

RÉUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Mardi 14 avril
Cap d'Agde, Palais des congrès
19h - 22h

Commission du Débat Public

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

Réseau Ferré de France

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

Expert invité par la CPDP

- **La desserte du littoral** : Françoise POTIER, Directrice de recherche spécialisée en transport et tourisme

Claude BERNET

Mesdames et Messieurs, il est 19h10. Par respect pour ceux qui sont arrivés à l'heure, je crois qu'il faut que nous commençons. J'invite les gens à rejoindre des places. Il y a des places libres, car que cette salle est très grande. Vous n'êtes pas encore très nombreux mais en tout cas, vous êtes les courageux qui avez résisté à une superbe soirée encore très ensoleillée pour vous intéresser aux questions un peu austères du débat public. Enfin, nous allons essayer de les rendre les moins austères possibles.

Avant de commencer, je voudrais m'attacher à une tradition républicaine du débat et passer la parole à Monsieur le représentant du Maire d'Agde, Monsieur Théron qui est là, je crois, et qui est le Conseiller chargé des transports en lui demandant s'il veut bien, en quelques mots, ouvrir les débats et nous accueillir au nom des Agathoises et des Agathois. Le voici qui monte à la tribune.

Christian THERON

Bien, Messieurs et Mesdames, bonsoir. Eh bien, la ville d'Agde et la Communauté d'agglomération sont heureuses de vous accueillir au sein de ce Palais des Congrès pour animer ainsi la deuxième réunion publique du département de l'Hérault sur ce grand débat, ce grand projet qu'est la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan. Je souhaite à tous les intervenants la bienvenue dans notre cité. Je vous remercie.

Claude BERNET

Merci beaucoup à Monsieur le représentant du Maire d'Agde. Je rappellerai en deux mots ce qu'est le débat public, pour ceux qui auraient encore quelques trous de mémoire. On en a beaucoup parlé dans la presse, ainsi que dans les documents qui ont été distribués, mais je fais toujours un petit rappel pour souhaiter à la fois la bienvenue dans le débat public et dire deux mots de la façon dont nous allons travailler ce soir.

Les débats publics, sont une obligation de la loi. C'est la loi de 2002 qui oblige à consulter le public pour toutes les infrastructures dépassant une certaine taille, pour une voie ferroviaire, c'est 40 km ou 300 millions d'euros, largement dépassés en l'occurrence, mais c'est aussi une ambition démocratique et, je dirais presque une folle ambition qui est de faire participer le public le plus large aux décisions qui le concernent, ce qui suppose que l'on utilise un certain nombre d'outils, d'instruments dont on va parler dans un instant, qui sont relativement coûteux. Il ne faut pas se leurrer là-dessus, nous avons reçu sur notre site Internet un certain nombre de questions qui posent le problème, qui disent : « Mais pourquoi dépenser tant d'argent à consulter ? » Eh bien, la réponse, est que le législateur français, en 2002 a eu l'ambition, très importante de consulter les personnes, les citoyens, les citoyennes, les associations, les élus, les institutions, d'une zone géographique déterminée, concernée par un grand équipement, avant même que la décision de le réaliser soit prise .

Pour ça, il a prévu un organe « pivot » qui est une commission indépendante et neutre, cette commission, vous en avez devant vous l'expression locale. Je vais vous la présenter en quelques mots : Nous sommes tous les représentants ici de la Commission nationale du débat public qui est composée de 21 membres, personnalités nommées pour 5 ans, qui ne peuvent être démisés de leurs fonctions ce qui assure leur indépendance, et dont les autres membres, pour l'essentiel, sont proposés soit par des grandes associations du type « France nature environnement » etc. soit par des institutions juridictionnelles comme le Conseil d'Etat, la Cour des comptes et les Tribunaux administratifs ou la Cour de cassation.

Sa version locale, si j'ose dire, je vous la présente en deux mots, en prenant mes collègues les uns après les autres pour vous montrer que nous sommes un collège. Ce n'est pas seulement moi qui dirige ces débats, nous les dirigeons collectivement. Cécile Valverde qui est juste à mes côtés, qui est une ancienne élue locale et actuellement membre du conseil de développement de l'agglomération toulousaine. A ses côtés, Claude-Sylvain Lopez qui au passage est d'ailleurs membre de la Commission nationale mais qui est surtout, un ancien

président de tribunal administratif les tribunaux administratifs. C'est à ce titre donc le principal juriste de notre petite formation. Ne tenez pas compte à ce stade de la dame qui est entre Claude-Sylvain Lopez et l'autre personne parce que c'est un expert dont nous allons vous parler dans quelques instants. J'aurai sous peu l'occasion de vous la présenter. Je lui disais tout à l'heure plaisamment qu'elle était peut-être en train de se prendre un brevet de débat public. Et donc, à côté d'elle, si j'arrive à voir, Chantal Sayaret qui est enseignante de Droit public et ancienne adjointe au Maire du Havre, spécialiste des problèmes d'environnement. Jean-Pierre Richet qui est ancien Préfet de plusieurs régions, notamment le Nord-Pas-de-Calais et enfin, Didier Corot qui, lui, est un homme de l'art puisque c'est un paysagiste installé en libéral en Provence qui a beaucoup travaillé sur cette région et qui est notamment un bon spécialiste de la Gardiole et des Corbières. Il nous en a beaucoup parlé au cours de la préparation de ce débat.

Je vous présente aussi l'équipe administrative, Audrey Wu secrétaire générale de la CPDP et Nathalie Deshayes qui travaillent à la préparation du débat, et aussi un certain nombre de collaborateurs venant de sociétés sous contrat car le débat public est une assez grosse machine et que cette machine a besoin de moyens pour tourner.

Pour faire émerger l'opinion du public, nous utilisons un certain nombre d'outils qui sont en premier lieu les publications. Il s'agit d'abord et au premier chef, du dossier du maître d'ouvrage qui est "Réseau ferré de France" : c'est lui qui l'a élaboré et il en a la responsabilité. Le représentant du maître d'ouvrage est à côté de moi. il parlera dans quelques instants. Le débat public met aussi en œuvre une série de documents qui sortent actuellement et notamment des cahiers d'acteurs. Vous avez sur la petite table, à l'entrée de cette salle, toute une série de cahiers d'acteurs qui sont déjà imprimés. On en est actuellement à une douzaine qui seront tous publiés. Nous en avons encore 5 ou 6 en attente. Ces cahiers d'acteurs viennent d'institutions très variées. Ils sont une des manifestations de l'intérêt que suscite ce débat.

Les réunions publiques sont aussi un outil particulièrement important du débat. 12 réunions publiques sont prévues. Nous en sommes aujourd'hui à la cinquième. Nous avons commencé par ce que j'appellerais les grandes villes du Sud pour lesquelles les enjeux sont tout à fait particuliers, comme Perpignan, Narbonne, Béziers. Puis, nous allons continuer jusqu'à la fin du mois de juin, en allant dans des villes qui sont peut-être un petit peu moins directement concernées par la création de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan, comme par exemple Alès ou Clermont-l'Hérault ou Pézenas. Mais nous avons estimé qu'il fallait absolument venir à Cap d'Agde. Pourquoi ? Parce que nous avons bien compris, en étudiant la géographie de cette région, que nous sommes ici dans la principale station touristique française pour laquelle les problèmes de transport sont particulièrement importants. Il faut savoir en particulier savoir, dans l'hypothèse de la création d'une nouvelle ligne qui ne serait plus une ligne littorale, comment, pourrait s'organiser les transports à destination et au départ de Cap d'Agde et autour de Cap d'Agde. Nous traiterons donc aujourd'hui particulièrement du thème particulier que constitue la desserte du littoral. Et pour cela, nous aurons à notre disposition, le maître d'ouvrage, mais également l'opérateur de transport qui est jusqu'à nouvel ordre, l'opérateur principal à savoir, la SNCF, qui est ici présente en la personne de Madame Eymieu... que je salue ! Et puis, nous aurons, je vais finir par vous la présenter, Françoise Potier, qui est Directeur de Recherches à l'Institut National de Recherches des Transports, et qui est une spécialiste notamment des problèmes de déplacement liés au tourisme. Il n'est jamais mauvais de revenir aux fondamentaux et aux apports de la recherche. C'est en tout cas, ce que veut toujours faire le débat public.

Troisième outil en dehors des réunions publiques : Le site Internet du débat. Nous y avons consacré beaucoup de soins. Nous en indiquons partout les coordonnées un peu compliquées, il est vrai, nous le reconnaissons. Si vous pratiquez l'Internet, vous trouverez sur ce site, je dirais, une mine d'informations, et de plus, en plus au fil du temps, parce qu'au départ, il n'y avait que le dossier du maître d'ouvrage, une petite centaine de pages et une quinzaine... c'est une quinzaine Monsieur Parant ? ... d'études, de rapports qui sont, m'a t'on dit, beaucoup téléchargés. Notre fournisseur informatique m'a même dit qu'on voit rarement autant de téléchargements.

En outre, ce site est en train de s'enrichir d'abord par les verbatim des réunions publiques précédentes. C'est dire que tout ce qui sera dit aujourd'hui, comme tout ce qui a été dit dans les réunions précédentes, sera enregistré et ensuite transcrit par une dactylographe qui, ensuite fournit des verbatim sont de 50 à 60 pages qui peuvent être consultés sur ce site : Je l'ai vérifié personnellement. On peut même utiliser la fonction recherche par mot clé et donc on peut tout à fait utiliser ces Verbatim comme une source d'information.

Enfin, vous trouverez sur le site du débat les questions qui sont posées par le public et les avis qu'il exprime. Aujourd'hui, nous en sommes à plus de 1.700 questions et à plus de 460 avis. Ce sont vos questions et vos avis. Nous nous efforçons de les classer par thème avec d'inévitables erreurs dues au nombre important de documents traités et à la nécessité de réagir rapidement. Ce classement est révisé en permanence et les questions comme les avis seront en principe bien classés à la fin du débat.

Et si vous voulez, par exemple, savoir ce que pensent les participants de la question des gares nouvelles ou de telle gare nouvelle, il vous suffit de sélectionner le thème « gares nouvelles » et vous y trouverez en principe les questions d'un côté avec les réponses, et les avis de l'autre.

Quelle différence y a-t-il entre une question et un avis ? Une question, appelle une réponse et un avis, est une prise de position formulée comme telle.

Je crois qu'il y a beaucoup de questions qui sont intéressantes et qui démontrent en tout cas, je dirais, d'abord, un intérêt pour le sujet, et puis aussi, j'allais dire, beaucoup, beaucoup, beaucoup de bons sens, et quelquefois plus qu'on en trouve dans certaines instances.

Tout cela aboutira à quoi ? Tout cela aboutira à un compte rendu de 60 à 80 pages que le président de la commission élaborera avec l'appui de ses collègues. Dans ce compte rendu qui sortira dans les deux mois suivant la fin du débat, nous dirons ce que nous avons entendu, lu et compris, pas autre chose. S'il y avait d'autres idées qui nous intéressent mais qui n'ont pas été émises, elles ne seront pas dans le compte rendu. Donc, il est important si vous avez des idées à faire passer, que vous les exprimiez soit en réunion publique, soit par le moyen du courrier, en nous écrivant à 80, place Ernest Granier. Vous avez tout cela dans les présentoirs là, soit sur le site Internet. Exprimez-vous, parce que vous avez évidemment un moyen de faire passer votre information. Bien entendu, nous ne citerons pas individuellement toutes les interventions qui ont été faites, mais nous essayerons de dégager les tendances fortes et je dirais même les exceptions. C'est-à-dire que si, par exemple, nous avons sur un sujet 50 messages qui expriment quelque chose et trois ou quatre messages qui disent le contraire, nous le dirons aussi, de façon à ce qu'on voit bien quelles sont les nuances.

Alors, après cela ? On dit toujours mais quelles sont les suites des débats ? la loi prévoit que le maître d'ouvrage, dans un délai de trois mois, c'est-à-dire avant le 3 décembre, devra, par écrit, officiellement et solennellement, dire ce qu'il retire du débat, ce qui ne veut pas dire je m'arrête ou je continue, etc., voilà ce que je retire du débat, voilà ce que j'ai découvert, ce que j'ai trouvé dans le débat. Et évidemment à partir de cela, je dirais que le projet s'orientera vers une direction ou une autre. Bien entendu, le maître d'ouvrage n'agira pas seul dans ce domaine puisque comme nous le verrons peut-être à l'occasion de ce débat, les problèmes de financement sont extrêmement lourds et que ces problèmes de financement ne peuvent pas être réglés par le seul maître d'ouvrage qui, encore une fois, ne fonctionne qu'avec les recettes qu'il tire des « péages », c'est-à-dire des billets et des tarifs du fret, mais il devra travailler avec des subventions de l'Etat, du conseil régional, des Collectivités territoriales. Et donc, il faudra bien que ces autorités se prononcent derrière le débat public. Alors le débat public, leur sera-t-il un élément de « guidance » ? On peut tout de même l'espérer puisque le débat public permettra, je l'espère, et c'est tout ce qui est en train de se manifester actuellement, de savoir ce que pensent les gens et leurs élus et leurs associations et les mouvements qui structurent la société, les syndicats, etc., de ces questions.

Je vais passer très rapidement sur les questions du débat. Edouard Parant au nom du maître d'ouvrage et Christian Petit, le Directeur régional de RFF, vous vont en parler. Nous avons simplement un certain nombre de sujets fondamentaux :

Premièrement, celui de l'opportunité : « Faut-il construire une deuxième ligne ? » Il y a des gens qui trouvent idiot qu'on se pose la question, mais il faut vraiment se la poser. Deuxièmement : Sur quelle formule faut-il travailler ? C'est-à-dire sur une mixité totale des deux lignes ou avec, au fond, une spécialisation de la ligne nouvelle sur les voyageurs et un certain nombre de scénarios, proposés par RFF qui caractérisent cette option. Monsieur Parant le dira beaucoup mieux que moi.

Troisième sujet : la géographie, où passer ? Où passer et avec quelle précaution passer ? Sachant que, de toute façon, le tracé suscite toujours un stress pour le territoire, pour le paysage. Par exemple, nous voyons sortir beaucoup de questions sur le problème du bruit, beaucoup de questions sur le problème des inondations et de la prévention des inondations. Autre sujet géographique : Avec ou sans gare nouvelle, sujet qui évidemment a suscité quelques polémiques ici ou là et que, actuellement, qui paraît un petit peu s'apaiser, mais qui est un sujet extrêmement lourd et sur lequel il faudra bien qu'apparaisse peut-être avec le temps d'ailleurs une conjonction entre la volonté du Maître d'ouvrage, des opérateurs et des collectivités territoriales dont l'avenir est tout de même largement dépendant de la création éventuelle de gares nouvelles.

Et puis, dernière question que nous ne résoudrons pas au sein de nos assemblées qui sont tout de même des assemblées de contribuable, comment financer cette ligne ? Un sujet qui est évidemment important. Alors, pour traiter tout cela, nous allons commencer par un exposé du maître d'ouvrage, « Réseau Ferré de France », ensuite nous donnerons le plus rapidement possible la parole à la salle pour commencer à recueillir vos premières questions, vos premières impressions et puis au fur et à mesure nous donnerons la parole aussi à la SNCF d'une part, à Françoise Potier d'autre part sur le sujet de la desserte du littoral.

Encore une fois, notre souhait majeur, c'est de faire en sorte que le maximum d'interventions puissent avoir lieu. Je vois que nous ne sommes pas trop trop nombreux, nous sommes moins serrés que nous l'avons été à Béziers ou à Perpignan, mais, si possible, essayez de ne pas trop dépasser trois, quatre, cinq minutes, cela permettra d'abord au maître d'ouvrage ou à d'autres intervenants de vous répondre quelquefois de façon plus longue et cela permettra aussi à tout le monde de terminer la réunion à une heure décente, en ayant l'impression d'avoir bien travaillé.

Indication pratique : pour parler, il faut aller à l'un des micros qui sont dans la salle, vous voyez les grands numéros là, un, deux, trois et quatre. C'est un peu le système des assemblées parlementaires, il faut se lever pour aller au micro de proximité et donc vous vous présentez, s'il vous plaît, de façon la plus claire possible parce que, encore une fois, il y a un enregistrement des débats et nous souhaitons pouvoir indiquer quelle est la personne qui s'exprime.

Enfin, dernier point qu'on me demande toujours de rappeler : Nous avons un certain nombre de photographes qui circulent dans la salle. Les règles juridiques liées au droit à l'image font qu'on peut, sans aucun problème, prendre des photos de groupe mais il arrive quelquefois qu'on prenne des photos un peu plus individuelles. Si vous ne souhaitez pas être pris en photo de façon individuelle, vous pouvez faire un geste de dénégation ou venir voir le secrétariat en fin de réunion pour demander que votre photo ne soit pas diffusée. Sinon lorsque nous tombons sur de belles photos de personnes en train de s'exprimer (c'est tout de même le sens du débat public), on n'a pas de raison de les censurer.

Voilà, je vous remercie de votre attention. Vous avez été patients et je vais immédiatement passer la parole à Christian Petit pour qu'il nous présente la problématique vue du côté de RFF.

Christian PETIT

Merci Monsieur le président. Mesdames, Messieurs, avant de passer la parole à l'équipe « projet », je veux vous dire l'importance particulière de ce débat pour Réseau Ferré de France. C'est pour nous un débat novateur. En effet, c'est le premier débat public post-Grenelle de l'environnement pour Réseau Ferré de France, sur un projet majeur qui s'inscrira dans le réseau ferré national au service d'un territoire et qui participe à la lutte contre le réchauffement climatique, sur une ligne ferroviaire de nouvelle génération qu'il favorisera le report modal et qui sera construite pour les cent ans à venir. Avec l'ambition, bien sûr, de transporter plus rapidement les voyageurs, mais également avec l'ambition de transporter durablement plus de marchandises par le train et donc moins de marchandises par les camions si possible. C'est aussi un débat important pour toutes les collectivités de cette région. Je rappelle que le projet qui va vous être présenté dans quelques instants n'est pas le fruit du seul travail de Réseau Ferré de France. Il résulte de la participation continue de l'ensemble des partenaires que sont l'Etat, le Conseil régional, les Conseils généraux et les agglomérations concernées aux études qui ont été réalisées. Le projet que nous vous présentons est donc le fruit de ce travail collectif. C'est enfin un débat essentiel, essentiel pour chacun d'entre vous puisque les habitants du Languedoc-Roussillon peuvent, comme ce soir à Cap d'Agde, s'exprimer sur le projet que nous présentons. Nous sommes heureux de voir que vous êtes venus en nombre, donner votre avis afin d'être acteurs des choix qui seront faits. C'est essentiel, pour le projet et il se trouvera ainsi enrichi et amélioré par vos contributions. Essentiel pour RFF, enfin, puisque nous nous engageons à être à votre écoute, à répondre à vos questions et à élaborer ensuite le projet qui répondra le mieux possible aux préoccupations qui seront exprimées pendant ces quatre mois de débat. Je vous remercie de votre attention. Je vais passer la parole à l'équipe projet que je vais vous présenter. A côté du président Bernet, Edouard Parant qui est le chef du projet ligne nouvelle Montpellier - Perpignan, à sa droite Bruno Beauchet qui est en charge des questions économiques et à la droite de Bruno Beauchet, Jean-François Ruiz pour les questions d'environnement et de développement durable. Je passe la parole à Edouard Parant.

Edouard PARANT

Bien, nous allons donc vous présenter les différents scénarios que RFF a élaborés avec l'ensemble des collectivités. Et en préambule, je voudrais revenir un petit peu sur ce qui y concerne l'opportunité de ce projet, puisque globalement la première question qui est posée dans le cadre de ce débat public, c'est : Y a-t-il nécessité de réaliser ou pas une ligne nouvelle ferroviaire entre Montpellier et Perpignan ? Alors, vous allez avoir l'occasion d'exprimer vos avis mais ce que je voudrais, dans un premier temps, c'est peut-être vous présenter un peu quelles sont les attentes du maître d'ouvrage, en l'occurrence donc, Réseau Ferré de France, vis-à-vis de ce temps d'échange, ces 4 mois de débat public.

Elles sont, dans un premier temps, de confirmer l'opportunité du projet, cela a été rappelé, cela peut paraître saugrenu pour un certain nombre d'entre vous, mais c'est pourtant la première question à laquelle on se doit de répondre : y a-t-il ou non la volonté dans cette région de faire aboutir ce projet ? Un projet qui a déjà, un passé d'une quinzaine d'années. Alors, l'opportunité du projet. Ce soir, c'est l'occasion pour vous tous, habitants de la région de l'exprimer de vive voix et de compléter cette motivation au travers du site Internet de la CPDP. Confirmer l'opportunité du projet, cela peut passer par, finalement, l'expression de vos attentes, c'est-à-dire : Un projet pour quoi faire et avec quelle finalité pour les utilisateurs du train et pour la problématique des transports, d'une manière générale, dans la région. Alors, il convient de préciser ces attentes, territoire par territoire. Ce soir, donc, c'est dans le bassin de vie d'Agde et qu'elle commence un peu finalement à se concrétiser. Eh bien, c'est en répondant aux questions finalement relativement simples que l'on va développer par la suite, qui sont : « Quel scénario choisir ? Avez-vous une préférence pour l'un des quatre scénarios que nous allons vous présenter ? » Plusieurs options sont ouvertes en matière d'inscription dans le territoire ou par des couloirs de passage. Une fois qu'on a décidé où on passe, la deuxième question est : « Où faut-il s'arrêter et quel type de desserte en 2020 souhaite-t-on à mettre en place pour le territoire languedocien ? » Donc, on va revenir dans un premier temps sur l'opportunité, première des questions, et puis sur les trois autres choix, nous y reviendrons d'une manière un peu plus détaillée dans la suite de l'exposé.

Alors, vous avez ici présenté à l'écran, le réseau ferré à grande vitesse au niveau européen en 2009, il est en plein essor. On voit que la France était, initialement, le pionnier dans la grande vitesse. Les Espagnols sont, eux aussi, en train de développer très fortement leur réseau.

Que se passe-t-il à l'horizon 2020 ?, s'affiche, globalement, un doublement du linéaire de ligne à grande vitesse au niveau français, un effort qui va, également, être mené de l'autre côté de nos frontières, notamment côté Péninsule Ibérique. Alors, que permettra finalement ce projet ? Qu'est-ce qu'on en attend donc en termes d'opportunité ? C'est une première façon d'apporter la grande vitesse véritablement à l'ensemble des habitants de la région. Donc, connecter chacune des principales agglomérations à la grande vitesse ferroviaire. Et puis, si on élargit un petit peu le spectre, c'est assurer la continuité ferroviaire entre la Péninsule Ibérique et la France et, d'une manière générale, mailler le territoire européen par la grande vitesse ferroviaire. Première élément, donc, qui pourrait justifier l'opportunité de ce projet. Alors, regardons un petit peu au niveau régional, comment cela se traduit ? Le premier point, c'est de pouvoir faire en sorte que plus de trains circulent dans la région. Alors, plus de trains, cela veut dire quoi ? En 2020, on estime que, grâce au projet, on va quasiment doubler l'ensemble des circulations ferroviaires dans la région. C'est évidemment des TGV, cela, tout le monde en a bien conscience, mais c'est également permettre le développement du transport de marchandises et puis un point qui n'est pas à négliger, c'est permettre, grâce à la réalisation d'une nouvelle infrastructure, le développement significatif des transports de proximité et notamment des trains express régionaux. Donc, voilà les trois services que le projet doit permettre de développer. On le voit finalement, c'est un projet de report modal qui doit permettre de détourner des gens de l'avion pour les mettre dans le train, en l'occurrence plutôt le TGV, de détourner des transporteurs du mode routier, c'est-à-dire des camions pour les mettre sur le train, cela, c'est l'intérêt pour les trains de marchandises, et puis troisième volet, de détourner des gens qui utilisent leur voiture au quotidien pour aller au travail ou des étudiants pour aller sur leur lieu d'étude et les mettre dans les trains express régionaux.

Alors, quelles sont les conditions de réussite du report modal ? Bien, d'une manière générale, on a vu qu'on voulait mettre des trains plus nombreux, par exemple, sur le volet trains express régionaux, il s'agit de mettre des trains surtout au moment où les gens en ont besoin, c'est-à-dire quand ils vont au travail ou quand ils en reviennent ou en milieu de journée pour ceux qui ont des déplacements d'affaires au niveau régional dans la région. On regarde, par exemple, pour la ville d'Agde ce que cela pourrait donner en heure de pointe. C'est-à-dire par exemple entre 7h00 et 9h00, on aurait quasiment un TER tous les quarts d'heure en heure de pointe alors qu'actuellement, c'est plutôt un toutes les 25 ou 30 min. Donc, la première condition pour que les gens changent de comportement et utilisent le mode ferré, c'est leur donner une offre de transport qui soit attractive. Donc, l'attractivité pour le voyageur, c'est certes les temps de parcours mais c'est surtout des trains réguliers, répétitifs, ce qu'on appelle le cadencement, et avec une fréquence suffisante pour que si on en loupe un, on sache que le prochain arrive rapidement.

Le deuxième volet du report modal, et là on se place plutôt côté marchandises, a moins à voir avec la capacité d'aller vite plutôt que d'avoir un service et une chaîne logistique qui soient fiables. C'est très important pour les transporteurs puisque ce qui les intéresse, c'est de pouvoir assurer à leurs clients que leurs marchandises seront livrées à telle heure et non pas à tel jour puisqu'ils raisonnent en flux tendu. Et pour ce faire, que voit-on sur cette diapositive ? Au Nord, on aurait deux lignes à l'horizon 2020, une ligne, la ligne classique, celle actuelle, une ligne qui sera mixte, le contournement de Nîmes et de Montpellier. Au Sud, on a déjà quasiment abouti à la réalisation de la concession « TP Ferro » qui est, elle aussi, une LGV qui acceptera des trains de marchandises. On a évidemment la ligne historique qui passe par Port-Bou et par Cerbères. Et donc, l'objectif, c'est de pouvoir créer une nouvelle infrastructure ferroviaire pour disposer à terme non pas d'une ligne nouvelle, parce qu'une ligne nouvelle en soi ce n'est pas une finalité, mais véritablement de disposer d'un doublet de ligne, c'est à dire deux lignes de chemin de fer complémentaires que l'on puisse utiliser au mieux de leur capacité pour répartir les circulations. Et cela, participe à la fiabilité du réseau ferroviaire, notamment en créant par exemple un « itinéraire bis ». Dans le cas où vous avez un incident sur une voie, vous pouvez reporter les circulations sur l'autre,

en tout cas, de manière plus significative et performante qu'actuellement. Actuellement, je vous rappelle que s'il y a le moindre incident sur la ligne, ce sont tous les trafics ferroviaires qui s'arrêtent dans la région.

Donc, ce projet de nouvelles infrastructures ferroviaires participe à la fiabilité, la régularité, la qualité de service pour le transport de marchandises et donc contribue à pouvoir amplifier le phénomène de report modal. Alors, un projet accélérateur de report modal, concrètement dans les chiffres, qu'est-ce que cela peut vouloir dire ? Bien, il y a évidemment plus de gens dans les trains, les TGV mais également les TER. Vous voyez que c'est... Là on vous présente une comparaison entre : en 2020, il n'y pas de projet mais en 2020, je fais le projet. Donc, c'est véritablement la plus-value apportée par l'effet ligne nouvelle. Vous voyez, cela se chiffre en millions de voyageurs supplémentaires. Pour les marchandises, là encore, le simple effet de mettre en marche donc cette nouvelle ligne nous apporte trois millions de tonnes supplémentaires. Cela veut dire que, par rapport à aujourd'hui, c'est un doublement quasiment de la quantité de marchandises transportées par le rail. On passerait de 10 millions de tonnes à 19 millions de tonnes à l'horizon 2020. Voilà ce qui forme pour nous l'opportunité du projet, ce qui justifie qu'aujourd'hui on vienne vous présenter l'ensemble de ces scénarios, ils sont au nombre de quatre, on va les développer. Scénarios qui ont été étudiés, validés et amendés avec l'ensemble des collectivités partenaires. C'est-à-dire au premier chef, la Région, les quatre Départements et les huit Communautés d'agglomération dont l'agglomération d'Agde et puis évidemment l'Etat.

Alors, maintenant, quels sont les scénarios ?

Le premier qui vous est présenté, c'est le scénario que l'on qualifiera d'historique. C'est-à-dire un projet de ligne nouvelle pour des TGV, c'est-à-dire des trains qui sont les plus rapides pour circuler à 320 km/h. Donc, cette voie est spécialisée, dédiée à ce type de trafic. C'est actuellement les LGV telles qu'on les connaît en France.

Deuxième scénario, il s'agit d'un scénario que l'on appelle mixte. La mixité, en ferroviaire, cela veut dire que, sur la ligne, j'accepte des trains à grande vitesse et j'accepte également des trains de marchandises. Alors, dans ce scénario-là, on fait le choix de ne pas rouler à pleine vitesse pour les TGV pour pouvoir mettre plus de trains de fret.

On va voir qu'il y a un troisième scénario qui lui ne fait pas ce choix-là, qui décide de rouler à, 300 km/h pour les TGV et à 100-120 km/h pour les trains de fret.

Il y a un quatrième scénario qui lui n'est pas un scénario de ligne nouvelle mais qui est un scénario d'aménagement de la ligne classique. Que veut dire aménager la ligne classique ? Cela veut dire que par rapport à la ligne telle qu'on la connaît actuellement, on viendrait y rajouter où il y a le plus de trains qui circulent, concrètement c'est entre Montpellier et Narbonne, des voies supplémentaires de part et d'autre pour créer des sections à trois ou quatre voies afin de permettre d'écouler finalement plus de trafic. Ce scénario a une spécificité : il est, on va dire, conçu pour faire circuler tous les trains à l'horizon 2020 mais pas au-delà, on verra après ce que cela veut dire. Et donc, c'est un scénario un petit peu borné dans le temps.

Cela veut dire, en corollaire que sur la ligne actuelle circulent, bien, évidemment, tous les trains express régionaux qui ont vocation à desservir l'ensemble du chapelet de villes sur la bande littorale, tous les trains de marchandises évidemment puisqu'ils ne peuvent pas emprunter la ligne nouvelle et puis une partie, et on aura l'occasion d'y revenir tout à l'heure, des TGV qui continueront eux, on verra dans quelle proportion, à desservir, les villes du littoral. C'est notamment le cas pour Sète, pour Agde mais également pour Béziers et Narbonne.

Dans le scénario mixte de TGV 220 et fret 120, vous voyez que sur la ligne nouvelle, puisqu'elle est apte à accueillir des circulations de trains de marchandises, on va essayer de reporter une partie significative de la ligne classique sur la ligne nouvelle. Et donc, vous pouvez de cette manière-là décharger un petit peu plus la ligne classique.

Troisième scénario, c'est lui aussi un scénario mixte donc, là encore, un report d'une partie des trains de marchandises sur la nouvelle infrastructure. Ne vous est pas présentée ici la ligne classique, c'est-à-dire le quatrième scénario qui consiste en un l'aménagement,

puisque, dans ce quatrième scénario, finalement, il n'y a qu'une ligne, la ligne actuelle et donc tous les trains continueront de circuler sur la ligne actuelle comme c'est le cas aujourd'hui.

Alors, qu'est-ce que cela donne en termes de temps de parcours ? Eh bien, naturellement c'est dans le scénario où vous spécifiez et vous faites en sorte que seuls les TGV circulent sur la ligne nouvelle, que vous avez les meilleurs gains de temps de parcours puisque c'est là que vous roulez le plus vite. Pour vous donner un ordre de grandeur, actuellement, on met une heure et demie à peu près pour relier Montpellier à Perpignan. Avec cette nouvelle infrastructure dédiée au TGV, on ferait mieux que diviser par deux le temps de parcours puisqu'on gagnerait 45 minutes, voire plus, pour un trajet direct sans arrêt. On voit aussi que ce projet ne bénéficierait pas uniquement aux villes qui sont sur son parcours. C'est pour cela que je vous ai présenté l'exemple de Montpellier-Carcassonne. Et ce que l'on constate, c'est qu'au moins jusqu'à Narbonne, sur un trajet Montpellier-Carcassonne, on aurait un gain de l'ordre de la demi-heure. Cela contribuerait véritablement à une amélioration des temps de parcours sur l'ensemble du territoire et même au delà.

S'agissant du deuxième scénario qui est un scénario mixte, on voit que, là encore, (actuellement, on roule à 160 au maximum), en roulant à 220, on améliorerait les temps de parcours, toujours sur les mêmes trajets type de l'ordre de la demi-heure, ce qui veut dire globalement qu'on pourrait relier Montpellier à Perpignan en moins d'une heure, à l'horizon de la réalisation du projet.

Troisième scénario, on est quasiment sur les mêmes vitesses en termes de TGV que dans le premier. Et donc, on a des gains de temps de parcours du même ordre, donc, division par deux des temps de parcours pour le trajet type Montpellier - Perpignan.

Là encore, n'est pas présenté le quatrième scénario puisque c'est un aménagement de la ligne classique. On fait en sorte qu'il y ait plus de trains mais ces trains ne rouleront pas plus vite. C'est-à-dire que les temps de parcours sur ce quatrième scénario seraient ceux actuellement constatés.

Autre point concernant le report modal, quel peut être son intérêt et son impact vis-à-vis de la réduction des gaz à effet de serre ? Vous est présentée en fait sur cette diapositive la participation des différents scénarios de ligne nouvelle à cette réduction des gaz à effet de serre vis-à-vis de la partie transport. Que voyons-nous ? D'une manière générale, tous les scénarios de ligne nouvelle ont une contribution positive et bénéfique à la réduction des gaz effet de serre. Pour vous donner un ordre de grandeur, les quantités qui sont présentées là sont supérieures à la production annuelle, en gaz à effet de serre, d'une ville telle que Nîmes ou Perpignan. On peut voir aussi, deuxième point, que le scénario qui a l'effet bénéfique le plus important, c'est celui qui combine la réduction des gaz à effet de serre due à moins de transports de voyageurs, c'est-à-dire, moins d'avions, moins de routes, enfin de voitures particulières, vos véhicules, et qui à cela ajoute l'effet bénéfique de moins de camions sur la route, c'est celui qui combine grande vitesse et trains de marchandises. Il est en vert.

On va vous présenter maintenant une diapositive qui est un peu plus discriminante, en ce qu'elle permet de différencier un peu plus les scénarios. Elle montre la capacité des différents scénarios à accepter des trains supplémentaires après la mise en service. Les quatre, vous permettent de faire circuler tous les trains tels que l'ont prévu les prévisions de trafic. Simplement, le projet n'est pas réalisé à l'horizon 2020. Il est à réaliser pour un horizon, on va dire, du siècle à venir. On veut que l'infrastructure, puisse servir à nos enfants et à nos petits enfants, donc jusqu'à l'an 2100. Alors, que constate-t-on ? Dans le cas où on décide de spécialiser la ligne nouvelle au trafic TGV, si on souhaite rajouter des TER, parce que la volonté politique régionale est de mettre plus de trains express régionaux parce que la crise fait que les gens vont de moins en moins utiliser leurs voitures mais de plus en plus des transports en commun, ou alors qu'une politique incitatrice au report modal des camions sur la route fait qu'il y aura plus de trains de fret, alors, ces trains-là, dans le scénario 1, on l'a vu, devront emprunter la ligne classique. Et dans ce scénario-là, on aura donc un conflit d'usage potentiel mais qui sera uniquement sur la ligne classique qui devra accueillir tous les trains. Evidemment, il restera de la place pour les TGV sur la ligne nouvelle. Dans les scénarios du centre, on se rend compte que finalement la capacité à accepter de trains est

accrue, parce qu'on a cette possibilité de mieux répartir les nouveaux trafics entre les deux lignes et notamment de transférer une partie des trafics de marchandises sur la ligne nouvelle, ce qui explique pourquoi ces scénarios ont une évolutivité un petit peu plus importante. Et puis, vous avez le quatrième scénario. Comme je vous l'ai dit toute à l'heure, c'est un scénario sur lequel on s'est dit : je fais le scénario juste pour répondre aux besoins en 2020. Et finalement, il n'est pas évolutif, il n'offre pas de capacité à évoluer. Et donc, il n'a quasiment pas de capacité résiduelle à accueillir des nouvelles circulations ferroviaires. Donc, il répond à la mise en service, mais au-delà si cela devait augmenter, il ne pourra pas remplir ses missions. Alors, en termes de coût, où est-ce que cela nous amène, en fonction des différentes options qui sont présentées ? Eh bien, un scénario de ligne nouvelle, c'est de l'ordre de 4 à 6 milliards d'euros suivant les options que vous prenez. A minima, réaliser le scénario qui permet juste de faire passer les trains en 2020, c'est malgré tout 2 milliards et demi y compris la réalisation de deux gares. Donc, les coûts qui vous sont présentés ici incluent le nombre de gares qui diverge et qui n'est pas donc le même d'un scénario à l'autre. Globalement, les scénarios mixtes sont des scénarios qui sont plus chers parce que, pour accepter des trains de marchandises, vous êtes obligés de faire des ouvrages d'art et des terrassements, donc de bouger plus de terre, et cela constitue les coûts principaux dans un projet de ligne à grande vitesse. Entre le scénario du milieu et le scénario vert à droite, on voit qu'on a un "delta de coût" assez important qui est dû au fait que dans ce scénario vert, comme vous ne faites pas de compromis sur la vitesse, il va falloir à un moment donné que les TGV puissent doubler les trains de fret qu'ils rattrapent. Pour ce faire, on est obligé de fabriquer des voies d'évitement. Et comme on ne souhaite pas pénaliser les trains de fret, on souhaite que, même quand le TGV les double, ils continuent de rouler à pleine vitesse. Ces voies d'évitement ont une certaine longueur. Pour vous donner un ordre de grandeur, c'est à peu près sur la moitié de la distance Montpellier - Perpignan qu'il faut ajouter des voies d'évitement. Evidemment, ces voies d'évitement ont un coût que l'on retrouve donc sur cette diapositive.

On a parlé de l'opportunité. On vient de voir ce qui pouvait différencier les différents scénarios. On regarde maintenant où peut-on inscrire cette infrastructure, et quels sont les couloirs de passage proposés ?

On constate qu'entre Montpellier et Narbonne, avec les collectivités, nous avons retenu deux couloirs de passage. C'est finalement un choix relativement restreint. Ces couloirs font 5 km de large. Ils se rejoignent au niveau de l'Aude pour passer dans l'Ouest narbonnais pour permettre une connexion avec les lignes classiques vers Toulouse-Narbonne. Et puis, ils descendent au travers des Corbières littorales pour rejoindre Perpignan, et se connecter au Sud à la ligne qui arrive d'Espagne qui est déjà construite, et au Nord, au niveau de Montpellier, au futur contournement de Nîmes et de Montpellier. Alors, à noter qu'un des couloirs intègre, ce qui s'appelle le projet d'intérêt général, c'est-à-dire, le tracé qui avait été imaginé en 1995.

Ayant proposé des couloirs de passage, on se pose la troisième question vis-à-vis de ces scénarios. C'est-à-dire, quelle desserte et comment irriguer le territoire vis-à-vis de cette grande vitesse ferroviaire ? La problématique a été regardée bassin de vie par bassin de vie, c'est-à-dire Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan. Et à chaque fois, plusieurs sites ou secteurs ont été proposés. Pour Agde, on a des secteurs de gares nouvelles suivants :

Le premier choix, c'est d'abord d'être desservi par la gare d'Agde, la gare actuelle. Puis, s'il y a des gares nouvelles, on peut imaginer une desserte via une gare nouvelle qui soit aux alentours de Béziers, entre Béziers et Agde, suivant le couloir qui sera proposé. Dernier point, Voici les projections de nombre de trains pour l'agglomération d'Agde actuellement et en projet, en fonction de différents scénarios et de la présence ou non d'une gare nouvelle.

Dernier point, le calendrier : Claude Bernet, le président de la CPDP vous a rappelé que Réseau Ferré de France devait, avant la fin de l'année 2009, se prononcer sur la poursuite du projet. Quel scénario retiendrons-nous ? Quelles options étudierons-nous dans l'avenir ? Et cela, ce sera d'autant plus facile que la réponse aux questions que je viens de vous poser aura été finalement assez claire. Après, on a évidemment une phase d'étude complémentaire, après le débat public, en 2009. Il s'agit de rétrécir les couloirs de passage

pour aller vers des fuseaux. Puis, après les fuseaux, d'aller vers un tracé qui s'inscrit dans une bande de 500 mètres de large. Il faudra ensuite réaliser des études préalables à l'enquête pour resserrer le champ des possibles afin, à l'horizon 2015, de pouvoir obtenir la déclaration d'utilité publique qui sera la prochaine grande étape du projet, celle à partir de laquelle on fige un tracé et où on peut commencer à acquérir les terrains éventuellement en expropriant les gens. Après, vous avez une période de travaux environ cinq ans pour une LGV. Il nous faut respecter l'objectif qu'on s'est assigné, à savoir : une mise en service à l'horizon 2020. Voilà, je vous remercie.

Claude BERNET

Bien, merci beaucoup cher Edouard Parant. Alors, maintenant, je vais donner la parole à la salle pour une petite batterie de questions. Alors, madame, au micro numéro 2. Pour une fois que c'est une dame qui parle la première. Félicitations !

Nicole MONSTERLET

Bonjour. Je me présente. Je m'appelle Nicole MONSTERLET, je suis agathoise. J'ai l'occasion très fréquemment d'emprunter la ligne Paris-Agde et parfois même la ligne Bruxelles-Perpignan ou Bruxelles-Agde. Alors, j'ai bien analysé... Excusez-moi, le micro résonne un peu. J'ai bien analysé les trois scénarios principaux. J'ai même regardé aussi le quatrième. Et voilà ce que j'ai pu en déduire. Vous allez peut-être répondre sur ce point. J'ai constaté que les trois projets oublient Agde, je le dis comme je l'ai lu. Agde, c'est environ 600.000 passagers par la voie SNCF avec une très forte augmentation de la fréquentation qui est récente, puisqu'on a 15 à 16 % d'augmentation de trafics passagers entre 2006 et 2007. Donc, je suppose que cette augmentation va aller croissant, nous l'espérons en tout cas pour le tourisme et pour la vie économique de la région. Il serait même intéressant que la période de fréquentation s'étale sur toute l'année. Alors, on sait que dans le dispositif actuel, beaucoup de gens descendent à Montpellier, ce qui fait que si la ligne passant par Agde était améliorée, on aurait sans doute encore une augmentation. Et d'après les dossiers que vous nous avez transmis, je peux déduire que ces chiffres sont appelés à augmenter encore parce que quand on regarde les entrées et les sorties au péage routier d'Agde, on sur les six dernières années, 55 % d'augmentation de trafic aux entrées et aux sorties du péage qui pourrait être délestée sur le transport ferroviaire. Donc, pour nous, en tant qu'agathois et usagers de la SNCF, je dis que les propositions sont insatisfaisantes puisque Agde, c'est quand même, comme vous l'avez dit, la principale station du littoral. C'est plus de 100.000 habitants chaque été, donc entre juin et septembre. Il n'y a aucune amélioration de la desserte d'Agde puisque vous l'avez montré dans vos chiffres, je les avais identifiés sur les trois scénarios en termes de TGV, on passe de 13 à 14 ou de 13 à 16. Sur les trois principaux scénarios, bien sûr, on aura une augmentation du trafic TER, mais on aura surtout un report du fret sur la ligne actuelle et la ligne actuelle passe au centre-ville. Donc, la gare actuelle ne permet pas, parce que l'emprise au sol est trop étroite, ne permet pas, de faire passer d'autres voies. Et donc, on va, avoir une augmentation du fret intercity, à l'intérieur de la cité et on aura très peu de TGV directs qui passeront par Agde, en plus un ou deux par jour, cela ne fait pas beaucoup. Donc, pour les agathois, c'est le maximum d'inconvénients et c'est le maximum de nuisance. J'ai regardé aussi donc les différents scénarios proposés et les différents couloirs proposés et je pense que pour nous, la solution la plus intéressante, ce serait que la nouvelle gare soit construite entre Béziers et Agde, au plus proche entre Béziers et Agde, et pourquoi pas une liaison avec l'aéroport de Vias, et pourquoi pas l'idée d'une plateforme intermodale autour de l'aéroport de Vias ayant une connexion avec la ligne existante. Une ligne au nord de Béziers, cela nous obligerait à traverser Béziers et ce serait difficile pour le trafic, d'autre part, il faut savoir qu'on espère toujours un doublement de la voie routière de la voie qui mène sur le Cap d'Agde et qui passe à proximité d'Agde. Donc, je le dis en tant qu'usager de la SNCF, nous, ce qu'on voudrait, c'est avoir une gare au plus près d'Agde, peut-être pourquoi pas près de l'aéroport de Vias. On vient déjà de perdre la ligne Paris-Agde. Voilà, donc. Merci.

Claude BERNET

Voilà une question extrêmement précise et qui est effectivement une question centrale ici. Est-ce que vous souhaitez répondre ou est-ce que, peut-être, je peux donner la parole à la SNCF. Vous passez le micro, à Madame Eymieu qui représente ici la SNCF.

Laurence EYMIEU

Je suis directrice des projets sud-européens pour la SNCF pour la direction de la stratégie.

Alors, il s'agissait de vous parler, pour rebondir sur ce que vient de dire la dame, de la problématique en effet des gares centres et gares nouvelles et puis de la desserte d'Agde puisque aujourd'hui on est à Agde

Alors je vais faire un petit peu de théorie pour commencer pour vous dire d'abord que l'idée forte du TGV, parce que nous opérateurs SNCF, c'est de pouvoir accéder aux gares centre-ville. C'est en fait la première ossature on va dire du système ferroviaire, la desserte ferroviaire et donc évidemment la SNCF souhaite parler de cette ossature-là. C'est une première chose importante à dire.

Deuxième chose à dire, quel est l'intérêt d'une gare nouvelle ? Qu'est-ce qu'on recherche quand on va faire une gare nouvelle en projet de ligne nouvelle ?

On doit d'abord essayer d'élargir en fait la zone de chalandise de la gare et de permettre à un plus grand nombre de gens d'avoir accès à la grande vitesse. Ça c'est une première chose importante.

Une deuxième chose importante qu'il faut avoir en tête c'est que cette gare nouvelle doit être en fait un bon compromis entre d'une part, le temps d'accès à la gare qui doit être assez court, et le gain en temps de parcours qui se fait par la LGV. En fait, c'est un deuxième élément qu'il faut avoir en tête pour ces gares nouvelles et les gares centres.

Et le troisième élément qu'il faut avoir en tête c'est qu'on cherche chaque fois un bon positionnement de la gare nouvelle, une gare qui soit, bien sûr, interconnectée à la ligne classique qui est extrêmement importante, et une gare qui permet d'accompagner le développement des agglomérations.

Voilà un peu pour la question stratégique je dirais, pour ce sujet de gare nouvelle. Alors maintenant, on va revenir sur Agde. Plus précisément, on va dissocier les deux types de transport qu'on réalise aujourd'hui, transport grande ligne et puis le transport régional.

Alors pour le transport grande ligne, si on regarde ce qui se fait aujourd'hui en 2007, on a 5 allers-retours Paris, ce qu'on appelle des TGV radio dans notre jargon ferroviaire. Et on a 2 intersecteurs pour les TGV qui ne passent pas par Paris et qui font en occurrence les dessertes du nord au sud et qui vont de Lille-Lyon vers ici, donc dans la Région Languedoc-Roussillon et dont un qui arrive même de Bruxelles.

Donc voilà où on en est aujourd'hui. Alors à l'horizon 2020 - là aussi en l'occurrence, c'est-à-dire sans le projet - on aurait, en projection, 9 allers-retours.

Avec le projet, à l'horizon 2020 avec le projet, dans les hypothèses de LGV ; c'est-à-dire LGV mixte ou LGV dédiée présentée par le maître d'ouvrage, on arriverait à 8 allers-retours. Ce qui fait un de plus par rapport à la desserte d'aujourd'hui en 2007. Et avec le scénario de ligne nouvelle mixte ; c'est-à-dire une ligne nouvelle qui du fait du fret et du voyageur, on a 7 allers-retours ; c'est-à-dire en l'occurrence un de moins que sur les 2 scénarios précédents.

Alors quel serait, ce que je veux dire là ce n'est pas le coût, quel serait l'apport - en l'occurrence, un de plus, je veux dire un TGV de plus, un aller-retour TGV de plus - quel serait l'apport d'une gare nouvelle dans ce dispositif ?

Alors d'abord pour l'appréciation d'une gare nouvelle, on nous dit qu'aujourd'hui elles sont interconnectées, qu'elles emploieraient la compagnie au développement de l'agglomération, qu'elles ne soient pas trop éloignées en effet des zones de chalandise ; donc là, en l'occurrence, si on regarde de ce point de vue-là, ce serait la gare de Béziers-est qui serait

sans doute la mieux positionnée pour satisfaire Agde en l'occurrence. Donc, si on passe les hypothèses Béziers-est, on voit qu'à l'horizon du projet, on est en capacité de faire une desserte grosso modo de 29 allers-retours, ce qui est quand même assez important. Et donc ces allers-retours seraient bien sûr une acquisition du développement d'Agde puisque la liaison entre la ville d'Agde et la gare de Béziers-est serait d'environ 8 min si on part du principe bien sûr d'une gare qui serait implantée sur la ligne classique sans embouteillage bien sûr en l'occurrence. Ça, c'est très important notamment en période estivale, donc sans embouteillage.

Alors si on résume, ça serait en termes de desserte grande ligne assez intéressante pour la ville d'Agde. On aurait fait donc une desserte centre-ville qui serait au moins équivalente avec le projet Rhône. La ville d'Agde pourrait bénéficier donc de 29 allers-retours sur la gare nouvelle, à simplement 8 min de la gare centre, c'est grâce à la même condition et bien évidemment, la possibilité aussi de courir à des dessertes nouvelles puisqu'on aurait des possibilités de liaison avec Barcelone, Toulouse en 1h30 ou Marseille en 1h35. Vraiment, c'est une ouverture de la desserte d'Agde à travers cette gare nouvelle de Béziers.

Donc voilà pour la partie demandée. Et maintenant, je fais un petit focus sur la partie desserte régionale donc avec les TER, toujours en se positionnant en plusieurs étapes. Donc sur l'horizon, aujourd'hui 2007, on est actuellement à 23 allers-retours, ce qui fait grosso modo 46 TER par jour. En projet avec la ligne nouvelle qui dégagerait de la grande capacité puisque la grande partie du trafic TGV serait sur la ligne nouvelle, on pourrait à ce moment-là avoir en projet environ 35 allers-retours, soit 70 TER par jour avec des distinctions que l'on a fait en étudiant le sujet desserte régionale, une idée de distinction entre 25 intercités ; c'est-à-dire la connexion entre les grandes agglomérations de la côte et 10 réseaux périurbains ; c'est-à-dire des navettes entre Narbonne et Sète qui passeraient bien évidemment par Agde.

Voilà l'éclairage qu'on peut vous donner au titre du transporteur SNCF et finalement sur le transporteur SNCF à ce stade.

Claude BERNET

Je vous remercie beaucoup de cette réponse extrêmement précise à une question également précise. Alors, micro numéro 3.

Louis-Paul DELPECHE

Merci. Je m'appelle Louis-Paul DELPECHE et je suis Président d'une association qui s'appelle CIVIC et qui prétend œuvrer sur la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, dans le domaine de la politique générale de l'économique et du social. Je suis aussi ancien élu de la ville d'Agde. J'ai eu un mandat de douze ans dans la municipalité Passerieux, et par ailleurs, cheminot, en tout cas ancien cheminot.

Alors, évidemment, la nécessité de la ligne TGV pour moi ne fait aucun doute connaissant bien les travers et les inconvénients de la ligne actuelle qui existe depuis 150 ans et qui est saturée et qui ne peut plus supporter d'autres aménagements valables tant du point de vue de la desserte que de la vitesse. A propos des scénarios présentés, moi, j'étais plutôt pour le scénario numéro 2, même si le scénario numéro 3 peut paraître séduisant parce qu'il conserve une vitesse confortable aux TGV. Mais ce qui a été dit à la tribune tout à l'heure me conforte dans ma préférence du scénario numéro 2, en effet, en amont et en aval de la nouvelle ligne le contournement de Montpellier jusqu'à Nîmes et la ligne Figueras-Barcelone il y aura une ligne mixte fret-voyageurs. Il serait donc inconvenant me semble-t-il pour ce barreau reliant la frontière espagnole à Montpellier de créer quelque chose d'original qui viendrait perturber le fonctionnement dans les deux gares mères que seront Perpignan et Montpellier, à savoir la nécessité de dispatcher les trains fret et les trains voyageurs rapides. Donc j'opte plutôt pour le scénario numéro 2. Mais mon cheval de bataille c'est plutôt la gare parce qu'après tout, ce qui nous intéresse ici c'est ce que vont faire les gens de la région. Ce qui importe pour nous ici c'est ce que les habitants de cette région et les gens qui viennent

dans cette région, qu'ils arrivent du nord ou du sud, vont trouver comme possibilité de se poser près de nos stations balnéaires, voire près de nos hauts cantons pourquoi pas. Et cette gare je ne la vois pas ailleurs qu'à l'Est de Béziers dans les zones qui pourraient se situer entre Cers-Portiragnes et je ne le dirais pas, Portiragnes-Vias tout simplement parce qu'il y a là la conjonction d'autres infrastructures : l'autoroute A75, l'autoroute A9, l'aéroport, cela a été dit tout à l'heure. Et la zone étant plus ou moins blanche, si j'ose dire, du point de vue économique et urbain permettrait donc de faire des travaux importants sans trop perturber, hors les propriétaires de terrain, mais les malheureux, ils sont toujours victimes de ces grands travaux. Cela permettrait, comme il vient d'être dit par la présidente de la SNCF, la représentante de la SNCF qui m'a coupé l'herbe sous les pieds, cette gare qui pourrait s'appeler Béziers-Agde-TGV méditerranée, il faut absolument qu'elle reçoive la ligne actuelle, il faut dévier la ligne actuelle vers cette gare-là pour la simple et bonne raison et dans le cadre de la loi Borloo, c'est d'éviter aux gens de se déplacer en voiture. Que les gens sont transportés en bus, en taxi, en voiture personnelle jusqu'aux gares de Béziers, d'Agde, ou d'ailleurs mais qu'ils trouvent dans ces gares-là des TER qui les emmènent dans la gare TGV et avec une petite rupture de charge ensuite monter dans un TGV qui devait les envoyer vers le nord de la France ou de l'Europe ou vers le sud, cela, cela me paraît plutôt intelligent, pardonnez l'expression. Et est-ce que les habitants de la région auront une satisfaction particulière à voir circuler des trains qui leur traverseront la région à 350 km/h ? A part les bovidés, l'être humain je ne vois pas quel intérêt il peut y trouver sauf à prendre une photo une fois, et puis de s'en passer. Alors je pensais que ce qui l'intéresse, c'est que les trains s'arrêtent. Alors tous les trains ne s'arrêteront pas. Il faut être conscient qu'il y aura des TGV qui feront Paris-Barcelone comme aujourd'hui, ces choix-là sont intelligents, ils font passer des trains sans arrêt et c'est tout à fait normal mais il faut que les dessertes à assurer soient quand même conséquentes parce que nous bénéficions d'un bassin touristique énorme. Vous l'avez dit vous-même Monsieur le Président la station du Cap d'Agde est la première station d'Europe, il faut se le rappeler, insister dessus, de 150 000 habitants l'été et 25.000 l'hiver. C'est donc des gens qui viennent sur Agde par différents moyens et nous savons aujourd'hui que le TGV permet à des gens de se déplacer beaucoup plus facilement qu'auparavant avec aujourd'hui des tarifs absolument fantastiques. Quand on prévoit son trajet longtemps à l'avance, les gens peuvent se déplacer pour un week-end. Nous vivons en ce moment les vacances de Pâques et on voit des gens venir pour deux jours quoi, trois jours et repartir. Donc cela, cela va se multiplier, cela va prendre une incidence terrible. Les familles se déplacent beaucoup plus facilement et les chefs de famille, enfin ceux qui travaillent, que ce soit l'homme ou la femme, peuvent se déplacer en laissant les familles dans nos stations. Je parle de la station d'Agde mais c'est valable pour Vias, c'est valable pour Portiragnes, c'est valable pour Valras évidemment. Voilà. C'était à peu près tout ce que je voulais dire sauf peut-être pour le tracé aussi, insister pour que ce tracé passe au sud de Béziers et non pas au nord de Béziers parce que moi, je pense que passer au nord de Béziers, c'est encore abîmer le paysage par une grande fêlure qui va traverser les paysages auxquels nous tenons beaucoup. Nous, les gens qui habitons près de la mer, nous aimons trouver nos paysages à 30-40 km au-dessus qui sont encore sains, qui sont encore protégés et alors qu'il y a déjà chez nous un A75 assez perturbateur peut-être, un A9, les routes nationales, qui sont devenues départementales d'ailleurs mais qui sont des anciennes routes nationales et enfin la voie de chemin de fer actuelle. Donc conserver ce sillon, restons au sud, créons une gare à Béziers Est à l'endroit le plus propice pour que la ligne nouvelle soit déviée au moindre coût, carrément déviée et je ne dis pas un raccordement, je dis déviée. Je vous remercie de m'avoir écouté.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors micro numéro 4.

Claude SCHMALTZ

Oui, bonjour ! Claude SCHMALTZ, je représente des acteurs économiques par le biais d'un club, le club de managers Hérault-méditerranée. Je vais un petit peu enfoncer le clou des

deux personnes qui se sont déjà exprimées. Les acteurs économiques s'interrogent et s'intéressent au développement économique lié à la réalisation d'un tel projet, et notamment d'une gare. On est aujourd'hui sur une bande littorale très fréquentée avec l'aura qui a déjà été évoquée. On entend beaucoup parler d'un projet sur Narbonne, sur Béziers Est. On aimerait savoir s'il est encore envisageable de parler d'une troisième possibilité, justement une gare qui soit plus proche du secteur Vias-Agde-Pézenas. Aujourd'hui, on apprécie énormément que vous veniez nous présenter le projet et qu'on en débattenne, on a appris des choses et j'aimerais savoir, si on pose cette question aujourd'hui, si le vingt-neuf on pourra vous en reparler quand vous serez à Pézenas et vous expliquer un peu plus en détail la portée de notre projet. Dans notre club, nous avons une commission aménagement du territoire avec des gens qui se sont beaucoup investis et ils souhaiteraient vous présenter leurs travaux

Claude BERNET

Alors je vais peut-être céder la parole à la personne qui est à côté de vous au micro numéro 4.

Emmanuel NAVARRO

Oui. Je m'appelle Emmanuel Navarro, et je fais aussi partie du club des managers de la communauté d'agglomération Hérault-méditerranée. Je veux seulement pour rappeler quelques chiffres. Tout à l'heure on parlait de visiteurs. On sait que la station d'Agde reçoit beaucoup de monde. Ce sont treize millions de personnes actuellement qui viennent chaque année uniquement sur Agde. Si on y rajoute Vias-Portiragnes-Marseillan, je pense qu'on va monter à un niveau beaucoup plus important. Et moi ce qui m'interpelle c'est que vous nous parlez d'un projet du siècle, du XXI^e siècle, au cours duquel il y aura effectivement trois TGV de plus. Si on fait ne serait-ce qu'un petit retour de deux ans en arrière, quand le pétrole était à un prix inabordable, et si on rajoute en plus que nos clients viennent en général ou de Toulouse ou de Lyon ou du nord de la France, voire de l'Europe, c'est-à-dire qu'ils ont à traverser entre 500 et 1.000 km pour venir jusqu'à chez nous, à la fin du XXI^e siècle je pense que le pétrole sera largement au-dessous des deux euros et que les 13 millions de personnes qui viennent aujourd'hui, il faudra bien qu'ils viennent par le train. Et je pense qu'aujourd'hui la gare d'Agde, étant donné que nous sommes sur le littoral qui est le plus attractif en France, en tout cas, et sur la côte méditerranéenne, va exploser. Ce n'est pas... je rejoins la dame quand elle disait : un TGV de plus par jour c'est ridicule. Je ne sais pas combien il y a de personnes dans un TGV, peut-être vous allez nous le dire mais je rappelle les chiffres, c'est treize millions. Aujourd'hui on n'est pas à 1h30 de Barcelone, on n'est pas à 1h30 de Toulouse ou même moins, on n'est pas à 1h30 de Lyon, on n'est pas à 3h30 de Paris, donc cela veut dire que demain quand tous ces gens-là pourront venir beaucoup plus facilement et beaucoup plus rapidement sur Agde, ce n'est pas un, c'est dix, c'est quinze, c'est cinquante TGV qu'il nous faudra sur Agde, juste pour alimenter la station. Mais je rajoute bien, la station d'Agde c'est aussi la communauté d'agglomération avec Pézenas, avec Marseillan qui n'en fait pas partie mais qui est juste à côté d'Agde, c'est Vias, c'est Portiragnes, et c'est les millions et les millions de personnes qui viennent déjà chez nous. Voilà. Je vous remercie.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Je m'adresse au Club des managers Hérault-méditerranée dont des membres viennent de parler en lui disant que s'il a envie d'écrire un petit cahier d'acteurs, qu'il ne se gêne pas. Nous serions très heureux de répondre parce que ce genre de réflexion avec un certain nombre de chiffres etc., nourrit bien le débat public, et peut nourrir un bon cahier d'acteurs. Alors j'ai le micro numéro 3 qui demande la parole depuis un petit moment, on va la lui donner.

René PINAZZA

Bonjour. René Pinazza, président de l'Association Béziers-environnement dont le but est d'améliorer la vie quotidienne du grand biterrois. Donc pour tenir compte du développement démographique et économique et urbain de notre région, passerelle entre l'Europe du nord et du sud, la ligne grande vitesse est devenue une nécessité absolue. Cela tout le monde en est conscient aujourd'hui. La ligne grande vitesse doit être vraiment destinée à la grande vitesse. Aucune ligne mixte fret-voyageurs ne fonctionne réellement aujourd'hui dans le monde. On ne donne réellement satisfaction ni aux voyageurs avec une vitesse limitée, ni au trafic de marchandises avec la différence de vitesse suite aux contraintes de sillon. Les Allemands qui en ont fait la tentative ont fait marche arrière aujourd'hui. C'est de la voie qui sera extrêmement coûteuse et techniquement compliquée. La géométrie de la ligne tant pour le profil long en rampe que pour le profil en travers, que pour le dévers dans les courbes, ne peut être la même pour les trains légers et les trains lourds (problèmes de vitesse et de poids). Sur le plan de l'environnement, c'est une ineptie que de vouloir envoyer tant de fret le long du couloir languedocien. En effet, le fret va se retrouver dans l'entonnoir de la vallée du Rhône, où il ne circule actuellement que sur des lignes classiques. La ligne Perpignan-Figueras-Barcelone est la seule LGV mixte, c'est motivé par la volonté d'acheminer les trains de fret à écartement normal venant d'Europe en dépit de l'écartement large du réseau espagnol. La perte de clients risque d'être préjudiciable pour l'environnement car la réduction de la vitesse sur une ligne mixte conduira à la perte d'une part importante de clientèle chiffrée par RFF aux alentours de 9 % soit 2,2 millions de clients en moins, usagers qui emprunteront leurs véhicules ou le transport aérien avec l'encombrement et la pollution qui en résulteront. Une ligne dédiée aux voyageurs permettra de développer le service et des inter-cités à grande vitesse, qui constituent une vraie alternative. Le trafic fret à l'horizon 2020 est estimé à deux cents dix huit millions de tonnes, (étude de Réseau Ferré de France), soit 33 % de plus qu'en 2004. Or, la part captée pour le projet n'est que de dix huit millions de tonnes, soit 8 % seulement du fret ferroviaire. Si l'on devait se baser sur les objectifs du Grenelle de l'environnement, (25 % du trafic de marchandises sur la voie ferrée), il faudrait 400 tonnes par jour en 2020. Or, le scénario trois permettrait le passage de cent soixante douze trains, et le coût serait de 1,7 milliards de plus, ce qui engendrait peut-être un temps plus long pour réaliser cette ligne. Pourquoi ne pas imaginer une voie fret dédiée avec le scénario trois qui prévoit 90 km de dédoublement de voies sur 150 km au total, c'est en fait 80 % de l'infrastructure souhaitable, qui est déjà réalisée, on n'est pas loin d'une double infrastructure. On propose un scénario, comprenant la réalisation d'une plateforme de largeur suffisante, d'une pente limitée à 1/25, nécessaire pour le fret, pouvant recevoir dans un premier temps la LGV pure, pour 320-350 km/h et dans un deuxième temps une ligne dédiée au fret. Et l'économie réalisée de 1 milliard 7 permettrait de créer une voie dédiée ou améliorer la ligne de Béziers-Neussargues pour le fret.

Claude BERNET

Merci beaucoup. C'est effectivement une proposition qui est en train d'apparaître dans le débat. Je la vois sur Internet aussi, elle est effectivement nouvelle. RFF souhaite répondre là-dessus ?

Christian PETIT

Quelques éléments d'informations, sur Béziers-Neussargues, cette ligne n'est pas véritablement destinée à faire du fret. J'ai compris que vous étiez assez spécialiste des problématiques de rampe, donc je pense que vous avez dû regarder les rampes sur Béziers-Neussargues et vous avez dû vous rendre compte qu'au delà de quatre wagons de fret, on ne sait plus les tracter. Donc je pense qu'il faut tuer cette idée. Il faut dire les choses vraiment sur Béziers-Neussargues, cette ligne ancienne n'a pas un profil apte à faire du fret lourd.

Deuxième point, effectivement il y a la possibilité de l'évolutivité, finalement une bonne idée, surtout dans un contexte budgétaire caractérisé par une rareté des fonds publics, et puis on a une contrainte de temps, puisque tout le monde l'attend cette ligne. Il est donc intéressant d'envisager un scénario alternatif. Je vais donc revenir sur celui que vous proposez, qui est finalement de faire une première ligne à grande vitesse mais avec une plateforme à quatre voies, pour pouvoir plus tard, si besoin, rajouter des voies de fret, scénario séduisant mais qui comme vous l'avez dit, pose un préalable, c'est de faire dès le départ une ligne TGV à 12,5 ‰. C'est-à-dire qu'en fait, vous faites, d'entrée de jeu, le scénario LGV mixte. Donc vous déboursez tout de suite 5,9 milliards, et après vous viendrez rajouter les 80 km ou les 160 km de voie ferrée qu'il faut. Vous arriverez, je ne sais pas moi, à quelque chose qui sera de l'ordre de 7 milliards et demi. Donc ce scénario de dire : je fais une ligne LGV avec une plateforme commune apte au fret, donc avec des rampes de 12,5 ‰ comme vous l'avez suggéré, cela revient à réaliser, d'entrée de jeu, le scénario mixte avec toutes les emprises foncières et toute la plateforme, c'est plus que le scénario vert. Il faut avoir bien conscience de cela. Je pense qu'il faut effectivement travailler, peut-être, sur un scénario évolutif, mais tel que vous le présentez, on a le surcoût, d'entrée de jeu, et on sait qu'à terme, le scénario sera encore plus cher que les quatre qui sont proposés. Si, aujourd'hui, on ne présente pas une ligne TGV puis une ligne fret, c'est simplement parce qu'on a deux contraintes, la contrainte calendaire, les espagnols vont envoyer du fret, en France, crise du pétrole ou pas, mesures incitatives ou pas de l'Etat, ou de l'Europe. Nous pensons qu'il y aura plus de trains de marchandises, que ce besoin va pas arriver en 2100, il va arriver assez vite, et par ailleurs, on est dans un contexte contraint en termes budgétaire. Donc c'est pour cela qu'on vous présente des scénarios qui sont limités à une seule ligne nouvelle, pas deux à ce jour. Si on avait le temps et l'argent, on ferait comme dans la vallée du Rhône, on séparerait effectivement les trafics, on ferait trois lignes. Simplement aujourd'hui qui peut dire que ce scénario a une chance de sortir à un horizon qui réponde aux attentes des citoyens. C'est un petit peu la question qui est posée. Jusqu'où on porte notre ambition, avec quel argent prélevé sur les contribuables on finance ces deux lignes nouvelles, ou cet investissement, d'entrée de jeu, de plus de six milliards d'euros avec le scénario que vous proposez ?

Claude BERNET

Alors Monsieur là, voilà, il va au micro numéro 1.

GRAND JACQUET Louis

GRAND JACQUET Louis, Association TGV Sud Territoire Environnement. On s'est déjà exprimé sur notre préoccupation lors du débat à Béziers. C'est effectivement qu'un report conséquent du fret de la route sur le rail soit possible, et cela dès 2020. Retenir l'hypothèse d'un scénario évolutif selon lequel, dans un premier temps, on ne ferait que du transport voyageurs, et dans un deuxième temps, mais à telle échéance.....du transport de fret, me paraît totalement illusoire et inadapté aux enjeux qui se présentent devant vous quand on voit l'importance du trafic côtier. On va même dire que dans les scénarios mixtes cinquante ou soixante dix trains, cela se présente quand même entre vingt-cinq et trente cinq millions de tonnes par an, et ce qui est quand même une augmentation extrêmement intéressante, même si à notre avis elle n'est pas tout à fait suffisante. Bien entendu tout ce qui a été dit sur l'intérêt d'une nouvelle gare à l'est de Béziers est dans l'intérêt du territoire. Nous aimerions quand même que soit étudiée la possibilité de moderniser les gares existantes, notamment la gare de Béziers, compte tenu des surfaces disponibles autour de cette gare, pour voir de quelle manière elle pourrait donc absorber ces circulations nouvelles, sachant qu'à ce moment-là, la ligne nouvelle permet une ligne nouvelle mixte qui éviterait des passages de trains de marchandises notamment, et dégagerait des sites. Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup, micro numéro 4.

Daniel CALLAT

Monsieur le Président, bonsoir, Daniel CALLAT, j'habite toujours à Port Leucate. Je vous remercie de me donner la parole. Je fais toujours aussi vite et toujours aussi bref, pardon. Première chose, je voudrais rappeler puisque j'ai assisté quand même à plusieurs réunions objet de ce débat public, à l'ensemble de la Commission particulière et que dans les PO il y avait un fort consensus pour rappeler le besoin en ligne mixte. Dans l'Aude, c'était la même chose lors de la réunion qui s'est déroulée à Narbonne. Par contre, à Béziers l'autre jour, le maire, sénateur a insisté plus que lourdement et d'ailleurs, beaucoup trop longtemps, je vous le répète à nouveau, c'est inadmissible qu'un élu prenne la parole vingt et une minutes vingt deux secondes, oui je suis précis. Donc, c'est absolument scandaleux parce que les gens ont fui, ils ont fui littéralement donc la réunion publique de Béziers, le public était écœuré de voir qu'il n'a pas eu droit à la parole. Ceci dit, je ferme la parenthèse. Mais depuis le temps que je vous demande de limiter le temps, à trois minutes, c'est parfaitement possible. Je reviens sur mes propos donc, à Béziers l'autre jour, le maire, sénateur a insisté pour qu'il y ait absolument une ligne à 100 % voyageurs. Je voulais rappeler que d'une part, il faudra que les différentes chambres consulaires, les différents porteurs aux niveaux commercial et industriel dans la région se mettent d'accord autour d'une table, parce qu'on veut des gares un peu partout, une à Narbonne, une à Béziers, une à côté de Agde, cela serait de la folie douce. Ce serait contraire au principe du projet proprement dit lui-même. Et d'autre part, il faut savoir être raisonnable parce que, vous vous souvenez de ma forte question qui est l'objet même de votre débat public, c'est le financement. Donc, à ce jour, j'ai bien compris que vous étiez dans l'attente pour me donner des réponses extrêmement précises, à la fois de Bruxelles et à la fois de l'Etat français. Donc, je patienterai, rassurez-vous. Mais il ne faut pas se leurrer. Où on va aller chercher l'argent pour des projets absolument monstrueux ? Je vous mets donc, en face de cette réalité qui est le financement. Je rappelle pour ceux qui ne le savaient pas que le premier projet pour lequel nous étions à l'APS en 1995, Edouard Parant pourra bien sûr me confirmer, mais je pense que je ne me trompe pas, a fait l'objet d'un financement qui a été repris purement et simplement du temps du gouvernement Raffarin. Et je parle pour le premier projet. Comment voulez-vous donc qu'on continue ce cirque ? Je pèse bien mes mots. Des études qui ont démarré en 1984 pour lesquelles on est obligé de tout reprendre à zéro. Et enfin, je termine en vous disant ceci : je ne voudrais pas que la commission particulière oublie l'engagement extrêmement fort des deux gouvernements, français et espagnol, qui ont été dans l'obligation d'avoir recours à un consortium financier, donc parfaitement privé, pour assurer la réalisation du tronçon Perpignan-Le Perthus, qui est lui, entièrement terminé. Ce financement correspondait à une mixité de la ligne. Merci. J'ai fini.

Claude BERNET

Ah ! Trois minutes dix ! Vous êtes formidable. Bon, alors écoutez, une fois de plus vous posez des bonnes questions sur un ton très acide. Mais, vous avez le droit d'utiliser le ton que vous voulez. Je voudrais simplement vous dire que la Commission du débat public ne décide rien dans cette affaire. Ce n'est pas elle qui apportera une réponse sur le financement. J'entends par une réponse, une décision. La décision du financement, sera prise quelque part s'il est décidé de faire ce dédoublement de ligne par le gouvernement de la République, avec le Conseil régional de Languedoc et les collectivités territoriales qui ont toujours été associés à cette affaire, et qui voudront bien s'associer au financement. Effectivement, vous étiez vous-même, Monsieur, à Perpignan. Vous avez entendu le spécialiste que nous avons fait venir, Claude Libermann qui vous a expliqué que, dans ce type de projet, il ne se prononçait pas pour celui-là en particulier, mais dans ce type de projet, il est tout à fait rare qu'on arrive à obtenir plus de 30 % du montant d'un investissement par les recettes qu'on peut en escompter. C'est-à-dire qu'il y a une nécessité d'un taux de subvention de 70 %. C'est absolument énorme. C'est le taux de subvention, je le rappelle pour les gens qui ont fait de l'histoire Européenne, qui a été utilisé pendant longtemps par la communauté pour les zones les plus défavorisées, Les zones de l'annexe A, elles étaient financées, elles étaient subventionnées à 70 %. De ces 70 %, l'Etat prendra

sans doute autour de 60%, et les collectivités territoriales le reste. L'Europe contribuera, comme vous avez vous-même souhaité qu'on insiste là-dessus, l'Europe contribuera très vraisemblablement. Je ne peux pas dire que j'en suis sûr aujourd'hui. Mais enfin, il n'y a tout de même pas quarante projets dans l'escarcelle de la commission, qui ont un caractère aussi frontalier et inter-frontalier que le projet qui est en cause aujourd'hui, parce que, entre parenthèses, les liaisons dont on parle aujourd'hui, ce n'est pas seulement Agde-région parisienne, c'est aussi Agde-Barcelone, Agde-Valence et Agde-Toulouse ou Agde-Bordeaux. Et donc, là-dessus, je crois qu'il faut se poser la question du financement en se disant qu'effectivement, c'est toujours plus facile de trouver 70 % de quatre milliards, que 70 % de six milliards et que le stade du financement sera un moment extrêmement difficile, d'autant plus que, vraisemblablement, il n'y aura pas que notre projet. Pour nous, c'est le centre du monde, notre projet, puisque vous vous déplacez un soir pour venir en entendre parler. L'équipe de RFF, elle le vit toute la journée, elle travaille beaucoup. Nous même, commission du débat public, c'est un peu notre bébé. Mais ce n'est pas le bébé de tout le monde, et donc il y aura des phénomènes de concurrence. Voilà, je crois que j'ai essayé de répondre, moi aussi je suis presque trop long, à votre question.

Par ailleurs, vous avez critiqué le sénateur-maire de Béziers. Il s'est exprimé effectivement pendant vingt minutes, mais il a dit des choses qu'il était extrêmement importante de savoir, de détailler. Et, il représente tout de même 100 000 personnes, 120 000 personnes avec l'agglomération ! Ce n'est pas tout à fait rien. Je ne parle même pas de son mandat départemental mais simplement de son mandat municipal... Il me paraît important que les élus puissent s'exprimer, peut-être un peu plus longtemps que tout un chacun. Je crois d'ailleurs que, dans l'ensemble, ils sont raisonnables. Alors, il y a la personne qui se trouve devant le micro numéro 4 que je crois d'ailleurs reconnaître, qui voudrait s'exprimer. Je lui donne la parole.

Eric BOISSEAU

Monsieur le Président, bonjour. Eric Boisseau, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports. Je suis déjà intervenu à Montpellier et à Béziers. Et pendant mes propos préliminaires, je souhaiterais qu'Edouard Parant recherche dans son ordinateur la présentation faite à Béziers sur les critères de financement de l'Etat qui varient... Le taux de participation de l'Etat varie selon que la ligne est purement voyageurs ou mixte, ou purement fret. Je voudrais que cela soit affiché pendant mon intervention Deux préliminaires : il y aura un préliminaire sur Béziers-Neussargues et un autre sur cette plaquette. Je vois une erreur entre ce document, page 87 et suivant où le plan de financement indique 3,7 milliards d'euros pour la ligne purement voyageurs et dans votre présent exposé, vous êtes à 4,2 milliards d'euros. Pour le scénario deux, nous avons 3,9 d'un côté et 4,4 de l'autre. Pour le numéro trois, nous sommes à 5,2 et 5,9 et pour le quatre, nous sommes à 2,1 et 2,4. Donc la question : pourquoi cette différence de chiffres ?

Deuxième point, sur Béziers-Neussargues. Vous n'êtes sûrement pas lecteurs du mensuel Rail Passion, dans le numéro d'avril, il y a un historique des locomotives BB 7200 avec en photo une de ces locomotives en essai sur la ligne Béziers-Neussargues qui tracte un train de 400 tonnes avec plus d'une quinzaine de wagons. Nous sommes loin des quatre wagons que vous venez de citer, un train de 400 tonnes. Et le commentaire sous la photo c'est : « cette locomotive ne souffre pas ». Autrement dit, faire passer un train de 400 tonnes avec une seule locomotive sur Béziers-Neussargues, c'est possible. On sait qu'avec la SNCF c'est possible. D'ailleurs, sur Lyon-Turin, par l'itinéraire actuel du côté de Saint-Jean-de-Maurienne, le point frontière est à Modane. Vous avez des rangs des trente trois pour mille. Et vous avez aussi une photo de Rail Passion de trois BB 7200, deux en tête, une en queue avec un train de 1 600 tonnes. Et j'ai entendu dans une des précédentes réunions de débat public à Montpellier ou à Béziers que la moyenne des trains de fret, actuellement en charge par la SNCF, était d'ordre de 400 tonnes. Donc on pourrait faire passer des trains fret par Béziers-Neussargues si elle était complètement modernisée mais on sort du sujet. Est-ce que vous avez trouvé le financement ?

Edouard PARANT

Oui, oui. Juste un préambule. Les « camemberts » que vous allez voir sont issus de la présentation de Claude Liebermann, l'Inspecteur général des ponts et chaussées, qui est mandaté pour établir des tours de table sur, à la fois la LGV Est pour aller sur Strasbourg et sur le contournement de Nîmes-Montpellier. Donc on a retranscrit ce que lui, nous a présenté dans la réunion de Perpignan suivant la mixité ou pas de la ligne.

Donc, cela c'est le principe général. Ce qui intéresse la majorité des gens, c'est donc : comment va se répartir le tour de table en termes de contribution publique, c'est-à-dire une fois qu'on a enlevé la part que RFF va apporter et celle de l'Union Européenne. Il faut donc enlever ces deux parts, et regarder ensuite, selon que l'on retient ou non la mixité, comment Claude Liebermann a pensé le principe d'allocation des différentes parts budgétaires. Je vous cède la parole.

Eric BOISSEAU

Non, les deux autres, 65, 35 et le précédent. Voilà. Alors on reste là-dessus. 80 %, si c'est une ligne fret, sont apportés par l'Etat et seulement 20 % par les collectivités territoriales. Cela mérite, en tant qu'usagers des transports et contribuables de la région, cela mérite de réfléchir. Alors, tout à l'heure, vous avez évoqué la desserte TER avec des trains toutes les 10 minutes de Nîmes jusqu'à Sète, toutes les 15 minutes de Sète à Narbonne, toutes les 20 minutes si ma mémoire est bonne de Narbonne à Perpignan et toutes les 30 minutes de Narbonne à Carcassonne. Cela veut dire ni plus ni moins que d'augmenter autour de 300 % le nombre de trains TER qui vont circuler sur la région. Actuellement, la facture de la SNCF au Conseil régional d'Île-de-France est de 115 millions dans la convention qui a été signée en janvier 2007 entre Monsieur Frêche et Madame Anne-Marie Idrac. Si l'on triple la desserte TER, nous allons passer de 115 millions d'euros à 345 millions d'euros. Vous voyez l'effort à faire sur le plan des finances de la région.....

Donc, un moment donné, il va falloir choisir puisque les finances des collectivités territoriales ne peuvent pas être augmentées « *ad vitam aeternam* » d'autant plus que la taxe professionnelle va être supprimée, il faudra arbitrer entre : je finance, je co-finance une ligne nouvelle purement voyageurs qui est demandée régulièrement par un certain nombre d'intervenants. Vous avez vu, dans le plan de financement, que dans ce cas, la contribution des collectivités territoriales sera maximale. Donc, d'un côté, une ligne purement voyageurs, contribution maximale des régions, de l'autre côté, une ligne à priorité fret où là, l'Etat donne 80 % de la somme et dans ce cas, on peut augmenter fortement peut-être pas de 300 % car, est-ce utile d'avoir un TER toutes les 10 minutes pour faire Nîmes-Sète, peut-être que toutes les 30 minutes....., je suis usager du train, donc je parle en connaissance de cause, mais d'autres personnes ici avant ont dit qu'elles étaient usagers des trains. Donc entre ces deux scénarios, celui du scénario à priorité fret doit être mis en avant.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors écoutez, à ce stade de la discussion, je voudrais faire intervenir, je le sais bien mais je crois qu'on va... ou alors on prend une question et puis ensuite, on fera intervenir Madame Potier pour relancer un petit peu sur la question des transports et du tourisme. Alors, micro numéro 4.

Ah, écoutez-moi, j'ai vu le n°3, pardon et puis ensuite, on prendra le n°2, ne vous inquiétez pas, alors 3, 2 et Madame Potier. Voilà. Il faut organiser.

Jean-Marc ROUZET

C'est à moi de parler là ? Bien, moi je suis Jean-Marc Rouzet. Je suis un simple particulier utilisant assez souvent la ligne Paris-Agde et je voudrais seulement faire quelques remarques, disons pratiques d'usager. Actuellement, je pense que quel que soit le scénario de la ligne, ce qui est important pour des villes comme Sète et Agde, c'est d'avoir des

dessertes commodées et je pense que s'il y aura certainement des TGV qui passeront par ces gares, beaucoup n'y passeront pas et je crois que la chose principale qui devrait être prise en compte et doit être prise en compte, c'est la commodité de changement au niveau de l'interconnexion. Il faut que les TER soient bien coordonnés avec les horaires des TGV et surtout que les gens n'aient pas trop de déplacements à l'intérieur de la gare de transfert que ce soit Montpellier ou la nouvelle gare de Béziers ou quelle qu'elle soit, parce qu'en fait, les gens, je pense, n'ont pas trop de problèmes pour accepter un changement de matériel à condition que ce ne soit pas une course effrénée avec des bagages et donc, je dirais que l'idéal cela serait quand même un changement au niveau du quai.

Je me posais, en regardant que ce qui se passe le long du lido, une deuxième question. J'aimerais savoir s'il y a une réserve foncière qui a été faite pour faire passer un jour, quand même, une troisième voie qui permettrait de fluidifier le trafic sur cette portion de ligne même, peut-être, avant l'échéance 2020 parce que le vrai problème, je crois, c'est le problème d'étranglement sur cette ligne et là, il y aurait une opportunité sur 12, 13 km, de grands travaux et peut-être que ce serait une opportunité de mettre en place une troisième voie à cet endroit. Voilà, c'est tout.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Sur la première question, je crois qu'elle est vraiment de bon sens et nous la partageons tous, Monsieur, en qualité d'usagers, elle s'adresse aux exploitants, elle pose aussi, peut-être, dans le débat des gares nouvelles, le problème de l'interconnexion. Et je vois de plus en plus d'ailleurs sur le site Internet des gens qui nous écrivent benoîtement. Moi, vous savez, sur les gares nouvelles, je n'ai pas d'idée a priori mais au moins faites en sorte que ces gares nouvelles soient interconnectées avec les réseaux existants, c'est-à-dire avec les lignes de chemin de fer existantes et cela figurera, je peux déjà vous le dire, dans le compte-rendu des débats. Parallèlement, Un certain nombre de gens disent : cela n'a pas d'importance de faire des parkings, mais d'autres demandent qu'on en construise parce que la réalité c'est qu'un certain nombre de voyageurs viendront avec leurs automobiles et qu'ils auront besoin de parkings.

Alors il y a une deuxième question sur les réserves foncières concernant le lido, là j'ai envie de passer la parole à RFF.

Jean-François RUIZ

Oui, donc, concernant les réserves foncières sur le lido, on voit notamment entre Sète et Marseillan qu'un projet de recul de la RN112 a été réalisé par la communauté d'agglomération du bassin de Thau. Cette voie routière a été reculée le long de notre voie ferroviaire pour se protéger des coups de vent et des tempêtes comme il y en a eu dans les années 80. La politique de RFF ne sera pas de créer des réserves foncières le long de la voie ferrée dans la zone littorale. Des études ont été faites dans le cadre de pré-études fonctionnelles au débat public et des études prospectives ont été menées et on peut penser qu'à l'horizon 2100, 2150, il y aura une montée du niveau de la mer de plus d'un mètre dans la région, c'est ce qu'on observe déjà depuis une quinzaine d'année sur le littoral méditerranéen : Il s'élève à peu près d'un centimètre par an entre Sète et Marseillan. Donc cette augmentation de niveau de la mer va également être couplée à un phénomène de « surcote ». C'est donc une élévation de niveau temporaire de 1,50 m qui pourrait se produire lors des tempêtes. Il faut prendre en compte, également les phénomènes de houle et donc on peut penser, à l'horizon de 80 à 90 ans qu'une quinzaine de kilomètres de notre voie ferrée seront relativement fragilisés lors des gros coups de tabac qu'on pourrait avoir certaines années. Donc il n'est pas souhaitable de créer des réserves foncières dans le secteur.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors Monsieur au micro numéro 2 pour le récompenser de sa longue patience.

Daniel GALY

Mr Daniel GALY, Président de la CCI de Béziers Je vous promets d'être bref sans oublier que nous avons ce soir ici à traiter très particulièrement des problématiques dans la zone d'Agde. Alors ce que je vais vous livrer c'est le fruit de notre travail que vous allez retrouver dans le cahier d'acteurs que nous avons produit. Alors, à partir de ce travail, je vais vous dire la chose suivante. Le choix que nous avons fait qui était le choix de la réflexion et pas le choix de la fantaisie du moment, c'est le scénario 1 qui lui, privilégie effectivement la grande vitesse parce que nous sommes en 2009. Techniquement, cela se passera comment en 2020, en 2025 ? On peut penser que les choses vont évoluer et que la technologie permettra d'aller encore plus vite. Donc, pourquoi se priver de ce moyen ? Mais nous disons en contre-partie, qu'il faut d'ores et déjà, eu égard donc aux nécessités du moment, regarder un peu du côté du scénario 4. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'il faut d'ores et déjà en fonction des problèmes de congestion et d'insécurité, commencer à travailler sur une amélioration des choses sur les réseaux existants. Il y a urgence.

Concernant le choix du tracé. Nous avons choisi effectivement le tracé qui passe par le sud. Il s'impose me semble-t-il puisque aujourd'hui c'est le moins consommateur d'espace et c'est celui qui comporte le moins d'impact au niveau de l'écologie. Il suffit de suivre, grosso modo, le tracé des autoroutes A9 et donc à mon avis, à notre avis ce choix s'impose, je pense en plus que c'est largement la position partagée par beaucoup de nos amis qui sont ici comme nous partageons aussi là l'idée de faire une gare à Béziers Est. Pourquoi ? Pourquoi ?

Nous sommes aujourd'hui dans un secteur qui conjugue l'arrivée de l'autoroute A75 et dans la construction de l'autoroute A9. L'aéroport est à côté. Je pense que nous ne pouvons pas oublier cela.

Une autre chose qu'il ne faut surtout pas oublier, cela a été dit. Cela a été dit, c'est la démographie. La démographie de la zone, je vous rappelle un chiffre, il vaut ce qu'il vaut, mais il n'est pas faux et il qui ne prend en compte en plus l'arrivée massive des touristes l'été. Je le dis parce que sur le Cap d'Agde, il y a 250 000 habitants ne l'oublions pas. Mais nous avons 368.000 habitants sur la zone. Donc la démographie aujourd'hui s'impose, comme elle impose effectivement de mettre à la disposition des habitants de la région, effectivement un outil qui donc correspond aux besoins effectifs dans notre région. Vous voyez monsieur le Président, j'ai été bref. Je pense que je n'ai pas besoin de parler pendant trois heures pour dire ce que nous avons à dire. Et je pense que j'ai dit l'essentiel. Je vous remercie.

Claude BERNET

Bref et dense. Merci beaucoup monsieur le Président. Bon, on va donner la parole à Madame Potier.

Françoise POTIER (Expert sollicitée par la CPDP)

Moi, je ne vais pas intervenir, je ne vais pas prendre position sur les scénarios. En revanche, je vais essayer de vous donner quelques éléments pour que vous puissiez effectivement vous faire une idée sur chacun des scénarios.

Alors comment on fait ? Excusez-moi, je ne sais pas... Avant plutôt ? Voilà. Oui, cela ne se passe pas. Alors cela c'est un problème de...

Alors je reviens un peu sur la carte que RFF vient de passer. Sauf que la mienne c'est comme le nuage de Tchernobyl, cela s'arrête aux frontières françaises.... Simplement ce que je voulais vous montrer, c'est que pour construire des infrastructures lourdes, il faut

quand même un certain temps et que la réflexion est importante mais il faut quand même ne pas perdre trop de temps.

Alors en 1960 en France, il y avait en tout et pour tout comme ligne à grande vitesse deux aéroports, c'est-à-dire Le Bourget et Orly. Il n'y avait rien d'autres comme aéroport. Il y avait des aéroports militaires, certes, mais on va oublier cela. Et puis vous voyez en 2005, effectivement il en manque parce qu'il y a eu des choses de construites depuis mais pas beaucoup. Voilà la situation. Donc, vous voyez la différence importante ce qui a aussi créé, comment dirais-je, l'évolution du tourisme. Mais ce n'est pas, franchement là, ce ne sont pas les infrastructures qui ont fait le facteur d'évolution le plus important pour le tourisme.

Donc je voulais vous parler un petit peu du tourisme en Languedoc-Roussillon. Certains j'ai compris, connaissent la question, mais d'autres un petit peu moins. Mon intervention a pour objet de répondre à la question : de quoi parle-t-on ?

En fait, il y a 12 millions de touristes français qui arrivent en Languedoc-Roussillon, 6 millions d'étrangers et puis surtout ce qu'on oublie ce sont les excursionnistes. Je vous rappelle la définition de l'excursionniste, c'est quelqu'un qui ne passe pas une nuit dans la région. Et vous en avez énormément. Je ne parle pas des transits, c'est-à-dire ceux qui passent sur l'autoroute et qui ne s'arrêtent pas. Je vous parle bien de personnes qui s'arrêtent ou qui viennent dans la région juste pour moins de 24 heures. Donc vous voyez, il y en a quand même un certain nombre, il y a 16 millions de Français et 18 millions d'étrangers, puisqu'on oublie aussi ce que je voudrais bien vous montrer, c'est que parmi les touristes il y a aussi les touristes de la région qu'il ne faut pas oublier. Les excursionnistes de la région représentent la majorité des excursionnistes. Donc qu'est-ce que c'est que le tourisme en Languedoc-Roussillon ? C'est cinq fois plus qu'en 75. Cela représente 8 % de l'emploi régional, ce qui est effectivement important. C'est 155 millions, bon les chiffres on va peut-être les passer, mais surtout ce qui est extrêmement important, on va le voir tout à l'heure, c'est qu'il y a 30 % seulement des nuitées qui se font en hébergement marchand. On l'oublie toujours, l'importance de la résidence de la famille et des amis. Il faut bien avoir cela à l'esprit et puis 70 % de ces touristes et excursionnistes viennent sur le littoral.

J'avance. Oui. Ce que je voulais vous dire... J'espère que vous voyez mieux que moi. 80 % des touristes arrivent en voiture, beaucoup plus pour les touristes Français et un petit peu en avion pour mais pas tellement... Attendez, il faut que je me retourne parce que je ne connais pas les chiffres par cœur, au bout d'un moment je les oublie. Donc, il y a 15 % qui arrivent en avion. Et vous voyez que le train représente quand même assez peu pour l'instant. Et puis 95 % des excursionnistes bien sûr viennent en voiture. Je dis bien sûr parce que pour l'instant, on ne les compte pas, généralement, dans les études faites. On prend en compte dans les études de la mobilité uniquement les trajets domicile-travail. Ce qui est un peu gênant. Il y a 7 millions

Ce que je voulais aussi vous dire, c'est que les touristes ne viennent pas uniquement en juillet et en août. Bon, c'est vrai qu'il y a une surpopulation en juillet et en août puisqu'il y a 40 % des arrivées annuelles qui se situent sur ces deux mois. En revanche, les excursionnistes, vous voyez, c'est toute la semaine et puis un peu toute l'année. Contrairement à l'idée reçue, il y a beaucoup moins d'excursionnistes le week-end qu'un jour de semaine.

Alors pour reprendre un peu les idées que certains ont développées c'est qu'effectivement on considère, on raisonne souvent, sur la population déclarée par l'INSEE. Ce qu'on appelle la population résidente. Mais ce qui est important dans les transports, c'est de raisonner sur la population présente. Alors ce qu'on appelle maintenant un petit peu pompeusement peut-être l'analyse « présenteielle » Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire qu'en moyenne annuelle avec toute cette mobilité dans tous les sens, il y a beaucoup de population, il y a beaucoup de personnes du Languedoc-Roussillon qui partent de la région et il y en a beaucoup plus qui viennent. Résultat, vous avez chaque jour 15 % de plus de la population sur le territoire que ce qui est déclaré par l'INSEE. Ce qui est quand même un nombre important. Et en période estivale c'est 50 % en plus. Ce sont des chiffres qu'il faut avoir quand même en tête.

Le littoral Languedoc-Roussillon a aussi une caractéristique particulière. C'est un territoire à forte croissance démographique, elle est beaucoup plus forte que celle de la moyenne nationale avec une mobilité résidentielle des actifs, c'est-à-dire qu'il y a un certain nombre d'actifs qui veulent venir travailler et puis, bon cela vous devez tous le savoir, il y a beaucoup de retraités qui avaient pris l'habitude de venir passer quelques jours de vacances et qui viennent passer leur retraite en Languedoc-Roussillon. Et c'est important, parce qu'en fait c'était une forte croissance touristique. Je vous disais tout à l'heure que les nuitées se passent essentiellement chez la famille et les amis, donc le premier prescripteur de tourisme c'est en fait l'habitant lui-même. Et donc il y a un effet de boule de neige. Et plus il y a d'habitants, plus il y a de gens qui viennent et plus il y a de touristes, etc., etc. Donc c'est un territoire à forte croissance démographique et touristique.

On a fait un petit exercice de prospective. Je ne vous donnerais pas tous les scénarios parce que sinon.... c'est un peu le scénario moyen sans crise, sans rupture, sans etc. On arrive à une augmentation de 44 % des touristes pour 2025. 82 % utiliseront la voiture. 10 % le train et 8 % l'avion. Cela c'est si on ne fait rien. Et le tourisme va s'étaler dans l'arrière pays parce qu'il va y avoir une congestion sur le littoral. Donc les conséquences de l'évolution du tourisme c'est une mobilité qui va représenter plus de la moitié de la mobilité totale en Languedoc-Roussillon. Donc vous voyez, c'est extrêmement important quand on pense à une nouvelle infrastructure de transport, à une congestion routière qui existe déjà mais qui va être totalement insupportable. Une congestion des territoires littoraux pourra entraîner une baisse de l'attractivité et donc de l'activité touristique. Cela aussi il faut penser, ce sont les effets néfastes de la croissance du tourisme. C'est aussi une mobilité extrêmement consommatrice en gaz à effet de serre puisque très liée à l'avion mais c'est surtout à la voiture. Rappelez-vous c'est plus de 80 % des déplacements qui se font en voiture. Mais c'est aussi des touristes qui deviennent de plus en plus respectueux dans l'environnement.

On arrive tous un peu à la même conclusion c'est que le train apparaît comme un mode alternatif à la route et à l'avion. Mais il y a quand même quelques conditions à cette substitution. Leur énumération va peut-être vous aider à vous déterminer dans les scénarios.

La condition d'abord d'un prix peu élevé du train. Pour certaines catégories de clientèles, notamment les familles, pour l'instant, excusez-moi de le dire aussi crûment, le train est cher pour une famille, est cher pour certaines personnes qui n'ont pas de réduction.

Ensuite, et c'est là dessus que vous avez tous insisté et que j'insisterais beaucoup c'est a condition d'une multimodalité efficiente. On l'appelle aussi la problématique du dernier kilomètre. Bon d'accord, on nous dit de prendre le train mais qu'est-ce qu'on fait, arrivé en gare avec les enfants, les bagages, les skis ou le ski nautique. Quand je parle de multimodalité, ce n'est pas forcément uniquement de train à train. Il peut y avoir train-autocar, train-taxi. Alors cette multimodalité efficiente doit remplir quelques conditions. C'est d'abord une bonne accessibilité notamment au littoral, c'est-à-dire au lieu de destination qui soit adapté à toutes les clientèles. Alors il y a les handicapés, il y a les jeunes, il y a les femmes avec des enfants, il y a les familles, etc., etc. Puis aussi, surtout et cela je ne l'ai absolument pas entendu, il y a une information multimodale avant le départ et à destination parce que si on ne sait pas ce qu'il en est, si on ne peut pas organiser son voyage, il est sûr qu'il n'y aura pas de report modal.

Ensuite, le confort des transports avec les bagages, le temps d'attente entre les différents modes de transport, etc., etc. Je ne vais pas toutes les lister parce qu'on ne s'en sortirait pas.

Et puis une autre condition aussi, c'est qu'il y ait un système de transport à destination qui soit adapté à la mobilité des touristes parce qu'il faut aussi que, sur place, les touristes aient envie de se déplacer. Donc il ne faut pas uniquement penser à leur arrivée, mais à ce qu'ils vont faire sur place. Je vous remercie.

Claude BERNET

C'était intéressant et cela justifie les visions assez dynamiques qui nous ont été données au début de cette réunion. Alors est-ce qu'il y a quelqu'un qui souhaite s'exprimer au micro n°3 par exemple ?

Claude FRANCHINI

Bonsoir, je suis Claude FRANCHINI, voyageur lambda et maman d'une grande famille. Donc très vite, je compenserai le temps utilisé par le Sénateur-Maire, je vais me dépêcher.

D'abord quel fret et en grande quantité la ville d'Agde peut-elle espérer faire circuler ? Donc je pense que le fret est un faux problème pour Agde...

Deuxièmement, mis à part le touriste ou le tourisme, il apparaît objectivement que le bassin agathois préfèrera le projet n°1 qui permettrait d'utiliser en 2020 un TGV à 360. Pour ma part je voyage beaucoup, j'ai une grande famille qui voyage beaucoup puisque j'ai des jeunes. Et pour leur travail, ils utilisent beaucoup le train. Donc la solution n°1 est la plus importante dans la mesure où on ne pourra pas, après revenir en arrière. D'ici 2020, le TGV roulera à 360 et non plus à 300, donc tout avance. Comme on prévoit pour une génération prochaine, non plus la nôtre, il semble que ce soit important de rester sur des lignes qui vont vite, qui permettront de rallier Bruxelles à Perpignan ou à Rome très rapidement. Et pour Agde, je pense que pour les vacances c'est aussi important mais c'est important pour le travail aussi. Donc moi j'utilise beaucoup le train et ce qui me dérange le plus ce sont les correspondances, au niveau des gares. Il est des fois difficile d'aller dans une autre gare ou dans un autre secteur. Donc il faut prendre des navettes, il faut prendre des cars. Je crois que l'important est déjà de travailler sur le fond et à longue date, à longue échéance. Voilà c'est tout, j'ai fini. J'ai rattrapé le temps de monsieur le Maire-Sénateur.

Claude BERNET

Merci beaucoup Madame. Alors, micro 4.

Richard COLOMBIER

Richard Colombier, je suis biterrois. Je vais vous exprimer un point de vue qui est personnel. Cela fait plusieurs années que toutes les jeunes régions attendent une ligne à grande vitesse. Qui dit ligne à grande vitesse dit temps de transport raccourci, soit avec les régions parisiennes soit en direction de Barcelone maintenant puisque c'est possible. Je tiens à rassurer aussi nos amis Agathois et éventuellement Piscénois, Béziers n'a pas d'idée particulière à vouloir détenir à lui seul la gare en son centre. Donc il est bien certain que c'est une gare qui se trouvera située de part et d'autre de..... enfin entre Béziers et Agde qui va l'emporter.

Pour ce qui est de la présentation qui a été faite par la personne qui s'occupait du tourisme, on voit très bien qu'aujourd'hui ce qui intéresse la majorité des gens de la région c'est d'accueillir des touristes, c'est de faire voyager des personnes. Donc le premier projet qui était exprimé il y a plusieurs années, c'était un projet de TGV. Donc moi je reste braqué sur cette idée. Notre besoin c'est un projet de circulation rapide dans la région.

Ensuite, que des opérateurs étrangers, que RFF, que la SNCF aient un souci de faire circuler du fret, cela je ne le nie pas. Mais aujourd'hui la préoccupation principale, c'est faire venir des gens dans nos stations, c'est de se déplacer rapidement. Donc c'est le projet n°1 qui l'emporte dans l'immédiat. Qu'après on ait besoin de développer le fret en soi pour réduire l'effet de serre, pour le Grenelle de l'Environnement, c'est certain. Mais il faudra étudier comme on l'avait indiqué déjà par ailleurs, la possibilité de dédoubler les voies, c'est-à-dire de faire deux projets. Le premier tel qu'il était conçu il y a quelques années. Et après, un projet distinct pour le fret. Voilà. Je vous remercie messieurs dames.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Micro 3, Monsieur Artis.

Louis Jean ARTIS

Louis Jean Artis, Président de TGV Développement de Languedoc-Roussillon. Bon, tout d'abord, je vais donner un élément de réponse aux représentants de la FNAUT qui, tout à l'heure, a parlé de Béziers-Neussargues. J'ai actualisé les chiffres : l'estimation qui avait été faite en 99 par la SNCF pour la modernisation totale de Béziers-Neussargues. C'est-à-dire réélectrification 25.000, rajout de trois zones de dépassement, enfin d'évitement et, bien entendu, une remise à niveau du plancher, c'est-à-dire le remplacement de la voie sur tous les tronçons qui sont encore en rails à double champignon. Cela s'élève à 440 millions d'euros aujourd'hui en comptant 4 % glissant d'actualisation annuelle. Voilà. C'était une parenthèse avant ce que j'avais à dire.

On a parlé, depuis le début du problème de la mixité, de la nécessité de récupérer 3 millions de tonnes sur la route. L'étude a été probablement bien faite mais je pense qu'on est complètement dans l'impasse, là. D'une part, parce que 3 millions d'euros, cela doit être à peu près ce que la SNCF a perdu sur cet itinéraire depuis 17 ans, donc... et on arrivait à les écouler très bien avec les infrastructures actuelles. C'est déjà un point. Si on veut être en phase avec le "Grenelle" et si on veut dégager un peu de fret de l'autoroute, il faut monter à 25 millions de tonnes. Donc, ce n'est pas avec une ligne mixte et la possibilité de passer par ci par là, trois ou quatre trains de fret, entre deux batteries de faux TGV transformés en TER côté vitesse qu'on solutionnera le problème. J'ai assisté à tous les débats depuis le début, je pense que la réflexion doit mûrir. C'est intéressant parce qu'on a des tas d'idées qu'on entend de tous les côtés. Il ne faut pas faire une ligne mixte, je pense. Moi, je suis pour le scénario numéro 1, bien entendu, la grande vitesse 350-360, mais par contre, il serait souhaitable, dans le but de permettre le développement du fret. Ce développement du fret, est conditionné quand même par quelque chose. Ou on laisse courir le marché comme il court à l'heure actuelle et on n'est pas prêt d'avoir le fret qui remonte et surtout pas de 3 millions de tonnes, ou alors il faudra que Bruxelles et les différents gouvernements prennent des décisions extrêmement énergiques pour favoriser, pour ne pas dire imposer carrément le report modal, auquel cas 3 millions de tonnes, cela ne suffira pas. Donc, dans un cas comme dans l'autre, ou cela ne va servir à rien ou ce sera trop court, donc, je pense qu'il faut faire la ligne à grande vitesse. Prévoir dans toutes les zones où les rampes le permettent, c'est-à-dire inférieures à 12 pour mille, une plate-forme élargie avec des GV dédiées au fret purement pour éviter les problèmes d'entretien. Et dans les zones qui sont un peu plus accidentées où on ne respecte pas cette tolérance de 12 ‰ ou 12,5 ‰ de rampe, il faudrait peut-être déjà réfléchir au contournement des zones accidentées par une ligne qui respecte les nécessités du fret uniquement. Un train de fret, ne peut pas monter les rampes mais il peut très bien tourner avec des courbes de 2 000 mètres de rayon ou 1 500 mètres de rayon, on n'est pas obligé à monter à 7 000 mètres. Donc, cela diminuerait le coût global de cette plate-forme qu'il faudrait peut-être prévoir sous la forme d'un PIG, cela reste à définir, cela reste à creuser. Eh bien, là, on retrouverait le cas des 80 % de financement par l'Etat et on pourrait peut-être réserver des plates-formes avant que l'urbanisation rende tout cela de plus en plus compliqué parce qu'effectivement, on a le plus fort taux migratoire positif de France. Voilà.

Claude BERNET

Merci. Alors, est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ? Madame au micro numéro 2.

Dominique-Antoine Mattéi

Bonjour. Je suis Dominique-Antoine Mattéi. Je voudrais parler des Agathois parce que je trouve qu'on parle beaucoup des gens mais pas tellement des Agathois, or nous sommes à Agde. Moi, par rapport aux précédents, j'aurais bien aimé que notre Député-Maire prenne du temps pour venir nous expliquer la position du maire sur Agde. Parce que nous, les

Agathois, nous entendons beaucoup de choses aujourd'hui. Nous avons besoin d'avoir une gare qui ne soit pas trop loin. Une gare qui soit accessible en voiture aussi, parce qu'aujourd'hui, nous avons une gare dans laquelle il est très difficile de se garer. Moi qui problème ! Donc, déjà une gare qui ne soit pas loin, donc la solution de Béziers-Est est tout à fait intéressante. Et, enfin, moi, je ne comprends pas qu'on puisse envisager avec une ville quand même qui reçoit, vous l'avez tous dit, autant de touristes qu'on puisse envisager que la gare soit ailleurs qu'à 5 ou 10 km au maximum de chez nous. Une gare à Montpellier, c'est une gare qui nous éloigne et qui ferait que nos touristes auraient du mal à venir jusqu'à nous. Donc, déjà parce que c'est vrai que sur Agde, le tourisme, c'est quand même notre première ressource. Nous sommes la plus grande ville d'Europe touristique. Et donc, nous nous devons faire venir ce touriste et non pas le perdre au profit d'autres endroits, même si les autres endroits sont aussi intéressants à visiter que chez nous. Donc premièrement, en tant qu'Agathoise, il m'importe d'avoir une gare qui reste à côté, d'avoir des TER qui soient autre chose que les TER que nous avons aujourd'hui. Je sais qu'un effort a été fait mais il est loin d'être suffisant pour ceux qui travaillent et pour ceux qui se promènent. Parce qu'au mois d'Août les trains sont peu réguliers. C'est-à-dire à certaines périodes, le matin très tôt ou le soir, il y en a quelques-uns, mais dans la journée, il y en a très peu. Et quand on est touriste, on n'a pas envie de perdre beaucoup de temps. Même si on est en vacances, on n'a pas envie de perdre beaucoup de temps. Enfin, bon, de temps en temps, si vous voulez, si vous voulez partir d'ici et si vous sortez des grandes lignes, si vous ne voulez pas aller à Sète mais si vous voulez aller à Palavas par exemple, , vous n'êtes pas prêt d'arriver, vous faites un changement, vous revenez, enfin, bref, vous pouvez mettre jusqu'à presque trois quarts d'heure pour faire des petites liaisons comme cela, qui sont des liaisons très importantes et que nous n'avons pas. Donc, je pense qu'il faudrait quand même, là, vraiment qu'on réfléchisse à un circuit qui soit à la fois un circuit touristique, parce que c'est quand même le grand problème de notre région, enfin, le grand atout de notre région, et en même temps, un circuit qui soit aussi pour ceux qui travaillent, puisque beaucoup de gens travaillent. C'est vrai, par exemple, qu'aller à Montpellier aujourd'hui pour un Agathois, dans la semaine, il faut qu'il parte le matin et il ne faut pas qu'il revienne entre midi et 2h parce qu'il y a peu de trains il n'y en a un. Donc, s'il le loupe, c'est fini, et il passe deux heures à Montpellier. Donc, voilà, ce n'est pas incitatif pour que nous prenions de plus en plus le train. Et d'autre part, je voudrais dire que le problème du fret est un problème très très important que nous ne mesurons pas assez. Je pense qu'on ne l'a pas assez expliqué non plus aux gens. Il suffit de prendre l'A9 pour voir qu'il y a en permanence une rangée, quelque soit les horaires, une rangée de camions qui circulent, quand il n'y en a pas une et demie parce qu'il y en a souvent qui doublent, un peu n'importe comment. Moi qui suis un usager obligatoire de l'A75, je peux vous dire que sur l'A75, on n'en croise jamais. Donc, sur l'A75 qui devait doubler l'A9, il y a très peu de trafic. Comme l'A75 a beaucoup de dénivelés, les camions ne l'empruntent pas. Alors, donc, voilà, c'est vraiment... Nous avons vraiment un grand problème de circulation et c'est vrai que plus on développera le transport, plus on arrivera vite, bien sûr, encore qu'il y a des limites, mais il faut surtout qu'on ait ce qu'on appelle les petites liaisons qui, pour nous, seraient vraiment importantes. Voilà.

Claude BERNET

Merci Madame. Alors, au Monsieur qui est en train de rejoindre le micro numéro 1.

GRAND JACQUET Louis

Mr GRAND JACQUET Louis, TGV sud. Je reprends la parole pour insister, comme Madame, sur l'importance de la question du fret. D'abord, si on peut faire des projections sur l'évolution du tourisme sur les différentes probabilités d'évolution de l'économie, c'est bien de les faire. Mais il y a une certitude, c'est que le niveau de la mer monte de 1 centimètre par an et ce qu'on a oublié de dire c'est que c'est le minimum. Il est possible que le phénomène s'accélère. Autrement dit, les mesures qu'on peut prendre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, ce sont des mesures à prendre le plus tôt possible. Je ne prends pas la parole pour m'opposer à tel ou tel tenant de telle ou telle solution. Mon but n'est pas cela, le

but de notre association, c'est de mettre en exergue le fait que la solution du transport de fret par le rail est à prendre dès maintenant. Par ailleurs je rappelle que 50 ou 70 trains par jour, ce n'est pas 3 millions de tonnes par an, c'est dix fois plus. Je voudrais aussi rappeler que dans... par rapport à ce qui a été dit sur les transports sur notre région, actuellement, pratiquement tous les ans, nous dépassons des pics de pollution sur la région, c'est-à-dire que cela non plus, ce n'est pas une hypothèse concernant l'avenir, c'est une réalité du moment. Aussi, ce que nous préconisons en tant qu'association c'est l'étude et la mise en place, parallèlement au projet de ligne nouvelle, d'un schéma directeur régional de déplacement, étudiant la mise en valeur du réseau ferroviaire secondaire, la revitalisation de lignes potentiellement intéressantes dont l'exploitation a été abandonnée et le développement, à chaque fois que cela s'avèrera pertinent, de transports en commun ferroviaires, routiers, fluviaux ou marins en prenant réellement en compte les menaces qui pèsent actuellement sur notre environnement.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Monsieur le représentant du Maire d'Agde.

Mr Christian THERON

Nous avons choisi après réflexion, le scénario numéro 3. Pourquoi ? Parce que disons, la rapidité effectivement du TGV, il faut le prendre en compte mais aussi il faut aussi rendre possible le report du fret sur une certaine partie du tracé. Cela améliorera le cadencement effectivement pour les TER et les habitants du Cap d'Agde pour la métropole régionale de Montpellier. La création, évidemment, d'une gare aux abords de Béziers-Est est, disons le, impérative. On pourra l'appeler comme nous avons appelé l'aéroport Béziers-Cap d'Agde, on pourra aussi appeler cette gare Béziers-Cap d'Agde. Mais pour nous, il est fondamentalement important qu'il y ait cette ligne mixte, c'est-à-dire le scénario n° 3. Voilà.

Claude BERNET

Merci beaucoup. C'est clair, net et précis. Alors, au micro numéro 3, avec ce monsieur.

Serge PESCE

Bonsoir. Serge Pesce, je suis élu sur le Biterrois de la Communauté de Communes de la Domitienne. J'avais simplement deux questions. Pour information, quel est le coût d'une gare voyageur, et le coût d'une gare fret. Quelle est la distance minimum entre ces deux types d'équipement pour que cela fonctionne bien entre sortie des lignes et les trains qui sont à quai en mission de déchargement de passagers ou de fret. Donc, ce sont deux questions courtes et techniques.

Claude BERNET

Réponse courte et technique. Donc, vous avez le temps.

Edouard PARANT

Concernant les gares fret, actuellement, la majorité des chargements ne s'effectuent plus dans des gares destinées au trafic de marchandises mais directement à partir de ce qu'on appelle des installations terminales embranchées, c'est-à-dire, des ramifications du réseau ferré national qui arrivent directement dans les usines. Donc, une grande partie du fret actuel ne se fait plus dans des gares fret. Concernant le coût des gares TGV, cela dépend évidemment de l'ambition qu'on se donne par rapport à la gare. Est-ce qu'il s'agit d'une gare connectée ou pas ? Sur un niveau ou pas ? A savoir, est-ce que la ligne TGV croise, en passant par-dessous ou par-dessus la ligne TER ? Dans ce cas là, vous avez une gare à

deux niveaux. Est-ce que les deux infrastructures sont l'une à côté de l'autre ? Vous avez une gare à un niveau. Combien vous avez de quais à la gare TGV ? Combien vous avez de quais à la gare TER ? On imagine bien qu'à Béziers Est, par rapport à l'agglomération de Montpellier, le nombre de quais sera moins important. Autre point : quelle va être la surface de parking ? Est-ce que vous prenez un architecte de renom ou pas ? Cela aussi, a un coût, il faut l'intégrer. Et enfin, ce qui n'est pas chiffré dans les coûts des gares, c'est la politique d'accompagnement que la collectivité va devoir mettre en œuvre pour relier cette gare ? Pour que celle-ci ne soit pas uniquement un objet technique pour le train, mais que cela soit véritablement un lieu de vie qui soit pleinement intégré à la politique de développement du territoire. Cela comprend donc, premièrement, généralement des infrastructures routières complémentaires et, deuxièmement, la mise en place de service de rabattement pour faire en sorte que les usagers arrivent jusqu'à la gare, si c'est une gare nouvelle. Evidemment, ils n'arriveront pas tous via le TER. Ils arriveront par les cars départementaux, par les bus de l'agglomération. Si vous êtes suffisamment proche de l'agglomération par des pistes cyclables, des modes doux, voire des modes piétonniers. Voilà. Donc il n'y a pas une réponse unique. Concernant l'espace entre les gares, sur le réseau ferré à grande vitesse, cela doit être combien ?, l'espace entre deux gares TGV en France est de 80 kilomètres en moyenne. Mais cela masque de grandes disparités, puisque entre Paris et le Creusot, vous devez avoir 280 kilomètres. Alors qu'entre la gare de Marne-la-Vallée et Roissy, vous devez avoir 25 kilomètres. Donc, en fait, on peut vous donner une moyenne, mais elle n'est pas représentative puisqu'il y a une très forte disparité.

Serge PESCE

Si je peux me permettre, peut-être, les questions étant moins nombreuses, on peut avoir un échange. Enfin, je parle des gares fret, vous me reprenez au niveau de la terminologie. Je l'entends. Néanmoins, pour être en relation au niveau de la Communauté de Communes avec des logisticiens qui souhaitent investir sur les zones d'activités, il est vrai qu'on a des fois des échanges sur la logistique articulée sur le rail et sur la route. Que ce soit à propos d'un embranchement comme vous l'indiquez ou d'une gare, pour moi, c'est ce type de d'équipement qui doit être le moyen pour le territoire à l'endroit où il se trouvera, d'exploiter une connexion avec une ligne de fret nouvelle. Donc, c'était cela que j'évoquais. Un endroit où pourra se développer l'intermodalité pour le fret, entre le rail et la route. Puisqu'à un moment cela intervient quand même.

Claude BERNET

Merci. Y a-t-il... Alors, Monsieur Beauchet.

Bruno BEAUCHET

Juste pour apporter un complément sur les gares fret. Dans la région, en fait, on a déjà, comme disait Edouard Parant, des installations terminales embranchées, donc des lignes qui vont jusque dans les usines. Après, vous avez aussi des chantiers de transport combiné, qui permettent de réaliser cette intermodalité entre le rail et la route cette démarche est illustrée, par exemple, à Perpignan ou au Boulou. Donc, dans la région, déjà, pour le transport de fret régional, vous avez de très nombreux sites embranchés qui permettent de faire cette intermodalité rail-route et de relier les usines au réseau ferroviaire directement. Une ligne nouvelle, comme on a prévu, mixte, par exemple, c'est essentiellement pour du trafic de transit. Donc, ce qui va venir d'Espagne pourrait emprunter, dans ce cadre-là, la ligne nouvelle pour traverser le Languedoc-Roussillon. Donc, en fait, la ligne existante pourrait servir pour développer le fret régional avec ces chantiers de transport combiné, les installations terminales embranchées pour développer et soutenir ce fret régional. Et avec une ligne nouvelle mixte, ce serait essentiellement du trafic de transit qui ne concerne pas la région, qui pourrait la traverser sans passer par les gares centre. Donc, voilà éléments et comment se présente le fret régional en Languedoc-Roussillon.

Claude BERNET

Merci. Monsieur au numéro 3.

Eric VACHARD

Bonsoir. Eric Vachard, je fais partie du Club des Managers d'Agde, de la région et de la Communauté d'agglomération. Ce soir, nous nous retrouvons dans un débat public. Ce débat public a lieu parce que la loi l'impose en raison de l'importance des travaux et du budget. Mais sera-t-il tenu compte des opinions exprimées ce soir. Les gens vident leur sac, vous posent des questions. Une fois que le débat sera terminé, chacun aura dit ce qu'il a à dire. Par contre, est-ce que ce sera bien reçu ? Est-ce qu'il y aura bien un débat nécessitant un travail commun pour prendre des décisions ? C'est ce que nous ne savons pas ... C'est-à-dire qu'aujourd'hui, vous nous écoutez, c'est la loi qui l'y oblige. Par contre, derrière, Est-ce que vous allez écouter à nouveau, les intéressés sur l'implantation des gares ? Comment vont être prises ces décisions ? Quelles sont pour vous, les gares qui sont importantes à développer entre Perpignan et Montpellier ? A toutes ces questions, on n'a pas les réponses. Nous avons tous conscience que des gares sont importantes pour certaines villes, puisqu'il y a une évolution démographique. Encore plus, elle évoluera de plus en plus de par le travail par Internet, de l'immigration, puisqu'on se retrouve actuellement dans une position stratégique qui est pratiquement au point central de l'Europe, par la connexion des trains. C'est-à-dire qu'on se retrouve pratiquement à mi-distance entre Bruxelles et le Sud de l'Espagne. Donc, aujourd'hui, il y a quand même une région qui est à fort potentiel de développement. Tout le monde se bat aussi pour avoir des gares. Par contre, on sait très bien qu'il y a des carrefours qui seront un peu impératifs, du style Narbonne pour aller vers Toulouse pour faire des lignes transversales. Par contre, nous, ici, le développement qui se passe dans cette région-là est un développement très très important. On voit que la crise accélère des phénomènes de migration et aussi puisque les gens souhaitent travailler sous le soleil puisqu'ils vont être obligés de déménager ou avec des primes de licenciement ou vont venir habiter dans le sud parce qu'ils sont en fin de carrière. Donc, des nouvelles formes de travail se développeront aussi, à savoir que le TGV apportera la possibilité de travailler et de se rendre sur des lieux de rendez-vous mais on peut aussi travailler par Internet. Donc, le débat public, moi, je m'interroge aussi sur cette fausse présentation, sur cette fausse écoute, quelque part, bon, voilà, la loi l'impose, mais est-ce qu'on sera bien écouté ? Est-ce que ce sera avec concertation que vous tiendrez compte de nos avis ? Comment peut-on vérifier que vous allez en tenir compte ? Est-ce que ce ne sera pas des accords politiques plus que d'intérêt public qui prévaudront ? Donc, voilà toutes ces questions que je me pose.

Claude BERNET

Bien. Je crois qu'il y a deux réponses à vous apporter, on va le faire successivement, moi au nom de la Commission et Edouard Parant à titre de maître d'ouvrage.

Alors, pourquoi parlez-vous de fausse écoute ? Pour l'instant, on vous a vraiment écouté et on a pris un certain nombre de notes. De ces notes, je vous l'ai dit au début de ce débat, sortira un compte rendu. Vous pouvez aller regarder sur le site de la Commission nationale du débat public, les comptes rendus qui sont sortis depuis 2003, il y a donc maintenant six ans. Depuis 2003 sous l'emprise de la nouvelle loi mais aussi entre 1995 et 2002 en application de la précédente loi. Vous verrez ce que ces comptes rendus sont devenus.

Le compte rendu de ce débat qui va être fait a le mérite d'être publié. Nous, nous ne sommes pas le décideur. Nous ne sommes pas le Ministère du développement durable ni RFF. Mais nous, nous agissons dans la clarté, c'est-à-dire que tout ce que nous notons, nous le mettons sur le site Internet où d'ailleurs il restera à titre d'archive sur ce support électronique. Et puis, nous publierons une synthèse qui fera, disons, soixante, soixante-dix pages. Ce ne sera donc pas la collection de tout ce qui s'est dit, de toutes les idées qui se

sont exprimées, les unes derrière les autres, ce serait lassant et cela risquerait de ne pas être suffisamment lu par les décideurs les plus importants. Donc, nous ferons une synthèse. Il reviendra ensuite au maître d'ouvrage à l'Etat et à la région, notamment mais également à d'autres collectivités territoriales, en fait, surtout, au tripode, maître d'ouvrage, Etat, région. Il leur reviendra d'en tirer des conclusions. Tout ce que nous dirons, c'est ce que nous avons vu et, bien entendu, cette vérité, vous la trouverez très « normande ». Je ne sais pas si c'est parce que nous avons une personne qui vient de Normandie dans notre commission, mais il est clair qu'on entend des opinions diverses. Quelquefois, d'ailleurs, on voit de grands mouvements vers une opinion. Par exemple, ce soir, c'est vrai qu'il est assez clair que l'idée d'une gare placée suffisamment à l'est de Béziers pour desservir le bassin de vie d'Agde, prédomine. On a entendu des gens très différents prendre cette position. Mais, d'un autre côté, on a entendu des prises de position pour différents scénarios. Il est vrai que la tonalité change quelquefois de réunion en réunion. Ce n'est pas tout à fait par hasard, c'est parce qu'on a une approche un petit peu différente, quand on est déjà desservi par la très grande vitesse, comme le sont les Nîmois ou les Montpelliérains. Ils sont peut-être un petit peu moins passionnés de très grande vitesse que vous ou que vos voisins d'encore un peu plus au Sud et à l'Ouest de la région. C'est assez logique. Donc, nous, nous dirons cela, on le dira honnêtement puisque notre fonction, est de rapporter, et on essaiera de le faire intelligemment, ce qu'on a entendu. Ensuite, une décision, quelle qu'elle soit, sera prise, on peut l'espérer rapidement compte tenu du contexte de ce projet.

Je vais maintenant passer la parole à RFF pour répondre sur la question de la concertation à laquelle vous avez appelé au niveau de la mise en œuvre du projet. En effet, à ce stade, la Commission du débat public, ne sera plus concernée, en tout cas, dans l'état actuel de la législation.

Edouard PARANT

D'accord. Alors, je voudrais juste rappeler un petit peu comment on est arrivé au débat public. Globalement, vous pouvez avoir différents modes d'association du public qui vont de l'information à la codécision. On n'est pas dans la codécision, la décision sera prise par Réseau Ferré de France, par son président, avec un conseil d'administration auquel participe l'Etat. Donc globalement, la décision, sera prise par, on va dire, l'Etat. Mais comment on a travaillé jusqu'ici ? D'abord, on a fait de l'information et on a diffusé l'ensemble des informations qui étaient disponibles sur les études au travers de ce qu'on a mis en place, c'était une nouveauté sur ce projet, à savoir des comités partenariaux d'informations. Après chaque comité de pilotage qui regroupait l'ensemble des élus, on faisait une réunion où on présentait exactement la même présentation qu'aux élus et on expliquait quel choix les élus et Réseau Ferré de France et l'Etat avaient retenu. C'était un premier processus d'association, c'était l'information.

Par ailleurs, on a décidé de « co-élaborer » le projet. Comment ? En faisant déjà des comités techniques, il y en a eu onze avec les collectivités et notamment avec les techniciens des collectivités pour définir quels étaient les services que l'on voulait voir vendre par le projet ? On a travaillé avec eux, évidemment sur les couloirs de passage, les problématiques environnementales, la problématique des dessertes. Cela nous a amené à rencontrer tous leurs services techniques, notamment pour ce qui est des Scott ou des plans locaux d'urbanisme. C'est cela la « co-élaboration ». On a aussi travaillé de concert avec un certain nombre d'associations, que ce soient des associations environnementales, que ce soient des associations comme celles qui se sont exprimées ce soir qui réfléchissent sur les problématiques de transports ferroviaires. On a donc fait trois ateliers sur l'environnement. On a aussi monté un atelier sur le devenir du fret en Languedoc-Roussillon avec les acteurs des plates-formes logistiques. On a également travaillé sur un atelier desserte du territoire avec les collectivités et puis avec les acteurs socio-économiques. On a monté un séminaire en deux temps sur les dynamiques territoriales. Tout ce travail a été fait en parallèle à des études pour nourrir le processus d'étude, l'enrichir. Cela ne s'est donc pas fait en chambre avec seulement des ingénieurs qui réfléchissent à leur truc et qui viennent vous le présenter aujourd'hui et qui vous disent : c'est comme cela et cela ne bougera plus. Donc, vous voyez

qu'il y a eu un travail très riche d'information et de co-élaboration avant d'arriver au débat public.

Maintenant, qu'est ce qui va se passer après ? RFF va décider du scénario suite à la concertation menée pendant les quatre mois du débat public. Et suite à ce qu'il aura entendu. Que veut le territoire ? Pourquoi il va le faire en écoutant le territoire ? Mais parce que, si comme je l'ai rappelé, nous Réseau Ferré de France et les collectivités voulons que ce projet, simplement, puisse émerger, il faudra trouver un financement. Pour pouvoir trouver un financement de ce projet, on a besoin d'avoir des gens qui s'assoient autour de la table. Et puis au niveau de l'Europe, il ne sera pas facile de financer ce projet. Donc, il est important que ce projet soit partagé au moins sur ses grands objectifs. Sinon, eh bien, ce sont d'autres projets où les gens auront pu se mettre d'accord, , qui passeront devant. Donc, il est évident, qu'on on va tenir compte des avis qui sont exprimés ce soir et d'une manière générale pendant les quatre mois.

Et après, comment on va continuer à travailler ensemble pendant les études ? Eh bien, on a deux exemples très concrets qui sont ce que RFF met en place, après le débat public, sur la LGV entre Poitiers et Limoges et sur la LGV entre Bordeaux et Toulouse. RFF qui continue son travail de collaboration avec les partenaires, a défini ce qui s'appelle une charte de concertation, qui est validée par l'ensemble des partenaires. Et en plus, maintenant, on est en train d'associer un garant, un garant de la concertation, quelqu'un qui est extérieur à Réseau Ferré de France et qui vérifie que les engagements qui ont été écrits dans la charte sont bien respectés pendant les deux à trois années supplémentaires d'étude. Et en plus, la Commission nationale du débat public va être amenée, si la législation évolue, eh bien, à regarder un petit peu ce que fait le maître d'ouvrage après justement le moment du débat public. Voilà ce qu'on a fait avant, comment on a travaillé aujourd'hui, et ce qui se passera demain, en matière de concertation.

Claude BERNET

Monsieur au micro 3.

Louis Paul DELPECHE

Merci Monsieur le Président. Excusez-moi de... c'est un aparté, mais pas tout à fait, vous verrez. Je vous ai dit tout à l'heure que j'étais président d'une association qui s'appelle CIVIC. Il y a déjà trois ans que j'active un dossier sur le parking en gare d'Agde. Alors, j'ai alerté RFF, j'ai alerté la SNCF, la région Languedoc-Roussillon, la Communauté d'agglo, la Mairie d'Agde, j'ai eu des réponses d'attente. Donc, pardonnez-moi de profiter de la présence de RFF à cette tribune pour lui reposer la question. Qu'en est-il de la gare marchandises d'Agde inutilisée, fermée alors qu'on peut y loger entre 300 et 400 voitures d'utilisateurs journaliers du train qui se garent dans des conditions déplorables et dangereuses de partout autour de la gare, avec danger pour les piétons. Cet espace, il n'est pas utilisé. Je sais qu'il y a des vastes questions financières en jeu, puisque c'était une réponse qui m'avait été faite sous le manteau, et qu'il risque d'y avoir des concurrents à la SNCF pour acheter ces lieux, ce qui me paraît tout à fait dommageable au service public. Quand est-ce que ce parking sera enfin livré aux Agathois et, pas seulement à eux, par tous les gens de la Communauté de l'agglo qui viennent de Pézenas et d'ailleurs, prendre le TER le matin ou le TGV pour se rendre ailleurs. Merci.

Edouard PARANT

Christian Petit va vous répondre, le Directeur régional. Un micro s'il vous plait !

Christian PETIT

Oui Monsieur. Nous connaissons votre attente et d'ailleurs les négociations avancent à grande vitesse puisque je pense que, d'ici deux mois, nous devrions être sur le point de concrétiser avec la ville d'Agde la mise à disposition, d'une partie de ce domaine par la voie d'une convention d'occupation temporaire.

Claude BERNET

Merci. Micro 4.

Eric BOISSEAU

Donc, la FNAUT, à nouveau. Je vais intervenir sur le scénario à 320 à l'heure et le scénario à 220 à l'heure. La différence de coût entre ces deux scénarios est à peu près 1,3-1,5 milliards d'euros. La différence maximale de temps de parcours est d'une dizaine de minutes en prenant le parcours Montpellier - Perpignan et sous condition que cela soit un parcours Montpellier - Perpignan sans aucun arrêt intermédiaire. S'il y a des arrêts intermédiaires, la réduction de temps de parcours entre ces deux seuils maximums de vitesse est inférieure à 10 minutes. On va raisonner en termes de minutes gagnées. Plus de 1,3 milliards d'écart entre les deux scénarios pour moins de 10 minutes gagnées, cela fait un coût à la minute gagnée de l'ordre de 150 millions d'euros. Ce coût à la minute gagnée est à comparer entre la situation actuelle qui permet à Agde, destination touristique, d'avoir plus de 13 millions de touristes, malgré ces handicaps : ligne où les trains ne roulent qu'à 160 à l'heure en vitesse maximale et autour de 100 km/h en vitesse moyenne. La réduction du temps de parcours entre la ligne classique et la ligne à 220 est beaucoup plus importante et le coût de la minute gagnée est nettement moindre. Je ne vous donne pas les chiffres, je ne les ai pas calculés, ils sont sûrement en possession de RFF. Donc, si les collectivités territoriales, donc, les contribuables, sont appelées à cofinancer la ligne nouvelle, il va falloir réfléchir entre la contribution apportée sur une ligne à 220 avec une forte réduction des temps de parcours, par exemple, sur Perpignan-Montpellier, elle est d'au moins 30 minutes par rapport à la situation actuelle, et de mettre un milliard, on va dire 1,5 milliard d'euros supplémentaires, pour ne gagner que moins de 10 minutes et ce, sous condition de ne pas s'arrêter dans des gares intermédiaires. Donc, cela mérite une vraie réflexion. Derrière se trouvent deux conceptions de ligne nouvelle qui ont été exprimées à Béziers par le représentant de l'Union internationale des chemins de fer. Vous avez une conception corridor qui est mise en avant en particulier par les chemins de fer allemands, par les chemins de fer espagnols, enfin de RENFE et BAHN. Et vous avez la conception tunnel qui a été mise en avant par la SNCF en particulier sur Paris-Lyon. La conception tunnel valorise les pôles d'extrémité et court-circuite les territoires intermédiaires. La conception corridor permet une desserte fine de tous les territoires intermédiaires au prix d'un abaissement de la vitesse maximale, donc 220 km/h au lieu de 320, mais au bénéfice de tous les territoires traversés. Pour Agde destination touristique, après le brillant exposé de la personne de l'INRETS, il serait naturel de préférer et choisir un scénario à 220 à l'heure qui est le garant d'une multiplication du nombre d'arrêts plutôt qu'un scénario axé sur du 320 à 360 à l'heure qui, lui, est la garantie d'être court-circuité par les opérateurs ferroviaires que ça soit la SNCF actuellement ou que ça soit les nouveaux entrants puisque la concurrence en service voyageur est autorisée à partir de décembre 2009. Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Je ne vois plus personne. Si ! Monsieur au micro numéro 4.

Intervenant non identifié

Oui. Je me permets de nouveau d'intervenir pour rappeler quels sont les enjeux pour le secteur, pour la communauté d'agglomération, et pour les chefs d'entreprise. Si vous voulez aujourd'hui, pourquoi on se bat pour avoir une gare sur notre territoire ? C'est tout

simplement pour ce qui a été dit jusqu'à aujourd'hui, jusqu'à maintenant en plus, mais il faut bien s'imaginer une chose, c'est que si on n'installe pas la gare ici, en fait on va faire ce qu'on a constaté pour le fret, on va mettre en place un moyen d'éviter Agde, le Cap d'Agde, la communauté d'agglomération, parce qu'on va faciliter le transit et on va faire comme pour les marchandises, on va voir passer les trains qui ne nous concernent pas parce qu'ils transportent des marchandises du sud de l'Europe vers le nord de l'Europe et inversement. On voudrait quand même éviter, en mettant une gare, de voir la même chose avec les voyageurs qui, aujourd'hui venaient malgré tout à Agde, malgré tout ce qu'on a dit. Si on leur facilite le trajet pour aller jusqu'à Barcelone ou vers le sud de l'Espagne, peut-être qu'ils n'en auront plus envie, surtout s'il faut faire un transit 80, 100 km pour des allers-retours compliqués. Vous nous mettez la gare d'Agde, des chefs d'entreprise vont prendre des investissements, on va faire ce qu'il faut pour accueillir ces gens à l'horizon 2020, sinon il faut nous dire clairement qu'effectivement, on va voir passer le touriste pour ailleurs, parce qu'ils iront à 320 à 340 à l'heure ailleurs. Voilà, merci.

Claude BERNET

Merci. Monsieur Artis, on va vous donner le mot de conclusion.

Louis Jean ARTIS

Merci Monsieur le Président. Oui, je voulais dire que c'est un petit peu ahurissant d'entendre comparer le scénario à 300 et le scénario à 220, en prenant le scénario à 220 comme une source d'économie extraordinaire. En réalité, il faut le comparer, c'est un système complètement dégradé, il faut le comparer avec le scénario n°1 à 320 et on s'aperçoit qu'il est déjà plus cher. Donc les minutes gagnées et les minutes perdues, elles ne sont peut-être pas dans le sens où on le croit, jusqu'à présent. Donc ça c'est déjà une première chose.

Ensuite sur la conception corridor et sur la conception tunnel, les Allemands ont fait la conception corridor sur leurs deux premières lignes, ils se sont tellement plantés qu'ils sont revenus à la conception tunnel, ce qui ne les empêche pas de desservir, enfin ce qu'on appelle la conception tunnel, ce qui ne les empêche pas de desservir leurs villes moyennes étant donné qu'ils sont beaucoup plus proches du Languedoc-Roussillon en ce qui concerne la distance des villes à desservir que le tracé Paris-Lyon, c'est clair. Mais dans le cas présent, il faut quand même prendre en compte qu'on va construire une ligne pour les 100 ans qui viennent, on va faire un truc qui est déjà périmé avant d'être ouvert. Alors ça, ça ne peut pas aller. Il faut peut-être prendre en compte l'effet réseau parce que pourquoi le TGV marche bien en France, eh bien parce qu'il y a un effet réseau avec des lignes qui commencent à se mailler et avec une homogénéité dans les vitesses qui permet une attractivité. Si on s'aperçoit, si on commence à mettre des tronçons à 220 km/h, des tronçons à 250, pour émailler tout ça, on va perdre un temps considérable et on va diminuer l'attractivité. La preuve c'est que dans le scénario A, vous savez celui qui permet seulement 10 trains supplémentaires en 2020, on part sur une base qui est quand même nettement supérieure, pourquoi ? Parce que les gens qui ont fait l'étude sont conscients qu'avec un scénario à 320 km/h, l'attractivité sera telle qu'on va développer considérablement plus le trafic du TGV : le trafic voyageurs. Alors ça je pense qu'il ne faut pas le perdre de vue, parce que vous êtes en train d'essayer de faire le même coup au sud de Dijon, sur le TGV Rhin-Rhône. Alors si vous prenez l'exemple d'un allemand ou d'un alsacien ou d'un franc-comtois qui veut descendre ici ou même au Barcarès, eh bien, vous additionnez 25 minutes de perdues à droite, 30 minutes de perdues à gauche, vous êtes à une heure. Il continuera à prendre l'avion comme il faisait avant.

Claude BERNET

Voilà, eh bien écoutez, je crois qu'on va s'arrêter là parce qu'on a vraiment débattu et il y a eu notamment un certain nombre d'échanges d'arguments, ce qui est tout de même assez rare. Ce qui tient peut-être au fait qu'on n'était pas énormément nombreux, beaucoup ont pu

ré intervenir. Vous êtes en tout 22 intervenants différents à vous être exprimés, et je tiens à vous en féliciter parce que vous avez été une très bonne salle. Nous n'avons pas fini de nous réunir dans votre belle région puisque parmi les réunions prochaines, il y a celle je crois du 29 avril à Pézenas dans une petite salle qui s'appelle « L'illustre théâtre » mais rassurez-vous, ce n'est pas celui de Molière mais elle a été ainsi nommée en l'honneur de Molière.

Je vous rappelle aussi, j'aurais dû le dire tout à l'heure à ce Monsieur auquel j'ai répondu un peu longuement sur le compte-rendu, et je lui signale aussi que la réunion du 25 juin à Montpellier au Corum sera consacrée à la présentation, je veux dire à la pré-présentation par la Commission, des principales conclusions de son compte-rendu. Il sera un peu tôt pour avoir un compte-rendu détaillé puisqu'on aura encore, théoriquement 2 mois avant la remise du rapport, mais on commencera à voir les choses mais nous avons coutume nous de nous livrer, nous l'avons déjà fait ailleurs, de nous livrer à une analyse critique (On en sort généralement un petit peu lessivé mais c'est extrêmement utile) avec les personnes ou les associations, les élus, etc. On leur dit : voilà ce qu'on a l'intention de dire, est-ce que c'est conforme ou non à ce que vous nous avez dit ?

Voilà je vous remercie beaucoup. Je vous souhaite une excellente soirée. J'imagine que nous allons sortir dans la douceur agathoise, c'est extrêmement agréable. Merci beaucoup !