonne est au croisement de la voie Aquitania et de la voie Domitia », me direz-vous. Cela s'impose, n'y voyez pas là une prise de position pour le débat futur .Il est important dans cette phase de pouvoir écouter l'ensemble des intervenants.

Je ne vais pas vous présenter les positions prises à l'unanimité par la ville de Narbonne, le Conseil municipal, la communauté d'agglomération mais aussi le réseau des huit villes de Toulouse, Montpellier, Barcelone, Figueras, Gironde, Perpignan, Béziers, Narbonne et, depuis la réunion que nous avons eue à Montpellier récemment, la ville de Carcassonne.

Je ne vais pas entamer le débat puisque des cahiers d'acteurs seront réalisés par l'ensemble des collectivités et donnés à la Commission du débat public. Ils permettront justement de donner un certain nombre de positions d'élus qui, je le souhaite, pourront être prises en compte dans non seulement la réflexion mais aussi dans la décision.

Mais simplement pour situer un peu le débat (et je me permettrai juste cette parenthèse très brièvement), je crois que ce qui est important, ce sur quoi tout le monde est d'accord ici dans cette salle et au-delà, ce sont les échos que j'ai eus des dernières réunions de débat public ; c'est-à-dire que cette ligne grande vitesse que nous attendons depuis longtemps est un élément structurant important dans notre région. Et que, par ailleurs, dans la mesure où cette ligne a été déclarée d'intérêt européen, il est important de la considérer comme telle et de faire en sorte que, au-delà, bien sûr, des choix financiers et qui souvent sont primordiaux, on en prenne conscience. Et qu'on soit unis les uns et les autres pour insister sur la nécessité de ce tronçon grande vitesse, quels que soient d'ailleurs les options et les scénarios qui seront arrêtés, comme un élément structurant d'une grande région. En tout cas pour moi, c'est primordial, une grande région entre Montpellier, Toulouse et Barcelone.

J'aurais peut-être l'occasion en cours du débat de réintervenir. Je souhaiterais, bien sûr, que les échanges soient fructueux, qu'ils puissent enrichir justement ce cahier d'acteurs. Et qu'après, le temps du dialogue nous permette de nous retrouver ... Tout le monde ne sera peut-être pas d'accord mais en tout cas qu'on puisse avoir au moins un consensus sur les positions qui nous permettent de peser au niveau de l'Etat et au niveau de l'Europe. Je vous remercie, Monsieur le Président.

Monsieur Claude BERNET :

Merci, Monsieur le Maire. Effectivement, merci d'être nombreux ce soir. En dehors de Monsieur Bascou, je voudrais souligner la présence de Monsieur le Président du Conseil général de l'Aude, Monsieur Marcel Rainaud. Je ne vais pas trahir un secret en disant que c'est la première personnalité élue que j'ai rencontrée dans cette région lorsque j'ai demandé des rendez-vous au mois de septembre. Il m'a donné un rendez-vous immédiat et il m'a indiqué son intention de participer très activement au débat.

Je voudrais aussi saluer d'autres personnes qui sont présentes et vont nous aider dans ce débat. Je pense notamment à Monsieur Valère, Directeur régional de l'équipement de Languedoc-Roussillon. Je pense aussi à nos amis représentant l'établissement public, maîtres d'ouvrage, notamment Christian Petit, Directeur régional. Egalement nous avons la

chance ce soir de bénéficier de la présence de son prédécesseur, Christian Dubost responsable d'une zone géographique proche et reliée à ce point de rencontre qu'est Narbonne, comme l'a souligné il y a un instant son maire.

Je veux saluer également la présence du représentant de l'autre établissement ferroviaire, l'entreprise nationale SNCF, Madame Eymieux directrice du projet à la direction Sud-est.

Et puis, je veux vous remercier tous d'être là. Et vous dire en quelques mots ce que nous allons faire aujourd'hui et au nom de quoi nous le faisons.

Et d'abord, qu'est-ce que le débat public ?

Le débat public est une obligation de la loi, dès lors que les équipements, les grandes infrastructures dépassent une certaine taille, en l'occurrence 40 km pour une voie ferrée ou une autoroute. Il faut alors organiser un débat public dans des conditions très précises et sous l'autorité de ce qu'on appelle la Commission nationale du débat public. Comme la presse en a beaucoup parlé dans cette région, je n'y reviens pas. Je ne vous fais pas un cours de droit. Il a été largement fait. Je remercie d'ailleurs à cet égard la presse régionale qu'elle soit écrite, télévisée, parlée, qui a consacré beaucoup de place à ces affaires.

Le débat public n'est pas seulement une obligation de la loi, c'est aussi un moment de démocratie et de réflexion avec une ambition très grande, qui consiste à faire participer le public le plus large aux décisions qui le concernent. Ce qui par exemple nous a conduits à diffuser à un million d'exemplaires les premiers documents du débat.

J'ai reçu l'autre jour parmi les innombrables interrogations qui nous parviennent une question relative à ce million d'exemplaires. Est-ce que ce n'est pas un gaspillage ? Il est vrai que le débat public coûte cher. On a budgété 1 700 000 euros, d'ailleurs très largement cofinancés par les collectivités territoriales et l'Etat. J'espère bien que nous serons très loin de cette somme et ne dépasserons guère un million d'euros. C'est tout de même beaucoup. Et pourquoi le débat public est-il si doté ? C'est tout simplement qu'il cherche à percevoir ce que pense l'opinion publique dans son entièreté, dans sa totalité. C'est pourquoi nous faisons ce type de travail avec un certain nombre d'outils qui sont d'une part des publications, d'autre part des réunions publiques, troisièmement un site Internet.

Parmi les publications, la première d'entre elles, la plus importante relève du maître d'ouvrage. C'est un dossier de plus de 100 pages. Vous pouvez, si vous ne l'avez pas déjà, vous le procurer. Nos hôtesses se feront un plaisir de vous le donner. Mais vous pouvez aussi si vous pratiquez l'Internet, le télécharger sur le site du débat. De même que vous y trouverez avec le temps toutes les questions et toutes les réponses, et les verbatim des différentes réunions publiques. Je dirais donc que toutes les archives du débat se trouveront sur le site Internet.

Les réunions publiques, comme celle qui nous réunit aujourd'hui, ont une vertu. Contrairement au système des questions-réponses ou des avis envoyés par courrier, elles permettent un débat entre les uns et les autres. Elles permettent d'échanger des points de vue. Et donc, les réunions publiques sont tout à fait indispensables. D'où nos douze réunions publiques.

Et vous l'avez dit, Monsieur le Député-maire, nous avons commencé par Narbonne. La réunion d'ouverture devait se tenir normalement au chef-lieu de région. Et nous avons poursuivi par Narbonne. On a commencé par les trois cités principales de l'Ouest et du Sud de la région parce que Narbonne, Perpignan, Béziers, dans cet ordre de calendrier, c'est une simple commodité, tout simplement parce que nous avons considéré que ce sont parmi tous les secteurs du Languedoc-Roussillon, ceux qui ont un enjeu particulièrement important dans cette affaire de ligne nouvelle.

Aujourd'hui, après quelques jours de débats, nous avons reçu près de 1 500 questions, ce qui est assez extraordinaire, et 361 avis. Un avis, c'est quelque chose qui se suffit à lui-même. Donc nous avons beaucoup de réponses. Qu'allons-nous faire de cela ? C'est ici que

je voudrais insister sur le caractère collégial de la Commission du débat public. Vous avez devant vous ses membres. Je vais vous les présenter car ce sont des personnes qui consacrent du temps à ce travail à la fois de préparation et de compte-rendu du débat.

A côté de moi Claude-Sylvain Lopez qui, caractéristique très utile pour une commission, est un juriste, ancien président du Tribunal Administratif de Lyon. A ses côtés, Madame Valverde qui est Toulousaine, pas très loin de votre région, ancienne élue locale et ancienne secrétaire générale d'un établissement d'enseignement supérieur. A ses cotés, Monsieur Jean-Pierre Richer qui est ancien préfet, de la région Nord-Pas-de-Calais entre autres. Le dernier est Didier Corot, paysagiste qui a travaillé au cours de sa déjà longue carrière sur des sujets touchant à cette région. Il est intéressant de regarder avec lui le massif de la Clape par exemple.

Voilà cette équipe qui va, une fois que le débat sera terminé, c'est-à-dire à partir du 3 juillet, travailler à un compte-rendu. Ce compte-rendu résulte d'un engagement que prend le débat public. Il ne représente pas notre avis, notre façon de penser. Quelle légitimité aurions-nous face aux autorités élues ou aux représentants de l'Etat ? C'est tout simplement ce que nous aurons vu, lu, entendu et compris. D'où il est très important que vous puissiez vous exprimer.

Les questions en débat, nous allons en avoir une idée plus précise dans quelques instants quand je passerai la parole au représentant du maître d'ouvrage, c'est-à-dire à l'équipe projet de Réseau Ferré de France. Mais les questions du débat commencent aussi à être connues parce qu'on les a popularisées à travers la presse. C'est premièrement la question de l'opportunité. Je sais qu'un certain nombre de gens trouvent curieux qu'on se pose encore la question de l'opportunité à ce stade. J'ai lu une question tout à l'heure dans le site Internet qui disait : « Mais enfin c'est tout à fait déplacé, on ne se pose plus la question de l'opportunité. » Mais il faut se la poser ne serait-ce que pour des raisons de droit.

Et sont aussi importantes, je dirais décisives, les questions touchant à la nature de cette ligne, notamment aux problèmes de la mixité. Là-dessus les scénarios proposés par RFF vont essayer de vous éclairer. Je dis tout de suite que c'est une question que je trouve personnellement très complexe car ces incidences techniques, financières, géographiques, paysagères, etc... sont extrêmement importantes. C'est un choix que nous faisons, comme le disent très bien les équipes de RFF, non pas pour 10 ou 20 ans ou 30 ans mais pour beaucoup plus longtemps et peut-être pour des siècles.

Autre sujet qui est le sujet géographique. Où passer et dans quelles conditions, avec quelles précautions, en faisant face à quel type de difficultés ? Il faut se poser cette question dans une région qui est très belle, qui est assez dense, qui comporte un certain nombre de couloirs, de passages naturels. On faisait allusion à la via Domitia et non pas par hasard. Et donc là aussi, il y a des questions relativement complexes.

Et puis, un problème très ressenti ici, est celui de l'utilisation des gares existantes ou de la création de gares nouvelles. A quelles conditions, pourquoi, comment, avec quel financement ?

Ce sont des sujets que nous allons essayer non pas de résoudre dans le débat public, je vous rassure, nous ne sommes pas prométhéens. Mais d'essayer de faire avancer et surtout d'éclairer pour que vous puissiez les uns et les autres y réfléchir. Et je dirais après cette réunion continuer à participer au débat. Sans oublier les problèmes de financement puisqu'il faut toujours parler des choses qui sont difficiles, que vous êtes des citoyens et donc des contribuables et que vous avez le droit de savoir combien cela coûte et comment un tel équipement peut être financé, comment il peut trouver son équilibre ?

Voilà pour les questions en débat. Je termine en un mot pour vous donner notre programme de ce soir. D'abord le maître d'ouvrage va s'exprimer pour exposer son projet. Ensuite, nous lancerons immédiatement le débat. Et puis, nous essayerons de peut-être aborder quelques questions qui intéressent particulièrement cette région. Je pense totalement au problème des gares nouvelles, avec un expert qui est Laurent Chapelon, professeur à l'Université de

Montpellier. Je ne sais plus laquelle mais comme bientôt elles vont être fusionnées, c'est moins grave. Et puis nous aurons également Pierre Schmeltz, expert des problèmes du bruit, qui était notamment responsable de la mission bruit au Ministère de l'environnement.

Nous avons déjà des experts sérieux sur ce sujet, avec RFF.

Donc voilà comment s'ordonne notre soirée. Je vous précise que nous essayerons de nous quitter vers 22h 15. Le débat public ne doit pas s'éterniser. Il doit durer environ trois heures. On a commencé à 19h 15, on se quittera à 22h 15. Et par ailleurs, je dois vous donner quelques petits conseils. Dans cette région, tout le monde a l'habitude des débats, des débats publics, de la parole publique, ce n'est peut-être pas très nécessaire. Mais enfin, soyez brefs bien entendu, le plus bref possible. Plus vous êtes brefs, plus il y aura des gens qui vont se prononcer et moins il y aura des gens qui seront stressés parce qu'ils n'auront pas pu parler.

Voilà ce que je voulais vous dire en introduction. Je vais peut-être passer la parole à Christian Petit, bien sûr, qui va monter à la tribune, en faisant bien attention parce que c'est assez sportif.

Monsieur Christian PETIT :

Merci Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, avant de passer la parole à Edouard Parant, le Chef de projet, je veux vous dire l'importance particulière de ce débat pour Réseau Ferré de France. C'est pour nous un débat novateur. C'est le premier débat public que mène RFF, passé le Grenelle de l'environnement. C'est un projet majeur puisqu'il s'inscrira dans le Réseau Ferré National et au service d'un territoire. Enfin, ce projet participe à la lutte contre le réchauffement climatique. Sur une ligne ferroviaire qui sera de nouvelle génération, qui favorisera le report modal et qui sera construite pour les 100 ans à venir, avec une ambition bien sûr de transporter les voyageurs le plus rapidement possible et également de transporter durablement plus de marchandises par la voie ferroviaire. Et donc, on l'espère moins de marchandises par les camions.

C'est aussi un débat important pour les collectivités de cette région. Je rappelle que le projet qui va vous être présenté dans quelques instants n'est pas le fruit du travail de RFF tout seul. Il résulte d'une participation continue de l'ensemble des partenaires que sont l'Etat, le Conseil régional, les Conseils généraux et les Communautés d'agglomération concernées. C'est donc est le fruit de ce travail collectif. C'est enfin un débat essentiel à nos yeux car pour la première fois les habitants du Languedoc-Roussillon et ce soir, les Narbonnaises et les Narbonnais vont pouvoir s'exprimer pendant cette séance de débat public ou à travers le site Internet de la CPDP.

Nous sommes heureux que vous soyez venus nombreux pour donner votre avis afin d'être acteurs des choix qui sont à faire. C'est essentiel pour le projet qui se trouvera ainsi enrichi, amélioré par toutes les contributions que nous recueillons. Il est enfin essentiel pour RFF puisque nous nous engageons à être à votre écoute, à répondre à toutes vos questions et ensuite à élaborer le projet qui répondra le mieux possible aux préoccupations qui auront été exprimées pendant ces quatre mois de débat. Je vous remercie de votre attention et je passe maintenant la parole à Edouard Parant.

Monsieur Edouard PARANT :

Merci. Peut-être avant même de commencer cette présentation, vais-je revenir sur un fait qui s'est passé hier et qui a concerné beaucoup d'entre vous si vous avez pris le train. C'est tout simplement un incident ferroviaire entre Montpellier et Nîmes. Deux TGV qui avaient été accouplés se sont détachés en pleine voie, si bien que le trafic a été coupé pendant deux heures et demie. Un petit peu plus loin dans l'histoire, c'est ce qui passait aussi sur

l'autoroute A9, le 26 février, avec un camion qui s'est couché en travers des trois voies et qui a bloqué l'ensemble de l'agglomération Montpellier Rennes.

Pourquoi est-ce que je vous parle de cela ce soir ? C'est pour vous sensibiliser d'entrée de jeu au fait que, autoroute ou ligne ferroviaire, en Languedoc-Roussillon, l'ensemble des infrastructures sont concentrées sur la bande littorale. Et on n'a pas d'autres alternatives. On a une autoroute, on a une voie ferrée. Et le jour où il y a un incident, eh bien, cela bloque absolument tous les trafics sur cette infrastructure. Donc on est extrêmement sensible à la moindre perturbation en Languedoc-Roussillon sur nos infrastructures de transport. Ce qui n'est pas gage de développement pour le territoire.

Cela nous pose du coup la question de notre ambition sur ce projet de ligne nouvelle ferroviaire entre Montpellier et Perpignan. Je vous rappelle qu'il s'agit d'environ 150 à 160 km, pour relier les deux extrémités que sont Montpellier et Perpignan. Alors, comme cela a été présenté par le Président de la CPDP, on a trois questions finalement à débattre ce soir. La première est l'opportunité même de ce projet. Doit-on le faire ? A RFF nous, nous le croyons. Cela a été rappelé, on n'est pas les seuls à y croire. Il y a l'ensemble des collectivités qui nous ont accompagnées et l'Etat. Maintenant la question, elle est posée à vous, qui venez ce soir pour nous entendre et pour débattre. Donc ce qu'il faut, c'est que vous réaffirmiez le fait que vous le voulez ce projet et surtout que vous précisiez vos attentes. Oui, je le veux parce qu'il répond à certains de mes besoins et de mes attentes en matière de mobilité à l'horizon 2020 et au-delà.

Le meilleur moyen d'avancer sur ce projet une fois que vous aurez exprimé vos attentes, c'est de vous positionner sur les trois questions qui vont être posées, à savoir : quel scénario ai-je envie que RFF réalise ? Concernant les couloirs de passage, est-ce plutôt celui-ci ou celui-là qui m'intéresse ? Et concernant la desserte dans mon territoire ? Eh bien oui, je veux la création de nouvelles dessertes ou plutôt je préfère être desservi par la gare actuelle, celle que j'utilise tous les jours. Donc pour nous aider au choix, puisque le choix reviendra à Réseau Ferré de France et très rapidement avant la fin de l'année 2009, il faut vous exprimer sur les trois questions posées ce soir.

On va revenir sur la première qui concerne l'opportunité du projet. Pourquoi à notre sens, est-il important de réaliser une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan ? Vous avez présenté sur cette carte l'état du réseau à grande vitesse en France, en Espagne et puis les quelques pays périphériques au niveau européen. En 2020, on ambitionne de doubler au niveau national le réseau ferré à grande vitesse. Vous voyez qu'on n'est pas les seuls. Côté espagnol aussi cela se développe. Et évidemment, l'objectif est d'assurer la jonction ferroviaire à grande vitesse entre la péninsule ibérique et le territoire français et plus largement l'Europe du nord. Il y a évidemment un intérêt immédiat pour la région. C'est de faire en sorte que Languedoc-Roussillon accède pour l'ensemble de ses habitants à la grande vitesse ferroviaire. Et puis, il y a cette dimension européenne qui est de connecter l'ensemble des pays et notamment la France et l'Espagne entre eux via cette nouvelle infrastructure. Alors évidemment, je l'ai dit on fait un projet pour la région et l'objectif c'est quand même de pouvoir y mettre plus de trains. L'objectif, ce n'est pas d'en avoir une seule ligne c'est d'en avoir deux pour y faire passer plus de trains. Alors, qu'est-ce que cela veut dire ? Sur un certain nombre de portions du territoire, on va doubler grosso modo le nombre de trains TGV qui circuleront en Languedoc-Roussillon. Mais cela ne s'arrête pas là. Il n'y a pas que la grande vitesse.

On va également permettre de développer, on espère qu'il sera au rendez-vous, le transport de marchandises par le fer... On va également doubler le nombre de trains de marchandises circulant en Languedoc-Roussillon. Et puis dernier service qu'il ne faut pas oublier parce que finalement il concerne un certain nombre d'entre vous tous les jours, c'est le service des trains express régionaux. Et donc là encore, grâce au projet, on estime qu'on aura un doublement du nombre de circulations de trains express régionaux dans la région. C'est très ambitieux mais cela résulte d'études sérieuses.

Alors des trains plus nombreux, ce qui est important au niveau régional pour le transport express régionaux, les trains du quotidien, c'est-à-dire ceux que vous utilisez pour vous rendre au travail ou ceux que vos enfants utilisent pour aller à l'école. Il est important de pouvoir enrichir la fréquence puisque c'est cela qui fait que le train est attractif pour les voyageurs. Vous avez présent sur ce tableau ce que pourra permettre la réalisation de cette infrastructure. En libérant des trains de la ligne classique en les reportant sur la ligne nouvelle on va pouvoir développer le transport express régional puisque lui, il a vocation à circuler sur la ligne classique ; c'est-à-dire relier les différentes agglomérations. Et donc par exemple, si on reprend Narbonne Carcassonne ou la section Sète Agde Béziers Narbonne passer de 25 à 15 minutes en heure de pointe pour la fréquence des TER. C'est une ambition qui est portée principalement aujourd'hui par le Conseil régional, mais que nous gestionnaires d'infrastructure devons accompagner, que de pouvoir véritablement offrir une qualité de service et une fréquence plus élevée.

On a parlé des trains plus fréquents mais en matière de report modal un autre facteur est très important, c'est la fiabilité. Quand vous prenez votre train, vous voulez qu'il soit à l'heure, qu'on ne vous l'annule pas ou en tout cas qu'il n'ait pas un retard trop important. C'est également très important si on veut véritablement provoquer un changement dans les comportements de ceux qui aujourd'hui véhiculent leurs marchandises avec des camions et qu'on veut voir basculer sur le train. Eux, finalement ils n'ont pas besoin de rouler à 300 km/h. Les trains de fret roulent à 100, 120 km/h mais ce qui importe pour eux c'est que le train arrive à l'heure dite. Notre rôle de gestionnaires d'infrastructures est de pouvoir leur dire : grâce à deux lignes, l'actuelle et la nouvelle, nous vous assurons d'avoir des créneaux horaires à toute heure de la journée, pas seulement la nuit. Et en plus ces créneaux se feront sans arrêt ou avec le minimum d'arrêts pour les trains de fret. Donc vous aurez un temps de parcours performant et vous aurez une régularité et une fiabilité dans votre service qui fera que votre chaîne logistique sera fiable. En termes de report modal de marchandises, la fiabilité plus que la vitesse est véritablement le facteur discriminant.

Ce projet, comme je viens de vous l'exposer, voyageurs et marchandises, si on veut que cela soit un accélérateur de report modal, doit remplir ces deux conditions d'amélioration de la fréquence (nombre de trains) et d'amélioration de la fiabilité. Concrètement, qu'est-ce cela peut donner ? On estime qu'on aura entre 2 et 4 millions de voyageurs supplémentaires qui utiliseront les trains rapides. Ce sont à la fois des gens qui ne voyageaient pas. Parce qu'il y a une ligne nouvelle et une nouvelle offre plus fréquente, ils vont se mettre à utiliser le train à grande vitesse. Et puis ce sont tous les gens qui avant prenaient l'avion et qui maintenant vont basculer sur le TGV. Donc on a des gens qu'on appelle « induits » et puis des gens qui sont des « reportés ». C'est comme cela qu'on quantifie le report modal. Evidemment, on a le même phénomène sur le TER. Ce n'est pas pour les mêmes distances mais j'abandonne ma voiture et je prends le train pour aller au travail. Le dernier point, c'est le transport de marchandises où les logisticiens à partir de plateformes logistiques performantes et équipées mettent leurs marchandises sur le rail pour des longueurs et des parcours qui sont intéressants, c'est-à-dire plus de 500 km. Cela intéresse beaucoup de flux logistiques, au départ du Languedoc-Roussillon des flux de plus de 500 km. Donc, voilà un petit peu résumé ce qui aujourd'hui pour Réseau Ferré de France fait qu'on croit à ce projet et qu'on estime qu'il a une véritable opportunité.

Je vais maintenant vous présenter les quatre scénarios et en les présentant côte à côte pour bien montrer ce qui les différencie les uns par rapport aux autres.

Premièrement, le scénario historique, celui qui est dédié à la grande ferroviaire et qui est celui qui permet d'aller le plus vite, c'est le scénario tout TGV. Vitesse de 320 km/h, c'est donc un projet dédié à la grande vitesse. Deuxième scénario, il s'agit d'un scénario qui permet à la fois de faire circuler sur la ligne nouvelle des trains de voyageurs et des trains de marchandises. C'est pour cela qu'on l'appelle scénario mixte. Dans celui-ci, on choisit de rouler un peu moins vite, actuellement on roule à 160 sur la ligne, on roule donc un peu moins vite mais cela permet de faire circuler plus de trains. Donc il y a un compromis.

Le troisième scénario est un scénario mixte mais sur lequel on n'a pas fait de compromis par rapport à la vitesse. Donc on veut à la fois permettre du transport de marchandises et de voyageurs mais des voyageurs quasiment à la vitesse maximale. On verra après quelles sont les incidences.

Dernier scénario, qui n'est pas un scénario de ligne nouvelle, mais d'aménagement partiel de la ligne existante ; c'est-à-dire que, entre Montpellier et Narbonne, la section sur laquelle on a le plus de trains aujourd'hui et qui en 2020 sera encore la section sur laquelle on aura plus de trains, on rajoute des voies, une ou deux, à côté de la voie existante pour augmenter la capacité de la ligne et absorber des trains supplémentaires. C'est donc un doublement partiel de la ligne.

Alors pour bien comprendre où vont les trains, regardons comment on les affecte par rapport aux caractéristiques des scénarios. Le premier scénario, je vous l'ai dit, un scénario tout voyageur, cela veut dire que sur la ligne nouvelle il n'y a que des TGV. Le pendant, c'est donc que sur la ligne classique demeurent tous les trains de fret, et évidemment tous les TER, qui eux ont vocation à desservir les centres urbains. Et puis c'est quand même important, quelques TGV qui continueront de desservir le littoral via les gares actuelles.

Avec le deuxième scénario, ligne nouvelle à 220 km/h, on est dans un scénario mixte, donc une partie du report de marchandises peut être transférée sur la nouvelle infrastructure. C'est ce qui caractérise sa mixité.

Le troisième scénario, lui aussi mixte, fonctionne sur le même schéma, à savoir un report partiel des trains de marchandise sur la nouvelle infrastructure. On ne vous présente pas ici le quatrième scénario qui est l'aménagement de la ligne existante, puisque dans ce cas-là, vous n'avez qu'une ligne. Donc, tous les trains comme aujourd'hui continuent à circuler sur cette ligne.

Maintenant en termes d'amélioration des temps de parcours. Qu'est-ce que cela donne suivant les différents scénarios ? Evidemment, dans le scénario dédié à la grande vitesse, les TGV ne sont pas handicapés, donc ils roulent au maximum, 320 km/h, et c'est là qu'on a les gains de temps de parcours les plus importants. Quarante-cinq minutes sur une destination Montpellier Perpignan, actuellement on est à environ une heure et demie, cela veut dire qu'on divise par deux grosso modo le temps de parcours pour un trajet direct. Ce qu'il est important de noter, c'est que ces gains de temps de parcours seront également accessibles à des villes qui ne sont pas directement sur la ligne nouvelle. Aujourd'hui on est dans l'Aude. Prenons le cas de Carcassonne, entre Montpellier et Narbonne. On sera sur la ligne nouvelle et au-delà, on récupérera la ligne classique. Mais on aura quand même un gain de l'ordre de la demi-heure. Donc c'est quand même appréciable.

Deuxième scénario, on roule à 220. Ce qu'on constate c'est qu'on gagne encore 35 minutes par rapport à aujourd'hui sur des missions directes entre Montpellier et Perpignan ; c'est-à-dire qu'on sera capable de faire des missions de l'ordre de l'heure de temps de parcours entre Montpellier et Perpignan.

Troisième scénario, c'est le scénario où l'on n'a pas fait de compromis sur la vitesse. Et donc on retrouve des gains de temps de parcours équivalents au scénario tout TGV, on a arrondi les temps de parcours à 5 minutes près.

Un autre caractère discriminant entre les scénarios, est la participation, comme cela a été rappelé par Christian Petit, de ce projet au Grenelle de l'environnement, et donc la réduction des émissions des gaz à effet de serre. Vous voyez finalement que dans les trois scénarios de ligne nouvelle, puisqu'ils vont permettre du report modal à la fois voyageurs et marchandises, il y a bien les deux contributeurs qui permettent de réduire les gaz à effet de serre. Plus qu'une ville comme Perpignan, ou comme Nîmes, ne produit comme gaz à effet de serre en une année, pour vous donner un ordre de grandeur.

C'est donc, comme cela a été rappelé, un projet ambitieux, un projet qui doit être mis en service en 2020, mais qui ne doit pas servir le territoire seulement le jour de sa mise en

service. C'est un projet qu'on espère voir servir pour plus de 100 ans, donc plus d'un siècle. Aujourd'hui on circule sur une ligne qui a été construite il y a plus d'un siècle. Donc on est en droit d'avoir la même ambition sur ce projet. Qu'est-ce que veut dire ce transparent ? Et bien il vous traduit la capacité des différents scénarios après leur mise en service à accepter des trains supplémentaires si le trafic augmente. Et on la traduit en termes de nombre de trains express régionaux et de nombre de trains de fret, qu'il est possible d'ajouter sur les deux lignes tous les jours après la mise en service. Le scénario dédié à la grande vitesse, sur la ligne nouvelle, ne peut faire circuler que des trains de voyageurs. Donc si on veut rajouter des trains de fret et des trains TER, c'est sur la ligne classique. Comme vous l'avez vu, on attend 2 fois plus de TER et 2 fois plus de trains de fret en 2020 qu'actuellement. Donc ça veut dire que même en 2020, même avec une nouvelle ligne TGV, la ligne classique demeurera chargée. C'est pour ça que le nombre de trains qu'il est possible d'y ajouter, fret et TER, reste limité. Les 2 scénarios centraux qui sont des scénarios de mixité, sont les plus adaptables puisque vous pouvez moduler là où vous envoyez les trains, sur la ligne nouvelle, ou sur la ligne classique et donc sont les plus évolutifs. C'est ce que traduisent les 2 chiffres de 70 et 50 trains supplémentaires par jour de sens confondus.

Le quatrième scénario, aménagement de la ligne classique, est par construction, un scénario à minima et qui n'a pour ambition que de faire circuler les trains pour 2020. Par définition, il n'est pas évolutif. Donc, le nombre de trains supplémentaires est quasi nul.

Alors évidemment la question centrale est « j'achète un projet avec des caractéristiques différentes, c'est un peu comme la voiture et les options, et du coup, combien ça me coûte à la fin ? ». Un projet de ligne nouvelle, c'est entre 4 et 6 milliards d'euros suivant les options. Cela inclut le coût des gares qui varie d'un scénario à l'autre. Pourquoi le scénario numéro 3 est plus cher ? Parce que sur ce scénario dans lequel on n'a fait de compromis ni sur la vitesse ni sur la mixité, il faut faire à peu près la moitié des 160 km à 3 ou 4 voies au lieu de 2 voies. Ce linéaire de voie d'évitement, on y reviendra tout à l'heure, a un coût. Le quatrième scénario qui est le scénario d'aménagement de la ligne classique, c'est malgré tout 2 milliards et demi quasiment d'investissement.

Alors la troisième question, après l'opportunité et la représentation des scénarios, est effectivement comme l'avait dit Monsieur Bernet, celle des couloirs de passage. Ici à Narbonne, elle se pose un petit peu moins puisque vous voyez que les 2 couloirs entre Montpellier et l'arrivée dans le Département de l'Aude se rejoignent pour passer à l'ouest de Narbonne, mais c'est une question qui, pendant le débat sera débattue.

Celle qui, peut-être, est plus d'actualité ce soir c'est la desserte. Quelle desserte en 2020 pour l'Aude et notamment pour le bassin de vie de Narbonne ? Vous représentez ici l'ensemble des secteurs sur lequel ont été étudiées les possibilités d'inscrire une gare nouvelle pour l'ensemble des bassins de vie de la région.

Dernier point de cette présentation, quel est notre calendrier ? Peut-être reviendrez-vous sur le calendrier à très court terme. Mais le calendrier sur ce projet va plus loin après le débat public. En 2009, on souhaite comme je vous l'ai dit se prononcer sur le scénario. Dans la suite des études, l'objectif (comme certains ont pu le voir, on travaille actuellement sur des couloirs de passage qui font 5 kilomètres), est de resserrer le champ des possibles et notamment en matière de tracés. Les études préalables à la déclaration d'utilités publiques devront nous permettre de passer de 5 kilomètres à 1 kilomètre et puis à 500 mètres pour pouvoir aller à la prochaine étape importante qui est la déclaration d'utilité publique. C'est le moment où on dit « le tracé, c'est celui-ci », avec l'enquête d'utilité publique. Puis c'est le démarrage des travaux et une mise en service à l'horizon 2020. Voilà, je vous remercie.

Monsieur Claude BERNET :

Merci, Edouard Parant. Je pense qu'à ce stade le Président du Conseil général souhaiterait s'exprimer.

Monsieur Marcel RAINAUD :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Monsieur le représentant de RFF, Monsieur le sous-préfet. A la suite du mot d'accueil de Jacques Bascou, député-maire de Narbonne, je voudrais au nom du Conseiller général vous souhaitez la bienvenue dans l'Aude pour la durée de ce débat public dont les temps forts sont les réunions de Narbonne et de Carcassonne.

Monsieur le Président, je tenais à vous remercier publiquement pour avoir accepté deux réunions dans l'Aude à ma demande et je vous remercie surtout d'avoir accédé à notre souhait de voir figurer au débat la liaison avec le Sud-ouest. Pour Narbonne, vous avez retenu comme questions particulières du débat « une gare nouvelle, pourquoi, comment ? Les liens avec le Sud-ouest ? » Les interventions de ce soir et l'engagement de tous les acteurs prouveront la pertinence de ces questions. Ainsi que vous l'avez annoncé lorsque nous nous sommes rencontrés, le Conseil général s'est fait le promoteur de ce grand débat public. Nous avons organisé une réunion de mobilisation le 20 février pour inciter les grands acteurs à s'exprimer par la rédaction de cahier d'acteur. Ce week-end, vous avez pu remarquer les appels à participer lancés dans la presse par le Conseil général et la CCI de Narbonne-Lézignan. Vous avez validé le cahier d'acteurs du Conseil général comme celui du Conseil économique et social de l'Aude. Nous avons également consacré un numéro deux de notre magazine départemental au débat public. Je l'affirme publiquement devant vous, le TGV en 2020, 2030, 2050, cela peut paraître bien loin à certains. Si je m'implique aujourd'hui de toutes mes forces sur ce problème, c'est parce que je ne veux pas qu'on me reproche demain, de ne pas m'être battu pour mon département. Aujourd'hui, c'est le temps du débat et il faut s'y consacrer sans frein. Il faut d'abord exprimer les attentes des Audois.

La construction de la ligne nouvelle de Montpellier Perpignan est d'abord et avant tout un projet international, un projet européen. Comme le disent les élus de la Generalitat et de l'Espagne, il s'agit de réaliser un maillon clé. Mais pour moi, il s'agit aussi de défendre l'intérêt général des Audois. Et ce projet devient alors un enjeu d'aménagement et de développement du territoire audois. C'est pourquoi le Conseil général souhaite la construction de deux lignes, la ligne nouvelle Montpellier Perpignan mais aussi la prolongation de la ligne grande vitesse sud Europe atlantique de Toulouse à Narbonne. C'est bien dans ce cadre qu'une création à l'ouest de Narbonne, en milieu périurbain aujourd'hui, en milieu urbain en 2020, devient une question centrale d'urbanisme pour Narbonne et le grand Narbonne et d'aménagement du territoire pour tout notre département.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je dois vous faire une confidence. Confidence qui paraît nécessaire à la suite de certaines prises de positions. Vous êtes ici à Narbonne dans la capitale mondiale du vin naturel. Il y a bien longtemps que ce produit n'a plus besoin de sucre de betterave pour rehausser sa qualité. C'est la raison pour laquelle vous ne trouverez pas à Narbonne où à l'ouest de Narbonne de champ de betterave, c'est inutile. Par contre, oui par contre, il est vrai que 50 ans après des événements de Montredon, une nouvelle gare TGV pourrait être construite sur le lieu historique de la lutte des viticulteurs. Mais redevenons sérieux. Ce département comptera en 2025 près de 150 km de ligne à grande vitesse autant que la distance totale de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan. Ce serait incompréhensible pour nos co-citoyens que l'Aude n'ait pas de gare nouvelle comme les Pyrénées orientales, l'Hérault et le Gard, qui ont déjà Perpignan Montpellier et Nîmes. Les acteurs économiques vont s'exprimer et vous dire tous leurs espoirs.

Nous souhaitons tous jouer les cartes de l'ouverture, de l'accueil et de la mobilité comme le souhaite le Conseil régional. Nous souhaitons aussi recueillir les fruits de cet investissement. Le Conseil général et les Audois ne se résoudront pas à regarder passer les TGV. Président du Conseil général, je ne peux oublier que nous sommes responsables de la voirie départementale et en particulier de 180 km de routes transférées par l'Etat. C'est bien à ce

titre que nous souhaitons ardemment la création des lignes et la mixité pour la ligne nouvelle Montpellier Perpignan. Nous portons le plus grand intérêt au développement du fret ferroviaire comme du fret maritime. Nous souhaitons le meilleur report modal et en même temps, nous redoutons, oui nous redoutons qu'il ne soit pas suffisant pour rendre la fluidité à la circulation en 2025.

Monsieur le Président, je vous remercie de m'avoir permis de m'exprimer sur ce sujet essentiel pour Narbonne, pour le grand Narbonne et pour l'Aude.

Monsieur Claude BERNET :

Je vous remercie Monsieur le Président. Vous avez lancé le thème du Sud-ouest. J'imagine qu'il y a d'autres personnes dans cette salle qui ont envie d'en dire un mot. Alors, j'ai vu se lever une main au micro numéro 2.

Monsieur Camarasa :

Monsieur Camarasa. J'interviens au nom du Comité économique et social de l'Aude.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je veux apporter certaines précisions quant aux positions exprimées dans le cahier d'acteurs que nous avons rédigé et qui est à votre distribution dans le hall. Je résumerai rapidement notre position, le département de l'Aude carrefour historique des axes Atlantique Méditerranée et axe méditerranéen en Espagne attend avec impatience la grande vitesse. L'amélioration de toutes les liaisons ferroviaires et notamment la création de nouvelles lignes à grande vitesse est une nécessité, une urgence pour tous les Audois. C'est une nécessité sociale, économique, écologique et culturelle. Le Comité économique et social a mis un avis clair en faveur du ferroviaire tant pour la grande vitesse que pour le cadencement des TER. Il pense que les scénarios 1 et 4 ne correspondent pas aux exigences d'un développement durable. Il se prononce pour une ligne mixte fret-voyageurs. En se plaçant dans un cadre hors construction de gares nouvelles, le CES estime que le projet de ligne nouvelle voyageur à 220 km/h et fret à 120, deuxième scénario, est à privilégier car perdre un peu de vitesse pour mieux préserver les paysages et les espaces naturels et favoriser le développement des zones traversées paraît acceptable. Dans le cas où une gare nouvelle devrait être construite dans le secteur de Narbonne ouest, le site de Montredon paraît être la meilleure localisation. Et comme le dit RFF, il permettrait l'interconnexion avec la ligne existante Toulouse et Narbonne qui sera dédiée un jour aussi à la grande vitesse, gare qui est située à proximité des axes routiers de l'A9, de l'A61, de la RN13 et de la RN9. Je renvoie les personnes désireuses de plus de précision à notre cahier d'acteurs.

Pour nous, l'axe Paris Montpellier Perpignan Barcelone et au-delà vers toute l'Espagne ne peut se concevoir que comme un maillage indispensable à une transversale est-ouest reliant Toulouse à Barcelone et au-delà à l'Italie à l'Europe du nord. La réalisation de cet Y qui suivra les tracés des voies Romaines Aquitania et Domitia insérera les métropoles du sud dans le réseau européen des lignes à grande vitesse. Nous attendons des réponses de Réseau Ferré de France quant aux pré-études sur le barreau Toulouse et Narbonne. Je rappelle que le compte-rendu définitif de la Commission particulière du débat public sur la ligne LGV Bordeaux Toulouse avait demandé ces pré-études. Le Conseil d'administration de RFF s'était engagé à les mener pendant le débat public sur la ligne Montpellier Perpignan. A part trois citations dans les documents présentés au débat et les interventions sur les liaisons du grand sud-ouest, nous n'en avons pas trouvé trace. C'est le 4 avril 2006 que RFF avait accepté cette proposition. Ce n'est qu'en octobre 2008 que RFF annonçait que les études préliminaires au débat public allaient être lancées. Quelle pourrait être la fourchette des dates pour ce débat ? Avec les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon qui sont prêtes à financer une partie de ces études et les Collectivités territoriales audoises qui ont montré elles aussi au travers des financements du débat actuel leur désir d'une réalisation

rapide de cette liaison, nous espérons leur réalisation rapide. Si l'on ajoute la volonté affirmée de la Generalitat de Catalogne, de voir la réalisation du tronçon de LVG Toulouse Narbonne, intimement associé au dernier tronçon Montpellier Perpignan. Cette conjonction d'intérêt et de volonté au plus haut niveau ne doit plus permettre à RFF de jouer l'arlésienne dans ce projet et de repousser toujours sa réalisation. Le projet datant des années 1990, devons-nous attendre plus de 35 ans pour voir les premiers TGV à moins de 4 heures de Paris et à moins de 2 heures de Barcelone ? Merci pour votre attention.

Monsieur Claude BERNET :

Merci. Est-ce que RFF souhaite répondre à cette question ? Je dis tout de suite que la Commission du débat public n'a pas été saisie de Toulouse Narbonne. Et elle ne peut pas s'autosaisir juridiquement. C'est une réponse juridique mais au-delà, il y a des choses beaucoup plus intéressantes à dire.

Monsieur Edouard PARANT :

Je vais passer la parole à la personne compétente puisque je suis le Chef de projet de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan. Mais avant cela, faire quand même un rappel. Le projet Toulouse Narbonne enfin, la desserte globalement de l'Aude, de Carcassonne et au-delà de Toulouse n'a pas été oubliée dans le cadre des pré-études fonctionnelles. A ce titre, la Communauté d'agglomération de Carcassonne tout au long des études nous a aiguillonnés pour nous dire : « Attention ! Prévoyez bien des raccordements performants entre votre ligne nouvelle et la ligne actuelle Toulouse Narbonne ». J'ai bien entendu l'attente qui ne porte pas sur la connexion entre Montpellier-Perpignan et la ligne actuelle mais sur le projet de ligne nouvelle entre Toulouse et Narbonne. Et donc, Christian Dubost qui est le Directeur régional de Midi-Pyrénées qui est en charge de ce projet, va vous faire une présentation de son état.

Monsieur Christian DUBOST :

Bonjour. Et merci de m'accueillir dans cette belle région. Merci au Président de la CPDP d'avoir permis à qu'on parle aussi effectivement de cet autre projet qui intéresse l'Aude puisqu'il y a effectivement deux grands couloirs historiques. Je suis désormais en charge de l'autre grand couloir historique à savoir Toulouse Narbonne. Pourquoi maintenant on commence-t-on effectivement à faire plus qu'en parler et même à agir ? Eh bien parce qu'il y a un contexte général qui est comme vous le savez porteur pour le rail. Le rail est écologique. Et puis le rail, en ces temps de crise, peut aussi être économique. Mais si on en parle maintenant c'est aussi parce qu'il y a tout autour de Toulouse Narbonne des projets de ligne nouvelle qui avancent. Donc, pour Bordeaux Toulouse, comme vous le savez donc, il y a eu un débat public qui a conclu à l'intérêt de ce projet. Et aujourd'hui, mes collègues de Bordeaux et de Toulouse travaillent sur ce sujet, dans le cadre d'études préliminaires et d'avant-projets sommaires vers une enquête publique sans doute à la fin de l'année 2011. Pour Montpellier Perpignan nous sommes ici aujourd'hui pour en parler avec un débat public en 2009. Ce contexte a fait que le projet Toulouse-Narbonne avance et maintenant, de manière je dirais, décisive, d'autant plus qu'il y a une volonté politique très forte ici, on peut le constater, mais aussi une volonté politique très forte en Midi-Pyrénées avec le principe des études inscrit dans le contrat de projet 2007-2013. Tout ça fait qu'aujourd'hui, on peut vous le confirmer mais cela avait déjà être annoncé il y a quelques semaines, voire quelques mois, on va lancer dès l'année 2009 les pré-études fonctionnelles Toulouse-Narbonne pour ensuite aller vers un débat public. Ces études on en connaît le budget, 1,3 millions d'euros. On connaît maintenant la répartition des financements avec 25 % de l'Etat, 325 mille euros, 25 % de Réseau Ferré de France, 325 mille euros, 21 % du Conseil régional Midi-Pyrénées, 300 mille euros, 21 % pour la région Languedoc-Roussillon, 300 mille euros et puis la région

Aquitaine qui est également intéressée par je dirais la continuité de l'axe transversal de cette fameuse Transversale grand sud, Bordeaux Toulouse Narbonne qui nous accompagne aussi dans cette belle aventure, avec une participation de 50 000 euros.

Alors, quel est le planning qu'aujourd'hui on peut esquisser ? La convention de financement est, on peut le dire aujourd'hui, prête. Le Préfet de la région Midi-Pyrénées va transmettre aux trois Présidents des Conseils régionaux ce projet de convention pour que les trois Conseils régionaux puissent délibérer. On peut imaginer qu'à la fin du premier semestre de l'année 2009, on tiendra le premier comité de pilotage qui sera sans doute élargi, on verra dans quelles conditions, aux autres grandes collectivités dont le Languedoc-Roussillon, le Conseil général et les deux agglomérations de Narbonne et Carcassonne.

Les études proprement dites commenceront à l'été de cette année ; on peut arriver à commencer en juillet ou en septembre pour terminer à peu près à la fin de l'année 2010, ou au début de l'année 2011, ce qui nous permettra de saisir la Commission Nationale du Débat Public au printemps 2011. La CNDP, c'est une autorité indépendante, jugera des suites à donner à cette saisine. Si elle donne un avis positif en faveur d'un débat public, celui-ci pourrait se tenir à la fin de l'année 2011 ou au début de l'année 2012.

Donc voilà, à grands traits ce calendrier qui est bien sûr provisoire et susceptible d'évoluer. Mais je dirais que les choses sont bien carrées, cadrées. On a des études à conduire qui doivent permettre de répondre à trois grands types de question. Première question bien évidemment, on le redit toujours pour un projet de ligne nouvelle, pour un grand projet soumis à un débat public, c'est la question de l'opportunité. Cette ligne nouvelle est-elle nécessaire ? Le constat est différent de celui de Montpellier Perpignan. Le constat de Montpellier Perpignan vous le savez c'est une ligne qui est proche de la saturation. Ce n'est pas complètement le cas de Toulouse Narbonne où il y a environ 80 à 90 trains qui circulent, donc un chiffre bien moins important que celui qu'on trouve sur Montpellier Perpignan. La question de la saturation n'étant pas posée, on va plus se concentrer sur la notion de grande vitesse, offrir plus de vitesse, plutôt que plus de capacité, alors que, pour cette ligne-ci, Montpellier Narbonne Perpignan, on a bien les deux questions qui se posent.

Donc, on aura deux scénarios, sans doute un scénario de ligne nouvelle à grande vitesse et puis un scénario de requalification lourde de l'infrastructure existante, par exemple pour faire circuler des trains à 220 km/h.

Deuxième question, quel marché ? Finalement, on n'a pas un grand marché qui nous amène vers Paris, comme la ligne Bordeaux Toulouse où en fait, le marché est essentiellement constitué de voyageurs en report modal de l'avion sur le marché principal qui est Toulouse Paris. Mais on va avoir une succession de petits marchés, Toulouse Barcelone, Carcassonne Montpellier, Bordeaux Marseille, etc... Comment arriver à faire des prévisions fiables pour cette multitude de petits marchés, qui plus est dans un contexte d'ouverture très large à la concurrence ? On a un horizon quand même au-delà de 2020. Et donc on sait bien qu'à cet horizon, la concurrence sera assez forte et je dirais bien installée. Donc la clé de nos études, ce sera bien les études de trafic, de prévisions de trafic voyageur.

Et puis troisième grand type de question, quelle insertion dans l'environnement et puis comment la ligne peut être un moteur de développement pour les territoires qu'elle traverse ? Avec sans doute trois points singuliers, les deux points de départ et d'arrivée, Toulouse et Narbonne et puis le point intermédiaire important que constitue l'agglomération carcassonnaise. Donc comment on organise le trafic à l'entrée de Toulouse, dans un contexte qui est proche de la saturation et comment on organise les choses entre les TER, les trains de fret et les trains à grande vitesse ? Comment irrigue-t-on le territoire audois et notamment avec la question de la desserte de Carcassonne, faut-il une gare nouvelle ? Question qui va être au cœur du débat pour Narbonne. Forcément pour Carcassonne cette question se posera de manière très forte lors de nos études. Et puis, beaucoup d'intervenants l'ont souligné ou d'autres vont le faire, il y a bien évidemment l'articulation

entre les deux lignes. Ce point de connexion à l'ouest de Narbonne qui est crucial, pour justement la bonne organisation des trafics.

Je reprends en ce qui concerne le planning. Notre horizon de travail sera 2025. L'horizon de travail de toute l'équipe projet de la Direction régionale Languedoc-Roussillon sur ce projet c'était 2020. Là on est en 2025. Le projet figure, je le rappelle, dans la deuxième partie de la loi Grenelle de l'Environnement, projet à réaliser au-delà de 2020. Puis j'ai positionné les projets, donc Bordeaux Toulouse entre guillemets, le projet le plus en avance avec les études préalables à l'enquête d'utilité publique. Montpellier Perpignan en est au débat public, nous, nous sommes en amont avec les pré-études fonctionnelles et donc, peut-être un horizon de 2025.

J'espère avoir été suffisamment clair et précis pour rassurer notamment le Conseil Economique et Social de l'Aude qui a posé très clairement la question. Donc on va partir. On est au démarrage de la première étape de ce grand tour, qui nous amènera peut-être dans une quinzaine d'années avec de belles réalisations dans ce Département. Je vous remercie.

Monsieur Claude BERNET :

Monsieur, au micro 2...

Monsieur Pierre TOURNIER :

Monsieur le Président et vous tous, merci pour ce débat public. Merci au dernier intervenant qui va me faciliter aussi mon intervention. Je suis Pierre Tournier, Maire de Lézignan-Corbières, Conseiller Général, Président de la communauté de commune de la région lézignanaise.

Je voudrais faire comprendre pourquoi il est important pour Lézignan-Corbières, pour le pays Corbières Minervois, de s'impliquer dans ce débat sur la ligne à grande vitesse. Je vais m'exprimer en mon nom, au nom d'Eric Andrieu, Président du pays Corbières Minervois et au nom des habitants qui vivent et agissent sur ce territoire.

L'impact des grands chantiers pour impulser le développement sur un territoire n'est plus à démontrer, à condition que les intérêts nationaux et locaux se travaillent en cohérence le plus en amont possible. C'est pour exprimer la vision des Lézignanais que je suis là aujourd'hui pour faire en sorte qu'elle soit portée au débat et prise en compte si c'est possible. Et je sais que parmi de nombreux participants présents, beaucoup seront en accord. La pertinence et l'utilité de cette ligne à grande vitesse pour assurer la liaison nord-sud de l'Europe en fret et voyageurs et ainsi placer la région Languedoc-Roussillon sur l'échiquier européen, sont une évidence. Mais nous sommes convaincus qu'il faut aller plus loin dans la réflexion en liant le projet ligne à grande vitesse nord-sud avec celui de la ligne à grande vitesse ouest est ; c'est-à-dire la ligne Bordeaux Toulouse Narbonne. Rappelons : Canal des deux Mers, Nationale 113, Autoroute, réseau ferré.

Reprenons les voies qui depuis toujours ont été utilisées par l'homme. En effet, depuis l'époque romaine, lorsque les échanges ont commencé à se développer, le nœud de rencontre entre la voie nord-sud et la voie ouest est a toujours été situé à proximité immédiate de Narbonne. Lier les deux réflexions, c'est servir les enjeux de développement à l'échelle européenne, nationale, régionale, interrégionale, départementale, et locale, narbonnaise et lézignanaise. Relier Atlantique et Méditerranée et assurer la connexion avec la ligne à grande vitesse Montpellier Perpignan Barcelone est une évidence pour mieux construire le territoire de l'Union Européenne et placer le Languedoc-Roussillon comme un espace stratégique majeur. La confluence des deux lignes à grande vitesse se positionne logiquement dans le Département de l'Aude, entre Narbonne et Lézignan-Corbières. Maillon-clé en Languedoc-Roussillon et particulièrement dans l'Aude par le lien au barreau Bordeaux Toulouse Narbonne

Dans cette perspective, la question de l'anticipation des aménagements nécessaires : Urbanisation, zones économiques, liaison routière et intermodale pour accueillir la zone de confluence des deux lignes à grande vitesse. Et la localisation d'une gare nouvelle est fondamentale. Et c'est ce que les élus de ce territoire veulent faire. Le Lézignanais, 25.000 habitants, 6.000 emplois directs, fait partie d'un espace de développement comprenant le port de Port-la-Nouvelle et Narbonne, identifié comme un territoire à mutation rapide, notamment à travers les documents comme le SCOT de la narbonnaise ou les Chartes de pays et le Projet d'EUSTRAT, schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire. Des passerelles et des coopérations vont émerger autour de projets fondamentaux comme un port hospitalier territorial, comme la construction d'un lycée sur Lézignan-Corbières. Ce territoire représente un espace disponible et stratégique pour accompagner l'installation de population, développer l'accueil économique, bref concentrer une grande partie des activités et des hommes sur les 20 prochaines années. C'est un espace de développement régional, démographique et économique. C'est aussi un terrain propice à inventer une nouvelle entité urbaine. Elle offre l'avantage de disposer encore de réserves foncières mobilisables pour l'accueil de nouvelles activités et de nouvelles populations. Elle est susceptible d'accueillir et d'interconnecter l'ensemble des moyens de transports assurant la mobilité dans la région : routes, autoroutes, lignes à grande vitesse, lignes ferroviaires classiques, liaisons aériennes, liaisons maritimes. De Lézignan-Corbières à Port-la-Nouvelle et le littoral, cette zone dispose de tous les atouts pour devenir un point d'accueil exceptionnel pour les entreprises à fort potentiel économique et le point d'ancrage incontournable de projets et de développement de grandes envergures sur ce grand Narbonnais et pays Lézignanais. A ce titre, seront organisés des aménagements importants comme les infrastructures routières, les zones économiques, les zones d'habitat entraînant obligatoirement des réflexions sur la mobilité et l'intermodalité des transports des personnes et des biens. Il faut donc, de notre point de vue, favoriser la convergence des aménagements sur la zone Port-la-Nouvelle Narbonne et Lézignan-Corbières pour tirer le développement vers le cœur du département de l'Aude, vers la tête du Pôle Lauragais et du grand Toulouse tout en organisant les passerelles avec le Biterrois et le Roussillon. Pour notre part, nous considérons qu'il est impératif de prévoir l'implantation d'une nouvelle gare à l'ouest de Narbonne et ce pour plusieurs raisons. En premier lieu, ce site a une sensibilité environnementale moins forte que d'autres. En second lieu, ce site est le seul à préserver l'avenir lorsqu'il faudra prévoir la connexion avec la ligne à grande vitesse Bordeaux Toulouse Narbonne et Montpellier Perpignan avec l'anticipation des aménagements à entreprendre pour accueillir le moment venu la zone de confluence des 2 lignes à grande vitesse dans l'Aude et de la localisation d'une gare nouvelle à Narbonne à l'ouest. Pour ce qui est des scénarios proposés, notre position en ce moment-ci du débat consiste à favoriser la création d'une ligne nouvelle dédiée aux voyageurs. Cette solution semble être plus efficace en termes de coût, plus efficace sur le plan socio-économique d'après le tableau de la page 99 et ne me semblant pas obérer le nécessaire développement des capacités des frets. Merci.

Monsieur Claude BERNET :

Merci beaucoup. Ce sera ensuite Monsieur, bien sûr !

Monsieur Bernard BALLESTER :

Monsieur le Président, Monsieur Parant, merci. Bernard Ballester, donc Président de la Chambre de commerce de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-la-Nouvelle, très important. Monsieur Parant, je vous remercie de votre présentation. J'avais préparé un discours moi aussi. Et ce discours en fait, viendrait à reprendre les propos de Marcel Rainaud et de Pierre Tournier à l'instant. Je pense que la salle n'a pas besoin de réécouter

ces discours. Moi, je voudrais apporter des précisions par rapport aux 3 questions que vous avez énoncées.

Monsieur Parant, une anecdote. L'autre jour, j'étais à Montpellier et vous avez dit à Montpellier : « Il vient d'y avoir un accident. Il y a eu un accident sur l'autoroute tel jour et la circulation a été bloquée ». Ce soir à Narbonne, vous nous citez de nouveau cet accident et vous nous citez un incident nouveau. J'espère qu'à Carcassonne dans quelques jours, vous ne nous en citez pas un troisième. Tout ça pour vous dire que le grand carrefour qu'est la narbonnaise est depuis longtemps, tout à l'heure Jacques Bascou l'a souligné, ce grand carrefour a aujourd'hui ses voies de communications qui sont vraiment saturées. Et il faut absolument et ceci répond je crois à cette première question, il nous faut effectivement une ligne à grande vitesse et une ligne mixte. Pourquoi, quand on analyse, ce carrefour est-il aujourd'hui saturé ? Eh bien, tout simplement parce que Narbonne qui répond à sa situation de carrefour voit passer tous les jours quand même 10 000 camions, il faut le savoir. C'est très important, il n'y a qu'à circuler la nuit sur l'autoroute pour voir que toutes les aires de repos aujourd'hui sont saturées elles aussi et qu'il est très difficile même d'accéder aux stations services. Donc, ça veut dire que demain, nous voulons bien sûr une ligne mixte pour que le report modal s'opère bien sûr au maximum.

Ensuite, quand on analyse le réseau ferroviaire européen, on s'aperçoit quand même qu'entre Nîmes, et demain Perpignan, il y a un chaînon manquant et que, il me semble que ce serait vraiment dommage que ce chaînon ne soit pas à la vitesse qui va être celle de Perpignan Barcelone qui est 320 km/h. Donc là, vous avez la réponse à mon scénario, c'est le scénario 3. Dans le document que vous avez distribué, je crois que c'est à la page 55 de ce document, il y a un petit schéma qui est très intéressant et qui montre en fait le graphique, la préfiguration de divers scénarios et on s'aperçoit que le scénario 3 est vraiment un scénario d'avenir. Alors, si j'ose un peu ce jeu de mot, la voix de la Chambre c'est la voie d'avenir, c'est une voie bien sûr à grande vitesse et le scénario 3, et c'est une voie ambitieuse. Effectivement, demain nous allons décider pour les 100 ans à venir, nous ne trompons pas de choix. A mon avis, c'est très important. On me dit pour les 500 ans... Vous le confirmez... Ensuite, nous avons autour de cette Méditerranée des ports qui sont en plein développement et pour lesquels, nous avons des investissements importants. Et même un peu plus loin, Barcelone qui fait des grands travaux et si on va encore un peu plus loin, Tanger Med. Vous allez me dire, c'est très loin mais en fait, ce sont des marchandises qui vont transiter de même par ce couloir et qui vont encore plus saturer ces voies de communication. D'où l'intérêt d'aller vers une ligne vraiment mixte.

Ensuite, question 3 : la gare. Alors, pour la gare bien sûr, nous, Chambre de commerce, nous pensons au développement économique. Et le développement économique, c'est une gare sur le grand Narbonnais. Narbonne avait des zones de développement qui aujourd'hui sont pour certaines en activité et qui pour d'autres vont l'être demain. Une gare, vraiment, c'est le débouché et l'avenir économique dans notre région. Merci.

Monsieur Claude BERNET :

Merci beaucoup.

Monsieur Roman :

Je suis Monsieur Roman, dit Monsieur TGV. IL me sera permis, toute modestie mise à part, de rappeler que le 1^{er} janvier 88, j'ai été le premier à tirer le signal d'alarme auprès des décideurs, sur le risque pour Narbonne de perdre son carrefour ferroviaire et le transit du fret. Bon, je passe sur certains détails, mais ma première partie c'est « TGV et aménagement du territoire ». L'étude d'une ligne TGV ne saurait être dissociée de celle plus vaste de l'aménagement du territoire pour le siècle à venir. Narbonne se situe à la charnière névralgique de deux régions, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées susceptibles de

fusionner. Le sort de la Narbonnaise en dépend. Son retard économique est la résultante de facteurs multiples dont les hiérarchies institutionnelles et la subordination départementale ou régionale ne sont pas les moindres. Il faut d'ailleurs rappeler que Narbonne s'est toujours vu privée de son rôle de chef-lieu du Département. Nombre de communes rivales verraient d'un mauvais œil l'antique Narbo ou la capitale de la Septimanie renaître de ses cendres. Pourtant, notre carrefour de l'Europe du sud est logiquement et accessiblement le mieux placé pour devenir un centre d'animation, de nouvelle technologie, de recherche et d'innovation dans les domaines biologique ou du développement durable. Pourquoi, lors des dernières enquêtes, des premières enquêtes sur la ligne TGV, a-t-on « oublié », entre guillemets, la nécessité évidente d'une transversale Bordeaux Marseille dont nous sommes le passage obligé ? Pourquoi le transit des voyageurs entre les trois directions Montpellier, Perpignan, Bordeaux devrait-il se faire aux abords de Nissan lez Ensérunes où les liaisons seraient peu pratiques, en particulier pour les Audois ? Même espacées dans le temps, les réalisations de ces deux ouvrages essentiels Montpellier Perpignan Narbonne Toulouse ne sauraient être indéfiniment différées. C'est si vrai que les prospections topographiques ont déjà été effectuées en direction de Toulouse. Quelle que soit l'importance des investissements consentis par les financeurs, il va de soi que les travaux devront être échelonnés par étape successive. L'essentiel étant de ne pas compromettre l'avenir.

Tel est l'objet de la réflexion qui me conduit à souhaiter la réalisation de la gare carrefour TGV à proximité de l'embranchement grand sud aux abords les plus immédiats de Narbonne. Alors voici le gros de mon sujet, examen des projets et conclusions. Réseau Ferré de France a proposé aujourd'hui quatre scénarios en prenant soin de souligner que le numéro 3 sera le plus coûteux. J'aurais aimé qu'une telle remarque fût faite en son temps à l'égard du projet de création d'une ville nouvelle avec gare TGV à l'embouchure de l'Aude où lors de la récente réhabilitation de la ligne Béziers Sorgues qui constitue une lourde charge financière pour la SNCF. Ce scénario numéro 3 est cependant le plus rationnel car il distingue la desserte obligatoirement plus lente d'agglomérations proches comme Port-la-Nouvelle, Narbonne, Béziers, Agde, Sète et les parcours que l'on peut logiquement souhaiter plus rapides entre Narbonne, Barcelone, Toulouse et Montpellier. Une gare carrefour à Nissan ne saurait avoir de sens et relèverait d'une vision étroite à très court terme. L'avenir et la réorganisation économique du sud de la France dans le cadre européen et dans celui dans des échanges internationaux sont tributaires de la progression effective et grandissante des économies marocaines et maghrébines. Celles-ci ne manqueront pas à moyen terme de peser sur la fonctionnalité de notre carrefour. Cette fonctionnalité doit l'emporter sur des rivalités urbaines secondaires.

Manifestement, la rationalité exige que les transits voyageurs et fret entre les 3 directions Montpellier-Perpignan-Bordeaux aient lieu sur la ligne grande vitesse principale Paris Barcelone autant que possible à proximité du triangle stratégique de l'embranchement vers Toulouse. Une plateforme intermodale y a indéniablement sa place. Ce serait une plaque tournante logistique en liaison idéale avec Port-la-Nouvelle. Il ne faudrait pas leurrer nos compatriotes en leur faisant miroiter une possibilité de gare fret grande vitesse aux abords de Salles. La jonction de la zone d'activité de Celeyran avec le chemin de fer ne pourrait se faire qu'avec la voie traditionnelle Narbonne-Béziers au profit du port sec de cette dernière. Ça ne pourrait être qu'une gare de fret marginale et au rabais. Ainsi, alors que dans un premier temps, nous perdions, il y a un temps de cela, contre toute logique la gare carrefour voyageur, on nous proposerait maintenant de garder celle-ci en perdant nos chances sur le fret. Il est évident que nombre d'emplois auraient pu être engrangés entre le Ginestacois et la ligne de Bize qui nous permettrait aujourd'hui de mieux nous défendre pour que le grand Narbonne ne soit pas une coquille vide. Malgré les querelles de clochers stérilisantes, cet ensemble offre de grandes opportunités propices à l'implantation de nouvelles technologies et de centres de recherche liés au développement durable. Oublier ces réalités compromettrait le futur, serait bien plus onéreux et irait à l'encontre des promesses faites par Monsieur Jacques Bergé, ingénieur SNCF chargé de mission TGV qui assurait dans le temps que Narbonne conservait toutes ses chances pour le fret. On pourrait même

envisager le dépôt et la jonction de la voie ferrée traditionnelle Toulouse-Narbonne depuis Névian Marcorignan vers la gare nouvelle TGV. Des lignes de fret ou mixtes pourraient se conjuguer avec cette jonction assurant la dynamisation et le réveil économique de cette partie du sud de France. Enfin, nous ne saurions accepter un aménagement territorial qui figerait la hiérarchie des villes, annulant les potentialités de notre arrondissement et condamnant nos ports à végéter. Autant de raisons qui militent pour l'adoption progressive du troisième scénario avec en priorité la réalisation d'une gare aux TGV carrefour au nord-ouest de Narbonne dans le quadrilatère formé par les Communes de Moussan Névian, Montredon Corbières et Narbonne. J'ai dit.

Monsieur Claude BERNET :

Merci beaucoup. Quelqu'un a demandé la parole près du micro 3.

Monsieur Claude AUGER :

Mesdames, Messieurs, bonsoir ! Lorsque j'achète une voiture...

Monsieur Claude BERNET :

Présentez-vous, cher Monsieur !

Monsieur Claude AUGER :

Oui, Claude Auger, Perpignan, Président de l'Association Energie TGV. Lorsque j'achète une voiture, j'ai un prix d'achat, j'ai un prix de revient, j'ai un prix de revente et j'ai ce qu'on appelle un prix de revient kilométrique. C'est le prix que nous donne le fisc pour la déclaration d'impôts. Ici, RFF nous a donné trois projets avec un coût. Mais à ce coût puisqu'on fait une ligne soi-disant pour 100 ans, (enfin je l'espère pour 100 ans et plus, les lignes actuelles ont 150 ans voire davantage), puisqu'on fait une ligne pour un siècle et plus d'un siècle, il serait bon de savoir combien va nous coûter l'entretien. Combien va nous coûter la maintenance et quelles seront les fréquences de renouvellement pour des lignes dédiées à la grande vitesse ou des lignes mixtes ?

A l'heure actuelle, les Allemands font une triste expérience d'avoir voulu créer des lignes mixtes. Ils sont en train d'en payer les frais et ne font plus passer les trains de fret dessus. D'autre part, est-ce qu'une ligne mixte sera évolutive ? Demain, nous allons avoir des TGV qui vont rouler à 360 km à l'heure en Europe et en France. Demain, nous allons avoir des trains de fret de 1 000 m. En ce moment, la DB est en train de tester des trains de 825 et de 2 500 tonnes ; la SNCF est en train de tester des trains à commande de frein électrique pour aller jusqu'à 25 tonnes par essieu. Est-ce qu'une ligne mixte pourra supporter de tels trains et quels en seront les inconvénients pour une ligne TGV ? Si je me réfère à ce qui s'est passé ces dernières années en France, compte tenu du manque de moyen que nous avons, nous avons systématiquement limité la vitesse des trains sur toutes les lignes ferroviaires. C'est tout ce que je voulais dire, je vous remercie.

Monsieur Claude BERNET :

Merci beaucoup. Monsieur, prenez le micro 4.

Monsieur Hubert REISS :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, Hubert REISS. Je suis simple habitant de l'agglomération du grand Narbonne. Ancien directeur d'étude à la Caisse des Dépôts et Consignation et expert en développement territorial. J'ai pris connaissance du dossier lorsqu'on me l'a remis il n'y a pas très longtemps. La question, (peut-être y a-t-il déjà une réponse dans le dossier que je n'ai pas vue), je la pose au Chef de projet du tronçon Montpellier Perpignan. Est-ce que dans l'un des scénarios que vous avez exposés, il est prévu une option ferroutage ? Et à défaut pourquoi pas ?

Je rappelle pour tout le monde ce qu'est le ferroutage. Il s'agit du transport des poids lourds sur donc des plateformes des wagons de chemin de fer. Merci beaucoup.

Monsieur Claude BERNET :

Merci encore plus de votre concision. Il y a deux questions d'ailleurs assez différentes qui ont été posées à RFF. Je vais donner la parole à RFF pour répondre sur le point que je trouve pour ma part très important de la capacité technique de réaliser la mixité. On aura d'ailleurs l'occasion d'en reparler dans d'autres réunions de débat public où on essaiera de regarder les expériences étrangères notamment allemandes. Et puis à la question sur le ferroutage qui vient d'être posée par Monsieur REISS.

Monsieur Edouard PARANT :

Donc pour répondre à Claude Auger sur d'abord le projet TGV 360 km/h, je vais passer la parole à quelqu'un de RFF dans la salle qui a quelques éléments d'éclairage quant à l'intérêt, sur le projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan, de rouler à 360 km/h.

Monsieur Frédéric DELABORDE :

Bonsoir ! Frédéric Delaborde, Réseau Ferré de France. Sur la question du 360 km/h, il faut bien peser les enjeux. Rouler à 360 km/h par rapport à 320 sur 100 km procure un gain temps de deux minutes. Donc deux minutes sur Marseille Barcelone ou Paris Barcelone, c'est marginal par rapport un temps de parcours de 3 à 4 heures 40. Aujourd'hui on a des incertitudes sur la vitesse de 360 km/h ; c'est-à-dire qu'on ne connaît pas aujourd'hui comment va se comporter la voie ; Comment elle va s'user dans le temps, à la fois pour le rail et pour le ballast, et quelle sera la tenue par rapport à des circulations répétées sur des durées très longues. Donc on a un programme de recherche qui a été lancé sous le nom de « l'Excellence de la grande vitesse ferroviaire française », qui regroupe trois acteurs du ferroviaire : Alstom, le fabricant de TGV, la SNCF et RFF. Il s'agit de programmes d'essais et de recherches qui doivent permettre d'éclairer sur l'intérêt ou non de rouler à 360 km/h.

Il y a aussi un choix sur la conception de la voie ; reste-t-on avec des conceptions classiques, c'est-à-dire une voie posée sur ballast, posée elle-même sur une plateforme ou est-ce qu'on doit revoir complètement la conception de la plateforme avec ce qu'on appelle des voies sur dalle ? Ce que font les Allemands. La voie sur dalle est beaucoup plus coûteuse en construction mais permet des économies de maintenance à terme. Ce sont ces paramètres qu'on ne connaît pas. Au-delà des aspects techniques, il y a deux aspects à creuser sur le V360. Est-ce que, d'un point de vue économique, c'est viable pour l'ensemble des acteurs du ferroviaire, à la fois le gestionnaire d'infrastructure et le ou les futurs transporteurs ferroviaires ? Et est-ce qu'au niveau environnemental, la circulation à V360 ne génère pas davantage de bruits que des circulations à 320. 320 c'est la vitesse de référence que l'on a actuellement sur la ligne, la GV est-européenne.

Aujourd'hui la question est posée. RFF n'a pas décidé en tant que gestionnaire d'infrastructures si à terme on roulera ou non à 360 km/h. Mais l'objet est bien de répondre à cette question. D'où le programme de recherche qui a été lancé.

Monsieur Edouard PARANT:

Je vais répondre sur les autres volets de la question de Claude Auger puis après on répondra sur le ferroutage. Concernant les trains de fret de 1 000 m, effectivement c'est une réflexion qui est en cours puisqu'il faut savoir qu'actuellement, le réseau ferré national est en capacité d'accueillir des trains de 750 m de long. Alors vous n'avez peut-être pas de repère mais par exemple en Espagne, on a des trains beaucoup plus courts, de 350 à 450 m. La longueur de 750 m est retenue au niveau des études des nouveaux projets ferroviaires en France comme longueur standard. Malgré tout, un certain nombre de demandes, des transporteurs et des entreprises veulent des trains plus longs. Donc là encore, il y a des programmes de recherche qui sont menés. Il faut savoir qu'il ne suffit pas d'agrandir les voies de garage pour stocker ces trains-là à 1 000 m en Languedoc-Roussillon. Il faut les agrandir sur l'ensemble du parcours du train qui, parfois, part d'Espagne et va jusqu'en Allemagne. Un train qui pourrait se garer en France, s'il arrive en Espagne et qu'il ne peut pas se garer, ça ne servirait à rien. Donc la problématique n'est pas posée uniquement en Languedoc-Roussillon mais c'est globalement la possibilité de rendre un réseau ferroviaire européen interopérable et circulaire par des trains qui répondent aux mêmes normes techniques et aux mêmes standards. Voilà pour la question des trains de 1 000 m.

Concernant la charge à l'essieu. Au stade des pré-études fonctionnelles, la charge qui a été retenue pour les trains de fret qui présentent les plus grandes charges par roue, c'est 22,5 tonnes à l'essieu. C'est le critère qui a été repris à ce stade très amont et après il faut voir quelle est la pertinence dans la région d'avoir des trains très lourds. Vous avez certaines régions en Europe du Nord où vous avez des bassins miniers avec des convois très, très lourds, qui font plus de 8 000 tonnes. Le train standard ici, c'est plutôt 1 500, 1 800 tonnes où effectivement vous avez besoin de charges très importantes. Mais compte tenu des trafics qui circulent dans la région, 22,5 tonnes 25 tonnes c'est tout à fait raisonnable comme charges.

Concernant le retour d'expérience sur les coûts d'entretien. Effectivement, faire un projet à 300 km/h avec de la mixité, c'est novateur. Il faut le savoir, il y a peu de retour d'expérience. Donc globalement, ça renvoie à la même problématique que le V360. Il nous faut des éléments d'informations pour pouvoir se prononcer. On peut faire des simulations avec des ordinateurs. Mais à un moment donné quand on parle d'entretien, de maintenance et de renouvellement, on a besoin d'avoir plusieurs années d'expérience pour voir ce qui se passe. Sur la voie sur dalle, comme cela vous a été présenté, les Allemands ont fait des expériences. Eux, ont plutôt tendance à construire sur les voies sur dalle ; c'est-à-dire que, grosso modo, au lieu d'avoir les cailloux du ballast, ils ont une plateforme comme pour les tramways, en béton. Donc ça coûte plus cher à la construction. Mais ça coûte à priori moins cher en entretien. Par contre, le jour où vous avez un problème, si en dessus de la dalle en béton, vous avez des tassements de terrain, cela commence à devenir un peu plus problématique. Donc, il n'y a pas de solution toute faite. Mais ce qui est important, c'est de les étudier et puis de travailler notamment dans des groupes de réflexion européens pour voir les différents retours d'expérience.

Maintenant on va vous répondre concernant le ferroutage. Je vais passer la parole à Bruno Beauchet qui est responsable au sein de la Direction régionale Languedoc-Roussillon des études de trafics et des études socioéconomiques. Et puis à côté de lui, la deuxième personne est Jean-François Ruiz, toujours au sein de la Direction régionale Languedoc-Roussillon, le responsable environnement.

Monsieur Bruno BEAUCHET :

D'abord, qu'est-ce que le ferroutage ? Comme vous pouvez le voir sur cette illustration, il y a deux techniques pour faire du ferroutage. La première donc c'est de mettre la semi-remorque sur le train et c'est ce qui existe actuellement entre le Boulou et Bettembourg au Luxembourg. Donc aujourd'hui, il y a du ferroutage en Languedoc-Roussillon. Ça représente un aller-retour par jour. Et la deuxième technique de ferroutage c'est ce que l'on retrouve pour traverser les Alpes, par exemple, entre Aiton et Orbassano, entre la France et l'Italie où là, c'est le camion complet donc c'est un mode accompagné. Les chauffeurs sont dans un wagon, voyageurs avec le train. Donc aujourd'hui, le ferroutage existe en Languedoc-Roussillon. Nous l'avons pris en compte dans nos études. Mais ce n'est pas le seul mode de transport de marchandises que nous avons pris en compte. Comme je disais aujourd'hui c'est un aller-retour par jour. L'essentiel du trafic de marchandises est fait par d'autres types de trafic. Le transport combiné, c'est mettre des caisses mobiles ou des containers sur des wagons. Et les autres modes, c'est ce que l'on appelle le lotissement ; c'est-à-dire qu'on va chercher à partir d'installation de terminal embranché les wagons de chacune des entreprises, on les rassemble dans un hub pour faire un train complet vers un autre hub qui éclate vers les autres entreprises. Et le dernier type de service ferroviaire de marchandises, ce sont les trains entiers, c'est-à-dire qu'on constitue au sein même d'une entreprise un train complet que l'on envoie vers une autre entreprise. Donc, les prévisions de trafic de marchandises, que l'on a élaborées pour estimer la demande à l'horizon 2020, regroupent l'ensemble de ces composants du transport de marchandises dont le ferroutage fait partie bien entendu. Je vous remercie.

Monsieur Claude BERNET :

Merci beaucoup.

Madame Maryse ARDITTI :

Oui, bonjour. Maryse ARDITTI. J'interviens d'abord et avant tout comme écologiste, voilà. Alors moi, je n'ai pas que des certitudes à ce stade. Mais j'ai pas mal de questions qui ne sont pas des questions techniques comme on les a posées. Je voudrais poser les globalement, et peut-être partager un peu.

Première chose le fret. Je pense que c'est incontournable. C'est la différence par rapport à il y a 10 ans. On aurait fait la ligne il y a 10 - 15 ans, avec des voyageurs. Le fret, ce n'était pas venu à l'idée. Je pense qu'aujourd'hui c'est réellement quelque chose de complètement incontournable qu'on y mette le fret.

Ceci étant, j'ai un vrai questionnement fondamental : est-ce que la SNCF est capable d'en faire ? Parce que quand on voit un jour après l'autre ce qui se passe, quand on voit votre joli petit dessin sur les wagons isolés, qu'on va tous rassembler etc..., je vous rappelle qu'ici, on a un truc qui s'appelle la COMUREX, classée SEVESO seuil haut, qui voit passer de l'acide fluorhydrique et comme par hasard un camion s'est couché très gentiment et très doucement sur la voie. D'acide fluorhydrique....On a mis un mois pour le relever et on a évacué le quartier. Si vous voulez, on n'arrive pas à régler ça avec la SNCF. On va mettre des gens qui ne sont pas des chauffeurs habituels ou des gens d'entreprise qui vont circuler... Donc on a là un vrai problème. Est-ce que la SNCF veut s'y coller ou pas ? Voilà, premier point. Si on y arrive, je suis 100 % pour.

Deuxièmement, la gare. Alors moi, je vais d'abord prendre ma casquette de quelqu'un qui voyage beaucoup en TGV, moi la gare, je veux qu'elle arrive en centre-ville. La gare voyageurs pour moi, je veux qu'elle soit en centre-ville. Je râle à chaque fois que je vais à Valence qu'il faut changer, il n'y a rien, il faut changer, il faut passer à l'autre côté etc. Donc j'ai un vrai questionnement sur une gare voyageur qui ne serait pas en centre-ville Il faut que, quand le train s'arrête à Narbonne, il s'arrête au centre-ville.

La gare à ce moment-là, dans ma réflexion, du coup, elle est plus importante presque pour le fret. Et je me dis à ce moment-là, je me pose la question et je vous la repose, je me dis à ce moment-là que ça vaut la peine d'avoir une gare fret. Si on a quelque part dans ce coin une zone industrielle forte embranchée ; c'est-à-dire une zone dans laquelle, il y a un sens de mettre du fret parce qu'il y a effectivement des entreprises qui en ont besoin et qui peuvent être embranchées.

Donc c'est un certain nombre de questions comme ça que je me pose, sur lesquelles je n'ai pas encore de réponses complètement affirmées. En revanche, il y a un point sur laquelle je n'ai pas une réponse mais des soucis, mais je pense que chacun y est attentif. On est dans une zone très inondable, dans l'Aude juste avant de contourner Narbonne. La « transparence » de la voie, c'est un élément absolument fondamental pour que l'eau puisse circuler parce que sinon ici, on a une voie ferrée qui saute à chaque fois qu'il y a une grosse inondation. L'aspect inondation de la basse plaine de l'Aude est un élément absolument vital à prendre en compte.

Et puis deuxième élément, quelqu'un l'a dit, on est dans une région superbe. On a même un parc naturel régional. Je pense que quelqu'un prendra la parole tout à l'heure de manière plus précise que moi mais je voudrais dire effectivement qu'il faut vraiment être très, très attentif à l'endroit où on va passer. Ce sont des infrastructures linéaires qui risquent de couper des passages d'un lieu à un autre. Pour que l'ensemble de la faune puisse circuler, qu'on ne fasse pas des... On est en train de travailler justement sur des trames vertes et bleues qui permettent de faire circuler l'ensemble des faunes d'un point à l'autre, il ne faut pas les couper. Voilà. Donc tout un ensemble de prises en compte de l'aspect environnement et intégration de paysage, bien évidemment. Merci.

Monsieur Claude BERNET :

Merci beaucoup. Il y a beaucoup de questions. Peut-être Edouard Parant souhaite-t-il lever au moins quelques interrogations.

Monsieur Edouard PARANT :

Sur deux points, « le fret c'est incontournable » et « est-ce qu'on sera capable de faire du wagon isolé à l'horizon de 2020 », je ne répondrai pas puisque en tant que gestionnaire d'infrastructure, nous n'assurons pas de transport de marchandises mais nous permettons grâce à l'infrastructure de faire circuler des trains. C'est bien la différence entre Réseau Ferré de France à qui appartiennent les rails et puis les entreprises qui nous payent un péage comme sur l'autoroute pour utiliser nos lignes.

Parmi les questions que j'ai retenues, figure la COMUREX. Cela renvoie globalement au transport de matières dangereuses sur le rail. Une gare fret s'il y a des embranchés, donc y a-t-il des embranchés dans la région ? La Région c'est-à-dire l'aire urbaine narbonnaise. Pour les inondations que ferez-vous vis-à-vis de la transparence hydraulique ? Et puis en matière de paysage et de corridor écologique, quelles sont les dispositions que vous allez prendre ? Jean-François, vas-y !

Monsieur Jean-François RUIZ :

Oui, bonsoir. Je vais peut-être commencer par la transparence hydraulique qui est un sujet important dans les basses plaines de l'Aude. Donc dans sa conception de projet ferroviaire, Réseau Ferré de France attache une attention particulière à ce critère environnemental, qui nous est d'ailleurs imposé par la Loi sur l'eau mais également par tous les documents de planification de la protection de la ressource en eau. Ce sont les schémas directeurs

d'aménagement et de gestion de l'eau, les SDAGE, mais également, au niveau plus local, les schémas d'aménagement de gestion de l'eau, les SAGE.

J'ajouterai dans le département de l'Aude le cas particulier du plan d'action et de prévention des inondations, qui a été établi suite aux catastrophes de 99. Donc, le premier objectif dans la conception d'un projet, c'est la transparence hydraulique. Je vais vous l'illustrer tout à l'heure. Mais il y a encore d'autres éléments qui sont pris en compte dans le cas d'un dimensionnement de projet, pour conserver des capacités de stockage des champs d'inondation. Quand on passe un remblai dans une zone inondable, il y a des zones de rétention qui sont prélevées. Donc, nous avons le devoir de les restituer dans la conception de la ligne et de faire un projet de qualité. Je vais aussi répondre à une question sur la transparence écologique. Il faut respecter le cours d'eau. On respecte un cours d'eau, on respecte ses berges, ses ripisylves, les forêts galeries qui l'accompagnent. Et donc, on prête une attention particulière, au droit de l'ouvrage, à ne pas créer de nouvelles zones d'érosion et de dépôt qui pourraient fragiliser les passages de toutes les espèces animales d'un endroit à un autre. De manière un peu plus technique, les cours d'eau ont une direction et des écoulements, donc on respecte les données. On évite l'accumulation d'embâcles qui sont les troncs d'arbre qui peuvent être emportés lors d'inondations. Je vais vous donner cinq grandes orientations.

Juste une petite illustration pour illustrer la transparence hydraulique. Nous allons faire un petit croquis donc, avec un cours d'eau qui serpente et quelques habitations à proximité de ce cours d'eau. C'est assez fréquemment dans notre région et on appelle ça les zones sensibles aux risques d'inondation. L'inondation arrive fréquemment, nous sommes en climat méditerranéen. Donc, ce sont des choses assez fréquentes. Chaque année pratiquement, il y a des inondations que ce soit sur l'Aude, l'Orbe, l'Hérault où des fleuves comme le Lez ou la Mosson. Donc là, nous avons une situation d'inondations. La transparence hydraulique, c'est poser un projet dans une zone inondable, on pourrait dire dans sa zone de libre écoulement des eaux. C'est-à-dire que ça va beaucoup plus loin que le lit mineur qu'on a vu précédemment. Donc, pour faire simple, la transparence hydraulique c'est ça. C'est-à-dire qu'on pose un remblai ferroviaire. On a une ouverture hydraulique qui est le pont lui-même sur le cours d'eau mais on a également des ouvrages de décharge qui sont de part et d'autre et qui permettent de laisser passer l'eau en cas d'inondation. Dans la simulation présentée, on se rend compte que « l'ouvrage » entre guillemets est surdimensionné par rapport à un écoulement en situation normale. Enfin, voilà à l'écran ce que RFF et même tous les aménageurs d'infrastructure de transport ne font pas en France parce que c'est interdit. Là, il n'y a pas de transparence hydraulique, on a des rétentions dont en amont des resserrements d'écoulement. Et donc on a des vitesses et des risques très dangereux. C'est ce qu'on appelle l'effet digue, l'effet barrière. C'est interdit en France de faire ça sauf quand un ouvrage est conçu pour ça, donc quand c'est une digue. Voilà.

Sur la transparence hydraulique, est-ce que j'ai répondu à vos attentes ?

Monsieur Claude BERNET :

A propos de la transparence hydraulique, tout le monde sait qu'il y a ici un équipement récent, j'en parlais encore tout à l'heure avec Monsieur le Sous-préfet de Narbonne que je salue au passage, qui est extrêmement parlant. C'est cet ouvrage de Sallèles d'Aude. Et donc, il me paraissait intéressant qu'à l'occasion de la question de Madame ARDITTI, on rappelle ces règles.

Sur les questions du fret. Madame ARDITTI a abordé une question lourde, un peu sur un mode interrogatif. Je voudrais simplement dire, histoire de faire un peu la promotion du débat, que, dans l'une de nos prochaines réunions publiques, le 6 mai et le 7, nous consacrerons un peu de temps aux questions du type « comment réussir le report modal » ? Ce n'est en aucune façon simple, il y a même un certain nombre de grandes décisions de politique publique à prendre derrière cela. Le projet est établi à l'horizon de 2020, et la

question est de se demander si en 2020, ces décisions auront été prises. Peut-être éventuellement sous la pression d'un certain nombre d'événements ou même de l'accélération du réchauffement puisque en ce moment, les spécialistes du GIEC nous disent qu'on est dans les hypothèses les plus noires, voire la presse de la semaine dernière. C'est un sujet vaste. Je ne pense pas qu'on puisse demander à la SNCF par exemple de répondre dès maintenant sur le sujet et de nous dire tout ce qu'elle essaye de faire dans un contexte qui n'est pas toujours facile. Mais je crois que c'est un sujet qui dépasse largement tel ou tel opérateur et qui concerne un peu un mode de vie en société, la concurrence route-rail, l'extraordinaire compétition du rail avec une route d'une souplesse extrême. D'où la nécessité peut-être de, comme on dit dans le domaine hippique, de mettre quelques poids dans les selles du cheval.

On a abordé beaucoup de sujets. On a abordé les scénarios. On a abordé les liens avec le Sud-Ouest. On a commencé à aborder les problèmes de gares nouvelles. Et si vous en êtes d'accord, je vais donner la parole à Monsieur Bascou qui a peut-être envie de faire une synthèse provisoire. Provisoire ! Rassurez-vous, car on n'a pas fini.

Monsieur Jacques BASCOU :

Avant que l'on poursuive donc le débat, je ne vais pas reprendre ce qui a été dit par la Chambre de commerce ou le Président du Conseil général, ou le Maire de Lézignan-Corbières. Nous sommes pour une ligne mixte sur l'agglomération de Narbonne.

Moi, je voudrais poser quelques questions sur ce projet qui avait été en 2005 déclaré d'utilité européenne. Il y avait une réflexion menée sur l'arc méditerranéen puisque la ligne devait desservir l'ensemble des villes du littoral.

Quand on regarde les scénarios, on pourrait être tenté de souligner le coût. Mais ma question est de savoir, dans la mesure où c'est une ligne d'intérêt européen, quelle peut être la contribution de l'Europe. D'autant plus que, au-delà de l'arc méditerranéen, l'objectif est aussi d'essayer d'avoir, comment dire, une liaison entre le sud de l'Espagne et éventuellement Lyon, Turin, les pays de l'Est. On se situe en horizon 2020. Et donc moi je souhaiterais, c'est d'ailleurs aussi la liaison du TGV Atlantique au TGV Méditerranée, que l'on intègre dans la réflexion le fait qu'on est en train de mettre en place un réseau de ligne à grande vitesse sur l'ensemble de l'Europe. Pour les raisons qui ont été évoquées, le réchauffement climatique, il est indispensable aujourd'hui d'y mettre du fret. Car aujourd'hui le fret est saturé sur le réseau. Donc, il va bien falloir qu'on fasse passer des marchandises sur ce réseau, d'où la mixité.

Il est évident que Narbonne est un point de jonction entre les 2 lignes. Donc, si on raisonne à long terme, effectivement, on doit voir l'impact des grandes infrastructures et ne pas jouer, comme on dit, petit bras. Je voudrais qu'au début de ce débat vous fassiez passer ce message et au gouvernement et éventuellement au niveau des autorités européennes. Parce que c'est une infrastructure qui va être structurante.

Deuxième réflexion. Vous iriez à Béziers, on va vous réclamer la gare. Vous irez ailleurs, on va vous réclamer la gare. Ce qui est important c'est d'avoir un réseau de villes. Et c'est pour ça que moi je suis attaché à ce qu'on ait une réflexion sur ce triangle Toulouse Montpellier Barcelone.

Qu'est-ce que cela veut dire le « réseau de villes » ? Cela veut dire qu'il faut qu'on ait une... il faut qu'on ait des relations entre elles, des mobilités professionnelles, des échanges culturels. Pourquoi ? Parce qu'on va avoir, nous, à Narbonne, 1 000 habitants de plus par an. Donc cela veut dire qu'on doit intégrer cette dimension d'échange dans un réseau de villes. Et moi, je souhaite que là aussi, on puisse au niveau de ce triangle réfléchir donc aux échanges. Et qu'on ne soit pas dans la logique ancienne qui était de dire qu'il faut amener très rapidement des voyageurs à Béziers pour qu'on ait des touristes sur le littoral ou à Perpignan. Je crois qu'il y a 10 ans cette réflexion était valable. Aujourd'hui, c'est en termes

de réseau qu'il faut réfléchir. Nous souhaitons aujourd'hui, regrouper les vœux qui ont été émis, et, à la lumière du débat public, essayer d'enrichir cette réflexion. Pour pouvoir faire un cahier d'acteurs auquel j'invite les Narbonnais à participer afin qu'on puisse avant le mois de juillet intégrer toutes ces notions. Encore une fois je pense qu'il ne faut pas défendre son pré carré, même si on a des atouts ici parce que la logique avec le tronçon Bordeaux Toulouse Narbonne entraîne une implantation. Et je n'en veux pour preuve que dans le schéma de cohérence territoriale réalise il y a 3 ans, nous avons positionné la gare sur un axe Salle Narbonne Ville et Montredon avec justement le souci d'avoir un impact sur le tissu urbain, ce qu'il faut envisager, vu la configuration, plutôt sur Montredon. Mais on n'a pas fermé la porte sur cet axe. Pourquoi ? Parce qu'en fonction des scénarios qui seront arrêtés, il est évident que dans le grand Narbonne, on peut se positionner en fonction de l'évolution du débat, des scénarios et des complémentarités que l'on doit trouver entre les scénarios. Même si nous on est pour le 3 parce que le fret, on l'a dit, c'est indispensable.

Il y a un autre élément qu'il faut intégrer et je crois qu'au niveau de la région, ça a été fait. C'est le branchement sur le TER, qui participe aussi à la mobilité. On est dans le multimodal aujourd'hui, alors quelle place pour les aéroports ? Dans la logique d'une ligne grande vitesse qui allait le plus vite possible du Nord au Sud, on nous avait promis une gare à Nissan dans la logique d'aller très rapidement. Ce n'est pas cohérent d'avoir un TGV qui s'arrête dans des gares tous les 25 kms, voire tous les 12, même si on peut jouer sur les dessertes, mais là interviennent les coûts.

Monsieur Claude BERNET :

Merci beaucoup, Monsieur le député-maire. Des réponses à apporter à nombre de questions que vous venez de poser.

Monsieur Bernard GEA:

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs. Je m'appelle Bernard Gea, je suis le maire de Montredon-des-Corbières. Mais ce n'est pas à ce titre que je vais m'exprimer. Le nom du village a été prononcé, vous savez pourquoi, mais je parlerai plutôt en tant que Président du schéma de cohérence territoriale du Syndicat de cohérence territoriale de la Narbonnaise. Les 40 communes de la Narbonnaise ont élaboré en effet ensemble le SCOT de la Narbonnaise qui a été approuvé en 2006. Le SCOT comme vous le savez est un document d'urbanisme qui trace les grandes lignes de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme pour les 10 ans à venir. En fait, c'est le projet commun du territoire. Je précise qu'il est d'ailleurs avec Montpellier le seul qui soit abouti sur le tracé de cette future ligne. Il est donc à prendre en compte. Le SCOT est bien l'expression de la volonté politique du territoire. C'est cette volonté politique qui a placé dès 2006 le projet de la ligne nouvelle et la volonté d'accueillir une gare nouvelle sur la Narbonnaise au cœur du projet. Notre objectif est simple et ambitieux. Préparer notre territoire dès aujourd'hui à accueillir cette ligne nouvelle et une gare sur la Narbonnaise en mettant ces infrastructures au cœur de son projet de développement. Ainsi le SCOT, document juridique fort, a fait de l'axe Ville d'Aigne-Montredon-Narbonne-Salle-Coursan, son axe de développement majeur. La ligne à grande vitesse Montpellier Perpignan et le barreau manquant Toulouse Narbonne permettront de renouer avec le rôle historique de la Narbonnaise comme carrefour du sud de l'Europe. Un rôle de carrefour dont nous tirerons partie en termes économique et touristique. La gare située sur la Narbonnaise permettra quant à elle d'inventer une nouvelle urbanité autour d'elle et d'aménager un centre de développement économique urbain fort à sa périphérie, mettre en réseau un nœud de modalités fort, qui irriguera tout le territoire, qu'il s'agisse de dessertes locales, de TER, de fret ou de la connexion avec les transports routiers.

Pour notre territoire de la Narbonnaise, la question n'est pas de savoir s'il faut ou non une ligne à grande vitesse, s'il faut ou non une gare. Nous la réclamons tous, nous sommes tous

d'accord et les élus locaux de ce territoire ont mis ce projet au centre de l'avenir de leur territoire dans le SCOT et ce dès 2006. Je voulais ici le rappeler avec force. Notre question est donc plutôt quand ? Et le plus vite sera le mieux. Je vous remercie.

Monsieur Claude BERNET :

Merci, Monsieur le Maire.

Je voudrais essayer, Monsieur Bascou ayant évoqué l'engagement européen dans cette affaire, simplement rendre compte de ce qui s'est dit au cours de la réunion précédente à Montpellier. Un représentant de la Commission européenne, Monsieur Baron, a indiqué que le projet était éligible, fort heureusement. Mais bien entendu, il ne s'est pas engagé sur des montants. Il a simplement rappelé que les budgets de l'Union, c'est 160 milliards d'euros, ce que nous savons tous ; c'est-à-dire, un montant relativement faible. A peu près 8 milliards d'euros sont consacrés au transport chaque année, ce qui ne donne pas des possibilités extrêmes. C'est-à-dire qu'en réalité, l'Europe, dans un projet comme celui-ci, (je crois qu'il faut être assez clair. On le sait tous) sur un montant qui s'établit entre 4 et 5 milliards d'euros selon les scénarios, apportera une belle carte de visite. Mais, aussi belle soit-elle, on ne peut pas imaginer que l'Union Européenne soit un financeur important du projet.

Vous avez évoqué, Monsieur le Maire, un certain nombre de points qui nous invitent à réfléchir et montrent qu'en tout cas vous êtes décidé à le faire. Le Président du SCOT a suivi dans le même sens. Nous avons souhaité au cours de cette réunion faire appel à quelques experts et notamment à un universitaire qui lui a beaucoup réfléchi sur le problème des gares. Il va nous apporter, de façon tout à fait autonome et indépendante, un avis sur cette question complexe qui est celle de savoir s'il faut ou non réaliser les gares nouvelles. Je vais donc passer la parole à Monsieur Laurent Chapelon.

Monsieur Laurent CHAPELON :

Mon intervention de ce soir va porter sur une question essentielle dans le cadre de ce débat. On l'a vu ce soir, c'est l'opportunité de réaliser des gares nouvelles en périphérie des agglomérations.

Tout d'abord, on ne peut pas parler de l'implantation de gares nouvelles sans évoquer les grands enjeux du développement du rail puisque les deux questions sont intimement liées. Les enjeux internationaux, comme cela a été déjà souligné dans le développement d'un réseau ferré transeuropéen à grande vitesse. L'un des objectifs majeurs du projet, c'est d'accroître la performance des liaisons entre les grandes agglomérations européennes. C'est un élément fort qui implique là aussi des choix en termes de localisation des gares. Est-ce qu'on peut se permettre dans ce contexte-là d'avoir une gare tous les 25 km comme cela a été souligné ? J'y reviendrai tout à l'heure, c'est une question essentielle.

En termes d'enjeux internationaux, on a aussi la capacité de répondre à une nouvelle demande de transport puisqu'on sait que le trafic international va augmenter très fortement au cours des prochaines années. La ligne nouvelle est là aussi faite pour répondre à cette nouvelle demande. Et puis, autre élément évidemment essentiel en termes d'enjeu international, la nécessité de proposer une véritable alternative au transport routier de marchandises. Une des questions qui me semble là aussi essentielle dans le cadre du débat, c'est la capacité d'une ligne mixte à capter une part importante de ce trafic routier. J'insiste sur le terme « important » puisqu'on ne peut pas faire de demi-mesure dans ce contexte-là. Il y a de plus en plus de camions sur l'autoroute, on a des problèmes de saturation. Donc il faut une vraie réponse en termes de transport fret.

Au niveau national, parmi les principaux enjeux, on retrouve la réponse aux préoccupations environnementales. Des engagements ont été pris. Et on sait que le TGV est un mode de transport à faible incidence environnementale. Donc l'enjeu est bien d'essayer de modifier

les termes de la concurrence modale pour essayer d'entraîner le maximum de report notamment de l'avion vers le train mais également de la voiture vers le train.

Autre enjeu important, l'amélioration des performances, des relations vers Paris. On en parle, c'est un élément essentiel. Et vers Roissy, est considéré comme une porte d'accès au monde de par son offre aérienne. Donc un élément essentiel du débat est la performance de l'accès à Paris et à Roissy mais également la performance des relations entre les grandes agglomérations. Je pense notamment, comme ça a été évoqué, à l'axe Bordeaux Toulouse Narbonne Montpellier Marseille Nice, qui serait la première transversale à grande vitesse réalisée en France.

Et puis, autre enjeu, la capacité à résoudre les problèmes de saturation des infrastructures routières, en particulier dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Il y a déjà eu un débat public sur ce sujet-là mais la question reste toujours d'actualité.

Enfin, dernier enjeu au niveau national, le rééquilibrage des investissements. J'ai fait une petite carte avec un trait qui va de Saint-Malo à Lyon et qui nous montre que 80 % des lignes à grande vitesse en service actuellement sont localisées au nord de cette ligne Saint-Malo Lyon. Donc, il y a un vrai enjeu en termes d'aménagement du territoire et de rééquilibrage territorial des investissements dans le Sud et l'Ouest de la France.

Au niveau régional, les enjeux sont d'une autre nature. Et je pense que dans ce débat il faut vraiment prendre en compte cet aspect multiscalair parce que c'est de la combinaison de ces différents enjeux que va de mon point de vue sortir une partie des réponses. Les enjeux régionaux, c'est de développer des services ferroviaires régionaux de voyageurs plus performants. Gain d'efficacité sur le réseau, ça veut dire libérer des sillons qui pourraient permettre plus de fréquence, des vitesses plus importantes. Libérer des sillons, ça veut dire réaliser une ligne nouvelle. Une ligne nouvelle c'est aussi la possibilité de promouvoir des TER à grande vitesse. Ça marche très bien en Nord-Pas-de-Calais. Des TER à grande vitesse sont des TER qui utilisent une partie de la ligne nouvelle et qui continuent bien évidemment à desservir le centre des agglomérations et qui bénéficient des capacités de cette ligne nouvelle.

Autre enjeu important, c'est l'amélioration de ce qu'on appelle le pré et post-acheminement TER des trafics TGV. J'évoque ce sujet auprès des mes étudiants. Je leur dis : » Personne n'habite dans les gares ». Il y a forcément un temps, c'est une évidence, de pré et post-acheminement qui peut être très coûteux, qui est souvent et on l'a vu dans les projets antérieurs en France, laissé à l'automobile. On peut dans le cadre de projet se dire : non ! Il y a d'autres opportunités, en particulier le TER, mais ça peut être également d'autres types de transport collectif. Il y a d'autres solutions que l'automobile pour aller à la gare. Promouvoir l'inter-modalité, c'est un enjeu essentiel à l'échelle régionale. L'inter-modalité, c'est la capacité d'utiliser plusieurs modes pour accomplir un déplacement. Et puis un autre enjeu à l'échelle régionale, c'est de proposer une alternative aux politiques de désenclavement par les seuls investissements routiers. Jusqu'à présent, je dis bien là où c'est possible, on a tendance à dire : « On va désenclaver le territoire ». Et la route est effectivement le principal outil de désenclavement. Essayons de réfléchir autrement; peut-être que le rail, là où c'est possible, a son mot à dire sur cette question-là. Au niveau local, les en sont pour partie dans la desserte ferroviaire du périurbain. Le périurbain est souvent délaissé à cause de problèmes de capacité de voie mais on sait qu'actuellement les habitants du périurbain émettent deux à trois fois plus de CO₂ que les habitants du centre au cours de leurs déplacements. Et donc, il y a un vrai intérêt à essayer de relancer le ferroviaire sur le périurbain, ce qui veut dire là aussi gagner des sillons pour une desserte plus fine des communes périurbaines.

Autre enjeu, l'anticipation de la desserte en transport en commun des gares nouvelles. Effectivement si on met en place une gare nouvelle, il faut très en amont se poser la question de la capacité de desserte en transport collectif, soit par TER, soit par des transports en commun en sites propres, soit par des bus. Mais encore faut-il que ces

transports en commun soient performants pour, comme je l'ai dit tout à l'heure, ne pas laisser l'automobile assurer ce type de trajet, comme on le voit par exemple à Avignon TGV où on a de vastes parkings autour de la gare. Et finalement, sans une offre de transport en commun optimisée.

Autre enjeu à l'échelle locale, c'est l'accroissement du potentiel de développement économique des territoires desservis et notamment des centres-villes. Et là, ça plaiderait plutôt pour une gare en centre-ville puisque c'est un atout essentiel du train par rapport à l'avion que de pouvoir desservir le cœur des agglomérations. J'y reviendrai tout à l'heure, c'est un élément fort de la suite de mon intervention.

Et puis dernier enjeu, c'est de favoriser le développement urbain autour de la gare nouvelle. Si effectivement, il y a un projet, ça a été souligné tout à l'heure, s'il y a projet de gare nouvelle, il faut qu'il y ait un vrai projet d'aménagement du territoire autour de ce projet de gare nouvelle et non pas une gare laissée au milieu de nulle part sans dynamique économique autour.

Alors j'en viens au cœur principal de mon intervention : l'arbitrage entre gare centrale et gare nouvelle en périphérie. J'ai mis une petite balance pour illustrer ça. Et ça renvoie aux logiques d'échelle évoquées précédemment. Une gare centrale a pour principal atout d'optimiser la desserte TGV des secteurs denses et centraux des agglomérations. Donc, c'est une possibilité pour le train d'arriver au cœur de l'agglomération, là où il y a les plus fortes densités. C'est un atout majeur, je le répète, du train par rapport à l'avion. Et donc, ça favorise les connexions avec les transports urbains, les TER, les autocars puisque généralement autour des gares se sont créées des pôles multimodaux qui fonctionnent plus ou moins bien selon les endroits, qui sont susceptibles de favoriser ce que j'appelais tout à l'heure le pré et le post-acheminement. Ça limite le nombre de ruptures de charge ; c'est-à-dire que contrairement à une gare périphérique, on n'est pas obligé de descendre du TGV en périphérie, prendre une navette, descendre en centre-ville et prendre les transports en commun. Là on arrive directement au cœur de l'agglomération. Et puis, c'est lié à ce que je viens de dire, ça supprime les temps de rabattement vers les centres-villes. Donc, ce type d'atout relève plus des considérations locales et régionales, des enjeux locaux et régionaux que j'ai évoqués précédemment. En revanche, une gare centrale impose des temps de desserte plus long. J'ai mis 7 à 8 minutes pour une gare nouvelle, une perte de temps lors d'un arrêt. Pour une gare centrale, la perte de temps peut aller jusqu'à 20 minutes, voire dans certain cas 25 minutes. Donc, c'est très pénalisant. Et quand on prend le TGV à Montpellier, eh bien on est bien content de s'arrêter uniquement à Valence TGV et de ne pas s'arrêter à Lyon, à Macon, au Creusot et finalement de perdre 20 minutes par une somme d'arrêts sur le trajet. Donc, on est là dans une logique, on va dire, plutôt de liaison à longue distance puisqu'une gare centrale aurait tendance à pénaliser ces liaisons à longue distance sur, par exemple, Barcelone Paris. Et finalement, on sait aussi qu'un gain de quelques minutes peut entraîner un accroissement significatif de l'attractivité du TGV. C'est un élément à prendre en compte, je pense dans le débat. Il suffit parfois de quelques minutes gagnées, on l'a vu entre Londres et le Tunnel sous La Manche, pour qu'il y ait une explosion significative du trafic. Ça peut paraître dérisoire quelques minutes mais en revanche, ça peut avoir sur « le créneau 2 heures trente, 3 heures » des conséquences lourdes sur le trafic.

Une gare nouvelle procure donc, dans la continuité de ce que je viens de dire, des gains de temps lors des arrêts. On minimise la perte de temps lors de l'arrêt du TGV en gare nouvelle et donc on améliore les temps de parcours sur les axes nationaux et internationaux. C'est un atout essentiel en faveur de ce type d'implantation. Elle permet aussi d'accroître les fréquences de desserte des villes contournées parce que le risque est finalement, ça a été souligné par un des intervenants ce soir, de « voir passer des TGV ». Et donc, il y a une tendance à dire que si on a une gare nouvelle, on aura plus de fréquences et plus de dessertes. On va ainsi minimiser le risque de voir passer des TGV sans être desservi.

Une gare nouvelle, elle favorise aussi la libération des sillons sur les lignes classiques que l'on peut réaffecter aux TER puisque les TGV ne rentrant plus en gare centrale, on aura des possibilités de sillons supplémentaires et donc une réaffectation possible sur les TER. Et puis une gare nouvelle réduit les contraintes d'accès et de stationnement automobile en centre-ville puisqu'on sait que dans certaines agglomérations, le secteur de la gare est très sensible, il y a de nombreux conflits avec les riverains parce que l'automobile est toujours le mode principal d'accès à la gare. Ca pose des problèmes de stationnement, de circulation qui sont très lourds à gérer. Inversement, une gare nouvelle accroît les ruptures de charge. Donc, c'est l'inverse de ce j'ai dit pour la gare centrale. On a une rupture de charge supplémentaire pour aller au centre. Et on a des rabattements qui sont donc très contraints vers les centres-villes. Or, tout dépend à quelle distance se situe la gare du centre-ville mais il faut intégrer cet élément-là dans la réflexion.

Cela me permet de vous proposer pour finir, quatre grandes stratégies de desserte, donc quatre petits schémas qui sont là simplement pour éclairer la décision. La première stratégie de desserte c'est de maintenir les dessertes en gare centrale. On ne crée pas de gares périphériques avec donc la nécessité d'avoir une garantie d'une offre TGV suffisante pour répondre aux besoins de déplacement des habitants. Si on ne se dote pas d'une gare nouvelle, il faut que l'offre qui sera proposée soit vraiment une offre de qualité qui réponde aux besoins, pour éviter de, ce que je disais tout à l'heure, voir passer des TGV qui ne s'arrêteraient pas. Et puis ça impose de disposer des raccordements extrêmement performants entre la ligne nouvelle et la ligne existante pour minimiser bien sûr les temps d'arrêt en gare centrale, avec comme principal atout, la desserte du centre-ville sans rupture de charge.

Deuxième stratégie, la construction d'une gare nouvelle déconnectée de la gare centrale. Il y en a un certain nombre qui ont été réalisées en France. De mon point de vue, ce n'est pas de loin la meilleure solution. On peut tirer les leçons des erreurs du passé et aller au-delà. Je vous présente cependant cette stratégie, créer une gare nouvelle sur la ligne nouvelle avec absence de desserte TGV du centre-ville, accès à la gare nouvelle qui serait principalement routier, avec de vaste parking autour de la gare nouvelle et bon comme atout, bien sûr, une desserte plus attractive pour les services à longue distance, je l'ai évoqué précédemment.

Plus intéressante, la stratégie qui consisterait à construire une gare nouvelle connectée par TER à la gare centrale. Donc, une implantation de gare nouvelle à l'intersection de la ligne nouvelle et d'une ligne existante. Pour permettre la création de navette à destination du centre-ville mais pas seulement. Ca peut être des navettes orientées dans une autre direction qui seraient calées sur les départs et arrivées des TGV. Ça fonctionne notamment à Tours Saint Pierre des Corps, ça fonctionne très bien, on peut prendre la navette entre Tours et Saint Pierre de Corps avec un ticket de transport en commun et à chaque TGV, sa navette.

Et puis dernière stratégie de desserte, c'est sans doute la plus intéressante, des dessertes mixtes à la fois gare nouvelle et gare centrale. C'est-à-dire qu'on aurait la possibilité, avec une gare nouvelle construite en périphérie d'avoir des services internationaux qui s'arrêteraient sans perte de temps excessive par rapport à un scénario uniquement gare centrale et puis des rabattements par TER sur la gare centrale. Ce qui imposerait bien évidemment là aussi la construction de cette gare nouvelle à l'intersection de la ligne à grande vitesse et d'une ligne existante. Et puis des barreaux de raccordement qui permettraient de desservir également la gare centrale pour finalement répondre à deux types de services, à la fois des services qui seraient d'intérêt national ou international qui desserviraient la gare nouvelle sans perte de temps et puis des services d'intérêt, je dirais, régional, national ou régional qui permettraient de desservir finement le territoire et de desservir finement le centre des agglomérations.

Voilà, j'espère que j'ai été clair, je vous remercie de votre attention.

Monsieur BERNET :

Merci beaucoup. Une demoiselle va s'approcher du micro numéro 1.

Muriel VENDENETTE :

Bonsoir, je vais essayer d'être très rapide. Muriel Vendenette, je suis habitante de l'agglomération, de la grande agglomération Narbonnaise, étudiante licenciée en gestion logistique et transport et actuellement dans le commerce international. Je voudrais commencer par dire que, pour le transport de voyageurs, finalement la question ne se pose presque pas. Quel que soit le scénario, ça sera le même cas. Par contre à l'échelle régionale, oui, on est dans un carrefour, donc oui il faut faire quelque chose. Il faudrait vraiment qu'on se place dans le contexte de la mondialisation. Ce que je veux dire par là c'est que la majorité du transport mondial a lieu par les voies maritimes. Donc, excusez-moi, je n'ai pas l'habitude de parler... voilà... Enfin, vu que le problème des voyageurs ne se pose pas, vu qu'il va y avoir probablement une ligne nouvelle, je penche plutôt donc pour la troisième solution, et dans ce cas-là on va penser au fret. Le volume de fret à transporter va augmenter. Oui, et comme la majorité de ces matières transportées vont arriver par les voies maritimes, il faut vraiment penser donc dans le cadre de ce projet à Barcelone et à Marseille et aussi au Havre justement par la liaison qui remonte de l'autre côté par l'ouest. Donc, je voulais vraiment donner mon avis pour le scénario 3. Ensuite, c'est vrai que, de tout ce que j'ai entendu pour l'instant concernant le transport de marchandises, si je me souviens bien de mes cours, les voyageurs sont prioritaires sur les sillons existants. Est-ce qu'à l'avenir il n'y aura plus cette priorité et, quand il y aura transport de marchandises, y aura-t-il équité entre les voyageurs et les marchandises et comment cela s'organisera-t-il? De toute façon, quoi qu'il en soit, sur un horizon éloigné, il y aura ouverture à la concurrence et de toute façon, j'imagine très bien que finalement le fret circulera et que ça marchera bien. Finalement, le scénario 3 est celui pour lequel je penche. Mais on va peut-être être des cobayes en quelque sorte si le scénario 3 est retenu. Si par exemple un conteneur éclate, finalement ça va ralentir la LGV pour les voyageurs. Combien de temps pour réparer, combien ça va coûter, à quelle fréquence ça va arriver etc. Donc en gros, mes questions sont : Est-ce qu'il y aura priorisation ou pas ? Y a-t-il d'autres lignes existantes mixtes à ce jour, pas à 360, pas à 320 mais à 220 ? Qu'est-ce qu'il y a comme retour jusqu'à présent ?

Voilà, et puis aussi je voudrais faire remarquer quand même qu'on est très lent pour réaliser un projet. J'ai des amis chinois qui me parlent de leur aventure. Entre Shanghai et le futur port de Shanghai, un pont de 30 km enfin a été construit sur la mer en 5 ans, il fait 30 km et il passe en eau profonde. Et nous, on met 20 ans pour construire 200 km de voies, alors, des fois je me pose des questions.

Monsieur BERNET :

Je fais remarquer à Mademoiselle Vendenette qu'il arrive que les procédures en Chine soient un peu plus expéditives, et je ne suis pas tout à fait sûr qu'on serait vraiment candidat à cela. Je fais remarquer aussi que vu son âge, elle profitera sûrement de cette infrastructure si elle se crée. En tout cas plus que nous, en tout cas plus que moi. Bon troisièmement, redevons sérieux. Vous avez eu tout à fait raison d'orienter ce débat public vers l'international. Vous avez eu tout à fait raison de souligner que le problème du fret est un problème très largement transnational. Je vous indique d'ores et déjà que nous avons contacté la Generalitat de Catalogne il y a déjà plusieurs mois et que celle-ci a délégué un de ses responsables administratifs importants à la première réunion la semaine dernière et a élaboré un cahier d'acteurs qui est sorti ou qui va sortir prochainement. Car effectivement, les données de Barcelone en matière de fret sont tout à fait importantes puisque vous êtes juste au nord. On pourrait parler d'ailleurs d'autres possibilités sur Barcelone comme de la possibilité de développer les liens universitaires etc... C'est un autre sujet mais en tout cas

sur le fret, sachez que nous avons-nous aussi la préoccupation de regarder et d'insérer éventuellement dans le compte rendu ce que le port de Barcelone, ce que les autorités chargées du développement économique et social de Catalogne ont l'intention de faire. Vous avez posé quelques questions aussi peut-être un peu plus techniques. Monsieur Parant souhaite-t-il dire un mot sur ces problèmes de priorité fret-voyageurs ?

Monsieur Edouard PARANT :

Je ne reviendrais pas sur la comparaison chinoise mais je pense que vous avez la chance ce soir de pouvoir vous exprimer nombreux. C'est tout ce qui fait la différence entre le débat public et les 50 travaux en Chine. Voilà.

Concernant la mondialisation, je pense qu'effectivement c'est important de prendre de la hauteur et de bien comprendre où vont les marchandises parce qu'un certain nombre ne font que traverser le territoire. N'oublions pas qu'un volume important de marchandises est quand même produit à partir du territoire régional. On a un certain nombre de plateformes que ce soit au Sud de la région, dans la zone perpignanaise, le Boulou, le marché Saint Charles, le chantier de transports combinés sur Rivesaltes. Vous l'avez rappelé, dans l'Aude, Port-la-Nouvelle, un petit peu plus au Nord, Sète. Donc, il y a véritablement de la production logistique et transport de marchandises dans la région. Ces trains, il faut ensuite pouvoir les faire rouler. Et on se rend compte finalement qu'on a des conflits d'usage entre ceux qui veulent aller vite, ceux qui veulent aller au travail et puis ceux qui veulent transporter des marchandises. C'est bien la question qui est portée au débat. Mixité ou pas et est-ce qu'on donne une priorité ou est-ce qu'on ouvre le réseau à l'ensemble des gens qui veulent utiliser le train ? Au jour d'aujourd'hui, il y a priorité aux transports internationaux sur les réseaux européens. Ça veut dire qu'un train de fret qui traverse l'Europe aura priorité sur un TER. C'est quand même important. Par contre, un train de fret produit en Languedoc-Roussillon n'aura pas la priorité sur les trains de voyageurs.

Alors, notre objectif à RFF c'est de pouvoir développer l'ensemble des trafics, tout simplement parce que nos revenus viennent du nombre de trains qui circulent. Donc, plus on aura de trains sur le réseau, plus on percevra de recettes et plus on pourra développer le réseau et entretenir le réseau existant et le moderniser. Alors, pour qu'on ait de plus en plus de trains et notamment de trains de marchandises, il faut qu'on ait un réseau fiable. Comme je l'ai dit dans mon propos préliminaire tout à l'heure, le gage du report modal pour les marchandises c'est la fiabilité. La fiabilité compte, en cas d'incident, de rupture de caténaire... Plus il y a de trains qui roulent et plus ils roulent vite et plus on use le matériel, donc la voie ou les caténaires. Ce n'est pas uniquement lié à la mixité. Mais ce qu'il faut avoir, c'est avoir un réseau fiable, intermodal, utilisable par le maximum de gens qui veulent « faire du train ». Pour ça, eh bien, si on a deux lignes, et deux lignes qui ont globalement des caractéristiques qui permettent de créer des itinéraires bis ou des itinéraires de délestage en cas d'incident, ça participe à l'attractivité du mode ferré.

Sur l'ouverture à la concurrence, il faut savoir qu'elle est déjà effective pour le transport de marchandises puisque aujourd'hui il y a 8 entreprises ferroviaires qui transportent du fret en France.

Concernant les voyageurs, c'est dès l'année prochaine, peut-être même dès la fin de l'année 2009 que cela va s'opérer. Donc, en fait le réseau français, le Réseau Ferré Français va être ouvert à la concurrence puisque c'est une demande au niveau européen.

Donc, j'ai bien entendu que vous étiez plutôt sur le scénario 3. Est-ce qu'il y a une question à laquelle je n'ai pas répondu ? Oui. Y a-t-il des exemples de mixité pas forcément à 300 ou à 320 ?

Oui. Vous avez déjà la ligne qui relie Tours à Bordeaux, qui est une ligne circulée à 220 km/h et qui accepte depuis une vingtaine d'années et des trains de voyageurs et des trains de marchandises.

Voilà, je pense que j'ai répondu à l'ensemble des points évoqués.

Monsieur BERNET :

Il y a une demande de parole au micro 4.

Yvan SANCHEZ :

Bonsoir ! Yvan Sanchez, cheminot narbonnais, représentant du Syndicat CGT. D'abord, je profite de prendre la parole après Monsieur Parant pour réagir un peu sur la question des priorités. Effectivement, ça fait un peu sursauter quand on entend qu'un train de fret international a la priorité sur un train de TER transportant des usagers de la région qui vont se rendre à leur boulot, qui risquent d'arriver en retard parce qu'un train de fret international est passé devant, ça surprend un peu.

Sur le contenu du débat de ce soir, moi, ce qui me réjouit par contre, c'est que j'ai l'impression que certains redécouvrent que Narbonne est un carrefour ferroviaire et peut jouer un rôle particulier dans l'organisation du transport à l'échelle nationale et même internationale. Alors sur les questions qui nous sont posées : faut-il construire une ligne à grande vitesse ?

Je ne vais pas déteindre. Je crois que la réponse est : oui, il le faut, il y en a besoin. Vous l'avez dit vous-même Monsieur Parant, l'infrastructure littorale est saturée. La réponse à la deuxième question : la ligne à grande vitesse doit-elle être mixte ? La réponse me semble-t-il est oui aussi. L'infrastructure littorale est saturée et, quand on se projette dans l'avenir, le nombre de trains régionaux de TER qui circuleront ou qui devront circuler va augmenter. Le nombre de trains de fret qui devront circuler va augmenter. Et donc, ça pousse forcément à réfléchir sur l'itinéraire de délestage que peut constituer la ligne à grande vitesse. D'autant que le Conseil régional a une politique volontariste en matière de développement du TER sur la région et vous l'avez évoqué vous-même quand vous avez montré vos graphiques sur l'augmentation des fréquences. J'ai simplement noté que dans votre présentation, vous n'avez encore une fois cité, je m'adresse aux représentants de RFF, que l'axe littoral. Vous avez évoqué les fréquences entre Narbonne-Carcassonne, Narbonne-Perpignan, Lunel-Nîmes-Montpellier. Mais il y a aussi d'autres lignes TER qui sont d'intérêt général sur la région. On est dans l'Aude. Il y a Carcassonne-Quillan par exemple. Dans l'Hérault, il y a Béziers, Béziers-Bédarieux, et au-delà vers Millau et Neussargues. Dans le Gard il y a Alès-Nîmes, Nîmes-Le Grau du Roi, Alès-Bessèges et j'en passe.

Alors je crois que c'est aussi important parce que, lors des 12 débats me semble-t-il qui vont se tenir sur la région, toutes ces questions se poseront pour les citoyens, qui viendront dire leur mot, et pour les usagers du fer.

Sur le thème du débat de ce soir, une gare nouvelle, oui/non, pourquoi ? Comment ? Et quel lien avec le Sud-ouest ? Je pense que quand on regarde les différents scénarios qui sont proposés, les trois parce que je pense que le quatre, personne ne l'a évoqué, on a à chaque scénario une vitesse de train et une mixité ou pas de la ligne avec un nombre de gares nouvelles correspondantes.

Moi, je serais plutôt tenté de dire que dans le scénario 2, ligne mixte avec des TGV à 220 et des trains de fret qui circulent sur la ligne avec cette vitesse-là (parce qu'il faut aussi expliquer que plus un TGV roule vite, moins on peut mettre de trains de fret devant parce qu'il va les rattraper), donc, avec des TGV qui roulent à 220, on peut mettre jusqu'à 70 trains supplémentaires sur la ligne. Je crois que c'est quand même ce qui est intéressant quand on se projette dans le développement des transports auxquels on va avoir droit. Ce qui me fait réfléchir c'est que dans ce scénario-là, on prévoit une multiplication de gares nouvelles sur le parcours, sur l'itinéraire, je crois que c'est 5 gares.

Monsieur Edouard PARANT :

Dans ce scénario-là il n'y a qu'une gare proposée.

Yvan SANCHEZ :

Pardon, oui c'est ça. Dans ce scénario-là, il n'y a qu'une gare et c'est à Montpellier. Par contre, d'autres scénarios prévoient d'autres gares. Moi, je pense qu'il y a peut-être besoin de préciser : à tel scénario et telle vitesse de train correspondent tel nombre de gares. Par contre, quand on se projette dans le cas de la liaison avec le Sud-ouest, naturellement, il ne faudrait pas dire le contraire au cheminot narbonnais, le carrefour naturel c'est Narbonne. C'est Narbonne et sa proximité immédiate. Et quand on regarde vers le Sud-ouest, vers Toulouse, en partant de Narbonne, par où on passe, on passe par Montredon-des-Corbières. Je crois que dans l'avenir, si gare nouvelle il doit y avoir, et si gare nouvelle il doit y avoir à la liaison entre l'Ouest et l'Est et bien ce sera forcément, me semble-t-il, à cet endroit-là.

Après, gare nouvelle, oui mais pour y faire quoi ? Je pense que les schémas qu'on vient de voir avec les barreaux de raccordement, les liaisons directes d'une gare à l'autre, gare nouvelle, oui, mais avec connexion et raccordement au réseau classique. Je pense que l'exemple qui nous a été montré avec des navettes qui vont de la gare au centre-ville à la gare nouvelle, comme on le voit à Valence, par exemple, je crois que la gare de Valence, elle a peut-être des défauts mais elle a au moins cette qualité-là, on peut y aller en TER. Ce qui n'est pas le cas d'Avignon TGV où on est obligé de prendre sa voiture pour aller à Avignon TGV alors qu'il n'y a que quelques centaines de mètres de voies à poser pour raccorder la gare d'Avignon TGV à la gare de centre-ville ou du moins au réseau qui mène à gare de centre-ville. Voilà. Je vous remercie.

Monsieur BERNET :

Merci, Monsieur Sanchez. Une main se lève devant.

Monsieur Hermann :

Bonjour. Monsieur Hermann, je suis habitant narbonnais et moi je suis un peu contre tous les élus de la région. Parce que c'est bien bon pour Narbonne, mais Béziers est quand même une ville plus grande que Narbonne, et en me basant sur le schéma de la personne qui est intervenue sur les gares, je trouve qu'une gare entre Béziers et Narbonne serait l'idéal parce qu'elle permettrait de relier Béziers et Narbonne via la gare Narbonne TGV, par des TER que la région pourrait faire circuler avec seulement quelques kilomètres de plus. C'est-à-dire que en venant de Perpignan, on dessert la gare de Narbonne ville, on passe à la gare Narbonne TGV et on peut repasser sur la gare de Béziers et tout ça, sans ajout supplémentaire de trains au niveau des TER. Donc, si ensuite, il y a un problème au niveau accident, c'est tout bête, comme on a une connexion entre la voie nouvelle et la voie classique, on peut faire un délestage au niveau de Perpignan Narbonne ou au niveau de Narbonne ou tout simplement de Montpellier. Donc là, la réparation se ferait beaucoup moins sentir si elle est longue et surtout ça permettrait à la Vallée du Rhône comme à l'Espagne de ne pas avoir de soucis en disant : on bloque tout parce qu'on a eu un accident sur telle voie ou sur telle voie. Les trains de voyageurs ne seraient pas trop pénalisés parce qu'ils pourraient circuler sur l'autre voie et les trains de marchandises pareil. Sinon pour répondre à Madame ARDITTI qui dit que les gares TGV sont inutiles en dehors des centres villes, moi je lui répondrais avec le schéma branché là-dessus, les TER desservant la gare TGV et la gare centrale. Et dans l'exemple plutôt entre Béziers et Narbonne, les deux gares seraient

desservies en quelques minutes et il n'y aurait pas de souci puisque Béziers Narbonne et la gare centrale seraient desservis et que la gare TGV serait desservie en moins d'un quart d'heure. Ce qui serait parfait et ça permettrait aussi à des opérateurs étrangers qui vont bientôt arriver de pouvoir choisir par exemple de circuler sur la ligne TGV jusqu'à Narbonne et de Narbonne à Perpignan de desservir par exemple le littoral ou inversement en passant de Bordeaux à Narbonne sur la voie rapide et ensuite de Narbonne à Montpellier sur la voie littorale. C'est vraiment le plan idéal et ça permettrait d'éviter d'avoir à faire un raccordement surtout vu ce que nous a dit l'interlocuteur RFF au départ, le Monsieur des Midi-Pyrénées. Ça permettrait d'avoir à éviter de faire un raccordement hors de prix entre la future ligne TGV que nous allons construire et la gare qui viendra de Bordeaux et de Toulouse qui ne servira que quelques années. Parce que nous allons faire une gare, nous allons faire une ligne TGV que nous allons raccorder bêtement sur la voie classique, et dans 5 ans, 5 ans plus tard, arrivera la ligne TGV de l'autre côté et donc, ça sera un doublon qui ne servira à rien à mon avis. Ben, bon c'était tout.

Monsieur BERNET :

Merci. C'est un appel à être concret, entendu par RFF qui a préparé une animation pour essayer de débrouiller un petit peu ce problème des gares. Alors, Monsieur Parant, allez-y !

Monsieur Edouard PARANT :

Après une présentation théorique tout à l'heure, on va passer à l'aspect pratique maintenant en vous donnant quelques éléments de repère sur d'abord, qu'est-ce que c'est qu'un carrefour ferroviaire de deux LGV ? Tout le monde a en tête ce que peut être en ville une interconnexion de deux routes qui se croisent au travers d'un rond-point. Ça fait à peu près 50 m de diamètre. A 50 à l'heure, il n'y a pas de problème, vous arrivez à tourner et tout va bien. J'ai beaucoup entendu de gens qui disent : il faut aller à 220, 300, 320 voire 360. Simplement, faire se croiser des lignes ferroviaires à cette vitesse-là, on n'est plus du tout dans les mêmes échelles en termes de dimension. Ça peut paraître idiot mais ça mérite de s'arrêter quelques minutes. Vous voyez à peu près un carrefour, on va vous lancer une animation. Imaginez le carrefour entre deux lignes TGV qui se croisent. Mais si les trains restent chacun sur leurs lignes respectives, vous pouvez effectivement très facilement faire une interconnexion TER-TGV.

Là où ça se complique c'est quand on décide d'utiliser les raccordements puisque à cette vitesse-là, il faut plutôt 3, 4 km pour faire des raccordements. Vous voyez bien que la gare n'est plus desservie par les trains puisque les trains, pour pouvoir conserver leur vitesse, évitent la gare qui fait 400 ou 500 m, mais l'ensemble là fait plutôt 5 km. Donc, au niveau de la géométrie, c'est très simple. Plus vous roulez vite, plus vous avez besoin de grands espaces pour faire les raccordements entre les lignes. Voilà, de manière très schématique. On a un exemple très concret pas très loin d'ici, au niveau d'Avignon. Voici une vue aérienne de ce qui se passe quand vous allez à Paris depuis Nîmes et que vous allez vers Valence ou Paris. Vous vous êtes sur la branche qui vient de la gauche, les Marseillais passent par la gare d'Avignon et s'y arrêtent ou non. Donc, voyez à peu près la taille de la gare d'Avignon et voyez à peu près la taille de l'interconnexion TGV à pleine vitesse. Donc, le cercle fait à peu près 4 à 5 km de diamètre. La gare, elle, fait à peu près 3 à 400 m de diamètre. Vous voyez aussi, autre information très importante, que dans le cadre de l'interconnexion entre la LGV MED qui descend à Marseille et la branche qui part vers Nîmes, il y a une gare nouvelle interconnectée, enfin qui n'est pas interconnectée au réseau classique mais n'est positionnée que sur une des branches, celle qui part vers Marseille.

Ce qui nous est proposé sur Montpellier Perpignan pour l'interconnexion avec Toulouse Narbonne c'est donc de reproduire ce schéma-là. Donc on voit bien quelle est la difficulté de faire une gare à interconnexion... Voilà à peu près les dimensions que devrait avoir la gare si

on veut qu'elle accueille tous les trains. En rouge, vous voyez ce que pourraient être les quais. Donc il faudrait faire des quais sur chacune des trois branches et puis il faudrait évidemment pour les correspondances que les gens puissent aller d'un quai à l'autre. Simplement il y a environ 700 m à parcourir, à pied ça fait environ 10 mn entre chaque quai de la gare. Donc, il faut bien avoir ça en tête, des trains qui roulent très vite et qui passent d'une voie sur l'autre, ça prend beaucoup de places, une place beaucoup plus grande qu'une gare. Ou alors votre gare c'est la ville.

Alors maintenant, on va regarder ce qui peut se passer et quels sont les aménagements faisables sur Narbonne en fonction de l'interconnexion entre le projet de Nîmes Montpellier Perpignan et puis la ligne classique Toulouse Narbonne et la possibilité ou non de créer une interconnexion TER TGV. On se place dans le cas où les lignes en noir grisé sont le réseau tel qu'il existe aujourd'hui en 2009. En orange et vert, vous avez les deux options de couloirs de passage, suivant qu'on est au nord ou au sud de Béziers, qui se rejoignent donc à l'entrée dans l'Aude et après un couloir unique qui passe vers l'ouest Narbonnais. On trouve donc les deux positionnements à l'est de Béziers sur les deux couloirs mais on n'en parlera pas ce soir, ce n'est pas l'objet. On trouve aussi différentes possibilités de positionner une gare dans l'ouest Narbonnais. Je vous interroge déjà : est-ce que cette gare vous la voulez interconnectée ou non avec le réseau classique ? Ce n'est pas forcément une évidence ...

Intervenant :

(Inaudible car sans micro).

... et je monte à Paris, c'est arrivé hier.

Monsieur Edouard PARANT :

Donc vous passez par la gare centre.

Intervenant :

Je passe par la gare existante de Narbonne.

Monsieur Edouard PARANT :

D'accord.

Intervenant :

Ce que je demande simplement, c'est qu'à l'avenir, quand je veux monter à Paris, je puisse partir de la gare la plus proche de chez moi, où je peux garer ma voiture parce qu'il y a des places, monter dans un train régional qui m'amène à la gare de Narbonne et à la gare de Narbonne, je veux passer directement sur Paris en m'arrêtant éventuellement à Béziers et à Montpellier. Je veux vous faire remarquer qu'actuellement, (j'ai pris le train hier matin), on s'est arrêté à Narbonne, à Béziers, à Agde, à Sète, à Montpellier, et à Nîmes. A l'avenir on ne s'arrêtera plus à Sète et Béziers. Les gens de Sète, ils prendront un train comme moi je le fais à Port-la-Nouvelle, et ils auront à prendre le train à Montpellier.

Les constructions de gares dites à grande vitesse... c'est d'ailleurs idiot de les appeler gares à grande vitesse étant donné que les trains y sont arrêtés. Cela est une réalité. Alors il se trouve que j'ai visité les deux gares grande vitesse en Belgique, qui sont les gares de Liège et la gare d'Anvers, qui ont été considérablement modifiées, pour être des gares à la fois TGV et trains locaux. Alors, je vous invite instamment à aller voir la gare d'Anvers qui est un

monument. Il faut le voir, et moi ce que je demande simplement, c'est que depuis chez moi, je n'ai pas à changer trois fois de trains pour aller prendre le TGV, comme c'est le cas par exemple, si je veux aller à Romans. Vous allez à Romans, vous êtes obligé de descendre à Valence TGV, et là, la seule solution c'est de louer une voiture, et cela c'est inadmissible. Voilà.

Monsieur Edouard PARANT :

D'accord. On va faire quelques petits exercices pratiques. On va commencer par le cas où la gare est en position F, c'est ce qui permet donc une interconnexion entre le projet de ligne nouvelle et la ligne classique. On va regarder où vont les trains, et ce qu'il faut comme raccordement pour que cela marche. Donc là, vous avez un train TER entre Carcassonne et Narbonne qui assure l'interconnexion avec la ligne TGV qui passe directement par l'ouest narbonnais sur la ligne nouvelle dans ce cas-là. Alors pour ce faire, on va regarder ce que fait un train qui vient de Perpignan et qui va vers Carcassonne. Celui-ci n'a pas le choix, il ne peut pas passer dans la gare, il faut être conscient de cela. Si vous voulez lui faire un raccordement pour récupérer la ligne classique, il n'est pas possible de le faire passer dans la gare. Maintenant regardons un train qui passe en arrivant de Montpellier, Béziers, qui voudra aller vers Carcassonne. Donc il s'arrête dans la gare, il a un raccordement assez court, et il rejoint finalement le réseau classique. Il est important de comprendre, et on l'a vu avec Avignon tout à l'heure, qu'il est difficile voire impossible d'avoir les trois directions dans la même gare à une interconnexion. Il faut dans ce cas-là privilégier les flux les plus importants. Quels sont-ils dans le cas présent ? Le nombre de trains le plus important sera ceux qui viennent du nord et vont au sud, ou inversement ceux qui viennent du sud et vont vers le nord. Donc c'est plutôt du Montpellier-Perpignan pour plus des deux tiers des trains. Si on doit mettre une gare, il faut que le maximum de trains s'y arrêtent. Donc il faut au moins avoir le flux Montpellier-Perpignan.

Le deuxième flux important en termes de trafic, c'est le flux qu'on appelle grand sud, cela a été évoqué par certains d'entre vous, celui qui vient de Béziers. Peu importe qu'il vienne de Lyon, de Marseille ou de Nice, ou de Genève. A partir de Béziers, ces trains partent vers Carcassonne et vers Toulouse. Si on refait la gare F et si un train vient de Montpellier, on a besoin de l'arrêter dans la gare du raccordement rouge, ok ? Et donc dans ce cas de figure-là on sacrifie en quelque sorte le flux le moins important qui est le flux Carcassonne-Perpignan. Mais d'autres cas de figure sont possibles, si on ne veut pas interconnecter la gare ou si on veut la placer plutôt sur la ligne à l'ouest. Qu'est-ce qui se passe dans ce cas-là si on place donc la gare sur le réseau classique ? Là vous voyez que les trains Montpellier-Perpignan évitent la gare. Par contre vous allez intercepter tous les trains qui font Montpellier-Toulouse, et vous intercepterez également les trains qui font Perpignan-Toulouse. Mais dans ce cas-là, vous n'intercepterez pas le flux principal qui est du Montpellier-Perpignan.

Monsieur BERNET :

Merci, je ne suis pas sûr qu'à cette heure-ci, vous facilitez la fin de soirée... ! Il y a beaucoup de demandes de parole mais il est 10 h moins 10, et nous n'avons pas encore entendu notre autre expert qui est Pierre Schmeltz. Les questions de bruit n'ont pas été posées, ce qui prouve que vous êtes extrêmement sereins. Mais enfin en général quand on parle d'une infrastructure ferroviaire, on pense au bruit, et donc je souhaitais qu'il nous dise quelles sont les normes, et comment on les fait appliquer.

Monsieur Pierre Schmeltz :

Rassurez-vous je serai bref. J'ai participé à l'élaboration d'avis antérieurs au débat public d'aujourd'hui, puisque j'étais au Ministère de l'équipement et l'environnement et responsable du bruit au Ministère de l'environnement... C'est là où j'ai d'ailleurs rédigé la loi sur le bruit, pour faire bref. Ce n'est pas l'objet du débat d'opportunité d'entrer dans les détails. Je vais reposer quelques questions qui ont été peu ou pas abordées ou qui ont été plutôt éludées. J'ai 5 transparents, donc comme ça, cela ne va pas vous fatiguer beaucoup. Le premier rappelle, comme ce qui a été dit d'ailleurs par Monsieur Parant tout à l'heure, qu'il y a deux grandes étapes de débat, celle d'aujourd'hui, le débat d'opportunité et puis le vrai débat où on abordera les questions de la réalisation, celui de l'enquête publique. Après tous les débats qui vont y avoir lieu localement pour savoir comment on va faire, on va rentrer concrètement dans la façon dont les choses vont être réalisées.

Au niveau de l'opportunité, on ne peut pas rentrer dans le détail des niveaux sonores, j'en dirai quelques mots, mais sur les principes. Le débat d'opportunité va de façon sous-jacente emporter des engagements de la part de l'Etat, de la part du Maître d'ouvrage, et avec quelque chose qui est très important aussi, ce qu'on appelle l'engagement de résultat, ou la garantie de résultat. Je vais regarder cela rapidement avec vous. C'est l'objet de mon deuxième transparent.

D'abord l'engagement de l'Etat. Tout à l'heure on a parlé de la loi sur l'eau, on a dit que l'engagement de RFF est de se conformer totalement aux obligations de la loi sur l'eau. Mais là, il est évident que l'Etat va veiller à ce que RFF respecte la totalité des engagements de la réglementation sur le bruit. Cela va de soi, donc je n'insiste pas. Et je rappelle quand même que les engagements au niveau du bruit, c'est l'approche santé au sens de l'OMS. L'approche santé au sens de l'OMS c'est la tranquillité, le bien-être, garantir le repos, le sommeil, etc..., parce qu'ici on n'est pas dans des niveaux où on va atteindre la surdité... Quand on va dans les discothèques on craint pour l'oreille, voilà. Ici on reste dans des domaines, disons, liés à l'habitat, liés aux bâtiments, équipements sensibles, aux écoles, aux équipements de santé, de soins, où là il va falloir que la réalisation de l'infrastructure garantisse un certain nombre de choses.

Les hypothèses qui vont être élaborées, aujourd'hui on en a éludé beaucoup sur le trafic, sur sa composition, sur les horaires aussi, ont une influence évidemment extrêmement forte sur le bruit, que ce soit le jour, la soirée, la nuit. Donc l'engagement de l'Etat est, à l'ouverture de la ligne, la réglementation des niveaux sonores qui sont, pour les logements, pour les locaux d'habitation et les locaux sensibles dont j'ai parlé, assez contraignants. Pour ce faire évidemment, avant les travaux, on va évaluer le bruit avec des méthodes prévisionnelles. Pendant longtemps on a dit : avec les méthodes prévisionnelles, on ne sait pas ce qu'il y a dans l'ordinateur ou dans la machine. Tout se passe très bien et puis, quand on arrive au service, ce n'est pas bon. Non ! Parce que les méthodes prévisionnelles engagent l'Etat, puisque l'Etat est garant de la qualité de ces méthodes et engage les résultats.

Les limitations des moyens du maître d'ouvrage donc, c'est intéressant parce que pour réaliser, pour satisfaire la réglementation, le maître d'ouvrage a plusieurs moyens à sa disposition. La loi lui fait une quasi-obligation du traitement à la source, le plus possible à la source. Et le plus possible à la source, c'est le matériel, les voies, le tracé ou le profil en long et puis éventuellement des écrans tout près de la voie. Pour la limitation du bruit à la source, concernant le matériel, il faut savoir qu'entre les rames orange et les rames bleues d'aujourd'hui, on a un gain supérieur à 10 décibels. Dans l'avenir, il y a encore des gains possibles mais on va faire les calculs de bruit basés sur le niveau sonore des rames d'aujourd'hui. C'est intéressant parce qu'on peut imaginer que chaque gain qui interviendra ultérieurement sera un gain pour les riverains.

Ensuite, il y a l'entretien des voies. On s'aperçoit maintenant avec le TGV que cela compte quelque chose et RFF pourra le confirmer. Ce sont des choses qu'on commence à pas mal maîtriser, en tout cas sur lesquelles on apporte une attention extrêmement forte avec pour

l'instant l'image des voies. Enfin on a des convois qui entretiennent la linéarité totale des voies. Avant on produisait beaucoup de bruit et on ne s'en rendait pas bien compte. C'était ce qu'on appelle « les roues par rondes », parce que pendant longtemps les wagons... eh oui, ça vous fait rire, beaucoup de wagons de fret justement avaient des freins à tambour. Et les freins à tambour n'usent pas la roue de façon uniforme. Donc rapidement les roues ne sont pas tout à fait rondes et, vous imaginez, avec le contact rail-roue qui est le principal élément de génération du bruit, ce que ça peut signifier. Donc un gain assez fort a été le changement des freins. Pour des raisons évidemment liées à la mise en place des TGV et des TGV de plus en plus rapides, les freins à tambour n'étaient pas suffisants. Et donc il y a une adoption des freins à disque comme pour les voitures. Ça a été la même évolution avec l'efficacité des freins à disque qui ne touchent plus, qui n'abîment plus, pour simplifier, les roues. Ils ont entraîné un gain simplement à eux seuls de 5 ou 6 décibels sur le matériel roulant.

La diminution du bruit à la source vient aussi de la réflexion sur le tracé. Le tracé et le profil en long influent beaucoup sur le bruit. On a vu que c'est contradictoire avec beaucoup d'autres exigences notamment celles de la loi sur l'eau. Quand il faut qu'on passe en hauteur pour laisser les brèches et permettre les écoulements d'eau, on a évidemment un problème de bruit particulier à résoudre puisque le bruit monte mais descend aussi... Donc là, on a des exigences qui sont souvent contradictoires entre le bruit et d'autres facteurs. C'est aussi en fonction aussi du voisinage le bruit. Les écrans bas, je ne vous en parle pas. Il y a une obligation donc de traitement à la source mais ça ne suffit pas donc un certain cas. Quand on passe en remblai évidemment ça peut ne pas suffire. Ou à proximité. On parlait tout à l'heure des gares dans les centres-villes, ou à proximité des zones urbanisées, où le problème du bruit va se poser avec beaucoup plus d'acuité. On sera obligé de faire des écrans beaucoup plus près des habitations ou des locaux à protéger et, de façon ultime parce que c'est ce qu'on a toujours demandé dans le passé à l'opérateur, des traitements de façade, quand vraiment on ne peut pas faire autrement. Ici on est dans le Midi et on imagine bien que si l'opérateur arrivait en disant : « pour les problèmes de bruit, je vous mets des fenêtres... je vous isole à 35 ou 40 décibels et puis vous pourrez dormir tranquille chez vous », tout le monde hurlera parce qu'on a envie de vivre dehors.

Moi déjà qui arrive de Paris ce soir, je n'ai même pas eu le temps de mettre ma cravate parce qu'à Montpellier, il faisait tellement chaud que je l'ai enlevée, comme j'avais une heure à attendre le TER... Donc on a envie de vivre dehors dès qu'on est ailleurs ! L'obligation de traitement à la source demeure très importante pour les riverains existants ou futurs. Voilà !

Et puis il y a un engagement que vous trouvez partout. Après la mise en service, si des riverains sont insatisfaits malgré tout ce qu'on a pu faire pour eux, RFF est prêt dans certaines conditions à procéder au rachat des maisons. C'est quand même une protection assez importante pour les riverains...

Il y a donc l'engagement de résultat. Et c'est là où je vais revenir à ce qui a été dit tout à l'heure. Les hypothèses de départ, il faut savoir qu'elles engagent le maître d'ouvrage. Ce serait trop facile de dire : je fais circuler 10 trains par jour dont un train de fret, ça fait un peu de bruit mais ça n'en fait pas beaucoup, et donc pas besoin de faire beaucoup de protection. Je simplifie volontairement. En matière routière, il faut savoir que, quand on fait une autoroute, on calcule les niveaux sonores et ce qu'on appelle la contrainte de capacité. Il va falloir qu'à un moment donné on détermine ce que pourrait être le maximum de trafic sur les voies.

Et donc moi, avec tout ce que j'ai entendu, je ne vais pas dire que c'est fait mais que l'hypothèse qui a beaucoup de chance est celle de la mixité.

Alors, pour simplifier, je dis que pour les problèmes de bruit, les TGV c'est plutôt dans les médiums et les aigus. Si je prends le fret c'est plutôt dans les basses fréquences, voire les vibrations. Donc au niveau du bruit, ça a une grande importance s'il y a un train de fret par jour ou s'il y en a 50, pour le calcul du bruit. Et puis un facteur également important c'est le

nombre d'occurrences, c'est-à-dire le nombre de mouvements. Et là je reviens à ce qu'on a dit tout à l'heure, parce que les questions qui ont été posées m'ont frappé. Personne n'a parlé de la circulation, des mouvements dans le temps. Pour moi c'est le jour, la soirée, la nuit, qui sont des éléments importants pour le bruit quand on fait un projet comme ça. Quand j'étais à l'environnement, on y réfléchissait beaucoup aussi. Ce n'est pas pensable qu'entre Barcelone et Amsterdam, parce qu'un jour ou l'autre ça va être ça, et Londres d'ailleurs, il n'y ait pas de trains de nuit. Il y aura des TGV la nuit forcément et si ce n'est pas des TGV de voyageurs, ce sera des TGV de fret.

On peut l'imaginer parce que ça aussi ça n'a pas été dit. Pourquoi n'y aurait-il pas un TGV de fret à grande vitesse, transportant par exemple des denrées périssables ? Pour arriver au marché de Rungis, il part de Barcelone à 9h00, 10h00 du soir et sera à Rungis à 5h00 du matin pour décharger. Pourquoi pas ?

Donc le problème de la quantité de circulation des trains de jour, c'est très bien on en a parlé, mais il faudra à un moment ou un autre formuler des hypothèses sur ce qui va se passer la nuit puisque c'est en matière de bruit la période la plus importante vis-à-vis de la réglementation qui doit être prise en compte pour le niveau des protections. Alors pour donner simplement quelques chiffres, le principe des protections c'est 60 décibels le jour, 55 la nuit. Et donc si on a un trafic nocturne quasi-inexistant à ce moment-là, on va protéger pour un niveau sonore de 60 décibels pour tout le monde. S'il y a un trafic nocturne assez important et bien ça va être le niveau de 55 qui va influencer sur la qualité et l'importance des protections. C'est une question qui à un moment ou à un autre doit être posée, parce que moi je suis incapable d'y répondre sur les flux nocturnes.

Et le dernier engagement est important, il a été un peu évoqué d'ailleurs, c'est l'engagement que j'appelle de résultat et de pérennité. C'est-à-dire que quand on met en place des protections, elles sont garanties, j'allais dire théoriquement pour toute la vie de l'infrastructure. Comme on a parlé de 150 ans, théoriquement, un riverain dans 50 ans peut au pire avoir autant de bruit qu'il était prévu aujourd'hui mais ne peut pas en avoir plus. Et par contre il peut en avoir beaucoup moins du fait de l'avancée technologique etc... C'est aussi un élément extrêmement important, cette garantie du résultat, parce qu'elle est rassurante pour les riverains comme pour les élus. Parce qu'au moins on sait que, s'il y a des évolutions et si les hypothèses de départ ne sont pas respectées, c'est-à-dire s'il y a beaucoup plus de flux ultérieurement que prévu, le maître d'ouvrage sera obligé de revenir à la règle du jeu.

Je termine sur l'urbanisme, c'est important parce que, en matière d'urbanisme ça va permettre aussi aux collectivités locales de prendre des dispositions. Après ce que j'ai entendu tout à l'heure, notamment au niveau gare nouvelle et urbanisation autour, je trouve que c'est une bonne idée personnellement. Mais ceci dit, ça signifie que les collectivités locales, les élus locaux vont devoir dès aujourd'hui, enfin, dès lors que le projet aura un peu avancé et qu'on aura des idées assez précises sur l'implantation des gares, prendre des dispositions dans leurs documents d'urbanisme pour prévenir justement une urbanisation qui pourrait être intempestive. On l'a vu partout, on l'a vu autour de Roissy par exemple, mais enfin c'est vrai pour n'importe quelle infrastructure. On l'a vu pour beaucoup d'autoroutes aussi, cette non-maîtrise préalable de l'urbanisme autour de futurs, centres qui seront quand même bruyants. Une gare, ça génère du bruit...

Donc, ma conclusion n'est pas une mise en garde, c'est un souhait pour les élus locaux. Aujourd'hui, ils ont tout le temps qu'il faut pour mettre en place des dispositions pour prévenir et conserver l'avenir sur ces plans-là.

Monsieur BERNET :

Merci beaucoup à Pierre Schmeltz. Il est 10h 10. On a, je crois, pas mal travaillé. Je ne veux pas faire de synthèse mais on a regardé toutes les questions qu'on voulait regarder. Un

certain nombre de gens s'en vont, parce que demain, il y a école si j'ose dire. Donc, une seule dernière question, pour fermer le banc. Il y a d'autres réunions, dont certaines pas très éloignées d'ici et nous aurons l'occasion, ou sur Internet ou par courrier, de répondre à toutes les questions. Donc, Monsieur, vous êtes le dernier.

Monsieur MASOLIVER :

Je vous remercie. Je suis Monsieur Masoliver, de Béziers. Donc, étant Biterrois, je ne vais surtout pas vous parler de gare.

Monsieur Hubert du MESNIL :

C'est bien.

Monsieur MASOLIVER :

Simplement, j'ai un gros doute par rapport à l'option 3 qui est l'option qui a été la plupart du temps retenue dans cette assemblée. Je vais vous dire pourquoi. L'option 1, excusez-moi, pour moi, d'abord, est la moins chère et elle a un gros avantage, c'est que le parcours a déjà été étudié. Ce qui fait qu'on risque de gagner quelques mois, pour ne pas dire même peut-être même 2 ans sur le projet, en prenant quelque chose qui a déjà été étudié. Si on prend une option mixte, il faut reprendre absolument tout le circuit puisque les pentes ne sont pas les mêmes, les courbes ne sont pas les mêmes. Deuxième chose, on a déjà du mal à trouver les 4 milliards qu'il faut pour faire la première option. Je ne voudrais pas que le fait d'avoir besoin de 6 milliards pour l'option 3 mène le projet à l'eau, parce qu'au dernier moment, on nous dira qu'il n'y a plus personne pour payer. Et troisième chose pour parler du fret, à partir du moment, je pense où on va dégager des sillons sur la voie disons historique pour pouvoir les mettre sur la ligne TGV, ces sillons peuvent très bien servir pour le fret. Il est beaucoup plus facile de faire passer parfois des TER sur la ligne TGV que du fret sur la ligne TGV. Après tout, rien n'empêche tout le fret de passer par la ligne classique. Bon, je ne sais pas ce que vous en pensez, moi, c'était mon opinion.

Monsieur BERNET :

Cette dernière question était une bonne question parce qu'elle va peut-être permettre de lever une incertitude. Je passe la parole à Edouard Parant là-dessus.

Monsieur Edouard PARANT :

Vous avez d'abord posé la question des délais. Est-ce que le choix d'un scénario par rapport à l'autre pourrait modifier les délais de réalisation de la ligne. Alors effectivement dans les années 90, a été étudié un projet dédié uniquement à la grande vitesse c'est-à-dire que ce projet a des pentes qui sont celles que peut franchir un TGV qui est un train plutôt puissant et rapide. Evidemment quand on fait de la mixité et qu'on souhaite y mettre du fret, il faut comme vous l'avez rappelé Monsieur, adapter les pentes pour les rendre compatibles avec des convois lourds. Néanmoins le fait de choisir un couloir de passage ne change rien au fait qu'on ait des pentes plus ou moins importantes. Simplement, il y aura des mouvements de terre et des terrassements plus importants. Mais enfin ceci ne suppose pas qu'on doive sortir du tracé qui avait été imaginé en 1995. Il est quand même important de retenir cela. Le délai de réalisation n'est pas fonction ou pas du fait qu'il y a des trains de fret qui passent. Par contre, il faudra adapter comme vous l'avez dit l'infrastructure avec des pentes beaucoup plus faibles, premier point.

Deuxième temps, concernant le financement du projet. Ce qui est sûr, c'est que pour pouvoir faire émerger ce projet rapidement, il y a la question des études, il y a la question des travaux, il y a la question de « quand est-ce que le Ministre mettra son tampon pour la déclaration d'utilité publique » et puis évidemment « est-ce qu'on arrivera à réunir un tour de table ? » Et bien, nous pensons que c'est le projet qui répond le mieux aux attentes du territoire qui a le plus de chance de pouvoir retenir des partenaires à terme pour le financer. Ce qui est sûr, c'est qu'un projet qui ne plaît à personne, personne ne viendra mettre de l'argent dedans. La question mérite d'être posée puisque le coût est quand même important. On a entendu que beaucoup d'acteurs ce soir étaient pour la mixité, ça suppose derrière qu'effectivement les mêmes acteurs on puisse les retrouver plus tard puisque ça correspond bien au projet qu'ils veulent.

Enfin, le dernier point que vous avez souligné est : « A partir du moment où j'ai une ligne nouvelle, j'enlève des trains de la ligne classique et je les mets sur la ligne nouvelle ». Le raisonnement marche s'il est mené à nombre de trains constants entre aujourd'hui et 2020. Simplement, comme on vous l'a montré, on a beau enlever des TGV pour les mettre sur la ligne classique, en 2020, on a quand même deux fois plus de TER et deux fois plus de fret. Donc, j'ai beau enlever des TGV, il me reste encore plus de trains sur la ligne classique en 2020 qu'aujourd'hui. Ça veut dire que la ligne classique en 2020, même quand j'aurai enlevé les TGV, sera plus chargée qu'aujourd'hui avec les TGV. Donc, votre réponse est partiellement vraie. Oui je libère de la capacité mais j'en ai moins, si je ne mets que des TGV sur la ligne nouvelle, de disponibles qu'aujourd'hui.

Monsieur BERNET :

Merci au maître d'ouvrage pour toutes ces explications collectives. On va se libérer mutuellement et je vais vous remercier et vous féliciter d'avoir été aussi dynamiques au cours de cette soirée. Merci beaucoup.