

RÉUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Mercredi 6 mai
Sète, Salle Georges Brassens
19h - 22h

Commission du débat public

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

Réseau Ferré de France

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

Experts invités par la CPDP

- ***La problématique des gares nouvelles sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan*** : Gabriel JOURDAN, Maître de conférence, Institut d'urbanisme de Grenoble

Claude BERNET, en réponse au maire de Sète, intervenant hors micro :

Mais puisque vous en parlez, il y a la réunion de conclusion de Montpellier le 25 juin à laquelle nous vous invitons...

François COMMEINHES

Eh bien, on reviendra à Montpellier.

Je ne suis pas là pour alourdir le débat. Je crois que, d'abord, il faut que vous nous présentiez exactement les projets pour que l'ensemble de la salle puisse faire des remarques et des propositions. Et Dieu sait s'il y a des remarques pour notre part que nous avons déjà formulées. Je pourrais éventuellement le refaire ou certains de mes collaborateurs ou d'autres élus pourraient continuer dans ce même chapitre parce que, bien évidemment, il ne nous a pas échappé que Sète est un port. Et je crois que si on veut se porter en 2020-2030, il ne faut pas oublier mais avoir en permanence à l'esprit cette nécessité d'avoir des transports multimodaux qui puissent permettre d'augmenter le trafic portuaire commercial, le trafic passager, mais aussi le trafic touristique.

Tout à l'heure, j'ai discuté avec des amis Agathois. Que vont devenir nos 200.000 touristes qui viennent régulièrement dans les stations balnéaires ? Je crois qu'il va falloir positionner les gares à des emplacements qui permettent des connexions rapides.

Et d'ici 2020, que fait-on ? Est-ce que l'on reste avec les cadences actuelles ou est-ce qu'il y a des possibilités d'amélioration des cadences de desserte, notamment sur la métropole montpelliéraine ?

Voilà ce que je tenais à dire en guise de bienvenue. Donc, vous voyez le décor est complet. Merci !

Claude BERNET

Merci M. le Maire pour ces quelques mots de bienvenue. Merci également de nous avoir accueillis dans cette salle municipale Georges Brassens.

Bravo à tous ceux qui sont venus. J'allais dire bravo, en quelque sorte, en ce premier jour de l'été. Aujourd'hui, il fait tellement beau dehors qu'avoir le courage de venir dans une réunion, c'est quelque chose qu'il faut saluer.

Donc, bienvenue dans ce débat public qui en est à mi-parcours. Je vais vous parler pendant quelques instants avant de laisser la parole à Edouard Parant, le Chef de projet de Réseau Ferré de France, qui va vous expliquer le projet.

Ce débat public, je vous rappelle que c'est une obligation de la loi de 2002 sur la démocratie de proximité. Mais ce n'est pas seulement pour des raisons légales et obligatoires qu'il se déroule, c'est aussi parce que c'est un moment de démocratie et de réflexion en commun. Avec une ambition, je le répète toujours, qui est forte, à savoir, que ce n'est pas seulement un débat pour informer- ce serait déjà bien d'informer - mais aussi un débat pour faire participer le public dans toutes ses composantes à la prise de décision, avant que cette décision ne soit arrêtée et avant que les principes et les modalités ne soient fixés. Donc, nous sommes à cette dernière étape des études avant la décision qu'est le débat public. Ce débat public, il a pour but de mesurer, savoir, comprendre ce que vous souhaitez. Et pour ça, il utilise un certain nombre d'instruments.

Le premier, je n'ose pas le traiter d'instrument, mais c'est la Commission du débat public elle-même et je voudrais vous la présenter. M. Jourdan, à côté de moi, qui est un expert et s'exprimera tout à l'heure, n'en fait pas partie mais cette commission se compose en principe de six membres, moi compris. Deux malheureusement sont absents et vous demandent de

les excuser. Et nous avons avec nous, en suivant, Didier Corot qui est un paysagiste et connaît très bien cette région, Cécile Valverde qui est une ancienne élue locale de la région toulousaine, Jean-Pierre Richer qui est ancien Préfet de la région Nord-Pas-de-Calais. A ceux-ci s'ajoutent deux absents, Chantal Sayaret, ancienne élue locale, elle aussi, du port du Havre - un port comme Sète- et Claude-Sylvain Lopez, juriste. Cette commission a le devoir qui d'essayer de susciter vos réactions, vos propositions et de les traduire dans un document dont nous allons reparler.

Les outils du débat, vous les connaissez désormais, ce sont les publications. Je voyais un certain nombre d'entre vous tout à l'heure dans la salle avec à la main le dossier du débat. Je vous signale que ces publications sont en train de s'enrichir très fortement actuellement puisque nous avons enregistré une soixantaine de contributions sous forme de cahier d'acteurs que nous sommes en train d'éditer. Je regrette, M. le Président de la communauté d'agglomération, M. le Maire de Sète, que le vôtre ne soit pas encore sorti. Il nous est parvenu il n'y a pas très longtemps. Mais effectivement, tous ces cahiers d'acteurs seront édités et versés au débat. Et, si j'ose dire, ces cahiers d'acteurs sont la partie des institutionnels, des grandes collectivités locales, des chambres de commerce etc. Il y a aussi des contributions peut-être plus modestes mais tout à fait importantes parce que ce sont celles du public, qui nous arrivent par la voie du courrier ou la voie d'Internet. Actuellement, sur notre site - dont je rappelle sur la diapositive les coordonnées un peu compliquées - vous trouvez plus 1.800 questions et plus de 500 avis. Ça peut être de longs développements mais ça peut être simplement une petite phrase. Certains ont d'ailleurs le sens de la concision. Ces 500 avis, nous les collectons, nous les classons et nous essayerons d'en faire une synthèse.

Et puis, il y a les réunions publiques, douze réunions publiques. Nous sommes actuellement en train d'inaugurer la 8^e réunion publique. C'est-à-dire que beaucoup de chemin a été parcouru ; nous avons fait ce qu'on pourra appeler les grandes villes du Sud, mais nous sommes allés aussi à Pézenas la semaine dernière ou à Agde il y a 15 jours. Et nous allons d'ailleurs aller à Clermont-l'Hérault la semaine prochaine. Nous nous arrêterons pendant les quelques temps que durera la campagne officielle des élections européennes, c'est la règle. Mais nous reprendrons au mois de juin. Et notamment, j'invite toutes les personnes qui sont intéressées par ce débat à venir écouter le 25 juin à 19h00 au Quorum de Montpellier la réunion de conclusion, parce que, tout simplement, c'est là que la Commission du débat public dira, pour le soumettre à l'avis des auditeurs ce qu'elle se proposera à ce moment-là d'écrire dans son rapport.

Car effectivement, le produit du débat, ce sera dans les deux mois qui suivront la fin du débat, c'est-à-dire avant le 3 septembre, un compte-rendu. En suite de quoi le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, aura 3 mois, c'est-à-dire jusqu'au 3 décembre, non pas donner une solution définitive, mais en tout cas dire ce qu'il ressort, ce qu'il retient du débat. Autant dire qu'effectivement, nous sommes actuellement dans une phase importante

J'entends souvent la question « mais à quoi ça sert tout ça ? Est-ce que ce n'est pas décidé d'avance ? » Je dis que ce qui peut s'exprimer au cours d'un débat, surtout comme c'est le cas dans ce débat où il y a beaucoup de monde, à chacune des réunions, que ce qui peut s'exprimer donc au cours du débat compte aux yeux des décideurs, de Réseau Ferré de France et d'un autre groupe de décideurs qui va être très important, on y reviendra, car ce sont les décideurs financiers, puisqu'une opération de ce genre ne peut pas s'autofinancer simplement par les recettes escomptées.

Les questions qui sont au débat, tout le monde les connaît, Edouard Parant va les rappeler. Je ne vais donc pas insister particulièrement. Mais surtout vous dire ce que nous avons l'intention de faire aujourd'hui et spécialement à Sète, parce que Sète a des caractéristiques particulières. Elle est sur la ligne qui existe depuis 1860, une des plus anciennes lignes françaises. Elle est donc pour l'instant extrêmement bien desservie. Et donc, elle peut se poser un certain nombre de questions en matière de desserte. C'est pourquoi nous avons

demandé notamment à l'opérateur SNCF d'être présent et éventuellement de répondre à vos questions en ce qui concerne la desserte future.

Mais plus encore, Sète se vit comme un élément essentiel de ces grandes séries de concentrations urbaines qui longent le littoral. Elle se pose un certain nombre de questions. J'ai eu l'occasion, notamment de lire les documents que m'ont adressés la ville de Sète et la communauté d'agglomération. Elle se pose un certain nombre de questions sur les transports régionaux et les possibilités de dégager ce qu'on appelle des sillons, c'est-à-dire des espaces libres, pour parler en langage peut-être plus courant. Et donc, c'est un sujet qui, effectivement, sera particulièrement traité ce soir.

Et puis, nous nous sommes dits qu'il fallait apporter un éclairage particulier sur les problèmes du fret. Tout simplement, parce que c'est tout de même une des raisons de traiter ce problème de la deuxième ligne, et qu'une politique se dessine, d'ailleurs plus ou moins difficilement, en matière de report modal et qu'il était important que ce débat public puisse évoquer les problèmes du fret. Nous aurons l'occasion de traiter ces problèmes du fret notamment avec M. Brunier, qui est là dans la salle et qui se trouve être un représentant du groupement français des Logisticiens. Nous aurons l'occasion d'en parler, d'ailleurs, avec tous ceux, dans cette ville portuaire, port important de la Méditerranée, qui ont des choses à dire de façon pragmatique. Et donc, nous essayerons de traiter les problèmes du fret de cette façon, et nous espérons que d'ici quelques minutes, arriveront un certain nombre de personnalités qui nous seront bien utiles, par exemple, M. de Tréglodé qui est Directeur général adjoint de RFF et qui n'est pas là, pour une raison que je ne dévoile pas, laissant à Edouard Parant le soin de le dire, mais qui paraît assez significative du genre de difficultés qu'on peut rencontrer avec le transport ferroviaire... Et puis, également, nous aurons la présence, à partir sans doute de 20h00, de M. Gaysot, Vice-président du Conseil régional chargé des Transports et qui, lui aussi, est un expert dans ce domaine.

Donc, voilà comment nous allons travailler. Et je vous signale que, moi, je considère qu'un débat public réussi, c'est un débat public dans lequel le maximum de gens dans la salle peut s'exprimer. Ce qui signifie que nous essayons d'imprimer à nos débats un rythme un peu soutenu. Nous avons pour ça 4 micros. On utilise le système des assemblées parlementaires, c'est-à-dire que quand quelqu'un veut poser une question, eh bien, il faut qu'il aille derrière un micro ; Comme le Président et la commission peuvent voir qui demande la parole et essayer de distribuer la parole de façon égalitaire. Je sais que c'est un art difficile, surtout quand on a les projecteurs dans les yeux, mais on s'efforce de le faire. Alors, je vous demande de façon à ce que le maximum de gens puisse parler d'être le plus possible concis, de respecter disons un temps de 3 min. On n'est pas des sauvages et on ne coupe pas les micros, bon, sauf si des gens disent des horreurs contre la loi, mais ça ne me paraît pas être l'ambiance. Et donc, on ne coupe pas les micros. Par contre, je pense que le temps est une ressource rare dans un débat public et, donc, si on le répartit gentiment et honorablement, c'est-à-dire si chacun ne parle pas trop longtemps, on peut y arriver. Et je vais d'ailleurs donner l'exemple en m'arrêtant de parler maintenant. On peut arriver à tenir dans les 3h à peu près. C'est-à-dire que normalement nous devons nous quitter aux alentours de 22h00.

Voilà. Je vais passer la parole à Edouard Parant, Chef du projet pour RFF et à son équipe qui est ici présente et qui va vous présenter en quelques mots, (mais enfin, eux, ils ont plus de 3 min... c'est le moins pour présenter un projet de 160 km et de quelques milliards d'euros.

Edouard PARANT

Je vous remercie M. le Président et je vous souhaite le bonsoir. Je voudrais, dans un premier temps, excuser Christian Petit, le Directeur régional de RFF et Hervé de Tréglodé, le Directeur général adjoint et puis un certain nombre de personnes de RFF comme de la SNCF qui vont nous rejoindre. Bon, malheureusement, il y a eu un petit incident de train du

côté d'Orange. Donc, dès que ce petit souci mécanique sera résolu, ils pourront participer pleinement aux échanges de ce soir.

Généralement, il appartient à Christian Petit de rappeler un certain nombre de points quant processus d'étude qui ont été menés. Le premier est de souligner que tout ce qui va vous être présenté ce soir a fait l'objet d'un cofinancement de toutes les collectivités et donc de l'agglomération sétoise, mais aussi du Conseil régional, des départements et puis de huit villes. Donc, ce travail a été fait en commun. Ils ne se sont pas uniquement contentés de payer mais ils ont évidemment accompagné, échangé et critiqué l'ensemble des résultats qui vous sont présentés. Et donc, c'est vraiment un travail en commun que, ce soir, j'ai l'honneur de vous présenter.

Le deuxième point, c'est de présenter l'équipe. Je suis le Chef de Projet mais à mes côtés, il y a Bruno Beauchet qui est en charge des études socio-économiques et puis à ses côtés également Jean-François Ruiz, en charge de tout le volet des études environnementales. Evidemment, cette équipe est renforcée par un certain nombre d'expertises qui sont présentes ce soir également. Pour ce qui concerne le transport de marchandises, n'hésitez pas à poser des questions ; de même pour ce qui concerne la réglementation sur le bruit et donc même la capacité et l'exploitation. Enfin, si vous avez des questions très pointues, sachez qu'il y a des compétences dans la salle pour vous répondre.

Je vais m'arrêter là pour tout de suite rentrer dans le vif du sujet, à savoir, un projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, c'est-à-dire 150-160 km de ligne nouvelle à créer pour relier les villes de Montpellier et Perpignan. Je vais vous présenter peut-être, pour fixer dans un premier temps le contexte dans lequel s'inscrit ce projet, le réseau de ligne à grande vitesse à l'horizon 2020.

Par rapport à aujourd'hui, il faut voir que c'est à peu près un doublement des lignes à grande vitesse en France, et puis l'on constate également qu'on n'est pas les seuls à avoir un réseau de trains rapides. L'ensemble de l'Europe est en train de s'équiper, notamment donc nos voisins du Sud, Péninsule Ibérique et Portugal. L'objectif, c'est véritablement d'obtenir un maillage de l'ensemble de ces lignes à terme, et donc, Montpellier-Perpignan et puis au delà, un petit peu après, la liaison vers Toulouse.

Alors, quels sont les objectifs de ce projet ? Et quelles sont les questions qui vous sont posées ce soir, à vous Sétois ?

Eh bien, d'abord, faut-il cette ligne nouvelle ? C'est peut-être la première question qu'on doit ensemble se poser et que vous devez ou non résoudre par votre présence et par vos remarques. Dans un deuxième temps, je vais vous présenter les quatre scénarios qui ont été retenus par les collectivités, l'ensemble des cofinanceurs. Avez-vous une préférence vis-à-vis de ces scénarios, mais aussi concernant la desserte et les couloirs de passage ? Ce sont les deux autres questions qui sont soumises au débat. Sur ces points, aurez-vous des remarques, des avis, ou, finalement, des options nouvelles à proposer ?

Le projet fonde son opportunité, on le voit bien à travers cette carte, sur d'abord la grande vitesse ; c'est-à-dire la possibilité d'assurer la continuité du réseau à grande vitesse français et de le connecter à l'ensemble de l'Europe à travers donc ce franchissement des Pyrénées. Mais la grande vitesse, ce n'est pas uniquement pour le territoire français et le territoire européen. Certes, on pourra faire du Séville-Amsterdam, du Lisbonne-Milan, mais on pourra surtout faire du Montpellier-Perpignan, du Nîmes-Carcassonne, donc, apporter la grande vitesse à l'ensemble du territoire languedocien et roussillonnais. Cette dimension régionale ne doit pas être oubliée dans le projet.

Alors, globalement, que nous permettra un projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan ? Evidemment, l'objectif, c'est de pouvoir répondre aux attentes du territoire, et une des attentes du territoire est la mobilité, une mobilité durable, et donc, pour ce faire, pouvoir faire circuler plus de trains à l'horizon 2020. Alors, grâce au projet, qu'obtiendrons-nous en 2020 ?

Eh bien, ce qui est important de noter, c'est que ce projet, même s'il a une dominante grande vitesse, servira à tous les trains. Et vous voyez ici que, globalement, c'est l'ensemble des services ferroviaire, le TGV, les trains express régionaux et les transports de marchandises qui bénéficieront de la construction de cette nouvelle infrastructure. Globalement, pour résumer, c'est un doublement de l'ensemble du nombre de circulations pour chacun de ces services. Donc, vous voyez que c'est très ambitieux. Ça repose sur un socle d'étude assez fourni et sur des enquêtes. Des trains beaucoup plus nombreux, c'est le pari que l'on fait pour obtenir finalement une réponse adéquate aux problématiques de demain en termes de mobilité, en termes de report modal, en termes de diminution des productions de gaz à effet de serre. Très simplement, comment on y arrive ? Je vous l'ai dit, en augmentant le nombre de trains et - si l'on prend l'exemple des trains express régionaux - en augmentant surtout leur fréquence à l'heure de pointe. C'est-à-dire au moment où vous avez envie et où surtout vous avez besoin de vous déplacer. Typiquement pour des trajets que l'on appelle domicile-travail, le matin ou le soir ou pour ce que l'on appelle pour les plus jeunes des trajets domicile-étude pour se rendre donc au lycée ou à la faculté, il est nécessaire de pouvoir disposer de disponibilité de créneaux horaires pour faire passer les TER, sachant qu'ils ne sont pas les seuls trains à vouloir circuler en heure de pointe. Donc, vous voyez qu'entre Nîmes et Sète, à l'horizon 2020, l'ambition du Conseil régional est de porter le trafic à 90 TER par jour, c'est-à-dire 6 trains par heure de pointe sur l'axe ferroviaire languedocien. Donc, c'est une ambition véritablement très forte par rapport à aujourd'hui, où l'on doit avoir quelque chose comme une cinquantaine de trains. Vous voyez, c'est vraiment fort et très ambitieux.

Pour le transport de voyageurs, le report modal s'effectue au travers de la mise à disposition de trains fréquents. Si on regarde le deuxième volet qui est le report modal de marchandises, on n'est plus tellement dans une logique de fréquence mais plutôt dans une logique de fiabilité, de régularité et de disponibilité de la voie ferrée pour les trains de marchandises qui, bien souvent, sont un peu les parents pauvres du ferroviaire, parce qu'ils ont tendance à passer après les TGV et de temps en temps après les TER. Or, pour que les gens - notamment les transporteurs - décident de quitter, d'abandonner le camion pour se diriger sur le mode ferroviaire, il faut que le train globalement soit compétitif par rapport à la route. Et où le train est-il compétitif ? Il est compétitif sur des trajets de longue distance ; c'est-à-dire, en général, des trajets supérieurs à 500 km. Alors, quelle est la réponse apportée par ce projet au report modal de marchandises ? Eh bien, c'est - dans le cadre de la réalisation d'une ligne nouvelle - de pouvoir disposer d'un doublet de ligne. Le doublet de ligne, ça veut dire quoi ? Ça veut dire que vous avez finalement deux infrastructures. Ce n'est pas construire une ligne nouvelle juste pour en avoir une belle et neuve mais c'est à terme pour en avoir 2 qui travaillent de concert et de manière complémentaire. C'est véritablement ça l'objectif, avec potentiellement la possibilité de pouvoir envoyer des trains de marchandises, y compris sur la ligne nouvelle. Ça sera une des questions qui vous sera posée ce soir.

Actuellement, on sait que le tunnel a été fini de percer sous les Pyrénées. Et donc la concession TP Ferro entre Perpignan et Figueras a été raccordée au réseau ferré à partir du 17 fév. 2009, il y a un peu plus de 2 mois. On sait que le contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier, donc au nord de la région, sera réalisé à l'horizon 2015. Et donc, on aura au nord comme au sud 2 lignes. La question est posée : doit-on assurer cette continuité du doublet de ligne entre Montpellier et Perpignan ?

Pour que ce soit un accélérateur du report modal, je vous l'ai dit, il faut à la fois travailler sur le transport de marchandises et sur le transport de voyageurs. Donc, que les gens abandonnent l'avion pour venir sur le TGV, abandonnent la voiture pour venir sur le TER et abandonnent le camion pour venir sur le rail. Qu'est-ce que ça donne en chiffres ?

On vous présente ici les gains permis par le projet, c'est-à-dire la différence permise par le projet, sachant qu'il y a déjà une progression par rapport à la situation 2009. Là, je me place en 2020 et pour les 3 services ferroviaires, on voit qu'on a globalement une augmentation de

la fréquentation à la fois dans les TGV et dans les trains express régionaux. Tant qu'on n'avait pas ce doublet de ligne, on ne pouvait pas faire passer tous les trains. Et puis on a également une augmentation supérieure permise par le projet du transport de marchandises, de l'ordre de 3 millions de tonnes. Nous allons vous présenter un focus sur le contexte du fret ferroviaire et comment cela se traduit au travers de nos études. Et c'est Bruno Beauchet qui va vous faire cette présentation.

Bruno BEAUCHET

Aujourd'hui, dans le fret ferroviaire, on est dans un contexte véritablement favorable comme on n'en a pas connu jusque-là et à différents échelons. Par exemple, au niveau européen, la Commission européenne a identifié un réseau transeuropéen de transport qui est aujourd'hui à dominante fret. Vous voyez ici sur la carte les 6 principaux corridors identifiés à dominante fret et Montpellier-Perpignan s'inscrit dans l'un de ces corridors européens. C'est le corridor D entre Valence et Budapest. Donc, Montpellier-Perpignan s'inscrit bien dans un de ces corridors à priorité fret au niveau européen.

Autre élément aussi fort favorable pour le fret ferroviaire au niveau européen, c'est l'ambition du port de Barcelone. Non seulement le port de Barcelone construit des nouveaux terminaux pour augmenter le trafic portuaire, être performant et capter davantage de trafics, il faut non seulement avoir des terminaux portuaires performants mais également un mode de transport derrière le port performant. Et pour cela, Barcelone ne peut pas simplement miser sur le transport routier. Il faut un mode de transport ferroviaire lui aussi très performant derrière le port de Barcelone pour faire venir les marchandises et les expédier. Et l'ambition de Barcelone, c'est d'augmenter très fortement ces trafics et d'en capter davantage vis-à-vis de l'Asie. Aujourd'hui, les flux d'Asie vont essentiellement dans les ports du nord. Donc, Barcelone veut se positionner sur ces flux entre l'Europe et l'Asie. Et pour cela, il faut un mode de transport ferroviaire performant et principalement en direction du nord, donc de la France et de l'Europe du nord. Il faut donc favoriser le développement ferroviaire du transport de marchandises entre Barcelone, la Catalogne et l'Europe du nord.

Au niveau national, on est aussi dans un contexte très favorable. Dans la région, il y a eu un débat public en 2006, le débat public sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Il y a eu de nombreuses réunions dans la région. Aux termes de ce débat, l'un des éléments forts de la conclusion était de favoriser le développement des modes alternatifs à la route ce qui englobe bien entendu le mode ferroviaire. Cela a été repris plus récemment dans le Grenelle de l'environnement. En 2008, il y a eu une réunion dans la région, là aussi, à Perpignan. Le Grenelle de l'environnement fixe cette fois des objectifs de développement des modes alternatifs au mode routier. A l'horizon 2012 et à l'horizon 2022, il faut favoriser les modes alternatifs et le mode ferroviaire.

Autre point fort pour développer le mode ferroviaire au niveau national, l'ouverture à la concurrence en 2006 avec l'arrivée de nouveaux opérateurs qui proposent des services ferroviaires face à la SNCF et qui permettent là aussi d'insuffler un dynamisme au fret ferroviaire au niveau national.

Enfin au niveau régional, la région est dotée d'infrastructures propres à développer et à soutenir ce dynamisme ferroviaire. En premier lieu, les ports. Vous avez le port de Sète, que tout le monde connaît, il y a aussi Port-la-Nouvelle, et ces deux ports sont embranchés ferroviairement. Ils génèrent des trafics ferroviaires hebdomadaires, quotidiens. Donc, on a comme cela un réseau portuaire performant qui peut générer du trafic ferroviaire et s'appuyer sur le mode ferroviaire. Ensuite, dans la région, vous avez de nombreuses plateformes logistiques, en particulier, par exemple, le chantier de transport combiné de Perpignan, le chantier de transport combiné du Boulou, une plateforme aussi d'autoroute ferroviaire, des installations terminales embranchées ; c'est-à-dire, dans chacun des

départements, des entreprises embranchées ferroviaires qui génèrent des trains de marchandises dans la région.

Et enfin, dans la région où l'on voit que le ferroviaire a un rôle important pour le transport de marchandises, on a des services ferroviaires performants. Plus de 60 % des services qui traversent la région, y ont leur origine ou leur destination, sont liés à du transport combiné ou à des trains entiers c'est-à-dire aux deux modes de transport ferroviaires les plus performants. Donc, déjà, on est dans des modes performants où le ferroviaire a une pertinence face à la route. On a un contexte favorable dès à présent. Et à l'horizon 2020, comment cela se traduit ?

Aujourd'hui, dans la région, en mode ferroviaire, c'est à peu près 10 millions de tonnes, qui partent de la région, y arrivent dans la région ou la traversent, par exemple entre l'Espagne, la péninsule Ibérique et l'Europe du nord. Aujourd'hui, c'est près de 10 millions de tonnes par mode ferroviaire. En 2020, sans le projet, c'est 16 millions de tonnes. Avec le projet, on atteint les 19 millions de tonnes. Donc, comme l'a précisé Edouard Parant précédemment, c'est un gain de 3 millions de tonnes apporté par le projet. Ça représente près de 3.000 poids lourds qui seraient reportés de la route sur le rail entre aujourd'hui et 2020 grâce au projet de ligne nouvelle. Cette croissance des flux ferroviaires est essentiellement portée par le trafic transpyrénéen puisqu'on est sur des flux de longue distance. C'est bien sur cet élément-là, les flux de longue distance, où le mode ferroviaire est pertinent. Et c'est là où il peut concurrencer le mode routier, où il offre véritablement une alternative au transport routier. Donc, aujourd'hui, sur le transpyrénéen, entre la péninsule Ibérique, la France et le reste de l'Europe, c'est 2,7 millions de tonnes par an qui traversent, donc qui passent par Cerbère - Port-Bou, puisque aujourd'hui, on n'a qu'une seule ligne, Cerbère - Port-Bou. En 2020, il y aura deux lignes, Perpignan - Figueras - Barcelone et, bien sûr, Cerbère - Port-Bou qui continuera à voir passer des trains de marchandises. En 2020, ce serait près de 12 millions de tonnes qui franchiraient les Pyrénées sur le corridor méditerranéen. Donc, on voit bien que la croissance des trafics fret et de marchandises sont portés par ces flux transpyrénéens et par les flux de longue distance. Et, bien sûr, la région Languedoc-Roussillon est traversée par ces flux, des flux de longue distance.

Pour ces prévisions de trafic nationales que je viens de décrire, on s'est appuyé en fait sur les hypothèses macroéconomiques établies par le Ministère français des Transports. Pour les prévisions de trafic transpyrénéennes, on s'est appuyé sur les hypothèses macroéconomiques partagées par le Ministère espagnol, le FOMENTO, et par le Ministère français des Transports, dans le cadre d'un groupe franco-espagnol d'études sur les flux transpyrénéens.

Enfin, ces prévisions de trafic peuvent apparaître prudentes puisque, effectivement aujourd'hui, la part du mode ferroviaire dans les transports de marchandises en Languedoc-Roussillon, c'est 6,3 %. Pourquoi ? Près d'un tiers du trafic de marchandises en Languedoc-Roussillon est du trafic interne à la région. Pour lui, le mode ferroviaire ne sera jamais performant et ne pourra jamais concurrencer ces trafics de courte distance. Par contre, il peut devenir véritablement une alternative à la route sur les moyennes et surtout sur les longues distances. Et grâce au projet, la part de transport de marchandises sur le rail passerait de 6,3 % à 8,6 %, tous trafics confondus, y compris l'intrarégional. Par contre, si on isole les trafics où le mode ferroviaire peut être le plus performant, on voit que, dès à présent, sur le transit donc, les flux qui traversent la région, qui ne concernent pas proprement la région mais qui la traversent, représentent déjà une part de marché pour le mode ferroviaire de 14 %. Et cette part de marché passerait à 18 % en 2020 avec le projet de lignes nouvelles.

Et ces prévisions de trafic que je viens de vous présenter, je vous ai dit elles sont basées sur des hypothèses provenant des Ministères espagnols et français, elles sont donc en cohérence avec le plan stratégique de transport espagnol, le PEIT, qui fixe les objectifs à

2020- 2025. Le développement du réseau ferroviaire espagnol et les prévisions de trafic espagnoles sont cohérents aussi avec les prévisions de trafic de TP Ferro en termes de nombre de trains dans la concession. Donc, on a établi des prévisions de trafic qui sont partagées par l'ensemble des institutions en termes de prévisions de trafic nationales et européennes.

Edouard PARANT

Maintenant, je vais vous présenter les 4 scénarios qui sont soumis au débat.

Le premier d'entre eux, c'est finalement un projet de grande vitesse à la française ; c'est-à-dire, eh bien, construire une ligne entièrement dédiée aux TGV telle que vous pouvez les utiliser actuellement et comme on en construit depuis un peu plus de 25 ans. Cette ligne à grande vitesse permettrait donc des circulations de trains jusqu'à, tel qu'on l'a retenu dans les hypothèses, 320 km/h. Elle est donc dédiée au transport de voyageurs.

Un deuxième scénario qui vous sera présenté ce soir concerne une infrastructure, donc une ligne nouvelle, qui n'est pas à proprement parler une ligne à grande vitesse puisque la vitesse des TGV serait de 220 km/h. Actuellement, on roule à 160 .Mais par contre, elle permettrait de faire circuler des trains de marchandises. Et c'est ce compromis qui nous amène dans un premier temps à limiter la vitesse des trains les plus rapides.

Le troisième scénario sur lequel on va discuter est finalement un combiné des deux premiers, à savoir : « Je ne fais pas de sacrifice sur la grande vitesse, je veux rouler vite 300 km/h, mais également je suis intéressé par la circulation des trains de marchandises. » Et donc, on verra tout à l'heure quelles sont les conséquences en matière d'infrastructures et de coûts associés par rapport aux deux premiers .

Le quatrième scénario n'est pas un scénario de lignes nouvelles, c'est un scénario d'aménagement de la ligne actuelle, et cet aménagement, on peut le qualifier d'aménagement à minima pour doubler la ligne partiellement entre Montpellier et Narbonne, là où il y a le plus de trains à faire circuler.

Donc, 4 scénarios très contrastés. Regardons un petit peu ce qui les différencie autrement que par la mixité ou la vitesse . Et déjà, où iront les trains quand on aura deux lignes ?

Dans le premier scénario dédié à la grande vitesse, sur la ligne nouvelle, vous n'avez que des TGV et donc tous les autres trains doivent emprunter la ligne classique, évidemment les trains express régionaux dont la vocation est de desservir finement les territoires par les gares actuelles, évidemment tout le fret puisque la ligne nouvelle est dédiée aux voyageurs et évidemment une partie des TGV qui continueront de desservir les gares du littoral via la ligne classique.

Autres scénarios qui sont les scénarios de mixité et là, je vais vous présenter les deux scénarios mixtes en une fois puisque globalement on constate que ces scénarios permettent tous deux de reporter une partie du trafic de marchandises sur la ligne nouvelle et donc de décharger un petit peu la ligne classique. Puisque vous n'oubliez pas qu'en 2020, l'ensemble du nombre de trains TGV, TER et fret aura doublé ; c'est-à-dire que la ligne classique par rapport à aujourd'hui même avec une ligne nouvelle sera plus chargée.

On a vu où allaient les trains en fonction des différents projets. Regardons un petit peu quels sont les gains de temps de parcours que l'on pourra atteindre grâce aux différentes options. Eh bien, évidemment dans le projet où l'on décide de privilégier la grande vitesse, c'est là où les gains de temps de parcours sont les plus importants. Alors sur un projet direct entre Montpellier et Perpignan, en roulant à 320 km/h, on estime à ce stade que globalement on gagnerait 45 min sur le temps de parcours. Aujourd'hui, vous mettez de l'ordre d'une heure et demie, eh bien, vous diviseriez par deux le temps de trajet.

On voit également au travers de cette diapositive que le projet ne servira pas uniquement aux villes qui sont sur la ligne. Une ville comme Carcassonne profitera également de la ligne nouvelle puisque, sur une partie, les trains à grande vitesse pourront, eh bien, gagner du temps, par exemple, sur Montpellier-Narbonne avant de rejoindre la ligne classique pour filer vers Carcassonne et Toulouse.

Dans le deuxième scénario où l'on décide de rouler un peu moins vite, on voit que là encore par rapport à aujourd'hui sur les trajets directs, nous aurons des gains de temps de parcours significatifs de l'ordre de la demi-heure ; c'est-à-dire que l'on pourrait faire un trajet Montpellier-Perpignan de l'ordre de l'heure de temps de parcours ou voire légèrement moins.

Le troisième scénario permet de retrouver des temps de parcours similaires au premier scénario, la différence de 20 km/h à ce stade - compte tenu de la précision des études qui reste macroscopique - étant faible.

Je ne vous présente pas le quatrième scénario d'aménagement de la ligne classique, car il n'y a pas de relèvement de vitesse, c'est-à-dire de travaux prévus pour faire en sorte de rouler plus vite. Il prévoit juste des travaux pour faire rouler plus de trains. Donc, on resterait sur les temps de parcours actuels.

Un autre point concerne le report modal et son efficacité par rapport à la réduction des gaz à effet de serre. Vous voyez que tous les projets de lignes nouvelles parce qu'ils permettront de faire circuler plus de TGV donc moins de personnes dans les avions et parce qu'ils permettront de faire circuler plus de trains de fret donc moins de camions sur les routes, participent positivement à cette réduction des émissions de gaz à effet de serre. Et c'est le scénario qui combine les effets à la fois de la grande vitesse et à la fois du report modal de marchandises qui évidemment a le bilan le plus positif.

Enfin un point qui peut être un petit peu plus discriminant entre les scénarios. Vous voyez ici quelle est la capacité des différents scénarios à accueillir des trains après la mise en service, en 2020. Les 4 projets permettent de faire circuler l'ensemble des trains tels qu'on les a étudiés et estimés au travers des études qui viennent de vous être présentées. Mais évidemment le projet doit servir au-delà de 2020. C'est un projet pour un siècle. Donc, vous est présentée finalement la capacité de chaque scénario à accueillir des TER ou des trains de fret supplémentaires, en fonction de la manière dont on conçoit la ligne nouvelle.

Alors, expliquons un peu pourquoi ces différences. Dans le premier scénario, la seule possibilité de rajouter des trains express régionaux ou des trains de marchandises, les deux trafics sur lesquels finalement où on a le plus d'incertitude, est de le faire sur la ligne qui est apte à les accueillir ; c'est-à-dire la ligne classique. Comme je vous l'ai dit, le nombre de ces trains en 2020 aura doublé par rapport à aujourd'hui. Donc, la capacité à rajouter des trains sur la ligne classique sera plus faible qu'en 2009.

A l'inverse, les deux scénarios du centre sont des scénarios sur lesquels on parle de mixité. Donc, la ligne nouvelle permet d'accueillir des trains de marchandises. Ça veut dire qu'une partie des trains de marchandises pourront être portés sur la ligne nouvelle ; ce qui veut dire que globalement vous pourrez mettre sur la ligne nouvelle plus de trains de marchandises et également vous aurez plus de places sur la ligne classique pour faire circuler soit des TER ou soit des trains de marchandises.

Dernier cas, le cas de la ligne classique, je vous l'ai dit, c'est un scénario où on fait des aménagements partiels, des dédoublements partiels. L'objectif, finalement, c'est de pouvoir répondre à la demande en 2020 mais pas au-delà. C'est donc un scénario non évolutif, limité dans le temps et en termes d'investissements, un scénario que l'on qualifiera de minimaliste.

Alors, tout cela pour quel coût ? Un scénario de ligne nouvelle, ça coûte très cher. C'est entre 4 milliards et 6 milliards d'euros suivant l'ambition et les fonctionnalités, les services que rendra le projet. Ces coûts par rapport aux documents que vous avez pu avoir ont été actualisés au plus près de la présentation d'aujourd'hui, c'est pour cela qu'ils ont un petit peu augmenté par rapport aux dépliants que vous pouvez avoir pris ce soir sur la table à l'

entrée. Ils incluent le coût de la ligne et le coût des gares. Je vais y venir. On voit également que le scénario à minima, c'est malgré tout 2,5 milliards d'euros quasiment d'investissement. Alors, je vous ai dit que cela incluait le coût des gares. Le nombre des gares n'est pas le même d'un scénario à l'autre, mais cela a été un choix totalement arbitraire que vous pourrez vous-même recombinaison. Pour vous donner quelques éléments objectifs par rapport aux 4 scénarios que nous vous proposons, dans le premier, il est décidé de réaliser 5 gares nouvelles pour l'agglomération de Nîmes, l'agglomération de Montpellier, l'agglomération de Béziers, l'agglomération de Narbonne et l'agglomération de Perpignan. Donc, c'est un petit peu moins de 700 millions d'euros, 670 de mémoire pour ces 5 gares nouvelles.

Dans le scénario n°2, le parti pris est de desservir majoritairement les villes par leurs gares actuelles. Donc, on ne construirait qu'une gare nouvelle, et à Montpellier, de l'ordre de 150, 160 millions d'euros. Dans le scénario 4, vous n'avez pas 5 mais 4 gares nouvelles, donc un coût légèrement inférieur et puis dans le quatrième scénario, une gare nouvelle à Nîmes, une gare nouvelle à Montpellier et donc 300 millions d'euros d'investissement pour cette partie des gares.

Après les coûts et le descriptif des scénarios en fonction des services qu'ils pouvaient rendre, il y a deux autres questions qui sont posées : où passer, ce qui renvoie à la question des couloirs et où s'arrêter ?

Alors, où passer ? Eh bien, vous voyez qu'on a fait un travail avec les collectivités et les associations de débroussaillage ; aujourd'hui on ne vous propose entre Montpellier et Narbonne que deux couloirs de passage de 5 km de large. Ce travail mené en commun avec les collectivités et les associations avait pour but premièrement de réfléchir. Doit-on desservir majoritairement le littoral ou doit-on également permettre au haut pays d'être desservi et donc où passer ? Quelle est la relation avec le coût du projet ? Et est-ce qu'il y a pour ces deux couloirs de passage une interface avec les problématiques environnementales ou des difficultés à insérer ce projet dans le territoire ?

Jean-François Ruiz va vous détailler quelques éléments significatifs des études qui ont eu lieu.

Jean-François RUIZ

Bonsoir. Donc, je vais vous présenter ce soir rapidement la démarche environnementale que nous avons menée dans le cadre des études préparatoires au débat. Selon un plan en 4 grandes parties : l'aire d'étude dans laquelle nous avons travaillé ; les thèmes qui ont été étudiés dans le cadre de ce diagnostic ; comment nous avons hiérarchisé les sensibilités dans le territoire d'étude ; et enfin comment nous avons défini les couloirs de passage que vous voyez donc sur cet écran.

L'aire d'étude s'est appuyée sur la zone littorale et également sur le contrefort afin d'englober toutes les aires de vie présentes dans la région. Donc, ça représente 216 communes, 4.000 km² et près d'un million d'habitants présents dans l'aire d'étude que nous avons retenue.

Le diagnostic environnement s'est articulé en 4 grands thèmes : les ressources en eau, l'environnement humain, les milieux naturels et les patrimoines et paysages. Les cartes que vous avez ce soir à l'écran vous seront présentées rapidement mais vous pourrez les trouver dans le dossier support qui était à l'accueil et également sur le site de la Commission du débat public avec les explications complètes. Donc, ce diagnostic s'est réalisé sur la base d'une collecte de données auprès des services de l'Etat : Direction régionale de l'environnement, Directions départementales de l'équipement, Direction régionale de l'équipement mais également auprès des collectivités avec lesquelles nous avons travaillé pendant ces études, dont les Conseils généraux pour certaines données. Enfin, certaines associations et organismes locaux comme le Parc naturel régional de la Narbonnaise ont été associés à ce diagnostic dans le cadre d'ateliers d'environnement que nous avons menés

pour échanger sur les données que nous devons intégrer mais également sur les méthodes de travail et pour recueillir leurs avis sur ce projet.

Puis, une fois que ce diagnostic a été réalisé sur les 4 grands thèmes que vous avez sur ce transparent, nous avons défini une méthode de hiérarchisation des sensibilités pour dégager les zones de moindre sensibilité pour faire passer un projet de ligne nouvelle. Donc, dans un premier temps, ces sensibilités ont été établies pour chaque thème que nous avons étudié et par la suite nous avons regroupé, nous avons cumulé toutes les sensibilités recensées thème par thème pour en faire une carte de synthèse et identifier les zones de cumul de sensibilités. Cette carte, je vous la présente sur l'écran. Plus la couleur vire au marron ou violet, plus il y a de sensibilités environnementales présentes sur le territoire.

Je vous présente ce soir la partie qui concerne les couloirs entre Montpellier et Narbonne dans laquelle Sète est présente. Nous nous rendons compte que les sensibilités environnementales sont cumulées et relativement fortes au niveau des zones littorales et des zones d'étang. Donc, les étangs, l'ouest, ce sont les étangs palavasiens, l'étang de Thau mais également tous les étangs de la Narbonnaise. Les deuxièmes zones de forte sensibilité que nous notons sont les grandes vallées des cours d'eau, les fleuves côtiers et leurs affluents, donc l'Hérault, l'Orb et l'Aude. Et enfin, en termes de massifs et en termes de sites classés, nous avons des sensibilités très importantes avec le massif de la Gardiole au nord-est de Sète et également le massif de la Clape au niveau de la Narbonnaise.

Donc, à l'intérieur de cette aire d'étude, dans une marge globale comme nous l'expliquait tout à l'heure Edouard Parant pour les coûts de projet, nous avons identifié des couloirs préférentiels de passage. Au niveau du secteur qui nous intéresse ce soir, nous avons 2 couloirs qui passent tous les deux au nord du bassin de Thau. Malgré tout le travail de hiérarchisation et tout le travail d'étude que nous avons menés, il reste encore des sensibilités à l'intérieur des ces couloirs. Nous avons des sensibilités communes au début, avant la séparation des 2 couloirs en un premier couloir qui est un couloir de 5 km qui s'appuie sur l'autoroute A9 jusqu'à Béziers et également un second couloir qui s'écarte au niveau de Villeveyrac et Fabrègues pour rejoindre Pézenas, la vallée de l'Hérault et la future A75 et rejoindre Béziers par le nord.

Les sensibilités sont présentes avec notamment le massif de la Gardiole, des zones naturelles d'importance au niveau des garrigues d'Aumelas et de la plaine de Villeveyrac, les cours d'eau que je vous ai cités tout à l'heure qui sont franchis de façon perpendiculaire, que ce soit l'Hérault ou l'Aude. Et également, chose importante, la zone de protection du patrimoine au niveau de Loupian. Donc, ce qu'il faut retenir de cette présentation, c'est que, quel que soit le projet qui sera retenu, quel que soit le couloir qui sera retenu, tout l'enjeu d'avenir jusqu'à l'enquête publique sera de définir un tracé de moindre impact environnemental dans le couloir qui sera proposé après le débat.

Edouard PARANT

Dernier point de cette présentation, ayant défini quelles étaient les possibilités de passer dans le territoire, eh bien, maintenant, où a-t-il été envisagé de s'arrêter ?

Vous voyez sur cette carte les sites potentiels de gares nouvelles. Plutôt que de sites, on devrait parler de secteurs. Et ce que vous voyez aussi également, c'est que quoi qu'il arrive les gares actuelles restent des candidates évidemment à l'accueil des circulations TGV et évidemment des trains express régionaux.

Entre globalement Montpellier et Narbonne, il a été envisagé donc d'implanter une gare nouvelle sur l'agglomération de Montpellier avec - par rapport à l'ovoïde orange de site suivant que l'on est connecté ou pas à la ligne classique - ; sur l'agglomération de Béziers, il y a 2 sites potentiels suivant le couloir qui serait emprunté, l'un à l'est connecté à la ligne classique et l'un au nord-est qui serait plutôt connecté au réseau autoroutier. On voit également que pour l'agglomération de Narbonne, il y a un secteur identifié dans l'ouest

narbonnais et puis également qu'il a été conservé la possibilité de desservir ces 2 agglomérations, Béziers et Narbonne, et leurs aires de vie au travers d'une gare commune tel que cela avait été imaginé en 1995 par la SNCF.

Evidemment, on retrouve les gares de Nîmes, Montpellier, Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan, gares actuelles et aussi gares futures puisqu'elles conserveront des dessertes TGV en 2020.

Voilà dressé le tableau des 4 scénarios sur lesquels on vous invite à débattre. Je vous remercie de votre attention.

Peut-être un dernier point de calendrier, car je suis allé un peu vite. On l'a dit, l'horizon, c'est 2020, la mise en service. Aujourd'hui, 2009, c'est le temps du débat public jusqu'au 3 juillet. Le Président Claude Bernet l'a rappelé, RFF doit se prononcer avant la fin de l'année sur les suites qu'il doit donner au débat pour très vite pouvoir démarrer les études préalables à la Déclaration d'utilité publique, ce qu'on appelle la DUP. L'objectif globalement est de restreindre la largeur des couloirs et puis d'approfondir les études pour aller très vite vers un couloir de 500 m qui nous permettrait donc d'avoir une déclaration d'utilité publique à l'horizon 2015, et de démarrer les travaux pour 4 à 5 ans, plutôt 5 ans, pour pouvoir mettre en service l'infrastructure à l'horizon 2020. Voilà qui clôt donc la présentation.

Claude BERNET

Merci beaucoup ! RFF a lancé le débat sur le fret, sur beaucoup de points mais notamment sur le fret et je me dis que le moment est peut-être venu de s'intéresser à cette question. M. Brunier, est-ce que vous souhaiteriez intervenir maintenant ? Oui. Donc, on va compléter et puis ensuite on va essayer de traiter des problèmes du fret à partir de vos questions.

Jean-Claude BRUNIER

Merci, M. le Président. Donc, je souhaitais intervenir au nom des professionnels du transport et de la logistique de cette région et au nom des professionnels du transport combiné rail-route puisque j'ai l'honneur de présider le groupement national.

La première question que vous avez posée dans ce débat, après cette présentation très claire, c'est l'opportunité du projet. Si vous me le permettez, M. le Président, je répondrais de deux façons, en tant que citoyen et en tant que professionnel. Et dans les deux cas c'est un oui très fort, très massif et c'est un projet qu'il nous faut le plus vite possible. Vous avez parlé de 2020, j'en accepte l'augure, mais il ne faudrait pas que cela aille trop loin. Nous avons besoin de ce projet pour cette région car cette ligne TGV est la seule qui est un peu un chaînon manquant puisque cette ligne à grande vitesse va irriguer la péninsule Ibérique. Ce serait une faute politique certainement de ne pas la faire le plus vite possible - et en tant que professionnels, nous avons besoin de ce mode alternatif au mode routier, nous avons besoin, pour faire de la longue distance, du mode ferroviaire. Donc je le dis haut et fort.

Ensuite, je ferai une remarque ou un préalable. Nous avons, il faut je crois mettre les choses en perspective dans le cadre, parlé de 2020, peut-être 2025, allez ! On va garder ce créneau et jusque-là, il va falloir fonctionner avec l'infrastructure de la ligne historique. Et donc, je le dis très clairement, je crois que c'est prévu dans le cadre de la loi du Grenelle, il faut que RFF fasse la régénération de la ligne historique actuellement pour qu'elle puisse supporter les trafics sans les étouffer jusqu'à l'horizon 2020. C'est très important, je le rappelle, il ne faut pas l'oublier. Je crois qu'il y a quelques petits retards qui sont déjà pris. Il ne faut pas les augmenter.

En ce qui concerne les scénarios, j'en viens donc à votre question principale. La position des professionnels est en faveur d'un scénario que je vais appeler 2+. Alors peut-être un préalable avant d'arriver au scénario, excusez-moi, c'est l'importance à notre avis d'avoir

deux infrastructures mixtes. Pourquoi ? Parce que le mode ferroviaire est un mode où il y a une voie unique et si d'aventure - et cela peut se passer - il y a un incident et s'il n'y a qu'une voie, elle est coupée et tout s'arrête. Il est donc évident pour nous que d'avoir deux voies, deux infrastructures l'une à côté de l'autre est la bonne solution pour la bonne fiabilité et la bonne qualité pour le transport ferroviaire que ce soit marchandises ou voyageurs car dans ces conditions, les voies sont interconnectées régulièrement et en cas d'incident, le problème peut être géré peut-être plus facilement avec deux voies. J'espère que pour M. De Tréglodé ce sera le cas puisque dans la vallée du Rhône, il semblerait même qu'il y ait trois voies. Donc, je voulais dire ce préalable.

En ce qui concerne les scénarios, j'y viens. Donc, nous serions pour un scénario 2+, je m'explique - il est évident que le scénario 3 nous convient tout à fait puisqu'on a tout, la grande vitesse, le fret à 120 km/h avec des capacités très importantes, avec même des économies environnementales tout à fait remarquables. Mais ce qui nous fait peur à nous, chefs d'entreprise, c'est le prix. Et moi dans mon business, je dois m'inquiéter de la qualité de mon business et du service à donner à mes clients, mais aussi éventuellement de ma rentabilité et de l'importance des investissements que je fais pour avoir ce résultat. Donc par mesure d'économie, il nous semble pertinent de mettre en œuvre un scénario 2+ qui serait un scénario avec géographiquement les emprises du scénario 3 mais on pourrait attendre un futur plus lointain pour réaliser l'ensemble des infrastructures du scénario 3 puisque dans ce scénario il y a pas mal de passages qui serait à 4 voies, qui nous permettraient peut-être de faire quelques économies et donc d'avoir en retour d'investissement une pertinence plus grande.

Ceci étant dit, je voudrais aussi faire une remarque qui me paraît importante. Nous nous inscrivons pour cette nouvelle ligne en 2020-2025. En 2020-2025, j'espère qu'au niveau du fret, nous aurons fait des progrès puisque actuellement RFF travaille avec le Gouvernement sur l'expérimentation qui a déjà commencé en France de trains de fret plus longs de 750 m - qui est aujourd'hui la norme - puisque notre projet de faire passer les capacités ou les gabarits de trains de fret à 1.000 m de long et 2.000 t pour les trafics pour lesquels on va avoir le plus gros développement qui sont les trafics du transport combiné comme cela a été dit tout à l'heure. Donc, il nous faut prévoir dans cette nouvelle infrastructure tout de suite la capacité de pouvoir faire circuler des trains de fret à 1.000 m de long de telle façon que là aussi dans 10 ans, dans 15 ans nous ne soyons pas bloqués par des problèmes d'emprise avec des infrastructures qui seraient devenues trop rapidement obsolètes.

Donc, il nous semble que ce scénario 2+ que je vais qualifier comme ceci, est le scénario le plus efficace qui nous donnerait la capacité la plus grande, qui nous permettrait de faire peut-être quelques petites économies par rapport... ,des économies pardon par rapport au 3 et qui serait le plus pertinent. Il est bien évident que si nous avons les moyens de faire le scénario 3, il faut peut-être le faire tout de suite.

Je voudrais terminer cette rapide présentation en attirant votre attention sur un point qui me paraît important, ce sont les gabarits et les capacités côté français et côté espagnol en matière de fret. Je le disais tout à l'heure, en France nous allons vers des trains à 1.000 m, nos amis Allemands et nos amis Néerlandais les font déjà circuler sur la fameuse nouvelle ligne fret entre le port d'Amsterdam et la Ruhr. Ce sont des trains à 1.000 m. Au niveau espagnol, les capacités sont différentes puisque je crois qu'aujourd'hui, les trains de fret espagnols ne peuvent faire que 400, enfin disons 500 m. Donc, il y a là une attention à porter pour que ce passage de frontière ne soit pas une complexité ou une perte de productivité et je crois qu'il faut essayer de réfléchir à cette question peut-être en faisant que la ligne historique qui passe à l'est du tunnel actuel soit mise à l'espacement européen qui permettrait de régler peut-être quelques problèmes de ce côté-là.

Voilà très rapidement M. le Président nos propositions et nos remarques. Je vous remercie de votre attention.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Pour l'information complète de la salle, je voudrais signaler que la Commission a reçu aujourd'hui un cahier d'acteurs extrêmement important puisqu'il émane de l'ensemble des collectivités qui sont les cofinanceurs des études (et donc du débat entre parenthèses), avec donc en tête le Conseil régional Languedoc-Roussillon comprenant également la communauté d'agglomération de Sète, les communautés d'agglomération de Montpellier, Béziers, etc. ; c'est-à-dire au fond l'ensemble des grandes villes de la région ainsi que les Conseils généraux. Et je voudrais signaler que dans ce document, qui a effectivement un poids extrêmement fort, apparaissent notamment deux idées qui ont été évoquées à l'instant par M. Brunier à savoir l'idée que la ligne historique doit être - vous avez employé le mot régénérée - en tout cas entretenue et ce sera une idée qui pourra effectivement apparaître dans notre rapport bien qu'elle soit un petit peu en dehors de notre sujet direct. Et par ailleurs l'idée qui a été évoquée par M. Brunier d'un scénario évolutif comportant notamment en termes de plateforme - puisque c'est ça qui est tout de même important - comportant en termes de plateforme des dégagements pour l'avenir. Simplement je voulais dire à l'assemblée que nous voyons, nous, apparaître de plus en plus au fil du débat ces idées de scénarios évolutifs. Ça ne veut pas dire qu'ils sont meilleurs que les autres, ça veut dire simplement qu'ils apparaissent et quelquefois - c'est le cas aujourd'hui - sous la plume si j'ose dire d'experts particulièrement pointus.

Alors, voilà. Maintenant j'ouvre le débat, notamment sur les problèmes du fret mais on peut l'élargir. Qui souhaite prendre la parole ?

Monsieur au micro 3, je vous demande de bien vouloir vous présenter.

Lionel COUTET

Je suis un simple citoyen, je m'appelle Coutet Lionel. Mon intervention porte sur les points suivants : l'infrastructure, le tracé, le profil, la mixité voyageurs-marchandises, la rentabilité et le financement, les gares et les liaisons LGV réseau classique.

Sur l'infrastructure, le passé éclaire l'avenir. La plupart des lignes actuelles ont été conçues et construites dans la deuxième moitié du XIX^e siècle et pourtant elles sont toujours exploitées.

Quelques rappels sur l'évolution du réseau classique.

Convoi type.

Pour le calcul des ponts ferroviaires, 1891 : essieux de 14 t, 1971 : essieux de 25 t, soit presque deux fois plus.

Vitesses moyennes, 1878 : 59 à 72 km/h, 1914 : 77 à 92 km/h.

Aujourd'hui, couramment 160 km/h, 200 km/h sur certaines sections et 120 km pour le fret.

Augmentation des charges remorquées et performance des locomotives, 1944 : locomotives à vapeur 112 t, 105 km/h ; 1967 : locomotives électriques SYBIC, 90 t, 200 km/h et 1988 : TGV-atlantique.

La leçon du passé est de voir loin, donc, de concevoir une plateforme pour une vitesse potentielle de 350 km/h pour les voyageurs et 120 km/h pour le fret. Ce qui nécessite des courbes de 7.000 m de rayon minimum et une pente maximum recommandée de 1,2 cm pour ne pas trop contraindre les moyens d'exploitation. Ce sont les caractéristiques de tracés en plan adoptés pour la LGV Perpignan - Barcelone dont le référentiel technique s'est fortement inspiré du TGV-Est à la nuance près du fret puisque cette LGV n'est pas mixte.

Peut-on imaginer l'existence d'une rupture dans les performances techniques du réseau à grande vitesse européen entre le nord et le sud de l'Espagne ?

En conclusion sur l'infrastructure. C'est le scénario LGV-voyageurs à 300 km/h et fret à 120 qui doit être retenu car il réserve l'avenir tout en permettant selon les nécessités une exploitation de la ligne à 220 km/h pour les voyageurs et fret à 120 km/h.

Le scénario 2, voyageurs 220 et fret à 120 tout en proposant une plateforme construite pour le 300 km/h n'est pas réaliste. En effet, l'application de la formule permettant de calculer le dévers théorique entre le rail extérieur et le rail intérieur pour 300 km/h et une courbe de 7.000 m de rayon donne 206 mm. Je répète qu'il s'agit d'un calcul théorique. Le dévers pratique adopté, notamment dans le cas de trafic mixte est inférieur à cette valeur. Avec 220 km/h, le rayon n'est plus que de 2.772 m. Un tel scénario, accompagné de la revendication d'une plateforme prévue pour le 350 km/h aurait un surcoût plus important que celui du scénario 2 mais sans les performances correspondantes pour les TGV.

Pour en terminer sur ce premier point, n'est-ce pas du gaspillage d'argent que d'avoir fait table rase du travail d'études fait par la SNCF puis par RFF pendant plusieurs années de plus. La délimitation d'un PIG, Projet d'intérêt général a engendré de multiples contraintes pour les propriétaires situés dans la réservation foncière .

La mixité voyageurs - marchandises, un nouveau concept en matière de ligne à grande vitesse. C'est une nouveauté puisque l'expérience existe seulement sur certaines sections de lignes classiques avec la coexistence de 200 km/h voyageurs et circulation fret à 120 km/h. Théoriquement, c'est la conception de la ligne à grande vitesse Perpignan - Barcelone qui prévoit cette mixité avec la charge à l'essieu de 17 t pour les TGV et 25 t pour le fret. Comme on le sait, pour l'instant, cette ligne à grande vitesse s'arrête à Figueras, en cul-de-sac sans circulation ferroviaire. Il faudra donc qu'elle continue pour que l'on puisse tirer des renseignements.

Il faut s'interroger sur ce concept de mixité.

Quelle catégorie de fret peut emprunter une ligne à grande vitesse ? Quelle partition entre elle et la ligne classique ? Les trafics lourds comme les produits sidérurgiques ou les matériaux de construction par la ligne classique avec transbordement, les transports périssables, agrumes et produits agricoles véhicules et transports combinés plus légers sur la ligne à grande vitesse.

Ceci étant dit sur l'aspect technique, il est nécessaire de rappeler quelques vérités. Le fret ferroviaire est aujourd'hui libéralisé. Le bilan est clair : pas de transfert massif de la route sur le rail, désengagement massif de la SNCF, inquiétude sur la sécurité, politique générale des transports toujours orientée sur l'autoroutier avec nouvel accord au Grenelle de l'environnement, l'arrivée prochaine sur les routes européennes de maxi-poids lourds de 25 m de long et d'un poids pouvant atteindre 60 t. Pour la mixité ferroviaire sur ligne à grande vitesse, dont le concept est impératif au plan de l'environnement et de la sécurité, voir loin c'est mettre en place une autre politique de transport plus soucieuse de l'environnement et dégagée du dogme libéral.

La rentabilité et le financement. Ces deux points sont liés puisque dans le dossier, vous indiquez qu'une évaluation socio-économique des 4 scénarios a été faite en l'application d'une instruction cadre. Cette étude a conclu que pour les 3 scénarios de ligne nouvelle, le taux de rentabilité est atteint. Dans le même temps, il faut rappeler que RFF ne peut accepter un projet d'investissement que s'il fait l'objet d'un concours propre à éviter toute conséquence négative sur ses comptes pendant la période d'amortissement de l'investissement envisagé. Si j'ai bien compris, les 3 projets sont rentables socio-économiquement mais pas assez économiquement puisqu'il semble que l'on pourrait s'orienter vers un financement semblable à celui de la première phase de la LGV-est européenne. A noter que de nombreuses interrogations sur le financement apparaissent dans les questions posées au débat public. Sauf erreur de ma part, je n'ai pas vu dans le dossier le détail de cette évaluation socio-économique. Je n'ai lu - page 98 - que des généralités et j'en conclus sur ce point que nous sommes obligés de vous faire confiance.

Dans l'introduction des points de l'étude, l'alinéa suivant a attiré mon attention, je cite : « Certains effets dits externes car impactant des tiers non directement intéressés par le projet, pollution atmosphérique, émission de gaz à effet de serre, variation de la consommation d'énergie demandent à être clarifiés et précisés d'autant plus que de nombreuses études européennes permettent aujourd'hui de quantifier financièrement ce que coûte à la société chaque mode de transport ». Il serait donc intéressant de savoir quels coûts externes ont été pris en compte et quel poids ils représentent dans votre étude ?

Voir loin, c'est prendre mieux en compte l'intérêt général pour la collectivité et donc l'impact socio-économique global du projet. C'est revenir à un engagement financier conséquent de la nation et de l'Europe, a contrario de ce à quoi nous assistons aujourd'hui. C'est aussi s'interroger sur ce qui peut justifier la participation financière des collectivités locales surtout depuis l'annonce de la suppression de la taxe professionnelle qui aura pour effet de réduire les recettes.

Les gares et les liaisons LGV réseau classique. Dans « La vie du rail » du 05 nov. 2008, le géographe Jean-François Troin a déclaré : « Les gares exilées, même en point nodal bien choisi entraînant une forte rupture de charge ne bénéficiant parfois que d'un nombre limité d'arrêts quotidiens de rames TGV ne peuvent espérer faire naître dans leur entourage des services complémentaires et encore moins devenir des points d'articulation des territoires. » Sur lesdites gares nouvelles, une seule - Champagne-Ardenne - est en correspondance directe avec le réseau classique. Parmi les autres, Valence TGV a un espace réservé pour une liaison ferroviaire future. TGV Haute Picardie - la gare des betteraves - est à 6 km de la gare de Chaulnes mais la plateforme passe à quelques centaines de mètres. Avignon TGV a un raccordement TER Avignon en suspens. Ne commettons pas la même erreur à l'occasion de la construction de cette ligne à grande vitesse. Là aussi, voir loin, c'est à partir de la ligne à grande vitesse, irriguer le territoire par une liaison étroite avec les TER régionaux et à grande vitesse.

Concernant les gares nouvelles. Une gare nouvelle à Montpellier - Odysseum, nous sommes incontournables compte tenu du déplacement de la ville vers la mer et du réseau de tramway prévu. Une autre vers Nissan, intersection LGV réseau classique, ce qui permettrait une liaison avec Toulouse sans pénétrer dans Béziers ni Narbonne. Pour les autres raccordements qui ne nécessitent pas de gare nouvelle dans l'immédiat, un raccordement à l'ouest de Nîmes avec la ligne du Grau-du-Roi semble discutable. Les TGV qui rentrent dans Nîmes pourraient aller à Montpellier centre et réciproquement. Un raccordement en amont de Béziers qui permet de desservir d'un même mouvement Béziers et Narbonne par les TGV, un raccordement à la sortie de Narbonne qui permet de rejoindre la LGV à un raccordement...

Je vous remercie de votre attention.

Claude BERNET

Monsieur, je me permets de vous dire que vous avez parlé 8 min et je voudrais surtout vous dire que malheureusement, nous qui sommes la Commission et qui sommes là pour comprendre, nous n'avons pas compris grand-chose à ce que vous avez dit parce que vous avez lu à toute vitesse un papier. Je dois dire qu'il y avait un certain nombre de choses qui me paraissaient importantes et intéressantes. J'en ai notées quelques-unes, certainement pas beaucoup. Donc, ce que je vous demande c'est d'avoir la gentillesse de laisser votre papier écrit à nos hôtes parce que ça aidera... je pense qu'aucune sténodactylo - fût-elle la meilleure au monde - n'est capable de prendre à partir de l'audition ce que vous venez de dire. Voilà. Cela dit, ce n'est pas une critique de fond parce que malheureusement, le fond, je n'ai pas pu en sentir toute la substantifique moelle.

Le monsieur au micro 3 s'était levé le premier - je m'en excuse auprès de lui - donc, vous avez la parole Monsieur !

Jean-Marie KIRTZ

Oui, M. le Président, merci. Je suis Jean-Marie KIRTZ. Je travaille à la SNCF mais je parle en mon nom propre. Je n'ai pas de mandat pour parler au nom de la SNCF.

Alors, je voudrais d'abord dire que ce monsieur qui vient d'intervenir, c'est vraiment la première fois que j'entends quelque chose d'aussi juste et d'aussi complet.

Claude BERNET

Et vous, vous avez compris parce que vous êtes un expert.

Jean-Marie KIRTZ

Oui. Tout à fait... C'est vrai qu'il fallait suivre mais son argumentaire, c'est vraiment quelque chose que je partage à deux trois nuances près. Et je pense que le travail qu'il a fourni mérite mieux que 3 ou 4 ou 8 min de lecture à un micro en salle. Donc, je vous remercie d'examiner sa proposition.

Claude BERNET

Nous sommes prêts à la publier.

Jean-Marie KIRTZ

Très bien. Je vais insister sur deux points qui me paraissent importants. Et je parle un peu sous le contrôle de M. Brunier que je sais être un grand expert dans le transport combiné. Aujourd'hui, le transport ferroviaire souffre de la mixité, justement de la mixité avec le trafic TER et avec le trafic TGV. Demain, il me semble que ce n'est pas en mettant de la mixité sur une ligne à grande vitesse qu'on apportera les bonnes réponses au développement du transport ferroviaire fret et au report modal.

Cependant, moi, je reste très attaché comme la plupart des Français à développer le trafic ferroviaire. Bien évidemment. Donc, je demande encore une fois qu'on réexamine ce concept de mixité parce que - et le monsieur de tout à l'heure l'a bien dit - heureusement ou malheureusement que la ligne Perpignan - Figueras, la concession n'est pas en service parce qu'aujourd'hui, on assisterait à un naufrage, un naufrage ferroviaire ; c'est-à-dire qu'on ne verrait pas un seul train de fret circuler sur cette concession. Alors, je ne sais pas si c'est une bonne chose ou pas mais je vous demande instamment de l'intégrer Monsieur, s'il vous plaît.

Deuxièmement, le vrai problème du report modal ferroviaire de la route sur le fer c'est la distorsion de concurrence qui existe par rapport aux coûts externes qu'engendre le transport routier et que le transport routier externalise à la société. Michel Savy qui est certainement l'expert le plus reconnu mondialement - et je vous encourage à lire son ouvrage qui s'appelle « Le transport de marchandises » - dit toutes ces choses très, très bien à partir de chiffres qui eux sont exacts et non pas ceux qu'on nous a présentés. Alors, j'ai noté notamment qu'on a eu, je ne sais pas comment dire, j'ai envie de dire, l'inélégance de nous présenter des chiffres qui émanent de TP Ferro. Alors, TP Ferro, sachez messieurs dames que c'est une entreprise qui est concessionnaire de la ligne Perpignan - Figueras et qui n'a jamais fait circuler un train de son existence.

Je vous remercie, M. le Président, mesdames messieurs !

Claude BERNET

Merci beaucoup, M. KIRTZ. Micro n°2.

François LIBERTI

Oui. A été évoquée dans les propos en préambule l'importance que représente aujourd'hui d'apporter une réponse autre que par l'autoroutier concernant l'axe transeuropéen.

Claude BERNET

Vous ne vous êtes pas présenté.

François LIBERTI

Excusez-moi, M. François Liberti, conseiller général, je suis vice-président du Conseil général.

Claude BERNET

Bonjour, M. le Président.

François LIBERTI

Donc, sur cet axe transeuropéen, la nécessité d'apporter de l'intermodal pour récupérer du fret qui est aujourd'hui sur le réseau autoroutier est une nécessité importante. Ce qui implique bien évidemment une combinaison de l'utilisation de tous les autres moyens de transport, le fer mais aussi le maritime. Et on a évoqué la question des ports, et le problème du rôle intermodal des places portuaires est intimement posé de ce point de vue.

Alors, je suis un peu interrogatif par ce qu'on nous a indiqué tout à l'heure dans des prévisions en matière de récupération de fret de la route sur le fer. A partir donc de 2 lignes, oui, ça peut être tout à fait une réponse de ce point de vue. Mais moi, j'ai besoin d'être rassuré sur le côté prévisionnel parce que j'ai été parlementaire quelques temps et à ce titre, dans le secteur, j'ai participé à des réunions de concertation analogues à celles-ci, bon, il s'agissait pas du TGV mais il s'agissait de la relance du plan, c'était le plan Véron et ensuite le plan Marembaud sur le développement du fret. Et j'ai entendu aussi toute une série d'arguments sur les capacités de conquête au niveau du fret sur le fer.

Durant ces périodes-là, le parc de locomotives a été réduit de 24 %. Celui des wagons a chuté de 22 %, le parcours des trains de fret a reculé de 23 % et le trafic fret a reculé de 12 %. Quant aux effectifs de gestion du domaine fret, ils ont eu chuté de 28 %. Et les effectifs de la filière commerciale fret ont baissé de 25 %. Dans ce même temps, l'abandon de trafics jugés non rentables a jeté 1.400.000 camions supplémentaires sur les routes.

Ces éléments doivent nous conduire à être très prudents sur les prévisions qui sont effectuées.

Moi, je pense que le débat mérite d'être poussé sur la mixité et comment on l'organise. Et dans les différents scénarios qui nous ont été présentés, il y a matière à débat. Mais sur la question du fret, il faut être très concret. Moi, je voudrais que vous expliquiez un peu plus dans le détail comment vous allez arriver à ce que ces prévisions puissent se concrétiser réellement dans le domaine de la conquête du trafic et que ça ne soit pas bien évidemment des prévisions à l'identique de celles qui nous ont été annoncées en 2004 et en 2006 et qui en bout du compte se sont soldées par des reculs.

Deuxième aspect que je veux souligner. Vous l'avez évoqué dans votre propos liminaire, nous sommes ici dans une ville portuaire. Et la place du portuaire par définition dans la logistique de transports, ça doit aider au développement des échanges. Et quand on est sur un port comme celui-ci - et vous avez évoqué fort justement d'ailleurs, Barcelone et les perspectives sur son port - ici, nous avons dans un rayon de 2 km tous les modes de transport intermodal qui sont réunis. Le fluvial, le maritime, l'autoroutier et le fer. Est-ce que oui ou non, de l'Etat jusqu'aux institutions, collectivités territoriales et la part qui doit être celle de RFF et de la SNCF, va-t-on se donner les moyens pour ici, développer une vraie plateforme intermodale ? Ça, c'est une vraie question. Je sais qu'il y a des choses qui sont en cours. Ça mérite d'être précisé à l'occasion de ce débat parce que c'est une donnée importante de ce point de vue. Et je le souligne d'autant plus que la vision - qui est la nôtre - de terrain, c'est que nous voyons aujourd'hui un recul des réseaux et des sillons SNCF et des bords à quai SNCF sur le port de Sète. Comment la SNCF peut-elle prendre la part qui est la sienne dans le domaine du fret sur l'intermodalité si en même temps elle se démunie des moyens qui sont les siens sur une place portuaire ? Alors, voilà, je le donne en débat parce que c'est une question qui me paraît importante.

Dernier point, en termes de perspective, est annoncé quelque chose d'essentiel en ce qui concerne ce qui se prépare avec le complexe portuaire de Tanger. Ce complexe portuaire, l'objectif autour de ce complexe portuaire, pardon, est annoncé à 3,5 millions de containers pour 2015. Ça va constituer la première place portuaire d'Afrique et de Méditerranée. Comment de ce point de vue, va-t-on se placer pour qu'effectivement les transports de ces flux transocéaniques en provenance ou à destination des marchés français-espagnol constituent donc une chance pour le développement possible pour cette région et pour cette place portuaire, pour que ça ne soit pas seulement une opportunité pour le port de Barcelone ?

Voilà donc les questions que je voulais poser parce qu'elles ne sont pas à la marge de notre débat, elles sont liées au débat que nous avons aussi sur le choix des scénarios qui sont mis en débat dans le cadre de cette réunion publique. Merci de m'avoir écouté.

Claude BERNET

Merci M. Liberti.

M. Gayssot demandait la parole. Je vais la lui donner. Merci d'aller au micro n°2.

Jean Claude GAYSSOT

Bonsoir. C'est la troisième fois que j'interviens dans le troisième débat auquel je participe, et ce soir je le fais avec d'autant plus, je veux dire d'engagement, que vous avez reçu, M. le Président le carnet d'acteurs des collectivités. Vous l'avez cité, c'est très bien ; et vous auriez pu citer également le cahier d'acteurs de la région.

Claude BERNET

Adopté à l'unanimité.

Jean Claude GAYSSOT

Vous ne l'avez pas reçu ?

Claude BERNET

Si, on l'a reçu, bien sûr.

Jean Claude GAYSSOT

Et ces deux cahiers d'acteurs ont été votés lors du dernier conseil régional à l'unanimité. Et ils sont, non pas différents, mais le cahier d'acteurs des collectivités reprend la même détermination que celui de la région en ce qui concerne : un, la nécessité de faire cette ligne nouvelle à grande vitesse ; deux, la nécessité de le faire vite ; trois, et vous l'avez souligné, ça a été évoqué par plusieurs intervenants déjà ce soir, que d'ici 2020, il faut absolument améliorer la situation sur la ligne existante. C'est une nécessité absolue. Je rappelle au passage et là je m'adresse à l'Etat et à RFF que lorsque nous avons discuté du contrat de projet, 150 millions d'euros étaient prévus et engagés et pas simplement pour améliorer les choses du côté de Narbonne mais sur l'ensemble de la ligne partout où il y a une nécessité, disons d'engagement. Parce que 2020, bon, je suis plus optimiste que le représentant des transporteurs l'a dit tout à l'heure en parlant de 2025, moi je pense qu'il faut vraiment tout faire pour que 2020 soit la date ultime, parce que'on a déjà trop traîné avec cette situation. Alors, donc les deux cahiers d'acteurs ont été votés à l'unanimité et je crois que c'est important. Certains me disaient : « Mais pourquoi la Région ne parle pas, pourquoi n'a-t-elle n'a pas déposé encore son cahier d'acteurs ? » Mais nous avons travaillé justement pour une cohérence et une cohésion de telle sorte que vis-à-vis du débat public, vis-à-vis de la Commission du débat public, eh bien, il y ait cette détermination qui s'explique.

Alors, ce soir c'est le thème de la mixité. Donc, je précise à ce propos que la Région, dans son cahier d'acteurs voté à l'unanimité de l'ensemble de la représentation régionale, toute tendance confondue, s'est prononcée pour une ligne nouvelle mixte et avec cette détermination également sur la ligne existante dont je viens de parler. Elle l'a fait avec le souci de répondre absolument à cette exigence qui est posée à la fois concrètement et physiquement dans notre région. On ne peut plus continuer à laisser le trafic, le seul trafic routier, prendre le pas sur tous les autres modes de transport. Il y a une nécessité absolue à engager des ruptures de ce point de vue-là. C'est la position nationale, c'est la position du Gouvernement en tout cas dans le discours y compris dans le discours du Président de la République à Grenelle ; il dit : « Il faut faire des lignes nouvelles TGV pour le report modal ». Et dans le report modal, il y a le voyageur et il y a les marchandises, c'est ce que vous avez annoncé. Donc, arrêtons de tergiverser sur cette question-là. Et franchement, moi je suis dans le même état d'esprit que François Liberti à l'instant, quand je vois les prévisions qui sont données. Mais on joue petit bras dans ce domaine-là. C'est quoi 3 millions de tonnes alors qu'il y a 100 millions de tonnes qui vont traverser les Pyrénéessupplémentaires d'ici 25 ou 30 ans par les transports terrestres ? Trois millions de tonnes ! Mais ce n'est pas au calibre, ce n'est pas au niveau. Alors évidemment, si je me tiens à ce qui s'est fait, le plan Véron par la SNCF, ainsi de suite, je dis mais que peut-être déjà vos prévisions sont presque trop importantes par rapport à ce que vous avez été capables de nous démontrer jusqu'à présent. Moi je le prendrais exactement dans l'autre sens. Je dis vos prévisions, elles sont nettement insuffisantes par rapport à ce qu'il est nécessaire de changer y compris sur la politique nationale de la SNCF et de RFF. On ne peut pas continuer comme ça à regarder... enfin, on avait commandé à l'époque où j'étais aux responsabilités, 800 locomotives fret et vous savez ce que je les vois faire ces locomotives fret actuellement, je les vois tracter des wagons voyageurs. Ah ! La bonne mine, hein ! Je veux dire qu'il y a marqué « fret » dessus et derrière il y a des voitures Corail et ce sont des voyageurs... mais qu'est-ce que c'est que cette politique-là ... ! On tourne le dos à la réponse à un enjeu essentiel.

Je voulais dire ça. Je veux le dire avec insistance. Donc ligne scénario 3 mais je suis d'accord que la dimension évolutive doit être absolument prise en compte. C'est vrai par rapport aux capacités à atteindre les 300 km/h et les 120 km/h pour les marchandises, c'est vrai aussi par rapport aux gares. Je trouve de ce point de vue que la question, l'importance du doublet de lignes, d'avoir la capacité sur la ligne nouvelle et sur la ligne historique de faire

de la marchandise et du voyageur, d'avoir les correspondances qui permettent justement d'exploiter avec une plus grande fiabilité ces deux lignes parce qu'aujourd'hui, nous sommes en rideau sur le problème de la performance, sur le problème de la qualité de service, parce que derrière c'est le service qui se joue. Dès qu'il y a le moindre incident - que ce soit un incident corporel, un suicide au quai - le moindre incident, c'est 3h ou 4h de retard. On ne peut pas arriver à faire fonctionner les trains et on ne peut pas développer une politique de report modal sur le plan voyageurs si on continue avec une seule ligne, si vous voulez « d'étranglement ». Je voulais dire cela. Et je veux dire aussi, parce que j'ai eu vent qu'on se demandait si la région, qui propose cette ligne nouvelle dans le cadre de cette mixité, avec la dimension évolutive dont je viens de parler, était vraiment en liaison et en cohérence avec tout ce qui touche l'aménagement de son territoire . Mais c'est justement une des dimensions essentielles. Il ne s'agit pas simplement de permettre l'accès de la grande vitesse à notre territoire et à nos populations, il s'agit y compris à l'intérieur de notre région de mettre en cohérence tout ce qui touche à l'aménagement du territoire et de ne pas s'occuper que de la partie littorale en pensant que « les autres n'ont qu'à se débrouiller ». C'est exactement l'inverse. C'est cette dimension de cohérence et d'accessibilité de toute notre région, à l'activité et à l'extériorité de la région en ce qui concerne le rapport avec les autres régions et avec l'international et le national qui est en jeu.

Voilà. Huit minutes, je m'arrête. Je crois que j'ai expliqué trop long.

Merci.

Claude BERNET

Merci.

Alors, nous avons ici M. Rouche, un des responsables de la Direction du fret à la SNCF. Il y a un certain nombre de points qui ont été posés de façon claire et ferme, ici on ne se cache pas derrière son petit doigt... M. Rouche, vous avez la parole.

Jean ROUCHE

Bien. Donc, Jean Rouche, Directeur fret pour le sud-est. Je voudrais, M. le Président, indiquer un certain nombre de points mais je vais être court sur la vision que nous avons en tant qu'entreprise ferroviaire dans un monde désormais complètement concurrentiel pour le ferroviaire. Nous souhaitons, je souhaite, préciser ce qui nous paraît être de nature à répondre aux besoins des chargeurs, et je vais rejoindre beaucoup ce qu'a dit M. Brunier tout à l'heure.

Un des premiers points qu'évidemment nos clients attendent c'est de s'intégrer le mieux possible dans leur logistique. Ce n'est pas uniquement un sujet d'infrastructures mais c'est un sujet important. Et, très « basiquement », ils attendent des prix, pour certains des délais de transport et pour tous de la fiabilité. Alors qu'est-ce qu'apporte finalement le projet ou qu'est-ce qu'apportent ces infrastructures nouvelles ou ces augmentations de capacité et, sur ces points-là, qu'attendent nos chargeurs ?

Point d'ailleurs évoqué par RFF, qu'est-ce qui fait finalement que le prix à la tonne transportée est compétitif par rapport au domaine routier, dont on a dit tout à l'heure qu'il est le leader sur le marché du transport de marchandises ? C'est d'abord la possibilité d'avoir des trains longs et des trains lourds. Et les trains longs et trains lourds dans le système ferroviaire, c'est par exemple des locomotives qui peuvent tirer 2.000 tonnes, 30 à 40 wagons à la fois, ce sont des trains qui vont progressivement monter de 750 à 1.000 m . M. Brunier l'a évoqué - d'ailleurs nous travaillons avec lui sur ce sujet et avec d'autres opérateurs- ce qui suppose que les rampes des lignes soient relativement basses donc limitées à 1,2 %. C'est le cas effectivement dans les projets présentés.

Deuxième point important, c'est la possibilité - et M. le Ministre en a parlé - de faire tourner les locomotives et les wagons très régulièrement sur les lignes. Autrement dit, si pour faire 6h de trajet, il faut rouler la nuit, attendre pendant le jour que l'infrastructure soit disponible et recommencer la nuit suivante, eh bien, nous avons besoin de 2 locomotives et de rames à quelques millions d'euros. Cela commence à faire cher pour le client. Donc, la disponibilité jour et nuit des infrastructures est très importante, d'autant plus que, cela a été dit, nous sommes dans des sites où il y a des transits de très longues distances. Les trafics fret ont besoin de circuler non seulement la nuit mais aussi le jour.

Et puis troisième point important, vous l'avez compris - cela a été évoqué - le péage. La tarification des infrastructures est un élément assez discriminant vis-à-vis de la route puisque désormais, pour la ligne classique, les péages représentent de 20 à 40 % du coût d'un train. Il est évident qu'au niveau auquel sera porté le péage de ces nouvelles lignes, la différence entre la ligne classique et la ligne nouvelle sera majeure dans les choix des transporteurs.

Ce que je voudrais indiquer très clairement par rapport aux scénarios qui ont été évoqués, c'est que si nous sommes dans une logique de croissance majeure du trafic de fret, nous pouvons d'abord commencer à l'augmenter avec la ligne classique. Si on se projette dans l'avenir, au-delà de 2020, j'ai indiqué tout à l'heure que la disponibilité était majeure. Quand on fait de la mixité entre des TGV à 220 km/h et des trains de fret à 120 km/h, nous savons ce qui se passe, les TGV ont le dernier mot. Donc, la préférence d'un exploitant ferroviaire c'est d'être protégé de ces vitesses extrêmement différentes qui font garer les trains et qui allongent au total la durée des trajets. Et je suggérerais bien que l'argent qui est prévu notamment pour le scénario 3 qui comprend un certain nombre d'évitements - je crois 90 km d'évitements - soit plutôt réinvesti pour commencer une ligne dédiée au fret, qui permettrait de relayer le développement qui aurait pu se faire jusqu'en 2020.

Je voudrais simplement vous donner trois points de développement que nous sommes en train de mener et ce malgré la crise économique relativement importante que l'industrie traverse - donc que nos clients traversent - et qui fait baisser actuellement les volumes remis. Mais nous sommes dans une logique d'avenir. C'est d'abord l'international très fortement présent ici, la mise en place de trains par exemple qui viennent de l'Europe centrale et qui vont en Espagne. C'est ce que nous avons mis en place l'an dernier. C'est le trafic combiné dont M. Brunier a parlé. Là aussi, ont été mises en service récemment, on en parlait tout à l'heure, des relations Barcelone-Lyon, des relations Anvers-Perpignan.

Puis troisième point aussi majeur de vecteur de croissance, ce sont les trafics portuaires. Cela a été cité ici, et en particulier bien sûr à propos du port de Sète, avec les évolutions dans la filière agroalimentaire et notamment le travail qui a été mené, et qui continue d'être mené, par le Conseil régional. Et les différents partenaires ont accompagné les reprises de trafic.

Voilà ce que je voulais indiquer, comme exploitant ferroviaire. Merci M. le Président de m'avoir écouté.

Claude BERNET

Merci beaucoup.

Alors, je dois la parole maintenant au micro n°4. Tout le monde parlera. Ne vous inquiétez pas. Monsieur au micro n°4, soyez gentil, vous vous présentez.

Antonio ROSSI

Je m'appelle Antonio Rossi et je serai plus cool et je parlerai dans une logique non parlementaire. Personnellement, je pense que moins il y aurait de parlementaires et mieux on se porterait.

Cela dit, juste une anecdote. Je traiterai plutôt de l'ordre de l'économie puisque c'est un peu mon dada et je voudrais rappeler la chose la suivante. Tout récemment j'ai eu la possibilité de prendre le train Toulouse-Montpellier et à ma forte, si on peut dire, stupéfaction, ce train ne s'est pas arrêté à Sète, il a transité à Montpellier pour revenir sur Sète. Mais cela c'est juste une anecdote. Ayant écrit à la SNCF, la Direction de la SNCF m'a répondu : « Il ne s'arrête pas à Sète puisqu'il n'y a pas de demande ». Vous imaginez l'intelligence que parfois nos dirigeants peuvent traduire dans leur réponse.

Je voudrais rappeler deux éléments essentiels qui me paraissent de nature à faire réfléchir. Le premier élément, c'est que vous avez mis dans votre tableau « plus, plus, plus », alors que partout dans le monde économique, on commence à envisager de remplacer le « plus » par le « mieux » : « mieux, mieux, mieux ». Je dirai la chose suivante. Je suis absolument hostile et je dirai non au projet n°1, au projet n°2, au projet n°3 et au projet n°4. Pour une raison très simple, parce que le coût engendré effectivement par cette opération - et rappelons ce n'est que 200 km - c'est un coût qui va être une fois de plus financé... ben nous pouvons avoir 50.000 institutions publiques mais de toute façon, toutes ces institutions publiques elles n'ont qu'un trésor, c'est le Trésor public, auquel la totalité des contribuables vont participer.

Je me rappelle une leçon d'un éminent économiste qui s'appelle Young et qui avait dit la chose suivante : « Ce n'est pas la peine, c'est stupide, de fabriquer un marteau lorsqu'il s'agit de planter un seul clou ». Vous semblez ignorer qu'on parle de crise. Manifestement cette crise n'était pas prévue, sauf qu'elle est là. Et dans l'ordre des estimations macroéconomiques, je me demande qui sont ces économistes qui en sont encore à penser qu'on peut établir des modèles alors que les vrais économistes du monde entier se disent : « Ne nous demandez plus rien, nous sommes incapables de formuler des modèles, il est peut-être bon de revenir à la microéconomie ».

Si on parle d'économie, M. le Président, je voudrais soulever les problèmes suivants. Vous avez vu que la crise en Espagne est catastrophique. L'autre jour, j'écoutais les informations, près de 18 % de la jeunesse cherche du travail. Vous avez vu aussi que le cœur de l'économie se transfère vers l'est. Alors, je me demande la chose suivante : à quoi sert-il de fabriquer un marteau alors que, hélas, nos amis Espagnols ont effectivement leurs soucis et leurs peines. Et il y a un autre problème qui me tient à cœur, c'est le comportement aujourd'hui des Français qui vont en Espagne. Manifestement, ils ne peuvent pas se passer de voiture. J'ajoute que certes, le transport ferroviaire et le fret me paraissent être la nécessité future. Mais franchement vous ne trouvez pas qu'on confond parfois vitesse et précipitation et vous ne pensez pas que nous avons fait dans les années passées quelques erreurs d'estimation ? Et que la jeunesse d'aujourd'hui - et je la plains fortement - doit assumer si je peux dire nos responsabilités passées ? Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup.

Donc j'en conclus que vous, vous êtes opposé à tout projet, au fond, c'est ça ? Je vous signale que vous êtes le premier dans une réunion publique à tenir cette position depuis 2 mois mais que vous avez des compagnons sur l'Internet. Vous pouvez regarder, il y a une rubrique « défavorable » dans les avis et dans les questions et donc, vous n'êtes pas le seul... Je le dis parce que je commence maintenant à informer un peu le public de ce que nous voyons. Il y a un certain nombre de gens qui pensent qu'effectivement il vaut mieux dans les circonstances actuelles, avec la crise... Vous vouliez peut-être répondre à ceci, monsieur n°4 ?

Antonio ROSSI

Heureusement qu'il y a des internautes qui s'interrogent vraisemblablement comme moi...

Claude BERNET

Voilà.

Antonio ROSSI

Parce que l'idée, quand elle est juste, a la capacité de transformer une société. Mais moi, je voudrais porter l'attention sur le point suivant : nous avons dans le cycle passé fait des opérations sans une véritable étude d'alternatives. Et franchement, si nous devons transférer un panier d'héritages aux générations successives, pourquoi ne se prend-on pas un petit peu de vacances, tout en ayant, si je peux dire, la responsabilité d'indiquer à la jeunesse quel est le chemin futur ? Mais parfaitement, je rappelle que chaque cycle économique dure 25 ans. Nous avons eu une croissance de 1950 à 1975, on sait pourquoi. Nous avons eu effectivement des opérations insensées de 1975 aux années 2000 et puis aujourd'hui nous sommes hélas en régression, en récession. Tous les experts le disent et aucun ne sait exactement comment faire pour s'en sortir. Alors je demande simplement la vigilance pour dire : « Sapristi ! C'est quand même une sacrée somme pour 200 km ». Cette somme viendra du Trésor public et cette somme ce n'est plus moi qui vais la financer, c'est la jeunesse, ce sont nos enfants. Donc, un peu - si je peux dire - d'éthique et de responsabilité car la jeunesse qui doit venir prendra le relais de beaucoup d'anciens. Ils se sont comportés dans une analyse suivante : on déshabille Pierre pour habiller Paul. Sauf que Paul est de plus en plus démuné et que les Pierre, aujourd'hui, disent : « Mais de quoi parle-t-on ? Il n'y pas de crise » Pour vous. Mais pour la plupart des gens, il y a franchement une crise, je peux vous l'assurer.

Merci.

Claude BERNET

M. Gayssot souhaiterait vous répondre. Avec l'autorisation du monsieur qui est au micro n°2, comme on dit au Parlement. Voilà.

Jean Claude GAYSSOT

Une minute. Moi, je veux réagir parce que c'est au nom de la crise, si j'ai bien compris le raisonnement qui vient d'être tenu, que nous devons prendre des vacances et ne rien faire. Mais moi j'ai envie de vous dire, pardonnez-moi, c'est justement parce qu'il y a la crise qu'il faut agir et faire vite. Aujourd'hui, une politique d'investissement, que ce soit pour développer le port, l'activité portuaire, pour le fer/mer/routage, en cohérence avec l'avenir, est nécessaire. Puisqu'on travaille sur la société qu'on va laisser à notre jeunesse, puisqu'on travaille sur la planète qu'on va laisser, par les décisions que nous prenons, j'encourage à ce qu'elles soient prises et vite, y compris pour donner du travail aux jeunes d'Espagne et de France, de Sète et d'ailleurs, de telle sorte que, eh bien, la crise ils ne la subissent pas, avec le chômage et l'inactivité.

Claude BERNET

Merci beaucoup

. La parole est au micro n°2. Bonjour monsieur.

Bernard TOUBOUL

Bonjour. Bernard Touboul, agent SNCF au poste d'aiguillage de Sète, et je parle au nom du Syndicat CGT des cheminots de Sète.

On a distribué un cahier d'acteurs à l'entrée, que vous avez entre vos mains, qu'on vous enverra électroniquement. Donc, vous pouvez réagir sur le site.

Tout à l'heure, le responsable de RFF a parlé de contexte favorable mais pour la ligne Montpellier-Perpignan, corridor de passage. Comme l'a très bien justement dit François Liberti tout à l'heure, Sète de par sa situation géographique, de par sa situation naturelle, est un carrefour fluvial, maritime, routier et ferroviaire et on peut même ajouter aérien, car l'aéroport n'est pas très loin. Mais qu'en est-il du port de Sète ?

On n'en a pas encore parlé un seul moment dans ce débat ... parce qu'enfin, port de Barcelone oui, mais port de Sète, on passe, on ne s'arrête pas. C'est pour ça que nous, Syndicat CGT des cheminots Sète, on se prononce très clairement en faveur du scénario B qui permettra beaucoup plus de connexions entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle, donc beaucoup plus de dessertes. Pour le moment, on reste sur le fret mais au cas où l'on aborderait le débat du voyageur, ce serait le même raisonnement. Donc ce scénario - et pour les deux thèmes de ce soir - est bien plus favorable.

Ensuite, toujours selon les propos du responsable de RFF, on a parlé de contexte favorable et notamment de l'ouverture à la concurrence. Nous, ce qu'on vit tous les jours depuis le poste et sur les quais des gares, c'est que cette ouverture à la concurrence, premièrement, n'a capté aucun nouveau trafic, mais n'a fait que prendre les trafics qui étaient rentables et qui étaient déjà assurés par la SNCF et ensuite que la plupart des trains de ces entreprises ferroviaires roulent avec des machines à gazoil. Donc là, au niveau environnemental, on peut repasser aussi.

Et pour finir mon intervention, on a parlé d'ouverture à la concurrence avec les fameuses ITE, les installations de terminal embranchées, c'est-à-dire les rails qui arrivent jusque dans l'entreprise. Pour ceux qui connaissent le port de Sète, c'était un équipement formidable, pratiquement tous les quais étaient embranchés. Mais il y a eu des arrachages sauvages. Des arrachages sauvages qui ont été décidés unilatéralement par la direction SNCF et la direction RFF, sans en parler forcément aux entreprises ni aux cheminots concernés. Ensuite, je reste encore à Sète, sur les terrains SNCF qui sont au bout de Cayenne, le poste F - j'en ai plein dans ma serviette s'il y a des gens qui sont intéressés - il y a 5 ans, il y avait énormément de voies qui étaient-là, qui étaient présentes,, et ces voies ont été aussi arrachées pour on ne sait quel but... on a des suppositions mais on ne sait dans quel but . Donc là, je répète la question, enfin je renouvelle la demande qui a été formulée à plusieurs reprises. Il nous faut des réponses de la part de la direction SNCF, de la part de la direction RFF et également de la part de la ville de Sète, de la part de l'agglomération. Il nous faut savoir ce qu'ils veulent faire de ces terrains au bout de Cayenne et des terrains sur le port.

Voilà. Je vous remercie.

Claude BERNET

Merci beaucoup.

Cela va être au micro du fond-là. Oui, monsieur ?

Francis HERNANDEZ

Merci. Mesdames, Messieurs, bonsoir. M. le Président, bonsoir. Francis Hernandez, Adjoint au maire chargé du tourisme. J'aurai trois points sur lesquels je souhaiterais apporter quelques précisions ou tout au moins quelques interrogations. Concernant bien sûr le

scénario, j'y viendrai en conclusion. Mais je veux d'abord parler - et je crois que certains interlocuteurs l'ont dit depuis le début de ces débats - d'aujourd'hui jusqu'en 2020.

Je crois qu'il ne faut surtout pas occulter les décisions concernant les dessertes actuelles. avant d'organiser les dessertes à grande vitesse pour 2020, il faut surtout ne pas hypothéquer cette desserte actuelle malgré les améliorations bien sûr et seulement celles qui sont acceptables puisque nous n'avons aujourd'hui que 5 TGV aller-retour sur Paris-Sète par jour. C'est une situation qui est loin d'être optimale, vous vous en doutez bien. La suppression du TGV de 19h20 au départ de Paris en faveur du TGV de 18h20 qui part une heure après le précédent de 17h20, ce qui ne permet plus aux personnes travaillant dans la banlieue parisienne de pouvoir rentrer le soir sur Sète. Ça c'est un problème. Mauvais cadencement des TGV en journée avec des périodes creuses supérieures à 6h, ce qui est un réel problème aussi. Ces éléments ont été pris en compte depuis plusieurs mois par la direction nationale et la SNCF qui devaient le confirmer à M. le Maire d'ici peu. Et j'ose espérer que la direction nationale prendra le temps de donner la réponse à M. le Maire dans les meilleurs délais. Croyez bien que nous comptons bien sur ces dessertes-là.

Le deuxième point, c'est prendre en compte, et cela a été dit aussi par plusieurs personnes, le contexte de Sète et de Thau dans les 10 ans à venir. Ne pas occulter l'évolution démographique du territoire qu'il va falloir prendre en compte. Je crois que c'est une position excessivement importante. La multiplication réciproque des relations de travail avec la ville centre qui est Montpellier. On ne peut pas l'occulter. Bien au contraire, il faut trouver des moyens pour développer ces activités. Et le développement de la clientèle touristique depuis les grandes métropoles proches comme Paris, Lyon et Toulouse qu'il faut aussi prendre en considération.

Ceci pour en venir bien sûr au choix du scénario qui - en ce qui nous concerne - est le choix n°2 qui est pour nous d'intérêt, vous vous en doutez bien, en priorité local et en deuxième lieu bien sûr régional ; le scénario 2 qui mixte les voyageurs avec le fret, qui allie les passagers de TGV direct entre les bouts de ligne qui sont Paris et Barcelone, en alternance avec les TGV de cabotage qui s'arrêteront dans les villes littorales moyennes comme Sète mais aussi d'autres villes moyennes proches comme Agde, Béziers ou Narbonne. C'est donc un scénario d'intérêt local et surtout régional à la fois.

Mais il y a quand même deux ambiguïtés dans le projet tel qu'il est présenté, sur lequel je voudrais sans m'appesantir vous donner quelques commentaires. C'est le projet de la ligne à grande vitesse qui prévoit 16 dessertes quotidiennes de Sète en 2020 alors qu'aujourd'hui nous en avons quand même 26. Alors je crois qu'il faudrait analyser et revoir cette situation puisqu'on ferait quand même un petit bond en arrière. Alors, je vous demande d'examiner ce point ou alors j'ai mal interprété la situation.

Le deuxième point qui me paraît quand même crucial, c'est aussi le positionnement de la gare à Odysseum qui - à mon avis - est un réel problème pour la desserte de Sète, où nous voyons bien sûr un meilleur emplacement sur Saint Jean de Védas, ce qui éviterait le problème d'un quart d'heure à 20 min de supplément avec le positionnement de la gare à Odysseum.

Et puis pour conclure, je voudrais quand même apporter une note sur le développement durable, pour un intérêt durable. Effectivement, la desserte à grande vitesse doit absolument intégrer la multimodalité dans toutes ses composantes. Le voyageur n'est pas domicilié dans la gare. Je vous demande d'en prendre note et effectivement, de trouver tous les moyens qui vont nous permettre d'accéder à la gare, pour le développement durable.

Merci M. le Président, mesdames et messieurs.

Claude BERNET

Merci monsieur.

Il y a un certain nombre de questions que vous posez ou que d'autres personnes un peu avant ont posé, notamment le Président de la CGT, auxquelles on pourrait peut-être demander à RFF de répondre. Je demande à la SNCF de se préparer aussi à répondre aux questions sur les horaires que vous venez de poser et qui sont tout à fait importantes. Voilà. M. Parant.

Edouard PARANT

Oui. Je vais peut-être revenir sur une intervention qui a maintenant quelques minutes concernant le fait d'avoir occulté les études passées et puis sur le devenir du projet d'intérêt général de 1995.

Evidemment, on n'a pas fait table rase du travail effectué avant nous par la SNCF et qui a été repris et complété dans le cadre des études présentes. Le scénario 1, c'est-à-dire le scénario tout TGV, est fortement inspiré des études qui avaient été menées maintenant il y a une quinzaine d'années. Ces études avaient débouché effectivement sur un tracé précis, ce que l'on appelle un PIG, évidemment dans l'un des couloirs de passage proposés. Eh bien, ce couloir du scénario 1 intègre donc le projet d'intérêt général tel qu'il avait été imaginé en 2000.

Concernant l'évolutivité, je pense que c'est un point qui est revenu assez souvent. Les scénarios de mixité offrent la possibilité finalement de mettre en service une infrastructure par fonctionnalités croissantes, y compris au travers des investissements.

Concernant le devenir des terrains sur la zone portuaire de Sète, je vais passer la parole à Hilaire Hautem et Christian Petit qui vont vous apporter des compléments vis-à-vis de cette demande très précise et évidemment sur le seul volet des terrains qui appartiennent à RFF puisque sur la zone portuaire, il y a de multiples propriétaires. Peut-être un micro au premier rang ?

Claude BERNET

Vous pouvez passer un micro à M.HAUTEM ? Voilà. C'est pour une réponse précise à une question précise.

Joseph GIORDANO

Oui, bonjour. Un petit changement sur l'intervenant. Je suis Joseph GIORDANO donc Chef du service des projets d'investissement Réseau Ferré de France.

Bon, c'est vrai qu'il y a beaucoup de questions qui ont été posées auxquelles on pourrait répondre. Je veux juste essayer de répondre au dernier intervenant de la CGT sur ces affaires séto-sétoises. Je me permets de le faire d'autant plus que moi même je suis Sétois de longue date et, donc, je connais relativement bien la problématique du secteur.

Sur le port lui-même, il n'est pas oublié. Le port fait l'objet d'un travail qui est mené depuis plusieurs mois, on ne peut pas encore dire plusieurs années, avec la Région. Vous savez que le port est devenu propriété de la région. Elle en est les gestionnaires. Et donc, on travaille sur un transfert de ces voies dites de port, faisceau de La Peyrade, faisceau Méditerranée compris, pour permettre à la région de développer le port en disposant de l'outil technique ferroviaire nécessaire à son développement. Je crois que là-dessus, nous Réseau Ferré de France, nous allons garder les éléments strictement nécessaires à la bonne exploitation du réseau principal. Tous ces faisceaux plutôt tournés vers le port et nécessaires pour développer l'offre fer/mer seront sous la responsabilité de la région.

Les terrains de Cayenne sont vastes. Moi ce dont je peux témoigner en tant que Sétois, c'est que, quand j'avais 5 ans, j'allais déjà dans les jardins cheminots, ramasser les bâtons de

réglisse sur les terrains de Cayenne. Donc, ce sont des voies qui, de manière très ancienne, étaient peu ou pas utilisées. Elles ont fait l'objet de dépenses importantes. Il y a 3, 4 ans dans le cadre d'un plan qui s'appelait OPTI-RAILS dont l'objectif était de supprimer des voies non utilisées depuis de longue date et qui n'étaient plus de toute manière en état d'exploitation. Ces terrains qui sont proches de la ville autour du bassin de Cayenne ont un avenir, qui est certainement un avenir non ferroviaire aujourd'hui. La ville s'y intéresse et l'agglomération s'y intéresse. Il y a plusieurs projets urbains. On a connu aussi des projets d'autres natures, par exemple le projet d'un lieu d'entretien des bateaux. Il y a 3, 4 ans de ça, il était envisagé de faire un bassin de carénage pour des bateaux de grandes dimensions. Je crois qu'aujourd'hui le projet est abandonné. François Liberti, vous le savez, hein ? M. le Député. Et donc ensuite, d'autres projets sont venus. Aujourd'hui, les discussions continuent. La cession est à l'ordre du jour pour un projet qui ne sera pas un projet ferroviaire, je dois le confirmer, pour valoriser ce secteur de la ville, qui est quand même un centre-ville et qui présente du fait même de l'existence du bassin de Cayenne, un grand intérêt.

Deux autres points, après je m'arrêterai là, sur ce que fait-on jusqu'en 2020 ?

Il faut développer le réseau, il faut l'entretenir. M. le Ministre vous avez dit : « Il ne faut pas l'oublier le réseau », quelques intervenants l'ont dit avant vous. Bon, je voudrais rappeler que, dans la région, Réseau Ferré de France avec ses partenaires, Etat, région, investit tous les ans de 100 à 150 millions d'euros sur le réseau classique. Il y a des investissements de renouvellement, il y a des investissements de développement que, souvent, on porte avec la région. On va continuer parce qu'avant 2020, il y a 2015 ; en 2015, il y a le contournement de Montpellier et ses projets connexes ; il n'a pas été cité. C'est une première phase de la ligne nouvelle entre Nîmes et Montpellier qui est quand même un élément important et qui s'accompagne des fameux projets à 150 millions d'euros que vous évoquiez sur la zone de Narbonne, projets nécessaires à l'accompagnement - il n'y a pas que Narbonne - du développement du trafic.

Alors sur ces projets, deux points : certains sont lancés et parfois réalisés. Ce sont des petits projets. La zone de Chef de Bien à Perpignan est encore en réalisation. On a terminé la « principalisation », excusez le terme technique, de la voie 3 à Sète. Donc, on a travaillé sur la zone de Sète pour rendre cette voie accessible directement. On a lancé les avant-projets - quand on dit avant-projet, cela signifie que dans les 5 ans on mettra en service - de renforcement de l'énergie électrique dans la zone des étangs entre Narbonne et Perpignan. Cette ligne a été entièrement rénovée ces 5 dernières années. Reste à traiter le problème d'alimentation intense de traction. Alors on a une difficulté : c'est que la zone est une « zone Natura 2000 ». Elle fait partie du parc de la Narbonnaise et les contraintes environnementales sont très fortes. Donc, on s'y attelle. On espère aboutir rapidement et dans les 2 ans qui viennent, on devrait avoir un projet qui pourrait passer en phase active pour une mise en service dans les 3 à 5 ans à venir.

Pour ce qui est du nœud de Narbonne, les réflexions continuent sur la bonne adaptation du plan de voie puisque à l'horizon 2020, il faut qu'on reconsidère certains aspects du trafic liés au développement du TER.

Bon, voilà ce que j'avais noté. Je pense que je n'ai pas répondu à tout. Donc, s'il faut que je réintervienne suite à d'autres questions, je le ferai. Mais sachez dans tous les cas que RFF n'oublie pas le réseau classique, et que pour ma part je n'oublie pas Sète...

Claude BERNET

Merci beaucoup.

Il y avait des réponses à apporter tout de même par la SNCF sur le problème des horaires. Voilà. Donc, je vois ici M. Bru.

Philippe BRU

Bonsoir. Philippe Bru, Directeur régional de la SNCF. Donc vous m'avez interpellé sur plusieurs sujets concernant l'actuel et le futur de la desserte de Sète.

Tout d'abord, vous évoquez la problématique du TGV de fin de soirée. la modification a eu lieu l'année dernière mais je tiens à préciser que le volume global de TGV desservant Sète est resté sur la destination Paris identique. Ça a été simplement un repositionnement horaire, issu d'études marketing de clientèle. Nous sommes en contact étroit avec la municipalité, avec M. le Maire ; nous nous engageons à regarder, à faire une étude dont je pense des premières conclusions en toute transparence sortiront après l'été ; en tout cas sur les résultats de l'année dernière, la fréquentation a été là puisque le chiffre d'affaires global de l'origine destination Paris-Sète était en croissance de 5 % et donc confirmait la bonne santé de cette ligne. Mais nous sommes prêts à regarder ce sujet en toute transparence. Je tiens quand même à ajouter le fait que vous avez évoqué uniquement la ligne vers Paris mais que nous avons amélioré la desserte de Sète sur le plan TGV l'année dernière avec des dessertes supplémentaires sur Bruxelles, Lyon, Marne-la-Vallée et Lille. Donc cela montre l'intérêt que présente bien évidemment la ville de Sète et tout le bassin touristique, pour nous, sur le plan TGV.

Sur la projection à terme. Moi, je crois que ce qu'il est important de regarder c'est que dans les éléments qui ressortent de l'étude, le volume global de TGV desservant Sète à l'horizon 2020 resterait identique, globalement identique, à ce qu'est la situation aujourd'hui. Par contre, une vraie amélioration serait liée, tant sur le plan quantitatif que qualitatif, à la desserte qui serait possible depuis Montpellier. Regardons bien que cela peut être, à terme, 126 TGV desservant quotidiennement Montpellier qui seraient accessibles à Sète en moins d'un quart d'heure grâce au cadencement mis en place sur la ligne avec 90 dessertes tous les jours ; ceci étant dit, sur les 2 gares de Montpellier, à condition expresse d'avoir une gare sur la ligne nouvelle interconnectée avec le TER bien évidemment. Ceci étant ,quelle que soit la localisation, je ne rentrerai pas dans le débat, cela permettrait d'offrir à Sète la possibilité d'avoir non seulement les dessertes TGV directes au même volume qu'aujourd'hui mais un nombre de TGV donc passant à 126 à un quart d'heure. Donc améliorations quantitative, et qualitative bien sûr du fait des améliorations de temps.

Pour ce qui est sur la desserte du sud, le même schéma vaut avec la gare de Béziers centre ou gare Béziers nouvelle, puisque cela permettrait, à entre 21 et 27 minutes, toute une offre TGV supplémentaire augmentée, permettant des dessertes vers le sud de l'Europe et qui offrirait là aussi une alternative importante. Je crois qu'il faut voir à ce moment-là pour Sète le gros bénéfice du bassin global, soit vers Montpellier, soit vers Béziers, grâce au double effet de l'augmentation du nombre de TGV par la création de la ligne et grâce à la désaturation qu'elle permettrait et au cadencement qui serait mis en place sur cette ligne.

Claude BERNET

Merci.

Le micro n°3 a demandé la parole depuis un moment, puis après ce sera au micro n°2, puis après au micro n°4.

Claude AUGER

Oui. Bonjour, Claude Auger de Perpignan, de l'Association Energie TGV.

Moi, à l'inverse d'un de nos derniers participants, le dernier, je suis de ceux qui ont des projets et qui ont envie d'avoir des projets. Si *Marcegat* n'avait pas eu de projet, on ne connaîtrait pas le chemin de fer. Si en 1964, M. Pisani, Ministre de l'équipement de l'époque, et Pierre Sudreau n'avaient pas eu de projet de TGV, on n'aurait pas besoin de faire la

réunion ce soir, le problème serait réglé. Donc, je suis de ceux qui veulent des projets surtout dans cette période crise, qui sont convaincus qu'il faut des projets. Je suis convaincu également qu'il nous faut rêver et qu'il nous faut un peu d'utopie parce que sans utopie, il nous est impossible de progresser.

Cela étant, je pense qu'effectivement le fret va progresser énormément en particulier avec les conteneurs, avec les bateaux d'Asie qui vont venir sur Barcelone et vraisemblablement sur d'autres ports de la Méditerranée. Mais le trafic voyageurs va devenir aussi de plus en plus important puisque la population augmente régulièrement dans la Région Languedoc-Roussillon et en particulier sur le littoral. Il va donc falloir faire circuler ces voyageurs qui demandent beaucoup de mouvements, beaucoup de déplacements, et faire circuler ces trains de fret.

Je ne sais pas si la ligne mixte est vraiment compatible - je ne suis pas convaincu du contraire d'ailleurs - et c'est pour cela que je voudrais reprendre une réflexion qu'a eu M. Barron à Montpellier au premier débat public, il a eu deux réflexions d'ailleurs. La première réflexion - M. Barron était membre de l'Union Européenne - la première réflexion a été que l'Europe était prête à financer, enfin à financer une partie, du projet Perpignan-Montpellier à condition toutefois que le projet soit bien ficelé et surtout qu'il ne soit pas déficitaire. Il devait penser à des projets de mixité déjà existants qui posent tout un tas de problèmes. Mais il a une deuxième réflexion également. Il nous a dit : « Au lieu de penser à une ligne mixte, efforcez-vous donc de réfléchir à un corridor mixte ». Et je crois que c'est vers cette solution qu'il nous faut nous orienter. Beaucoup de fret, beaucoup de voyageurs, je ne crois pas cela possible sur une ligne mixte.

Donc, réfléchissons à un corridor mixte, surtout que dans le scénario n°3 prévu par RFF, on a déjà pratiquement trois voies. Si je me rappelle bien, il faut des voies d'évitement de 60 km, donc on peut dire qu'on a trois voies, voire plus que trois voies en réalité. Si on ajoute à cela la maintenance qui sera plus onéreuse, le renouvellement qui risque d'être plus rapproché, on devrait pouvoir se payer une quatrième voie ou l'on n'est pas trop loin de pouvoir se la payer. D'autre part, si nous réussissons à faire deux voies dont la rentabilité est certaine, on aura beaucoup plus de facilités également à obtenir de la part du PPP, c'est-à-dire de la part des financiers possibles, des budgets des gens qui pourront s'engager.

Côté fret, on en a beaucoup parlé ce soir, je pense que le problème n'est pas vraiment technique. Je pense surtout qu'il est commercial. Alors pour terminer, je dirais : « Voyons loin. Les lignes de chemin de fer nous les faisons pour 150 ans, alors voyons loin et osons l'avenir et osons le corridor mixte ».

J'en ai terminé. Merci.

Claude BERNET

Merci M. Auger.

Alors, micro n°2, M. Bourdon.

Bernard BOURDON

Merci M. le Président.

Je voudrais réagir, Bernard Bourdon, je suis un Sétois d'adoption et je suis un ancien pilote de grands projets d'infrastructures de transport et je me souviens, puisque le Ministre Gayssot est là, d'avoir bien travaillé à l'époque avec son cabinet. Mais je ne passe pas de pommade pour autant, hein, ce n'est pas cela le sujet.

Je voudrais surtout intervenir au niveau du positionnement et des priorités du maître d'ouvrage puisque c'est un peu cela mon domaine essentiel. J'ai trois observations, il y a une observation générale, deux observations qui sont ponctuelles.

L'observation générale, c'est que je pense qu'ici dans la salle, la majorité des gens finalement n'avait pas connaissance de votre dossier et par rapport à la présentation que vous en avez faite tout à l'heure risque fort de sortir sans savoir ce qu'il contient et notamment les points négatifs, puisque cela a été évoqué tout à l'heure.

J'ai bien entendu ce qu'a dit Philippe Bru tout à l'heure, je l'en remercie - on a souvent l'occasion d'échanger - mais il y a des choses qu'il est important de faire savoir aux Sétois, sur l'évolution des dessertes sur le plan des voyageurs et par rapport à tout ce qui se passe. La première observation ponctuelle que je voudrais faire est liée à la spécificité du secteur traversé. On a beaucoup parlé du fret tout à l'heure et je ne voulais pas intervenir pendant qu'on parlait du fret bien entendu. Ceci étant, le projet porte une nouveauté importante par rapport à tous les autres projets de lignes nouvelles qui ont été réalisés jusqu'alors. La particularité et la spécificité c'est que, alors qu'avant, on reliait essentiellement des pôles. Les pôles importants étaient aux extrémités, puis entre deux il n'y avait pas grand-chose. Dans ce secteur-ci, vous traversez en fait la région championne de France de l'évolution démographique. C'est un peu dit dans votre dossier mais pas vraiment. Il faut quand même savoir que l'évolution démographique du Languedoc-Roussillon - ici je pense que tout le monde le sait - est le double de la France, que dans Languedoc-Roussillon en gros, l'Hérault c'est le double et que tout cela est concentré dans la bande littorale, juste où on va faire le projet de développement. Là, vous avez un véritable cas d'école et une nouveauté par rapport à tous les autres projets qui ont été faits jusqu'alors. Alors, par rapport à ce que disait Philippe Bru, ce qui est important c'est de regarder ce qui se passe non pas en statique mais en dynamique. La région, le secteur Sète plus Agde par exemple, cela représente au moins autant que la ville de Béziers, l'été c'est en gros 400.000 habitants si on comprend Sète, Agde, bassin de Thau ; cela veut dire qu'il y a une multitude de déplacements et surtout ce qui est le plus important c'est que l'évolution démographique de ce secteur-là est bien plus marquée qu'ailleurs. Cela veut dire qu'il va se passer des choses très importantes en termes d'évolution de trafic. Moi, j'ai bien observé, j'ai bien essayé d'analyser tout ce qui était dans le dossier. Par exemple il est dit que l'évolution du trafic TGV attendu sur l'axe Paris est environ de 45 % et cela passe de 3 à 4 et demi millions de voyageurs. Je crois me rappeler que dans la période 2003-2008, c'est-à-dire après l'effet TGV, si on regarde les trafics Sète-Paris et Agde-Paris, en gros on a déjà près des 50 %, on a 40 et quelques pourcent d'augmentation, rien que pour la période 2003-2008. Cela voudrait dire implicitement qu'il n'y a plus rien à attendre sur la période 2008-2020 alors que tout laisse penser qu'on va avoir une explosion de la démographie.

Ça c'est un point important lorsqu'on le rapporte aux fréquences de voyageurs c'est-à-dire aux dessertes dont parlait Philippe Bru tout à l'heure. Dans le dossier - mais vous ne l'avez pas présenté et c'est un petit peu dommage - il y a 3 chiffres qu'il faut avoir en tête. Aujourd'hui, il y a 17 fréquences TGV. A l'horizon 2020 sans le projet c'est-à-dire juste avant, avec l'évolution au fil de l'eau, on passe à 26. Cela correspond à environ à 50 %, là-dessus rien à dire. Par contre, quand on met en service le projet, on repasse soit à 14 soit à 16. Dans les deux cas, inférieur à la situation actuelle.

Je pense que, là, il y a quelque chose qui globalement n'est pas cohérent et mérite d'être travaillé. C'est une observation. Mon sentiment est que probablement, le maître d'ouvrage gagnerait à faire des analyses socio-économiques à la marge ou différentielles pour voir ce qui se passe dans les différentes situations de façon à bien comparer ce qui se passe et sûrement en déduire comme principe fondateur de votre projet qu'aucune desserte ou aucune fréquence de desserte d'aucune ville ne serait diminuée au moment de la mise en service de la ligne nouvelle.

La deuxième chose, c'est la spécificité de l'effet structurant du projet. Ça c'est tout à fait à l'honneur de RFF d'avoir repris complètement le projet d'origine, d'avoir senti les évolutions importantes dans les déplacements, dans les besoins de déplacement à court, moyen et long termes. Et là je dis bravo RFF. Mais quelque part, vous n'avez fait que la moitié du chemin, ça c'est le technicien qui parle. Le Ministre Gayssot tout à l'heure disait et Philippe Bru aussi l'a dit : « Ça, ça marche si on a des correspondances performantes ». Là, j'entends et je dis bravo là aussi mais il faut aller jusqu'au bout. Dans le dossier, je n'ai à aucun moment trouvé la position que vous semblez défendre ou au moins le principe que vous souhaitiez mettre en œuvre pour définir ce qui est la meilleure solution pour l'intérêt général. Il y a quelque chose là aussi d'important dans l'évolution des trafics. Il y a les trafics nationaux, il y a les trafics régionaux. La Région est en train de mettre en place une politique tarifaire et comme par hasard, le trafic est en train d'augmenter de façon importante. Mais on ne fait que réinventer l'histoire. Quand en 1975, en région parisienne, on a mis la carte orange en service, pratiquement dans les 2 ans le trafic a doublé. Donc, c'est normal qu'en ce moment on ait une explosion du trafic et ça va continuer.

Donc, le cœur de la réussite du projet - si vous voulez que ce projet devienne un bon projet - c'est la multimodalité et la multimodalité, c'est quoi ? C'est qu'il y a des endroits où on réalise la complémentarité, les échanges entre les trains nationaux, régionaux et locaux. Je vais citer 2 exemples très rapides.

Premier exemple sur la région, le tramway de Montpellier. Le président de région, qui était à l'époque le maire, était très content, et c'est normal, de dire que le trafic de la ligne 1 du métro était très supérieur aux prévisions. Mais en fait, ce n'est que l'application du cercle vertueux de la multimodalité. Chaque trafic, le TGV, le TER, alimente les autres et a contrario, le tram alimente le TGV et le TER. Donc, si on veut arriver en final à un projet qui soit un bon projet pour tout le monde, y compris pour une ville comme Sète qui court le risque d'y perdre parce que l'histoire montre aussi qu'il ne fait pas bon être en dehors des grands axes structurants de transport. Eh bien, il faut que vous puissiez dire très fortement dans votre décision future que les gares ne peuvent se concevoir que si elles sont multimodales. Et multimodales, ça veut dire quoi ? Ça veut dire qu'on trouve tout au même endroit, que ce soient les gares actuelles ou des gares qui créées à l'intersection de la ligne actuelle et de la ligne nouvelle.

Philippe Bru, tout à l'heure, citait l'exemple de la gare de Sète - il y a aussi Frontignan qui ne dispose pas de gare. Alors les gens se partagent . Mais imaginez la gare sud de Montpellier qui n'est pas loin de Fréjorgues ; c'est-à-dire que même en prolongeant la ligne 1 du tramway, imaginez ce que cela donne pour un Sétois ou un Frontignanais qui veut aller à Paris. Il va prendre le TER, il va prendre la ligne 1, correspondance, en gros il va mettre 1h de plus. Et comme dans les modèles de prévisions de trafic - les spécialistes de socio-économie le savent bien - chaque correspondance signifie en gros une augmentation de 50 min à 1h de temps de parcours, pratiquement on est revenu pour Sète 20 ans en arrière.

Il y a là un vrai problème et il ne faut pas rester sur des schémas qui sont un peu des schémas passés. Je prends un exemple...(Je ne veux critiquer personne, il n'y a aucune critique dans ce que je dis, au contraire, je cherche à construire). La position de la ville de Montpellier était définie pratiquement avant l'expérience du tramway, sur la base de ce qui était à l'époque le projet TGV, et avant d'avoir mesuré et apprécié et goûté à tout ce qu'apportait la multimodalité dans le concret. Je pense qu'il y a moyen de faire globalement un projet qui soit un bon projet pour tous. Et la solution, concernant ce domaine, c'est de faire des gares multimodales.

Alors la conclusion est, hélas je conclus très vite, ligne nouvelle ou non ? Bien sûr que oui, mais pas n'importe comment. Ligne mixte ou non ? La réponse, c'est que la ligne doit être mixte. Un exemple lorsqu'on a mis en 1981 le Paris-Lyon en service, ce qu'on a fait sans que personne trop ne puisse le savoir, on a électrifié la rive droite du Rhône pour faire passer les trains de fret. Ça veut dire que quelque part, dès qu'on fait du TGV, il a fallu aussi

intégrer les autres besoins. Quelle vitesse maximale ? Moi, je pense qu'on peut aller sûrement plus loin, plus vite que le 220 sur Montpellier-Narbonne mais je m'interroge sur le tronçon Narbonne-Perpignan. Je suis surpris que personne n'ait jamais parlé des restrictions de vitesse actuelles avec la tramontane dans la partie Narbonne-Perpignan. Concernant les dessertes j'en ai parlé, concernant les gares...

Claude BERNET

Vous êtes à 12 min, M. Bourdon.

Bernard BOURDON

Pardon. Alors, j'arrête.

Claude BERNET

Voilà. Vous êtes à 12 min. Excusez-moi mais la salle qui pourtant est extrêmement courtoise commence à s'agiter un peu.

Bernard BOURDON

Merci beaucoup.

Claude BERNET

Et je préfère qu'on demeure sur le reste de votre intervention. A propos des multimodalités, on va avoir l'occasion, après l'exposé tout à l'heure de Gabriel Jourdan, d'évoquer effectivement le problème de l'organisation des gares et de leur multimodalité. Moi, je constate dans les interventions, aussi bien dans les verbatim des réunions que sur l'Internet, que beaucoup de gens disent que cette histoire de gares nouvelles est difficile à comprendre mais qu'en tout état de cause elles doivent être accessibles par tous les moyens, y compris les moyens de transport public. Et c'est une forte majorité des messages qui nous sont adressés.

Alors le micro n°4 demandait la parole, nous allons la lui donner, il a été très patient, merci.

Jean-Marc BIAU

Oui, je dois vous dire d'ailleurs que j'ai l'habitude parce que j'étais intervenu à Béziers après M. Couderc, qui avait parlé 20 min. Là, c'était déjà plus court, j'en remercie d'ailleurs.

Ça, c'était pour l'anecdote. Donc je me présente : Jean Marc BIAU. Je parlerai au nom du comité des établissements de cheminots de la région Languedoc-Roussillon.

Je ne vais pas vous parler comme différents intervenants de plan business, de plus-value, de profits ou des bâtons de réglisse de Cayenne mais je parlerai plutôt aujourd'hui, c'est cela qui doit nous guider, de l'intérêt des citoyens et des populations, notamment celle du bassin de Thau, et aussi au-delà de tous les habitants de la Région Languedoc-Roussillon.

Effectivement, la réponse à la question, je pense qu'on est tous d'accord là-dessus, c'est que ce projet est vital aujourd'hui et ce pour plusieurs raisons.

Un, c'est une véritable chance à saisir pour le développement du mode ferroviaire et ce dans tous les modes : TER, grande ligne ou fret, et ce sur les deux lignes mais je ne reparlerai pas du doublé et des infrastructures.

Il est aussi vital, dans notre région, pour un réseau routier qui est à l'agonie et dont tout le monde aujourd'hui subit les conséquences. A tel point qu'après le protocole de Kyoto ou les accords de Grenelle, on nous parle aujourd'hui d'un doublement de l'A9 qui serait un véritable appel d'air pour le trafic routier, qu'il soit marchandise ou voyageur.

Il est vital aussi - et ça personne trop n'en parle non plus - pour le développement économique de notre région mais dans sa triple dimension ; c'est-à-dire social sur le volet emploi notamment en faisant le lien avec l'emploi industriel sur le bassin de Thau et sur le site du port de Sète, et effectivement environnemental et économique. Mais cela a été au cœur du débat.

Il est vital également, dans ce cadre-là, en faisant le lien avec l'emploi industriel pour le port de Sète et son futur développement notamment dans le mode ferroviaire. Et là effectivement, ça va nous poser la question - mais ça a été dit dans quelques interventions - de la gare nouvelle de Montpellier.

Il est carrément - à mon avis - indispensable aujourd'hui que la gare qui sera choisie, la localisation de la gare qui sera choisie à Montpellier, soit connectée à la fois au contournement de Nîmes-Montpellier et à la ligne classique pour les deux modes. Le fret prendrait à la sortie du port de Sète le contournement de Nîmes-Montpellier pour éviter l'axe Montpellier-Nîmes qui est déjà saturé. Sinon, si ce n'est pas le cas, c'est la fin du port de Sète dans sa dimension ferroviaire.

Donc, il y a trois conditions qui sont assez importantes pour remplir ou réussir ce pari. Un, c'est la mixité de la ligne et je ne développerai pas plus, les arguments ont été je crois assez frappants. Deux, c'est choisir la solution qui est la plus ambitieuse en termes de report modal. Et trois - mais je l'ai déjà dit un peu à propos de la gare de Montpellier - c'est avoir le maximum de connexions possibles entre ligne TGV et ligne classique ; c'est-à-dire d'un côté sur Béziers pour relier et pour prendre à la fois la classique et la ligne LGV et Montpellier mais j'en ai déjà parlé. Et ça aussi, c'est un impératif pour le développement du port de Sète.

Effectivement pour nous, c'est la solution 2 - 220 km/h pour le TGV et 120 km/h - qui remplit ces trois conditions.

Bon, je finirai juste pour illustrer ce que j'appellerais une incongruité, voire une honte à titre personnel. C'est de voir aujourd'hui 2 entreprises publiques, SNCF et RFF, donc 2 entreprises publiques qui appartiennent à la nation donc qui nous appartiennent, à avoir des avis diamétralement opposés sur la question effectivement de cette ligne nouvelle. Et là je donnerais rapidement en 20 secondes quelques explications, et je m'adresse plutôt aux citoyens qui sont dans la salle.

RFF évidemment défend la solution qui lui permet de transporter le maximum de trains parce que ça lui rapporte aujourd'hui des sillons. Donc, il y a la question financière. SNCF est dans une toute autre dimension - d'ailleurs, elle ne nous a pas encore détaillé ses propositions - c'est de privilégier le transport à la plus haute valeur ajoutée. Le voyageur, le plus rapidement possible, si possible même à 360 puisqu'on parle de 320 aujourd'hui. Mais à 360, toucher les voyageurs à maximum de pouvoir d'achat et à haute valeur ajoutée, et idem pour le fret en privilégiant les relations Espagne-France ou européennes qui ont le plus de valeur ajoutée, ça je pense que c'est aujourd'hui une honte. Et les responsabilités sont du domaine de l'Etat. Et là, c'est le grand silence aujourd'hui.

Merci.

Claude BERNET

Merci pour votre concision.

Vous permettrez, M. BIAU, au vieux fonctionnaire que je suis de vous dire que j'ai assez souvent vu dans ma vie des cas où les services ou les entreprises publiques dépendant de

l'Etat n'étaient pas d'accord entre eux. C'est d'ailleurs pour cela qu'il existe un gouvernement, n'est-ce pas M. le Ministre ? Qui passe son temps à faire des arbitrages avec ce qu'on appelle des bleus de Matignon. On tranche malheureusement sans aucune espèce d'anesthésie. Voilà. Nous sommes en débat public, c'est le moment où les entreprises s'expriment comme les personnes. Et puis, un beau jour, viendra le moment où il faudra trancher. Et d'ailleurs, celui qui tranchera, il faudra qu'il trouve les financements et je préfère être à ma place qu'à la sienne.

Alors Monsieur, au n°3, qui est je crois M. Artis, si je vois bien, je vous donne la parole.

Louis Jean ARTIS

Bonsoir à tous. Nous voilà arrivés largement au milieu de ce débat public. Et je pense qu'indépendamment des positions qu'on a défendues depuis le début, qui ne sont pas celles de tout le monde bien sûr, sinon il n'y aurait pas de débat, je pense qu'il faut maintenant essayer de construire, aller maintenant vers peut-être des variantes dans les scénarios.

Donc, je vais tout d'abord rappeler notre analyse. On va commencer par l'aménagement sur place de la ligne D. Comme cela ça, ça va aller beaucoup plus vite. Très coûteux pour une amélioration strictement limitée à la seule capacité, ce n'est même pas crédible en soi. Par contre, des applications ponctuelles de ce scénario permettraient d'attendre 2020 dans des conditions plus satisfaisantes même si le trafic se développe.

Les solutions mixité B et C, on va les mettre dans le même panier, ça ira plus vite. C'est de loin les plus chères, elles nécessiteront un important appel aux finances locales donc aux contribuables ; c'est-à-dire, à nous tous. Elles sont d'ailleurs plus difficiles à financer. Etant donné leur faible taux de rentabilité, on aura du mal à trouver des investisseurs dans le cadre d'un PPP ou d'une concession. Cette mixité augmente massivement le prix de la ligne, il faut quand même le souligner. D'ailleurs, on l'a vu, on atteint 5,9 milliards, c'est quand même pas mal et tout ça pour aboutir à une performance dégradée de l'offre voyageur, de son attractivité aussi et puis bien entendu de mauvais bilans carbone, puisque le report modal voyageur ne se fera pas dans des conditions aussi favorables. D'ailleurs, les prévisions donnent un trafic inférieur puisqu'elles laissent évidemment des capacités supplémentaires à la ligne.

Alors, est-ce que cela serait la solution pour développer le fret ferroviaire ? On peut se poser la question. Quand on voit l'objectif qui est de prendre à la route 3 millions de tonnes par an supplémentaires, ce n'est pas sérieux. Ce n'est pas sérieux du tout. Si on observe d'abord l'évolution du fret ferroviaire depuis 15 ans, on s'aperçoit que ces objectifs auraient plutôt un caractère utopique dans le contexte législatif actuel. Parce que là, on peut parler de décisions, entre autres la prise en charge des coûts externes pour le transport fret SNCF qui n'est pas réalisée aujourd'hui. Donc il faudrait peut-être faire quelque chose à ce niveau-là mais ce n'est certainement pas dans le domaine du débat public de ce soir.

Il faut dire aussi que 3 millions de tonnes, c'est à peu près ce que le fret SNCF a perdu dans la période de 15 ans, ce qu'on vient de vivre sur cette ligne.

Alors, pourquoi accroître la facture du TGV de 1,9 millions euros pour revenir tout bonnement au trafic qu'on connaissait il y a 15 ans sur la ligne ? Il y a là une anomalie qu'il faudra m'expliquer.

Ensuite, si par contre on veut rester dans les louables objectifs de Grenelle, du Grenelle de l'environnement, il s'agit de prendre pour le ferroviaire 25% du trafic du corridor et comme on va voir circuler 200 millions de tonnes dans ce corridor à l'échelon 2020, on a bien entendu - le calcul est vite fait - 50 millions de tonnes. Le système mixité est absolument impensable... il est impensable d'écouler un tel trafic et la mixité serait un surinvestissement, une fausse manœuvre.

La LGV 320, voire 360, est un scénario bien moins cher déjà que B et C avec un tarif plus élevé. Ce sera peut-être plus facile à financer dans le cadre d'un PPP. Un service performant voyageurs entraîne des gains de parts de marché nets sur les autres modes et même assez importants. Juste un exemple, un an après l'ouverture du dernier tronçon de la LGV Madrid-Barcelone, la part du rail est passée en un an de 11,8 à 48,2 % avec 2.380.000 clients. Ce n'est pas mal. Alors les Catalans prônent la mixité, quand ils veulent désenclaver le port de Barcelone. Libre à eux, mais ils s'en gardent bien chez eux, ils préfèrent rouler en Velaro à 350 ou bientôt peut-être 320, 350 km/h et sur une ligne dédiée, bien entendu. Bon, la LGV pure c'est la seule solution d'avenir.

Alors on va résumer, on va arriver au plus intéressant, comment améliorer le projet ? A partir de constats simples. L'ennemi du train de fret, c'est la forte pente ; l'ennemi du TGV, c'est la courbe ; l'ennemi d'une voie de qualité, c'est l'essieu lourd du fret de 22,5 t à l'essieu voire 25 dans les calculs ; l'ennemi d'un projet d'infrastructures, c'est le temps, on s'en aperçoit depuis le temps que cela dure chez nous, on n'est pas au bout. Et puis l'ennemi du bon investissement, c'est la courte vue. On va arrêter la parano tout de suite. Comment marier tout ça et conserver un maximum de volonté sur ce projet, sans surcoût important et sans pénaliser le marché voyageur ?

Un premier constat. Sans action volontariste des Etats de la CEE, le fret est sur la route et pour longtemps. Donc, il faut modifier le contexte législatif si on veut changer la donne. Ça me paraît indispensable parce qu'il ne suffit pas de tracer des sillons pour le fret, il y a un côté commercial que personne n'aborde encore une fois. Les besoins capacitaires évolueront lentement et un phasage semble souhaitable. Il faut commencer bien entendu par la LGV pour 350 km/h voire un peu plus, construite avec les contraintes géométriques de la seule grande vitesse, donc, sans surcoût de tracé, mais en préservant l'évolutivité du corridor ferroviaire. On confortera ainsi l'effet de réseau grande vitesse en complétant son maillage à l'échelon français et avec une efficacité maximale.

Dans les zones où la topographie permet de tracer la LGV avec des pentes inférieures à 12,5 ‰, la plateforme doit prévoir en plus l'emprise de 2 voies futures dédiées au fret uniquement. Comme ça, on évitera de marier les deux difficultés. Seuls les terrassements et les passages supérieurs seront à réaliser en vue de la situation définitive. Pour relier entre ces tronçons, la réflexion devra porter - et là c'est quand même nouveau - sur un tracé distinct, permettant une vitesse de référence inférieure de l'ordre de 140 km/h, adaptée aux contraintes du fret, c'est-à-dire avec des pentes relativement faibles. On y reviendra après. Ce tronçon...

Claude BERNET

On n'y reviendra pas longuement, parce que vous êtes à 7min30, M. Artis. Et c'est votre 5^e intervention dans le débat. Je devrais vous rationner.

Louis Jean ARTIS

Alors, je vais vite. Donc, ces tronçons pourraient faire l'objet d'une étude et d'une procédure de PIG éventuellement, afin de protéger l'évolutivité du système ferroviaire en dépit de l'urbanisation massive que connaît la région.

L'objectif à long terme est de réaliser, si la demande s'avère exister, un troisième axe purement fret, seul capable d'absorber un report massif du fret vers le ferroviaire, ce que nous souhaitons tous, un itinéraire adapté au trafic, qui supporte sans surcoût la mixité ou la maintenance. Tout ça dans une sécurité optimale.

Claude BERNET

Vous pouvez conclure, s'il vous plaît ?

Louis Jean ARTIS

Tout compte fait, c'est la configuration de la vallée du Rhône qui peut écouler 550 ou 600 trains par jour. Et d'ici là, on peut très bien faire assurer la croissance, uniquement en remontant le tonnage des trains de 450 t, qui est la moyenne, à 1.800 t, et même à des trains superlourds s'il le fallait.

Une autre solution, en attendant l'amélioration, serait de dévier le trafic du Roussillon sur Paris, par exemple en passant par Toulouse et Brive, où les pentes maximales ne sont même pas de 12,5 ‰ mais de 8 ‰.

Voilà. Merci.

Claude BERNET

Voilà ! Vous en avez fini. Merci beaucoup.

Je voudrais vous dire la même chose que tout à l'heure. Vous avez fait un papier. Je vous demande de nous le remettre. Je crois que lire des papiers est toujours un problème parce qu'on est beaucoup trop long. Il est 10h moins le quart. Théoriquement, on se quitte dans un quart d'heure. J'ai RFF qui souhaite répondre à certain nombre de choses qui ont été dites depuis une demi-heure. Et j'ai des demandes de parole notamment au micro n°4, et au micro n°3. Et puis, je voudrais tout de même donner la parole à M. Jourdan sur les problèmes des gares et de l'intermodalité. Alors, à mon avis, vous ne sortirez pas à 10h sauf si vous êtes vraiment extrêmement rapides. M. Parant, donnez bien entendu l'exemple de la rapidité.

Edouard PARANT

Bon, je vais essayer d'être concis. Je voulais revenir sur l'intervention très détaillée de la personne qui tout à l'heure a évoqué le volet démographique très fort de la région. Les études ont bien intégré l'ensemble du contexte démographique en Languedoc-Roussillon. Vous pouvez vous reporter aux études sur le site Internet, en complément du dossier support, où vous verrez une étude de Jean-Paul Volle, qui est un démographe reconnu, qui a travaillé pour le maître d'ouvrage et qui montre qu'à l'horizon 2030, effectivement, le Languedoc-Roussillon aura rattrapé sa voisine, à savoir Midi-Pyrénées avec plus de 3 millions d'habitants. Donc, on n'est pas dans le cas de Paris-Lyon en Languedoc-Roussillon. On n'est pas dans le tunnel, comme l'un des intervenants l'avait dit. On est dans le corridor avec un chapelet de villes à desservir. L'objectif du projet, c'est bien évidemment qu'il n'y ait pas que du TGV mais qu'il y ait aussi une desserte fine du territoire. Notamment - ça a été rappelé par la SNCF - par une amélioration très forte permise par le projet de la desserte TER sur l'ensemble de la région.

Je voudrais revenir sur la dernière intervention de M. Artis, parce qu'il y a un certain nombre de points qui sont, je suis désolé, ..., Mais il faut, dans ce que vous véhiculez depuis un certain nombre de fois, bon, ... Déjà, le Velaro espagnol ne roule pas à 350, il faut le savoir. Votre phasage, je n'ai pas compris comment il marchait, puisque vous dites que, dans un premier temps, vous faites une ligne TGV avec des pentes aptes aux TGV et que, par endroit, vous faites des pentes aptes au fret. Donc, je comprends que les trains de fret, je les parachute quand il faut et après ils disparaissent puis ils reviennent... Au final, vous nous proposez un projet à 6 voies.

Donc, effectivement, je vous rejoins, c'est de l'utopie. Les attentes du territoire, elles, sont actuelles. L'objectif du projet, c'est 2020, ce n'est pas 2200. Et donc, on a véritablement besoin de pouvoir faire un projet qui soit finançable comme vous l'avez dit. Je contredis,

preuve à l'appui, avec des études sur le caractère finançable de ces projets. Le volet socio-économique a été mené en intégrant y compris les coûts d'usure et d'entretien et ils sont majorés de 50 % dans le cas d'une LGV mixte à 300 km/h. Tout ceci est consultable sur le site. Donc, l'ensemble des projets de lignes nouvelles est rentable au niveau socio-économique. Tous devront faire l'objet d'un cofinancement avec les partenaires publics RFF et la partie péage sera apportée par les transporteurs et potentiellement par les sociétés privées. Ce que je retiens de votre discours, ce qui en est absent, et ce qui ne correspond pas aux attentes du territoire, c'est que vous ne parlez jamais de TER ni de fret, sauf pour dire que c'est le méchant petit canard. Or, ce que ce projet porte, ce n'est pas uniquement un projet de grande vitesse. Même dans le cas d'un projet de ligne à grande vitesse dédiée, il y a bien ces deux autres volets très importants qui permettent du report modal voyageurs et du report modal de marchandises.

Globalement, j'ai l'impression que vous portez un discours qui n'est pas le nôtre. Effectivement, si RFF doit prendre partie, oui, notre objectif, c'est de faire rouler des trains, non pas parce que ça nous rapporte, ça a été souligné par un des intervenants. Je suis désolé de vous contredire là encore. Le fret, à ce jour, ne rapporte rien à RFF et le Directeur général adjoint ici présent pourrait le confirmer si vous le voulez. Il coûte de l'argent parce qu'à ce jour le péage que nous percevons quand un train passe sur notre réseau ne couvre pas les coûts d'entretien. Donc, effectivement, il y a une réforme des péages qui est en cours et qui va permettre finalement de faire couvrir ces coûts d'entretien par une augmentation de ces péages. Evidemment, je comprends la position de tous les transporteurs. Quand vous prenez l'autoroute, quand ça augmente, personne ne va vous dire que c'est normal. Les transporteurs sont dans cette position. Mais cet argent, nous, nous servira pour entretenir les lignes classiques. Et ça, c'est très important de le garder à l'esprit. Si notre modèle économique n'est pas viable, eh bien, on s'enfoncé petit à petit dans la dette et on a de moins en moins de ressources pour pouvoir non pas uniquement construire des lignes nouvelles mais entretenir les lignes d'aujourd'hui.

Donc, au final, on a 4 projets, ils sont tous différents. Et sur la mixité, il y a bien 2 projets différents en fonction de la vitesse mais ces 2 projets de mixité techniquement sont viables, financièrement sont au niveau socio-économique et peuvent donc être portés par la collectivité. Voilà.

Claude BERNET

Merci.

Madame, au micro 4.

Marion DEVINEAU

Oui. Bonsoir. Marion Devineau. Je suis Conseillère municipale de Sète. Le principe d'un débat public qui associe les populations concernées par la création de cette nouvelle ligne est très séduisant. Cependant, j'aurais préféré qu'il soit fait un peu plus en amont, au départ, sur la nécessité ou non d'augmenter le volume du fret et des voyageurs transportés compte tenu des nuisances écologiques que cela va créer sur notre environnement, qui est très fragile, je vous le rappelle. J'ai entendu dans la bouche de mon collègue Francis Hernandez les mots de développement durable. Honnêtement, je n'ai pas du tout vu à quoi ça se rapportait. Merci.

Claude BERNET

Vous ouvrez un débat important. Est-ce que peut-être RFF souhaiterait répondre là-dessus, sur l'aspect écologique des choses ? Parce que c'est une question très générale et qu'on retrouve souvent. RFF a travaillé sur ces sujets.

Jean-François RUIZ

Oui. Absolument. Les questions que vous posez, nous nous les sommes également posées. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement. On peut faire des projets. Il faut réduire les gaz à effet de serre, il faut réduire les pollutions atmosphériques sur les routes, il faut faire du ferroviaire mais on ne fait pas le ferroviaire sans condition préalable.

Ce qu'il faut retenir c'est que le ferroviaire ne dégage aucun composé de pollution atmosphérique, contrairement aux camions. Il est très peu émetteur en gaz à effet de serre à la tonne transportée, aux voyageurs transportés, par rapport à tous les autres modes de transport, c'est-à-dire la route, l'avion et le maritime.

Concernant ensuite les nuisances écologiques ou les nuisances liées à un projet donc, effectivement, nous ne sommes pas encore au stade de définition d'impacts écologiques dus à un projet parce que nous n'avons pas encore défini le projet lui-même. C'est-à-dire en termes de nuisance sonore, par exemple, elles ne seront pas les mêmes selon le projet qui sera retenu. En termes de corridor, il n'y pas encore de corridor de passage, ils n'est pas encore été défini. On a pu définir des sensibilités à l'intérieur des zones traversées et déjà réfléchir sur les couloirs de passage à éviter. Dans le cadre des ateliers, par exemple, toutes les associations d'environnement qui travaillent avec nous et les experts ont bien montré l'importance de ne pas réaliser une ligne nouvelle dans la zone littorale. Donc, on a exclu cette zone pour la création de lignes nouvelles parce qu'il nous semblait aberrant de faire un projet dans les zones de biodiversités remarquables aux niveaux national et international. Donc, les résultats sont deux couloirs de passage jusqu'à Narbonne et un couloir au niveau des Corbières. Notamment - encore la prise en compte de l'environnement - un couloir plus à l'intérieur des Corbières, avec leur richesse paysagère écologique, a été écarté par tous les partenaires qui ont travaillé avec nous.

A l'intérieur des couloirs respectifs, de nombreuses études sont encore faites comme je l'ai dit tout à l'heure, notamment pour déterminer les impacts et au mieux les éviter, c'est-à-dire pour prendre en compte ce qu'on appelle sereinement l'environnement intégré. Pour adopter un projet, que ce soit un tracé en plan pour éviter les zones sensibles mais également un profil en long, donc en hauteur ou au niveau du terrain naturel, qui limite les nuisances paysagères mais également les nuisances acoustiques. Donc, beaucoup de travail est encore à faire pour limiter les impacts. Il y aura forcément des impacts mais des mesures sont mises en œuvre. Est-ce que j'ai répondu à votre question ?

Marion DEVINEAU

Je crois que oui. Oui, à long terme.

Claude BERNET

Micro 4. Donnez la parole au micro 4.

Marion DEVINEAU

Oui. En partie parce qu'effectivement l'emprise de CO₂ est plus intéressante s'agissant du rail que de la route. Mais je voudrais être certaine que la route ne va pas doubler. C'est-à-dire quelles sont les mesures qui seront prises pour justement diminuer le trafic routier ?

Parce que ça risque fort d'être en plus et pas du tout à la place. Dans ce cas, écologiquement parlant, ça ne sera pas d'un très bon rapport.

Ensuite, comme vous l'avez, dit M. le Président, on a presque terminé - 10 min - c'est un peu court pour vraiment aborder tous les problèmes écologiques. Il y a quand même une nouvelle ligne. Ce sont de nouvelles emprises foncières qui vont passer chez nous dans les vignes. Même si vous évitez les zones remarquables, ça va être encore une emprise sur des espaces naturels dont nous n'avons plus beaucoup en fait.

Claude BERNET

Madame, oserais-je vous dire que la semaine prochaine, on n'est pas très loin d'ici, à Clermont-l'Hérault, le 14 mai à 19h00, et que si vous souhaitez poser votre question plus tôt dans le débat et donc qu'on puisse évoquer ces problèmes, on est complètement à votre disposition, sachant que vous venez de poser effectivement des problèmes très importants que d'ailleurs un certain nombre de gens posent aussi. Si vous regardez notre site Internet, vous verrez à la rubrique impact écologique, vous verrez qu'il y a un certain nombre de questions importantes qui sont posées. Madame, je vous rends une dernière fois la parole.

Marion DEVINEAU

Oui. D'accord. Merci. Ce n'est pas vraiment sur la façon dont vous allez traiter le problème écologique que je m'interroge. Moi, j'aurais aimé, avant même que des scénarios ne soient proposés, être certaine que c'était vraiment une nécessité de créer une nouvelle ligne - c'est-à-dire beaucoup plus en avant.

Je regrette maintenant que nous ayons à choisir entre des scénarios. Il me semble qu'on est un peu devant le fait accompli.

Claude BERNET

Ah ! Je vous signale qu'à ce stade, la décision de principe n'est pas prise, en tout état de cause. Quand on fait un débat public, c'est que la décision de principe, justement, faut-il ou non créer une nouvelle ligne, n'est pas prise. Et je vous invite à bien consulter le dossier, parce que ça paraissait vous intéresser beaucoup, vous verrez qu'il y a tout de même un certain nombre de points qui y sont avancés par RFF et qui sont des arguments en faveur de la création d'une ligne. On pourrait peut-être résumer très simplement par l'idée que cette région a, à la fois, le bonheur et le malheur d'être un des plus grands axes de circulation européens. Comme au Nord la vallée du Rhône, c'est exactement la même chose, ou comme l'Alsace. Vous êtes exactement dans la même situation que l'Alsace ou que la vallée du Rhône. Et, en réalité, transport il y aura parce que même si nous sommes dans une période de crise économique, il est tout à fait clair que le développement des transports de personnes et de marchandises est une donnée à laquelle nous n'échapperons pas, pas plus que nous n'échapperons individuellement au vieillissement... et que, donc, il faut savoir comment ce transport doit se faire. Vous avez tout à fait raison de poser la question de savoir si on n'aura pas deux fois le même transport : une fois par l'autoroute A9 et une fois par le fer. C'est une question de grande politique publique. Mais vous avez raison de poser des questions de grande politique publique. On pourra, si vous voulez, y revenir à Clermont-l'Hérault.

M. Boisseau demande la parole. M. Boisseau, c'est comme M. Artis, à chacune de nos réunions, nous l'entendons avec beaucoup d'intérêt. Je ne voudrais pas priver la FNAUT, la Fédération Nationale d'Usagers des Transports de parole mais je vais lui demander d'être extraordinairement concis parce que, de toute façon, pour terminer à 22h, c'est déjà foutu... Et donc, je ne voudrais pas jouer la symphonie des adieux. Donc, M. Boisseau, allez-y, mais

je vous rappelle que nous nous voyons très longuement la semaine prochaine dans le cadre d'une réunion d'acteurs. _

Eric BOISSEAU

Merci, M. le Président. La SNCF et les sociétés « voyageurs » japonaises sont les experts mondiaux en grande vitesse pour les voyageurs. Donc, je vais reprendre les chiffres donnés par la SNCF dans le dossier du maître d'ouvrage. Ces chiffres sont d'une part en situation avec le projet, et d'autre part en situation sans le projet. En situation sans le projet, cela veut dire que le TGV Rhin-Rhône, les contournements Nîmes-Montpellier et Perpignan-Figueras sont déjà réalisés. Donc, en 2020, en situation sans le projet, nous avons 23,8 millions de voyageurs. Si l'on choisit le scénario mixte 220 km/h pour les trains de voyageurs, 120 km/h pour les trains de fret, nous passons de 23,8 millions de voyageurs à 25,7 millions de voyageurs, une augmentation de 10 % seulement.

Si nous passons du scénario sans ligne nouvelle au scénario mixte 320, 120, nous passons de 23,8 millions de voyageurs à 27,9 millions de voyageurs, soit plus 20 % pour un investissement qui s'étale entre 4 et 6 milliards d'euros.

Côté fret. Actuellement, nous sommes toujours dans ce dossier, à 10 millions de tonnes. Si la ligne nouvelle est réalisée, nous passerions en 2020 à 19 millions de tonnes. Pendant ce temps, la route globalement va passer de 154 millions de tonnes à 199 millions de tonnes, soit une augmentation de 45 millions de tonnes. D'un côté, avec la réalisation de la continuité ferroviaire, du doublement ferroviaire de bout en bout sur l'arc languedocien, nous avons plus 9 millions de tonnes sur le ferroviaire ; de l'autre côté, l'accroissement du trafic routier est de plus 45 millions de tonnes, soit 5 fois plus d'accroissement de la route que sur le ferroviaire.

Ça veut dire que la priorité pour nous, elle est sur le fret. Le gain de temps pour le voyageur entre les deux scénarios, celui de 220, 120 et celui de 320, 120 - à condition qu'il n'y ait aucun arrêt intermédiaire entre Perpignan et Montpellier - est de 10 min seulement. Donc, pour nous, il n'y a pas d'enjeu à passer de 220 à l'heure à 320 à l'heure sur le plan de l'augmentation du trafic voyageur. Par contre, il y a un véritable enjeu environnemental, écologique, de préservation du territoire, de préservation des activités. Ça a été exposé à Pézenas - entre autres avec le Picpoul de Pinet. Le scénario 220, 120, par la réduction du rayon de courbure, permet une meilleure préservation du territoire traversé.

Et enfin, les chiffres du dossier montrent que, pour l'instant, l'Etat, qui est l'autorité capable d'instituer le rééquilibrage entre le mode ferroviaire et le mode routier, pour l'instant, n'a pas pris la décision de vraiment faciliter ce rééquilibrage, contrairement à la Suisse, contrairement à l'Allemagne, entre autres pays, qui ont institué une redevance internalisant les coûts externes. Donc pour nous, la priorité doit être : « Comment on s'organise, y compris au niveau de l'Etat, pour qu'il y ait un réel transfert modal et qu'on ait beaucoup moins de camions sur l'autoroute ».

Merci.

Claude BERNET

Merci.

C'est effectivement un problème très important que vous venez de signaler. Alors, une dernière prise de parole à la salle au micro n°4 en espérant que vous ne poserez pas des problèmes existentiels à 10h05.

Claude FRANCHINI

Non ! Pas du tout.

Claude BERNET

Non, je plaisante, Madame. Vous avez la parole et vous dites ce que vous voulez, bien sûr.

Claude FRANCHINI

Voilà. Donc, je suis Claude FRANCHINI et accompagnante de personnes en difficulté, handicapées et de personnes âgées, voire les trois à la fois.

Il y a 25 ans, j'ai organisé avec la SCNF, avec des CM1 et CM2 de Toulon et de Marseille, un voyage TGV aller-retour dans la journée, Toulon-Paris-Toulon, et j'ai pris un peu l'avis de ces mêmes personnes qui ont maintenant 35 ans pour savoir ce qu'ils pensaient de cette avancée. Ils sont tous pour la ligne TGV la plus rapide possible. Ne parlons pas des handicapés et des gens âgés parce qu'il y a toujours un souci, et pourquoi on ne le résout pas rapidement, ça c'est prioritaire. Que ce soit sur les lignes traditionnelles comme dans les projets, est-ce qu'il y a des adaptations réelles et des modernisations pour le fonctionnement entre différentes gares, entre différents niveaux, entre différents quais ? C'est parfois le parcours du combattant. Je vous défie de faire Nice-Lyon-Vichy, vous mettez la journée avec des gens en difficulté, c'est extrêmement difficile.

Donc, je pense que là est le gros effort à faire pour le voyageur. Bien souvent, je prends le train et je loue une voiture parce qu'il n'y a pas de connexion facile entre les gares ou entre les villages ou entre les petites villes. Et que ce soit en France ou dans d'autres pays d'Europe, on retrouve ce problème partout.

Cette construction de lignes nouvelles sera faite pour 100 ou 150 ans. Vous nous le répétez, ça fait plusieurs soirées où je viens. Vous nous le répétez, donc je crois qu'il faut faire pour le voyageur plus que pour le fret. Et pour le fret, il faut améliorer les wagons TGV... Pourquoi ne pas embarquer des fraises, des fleurs dans des wagons TGV, comme on le fait pour la Poste. Voilà les questions que je voulais vous poser... Je suis pour les lignes multiples. Il faut du fret, il faut des voyageurs mais il faut que les gens aillent vite maintenant et confortablement surtout. Je crois que l'importance pour le voyageur, c'est le confort et la rapidité.

Voilà.

Claude BERNET

Merci de ce témoignage d'utilisateur.

Alors, vous avez encore un peu de capacité d'attention tout de même et donc je vais passer la parole à Gabriel Jourdan qui est Maître de conférence à l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Grenoble et spécialiste du secteur aménagement du territoire et transport, et auquel nous avons demandé de réfléchir un petit peu sur la problématique des gares.

Gabriel JOURDAN

Bonjour. Oui.

Alors, j'aimerais bien voir la pendule pour être sûr de ne pas faire un truc trop long. Voilà. Donc, j'essaie de raccourcir.

Le but de mon intervention, c'est d'essayer de faire court, c'est d'essayer de faire parler les études et le territoire avec un œil extérieur. Je ne suis pas de la région, je suis de Grenoble. J'ai par contre travaillé sur le projet d'une ligne TGV PACA pendant 4 ans et je continue d'y travailler encore un peu. Donc, je connais un peu aussi les questions de TGV, mais moins

de mixité malheureusement. L'idée aussi, c'est de se projeter à long terme, c'est-à-dire au minimum en 2040. Il y a une mission d'expertise ministérielle actuellement sur la LGV PACA pour décider du scénario final à retenir. Le représentant du Ministère, qui s'appelle Yves Cousquer, nous dit : notre horizon de référence minimum, c'est 2040, avec toutes les ruptures éventuellement que ça peut imposer. Alors, une ligne TGV, c'est fait pour faire de la grande vitesse, c'est également fait pour faire de la grande capacité ; c'est-à-dire dégager de la capacité sur le système ferroviaire global. Élément d'appréciation sur la mixité en référence 2020 : d'après les études, on aura entre 52 et 65 % de circulation fret sur le système ferroviaire en Languedoc et seulement 22 à 27 % de circulation TGV suivant les sections de ligne.

Ensuite, sur les gares nouvelles, l'intérêt d'une gare nouvelle pour peu qu'il y en ait, c'est l'idée qu'on va éviter aux TGV de rentrer dans la gare centrale. Donc, d'une part, on va d'un côté pénaliser la desserte de la gare centrale mais de l'autre côté on va gagner du temps évidemment sur des missions à plus longue distance. Donc, du coup, il y a une espèce d'équation entre irriguer finement le territoire par les centres-villes, ce qui est pour chaque territoire le mieux, et par ailleurs, si on doit faire un trajet long, éviter de perdre trop de temps.

Ça c'est un extrait d'une étude complémentaire aux débats qui est sur le site. Vous voyez que si l'on dessert Nîmes par le centre-ville, on perd 8 min par rapport à une desserte par la gare TGV. Et du coup, si on répète l'opération pour Nîmes, pour Montpellier, pour Béziers-Narbonne et pour Perpignan, vous voyez qu'on perd 32 min sur un trajet, par exemple, de Paris ou de Lyon à Barcelone.

Ensuite, c'est la logique d'implantation des gares nouvelles. Alors, quand on regarde les gares nouvelles existantes, celles qui marchent et celles qui ne marchent pas, pour qu'une gare nouvelle marche, il faut qu'il y ait un bassin de population de minimum de 100.000 habitants permettant qu'il y ait un nombre significatif de TGV qui s'y arrêtent. Sinon la gare nouvelle ne sert à rien, c'est-à-dire qu'elle sera desservie par quelques TGV par jour. Et donc, elle n'aura pas finalement d'effet en termes de gains d'accès à la grande vitesse. L'autre aspect, c'est que la gare existante ou nouvelle doit permettre une diffusion du TGV. Alors, quelqu'un a dit, j'ai trouvé la phrase assez géniale : « L'utilisateur ne vit pas, ne stationne pas dans la gare ». Il va quelque part ou il vient de quelque part. Donc la qualité des connexions est fondamentale.

La qualité des connexions en 2040. C'est vrai qu'actuellement, les prévisions mettent beaucoup l'accent sur le mode automobile. En 2040, le pétrole à 120 ou 150 dollars le baril, ça sera du pétrole pas cher. Et le pétrole à 200, 300, 400 dollars, ce sera le pétrole au prix normal. Du coup, à un moment, le transport public, pour l'accès aux gares, pour les voyageurs, va reprendre finalement du poil de la bête et va devenir un peu une nécessité globale. Enfin, il va devenir un enjeu plus fondamental que ce qu'il n'est maintenant.

Donc, quant au modèle de la gare-aéroport, comme le pouvaient l'être les premières gares TGV, on savait qu'il y ait des évolutions progressives dans la matière, mais malgré tout, je pense que c'est un modèle - quand on se projette en 2040 - qui risque de devenir assez rapidement obsolète, le modèle ex-TGV, par exemple. D'ailleurs, dans les études LGV PACA, la région réfléchit pour rouvrir la ligne ferroviaire reliant Vitrolles à Aix pour permettre une desserte de la gare d'ex-TGV par le TER. Donc du coup, pour revenir finalement vers un modèle comportant plus d'intermodalité globale.

Ensuite, quand on cherche à comprendre l'implantation des gares TGV, il faut raisonner par rapport à la logique du territoire et à la desserte des villes. Le TGV, il faut qu'il s'arrête pour prendre des gens, c'est ce qui garantit son remplissage. Mais comme il effectue également des missions de longue distance, il ne peut pas s'arrêter trop souvent, il ne peut pas perdre trop de temps pour entrer dans les centres, c'est ce que j'ai expliqué tout à l'heure. Le Languedoc, c'est un chapelet de villes, mais il y a beaucoup de villes moyennes. Donc, il y a finalement assez peu de population. Sète, par exemple, l'aire urbaine, c'est 70.000

habitants. Je vous rappelle que le seuil pour avoir une gare nouvelle avec un nombre suffisant de dessertes est plutôt 200, 300.000 habitants. Donc, vous voyez qu'il y a une logique à un moment de regroupement de territoire à faire. C'est bien expliqué dans les études qui sont sur le site. En PACA également, avec les études de la LGV, on était aussi dans les mêmes logiques. Par exemple, dans l'Est varois, Fréjus, Saint-Raphaël, Draguignan, c'est un peu comparable à Béziers-Narbonne. Finalement, on associe plusieurs villes pour faire une gare au milieu d'un bassin de vie qui pèse au moins 200.000 habitants. Donc, ça c'est les bassins de vie. Je ne développe pas, c'est dans les études sur le site.

L'autre élément à prendre en compte, c'est la proximité des villes en Languedoc. Vous n'avez que 61 km par exemple entre Béziers et Montpellier. C'est-à-dire qu'un TGV, notamment un TGV province-province qui doit marquer des arrêts relativement fréquents pour être rempli, n'aura pas forcément le temps de monter à 300 km/h, s'il doit s'arrêter à Nîmes puis à Montpellier puis à Narbonne puis à Perpignan. Alors, c'est vrai que ce n'est pas tous les TGV qui s'arrêteront dans toutes les gares mais un certain nombre de TGV s'arrêteront probablement dans toutes les gares ou presque toutes les gares. Donc, du coup, là aussi, en termes de vitesse dans les scénarios, il y aura peut-être un panachage entre du 220 ou du 300. C'est un des éléments pour le choix de ces scénarios-là.

Élément sur la qualité des dessertes TGV d'un territoire. Il y a, à mon avis, 4 éléments à prendre en compte. Vers quelle ville je peux aller directement avec un seul changement? Combien de temps je mets pour y aller? Combien j'ai de TGV dans la journée? Parce qu'on peut vous dire: oui, vous avez un TGV pour aller à Bruxelles. Si vous n'en avez qu'un, bon, ça peut être intéressant. Bruxelles, c'est loin, c'est pour les touristes. Mais pour aller à Lyon, un seul TGV dans la journée, ce n'est pas forcément très intéressant. Il vaut parfois mieux avoir 10 ou 15 TGV dans la journée, et mettre un peu plus de temps sur chaque trajet, qu'avoir un TGV par jour, même ultrarapide. Donc, il y a aussi un arbitrage fréquence-vitesse par rapport au nombre d'arrêts. Plus vous arrêtez les TGV, plus ils sont pleins. Donc, plus vous avez de la fréquence, globalement. Il ne faut pas non plus les arrêter toutes les 5 min évidemment. Et inversement, moins vous les arrêtez, plus ils vont vite mais, du coup, à un moment, moins les territoires sont desservis et pour certains territoires, il y aura peut-être peu de dessertes. Donc, là aussi, il y a un arbitrage à faire. Et puis, l'approche des gares est encore une question. J'en ai parlé tout à l'heure. Comment on se rend à la gare et comment on dessert un bassin de vie.

Je passe sur les dessertes. C'est le descriptif des dessertes actuelles. Je vous remettrai le diaporama sur le site, donc, vous pourrez le consulter au calme. Ça c'est le bilan des dessertes dans les gares actuelles. C'est dans le dossier et je passe. Desserte future, dans un scénario où il n'y aurait que des gares nouvelles, pour illustrer la problématique gare nouvelle, évidemment. Donc, je ne préjuge pas un choix de scénario. J'illustre un cas limite où il n'y aurait que des gares nouvelles sur la ligne. Desserte vers Paris, j'ai repris les études de la SNCF, c'est une situation possible dans le futur. Ce n'est pas un engagement de la SNCF, c'est bien marqué dans son dossier. Elle a fait une étude de marché. Elle présente ce qui pourrait être possible mais il y aurait d'autres variantes si d'autres transporteurs intervenaient avec l'ouverture de la concurrence, bien évidemment. Desserte vers Paris, on se rend compte qu'il y a 50 % de l'offre qui se fera dans les gares nouvelles. Les gares de centres-villes restent relativement bien desservies avec malgré tout, par exemple, pour Montpellier et Nîmes, une simple baisse du nombre de fréquences. Par contre, pour Sète, on en gagne une par rapport à l'existant. Les dessertes vers les autres destinations de province, là on s'aperçoit que - que ce soit vers Lyon ou vers Marseille - on s'aperçoit que tous les TGV quasiment partent et desservent les gares nouvelles. Et il y a 1 à 3 TGV par jour seulement dans les gares de centres-villes, y compris pour les grandes agglomérations comme Montpellier et Nîmes.

En conclusion, c'était donc le bilan en termes de desserte. Autre élément, les gares nouvelles, quand on combine desserte vers Paris et desserte vers la province, prennent vraiment le dessus sur les gares historiques et on voit apparaître quand même que la gare

de Montpellier bénéficie d'une desserte nettement supérieure à celle des autres gares. Quand on combine gare nouvelle et gare ancienne, Montpellier a 63 allers-retours par jour, Béziers en a 37, Nîmes en a 41. Donc, vous voyez que Montpellier a quasiment 2/3 presque de dessertes en plus que les autres gares. C'est un nœud régional. C'est-à-dire que, par exemple, quelqu'un de Béziers, à un moment, pourra peut-être être amené à aller chercher un TGV en gare de Montpellier parce que, sur son créneau horaire, il n'y aura pas de TGV qui s'arrêteront à Béziers.

J'ai bientôt fini. Les gares vont être complémentaires, Que ce soit pour Nîmes, pour Montpellier, pour Béziers-Narbonne ou pour Perpignan, on ira prendre le train, notamment pour le province-province, quasi-uniquement en gare nouvelle. Et le train pour Paris, on le prendra soit en gare nouvelle, soit en gare centrale. Et vous voyez que les fonctions des gares seront complémentaires. Donc, il faut que les deux gares soient reliées. Chaque territoire va avoir deux portes d'entrée. Et si je veux aller à Lyon de Montpellier, il faut que j'y aille par la gare nouvelle dans quasiment tous les cas. Si je veux aller à Paris, je pourrai faire un coup en gare ancienne, un coup en gare nouvelle. Vous voyez bien qu'il faut connecter très fortement les deux.

Deuxième élément, donc, ça c'est ce que je disais sur 2040. Élément complémentaire, je dirais contre-exemple, une gare connectée aux TER, Valence TGV, mais mal connectée. J'habite à Grenoble. Je vais souvent à Toulon pour des raisons professionnelles et personnelles. Deux fois sur trois, je dois attendre minimum 1h à 1h et demi en gare de Valence TGV, parce qu'il n'y a pas de coordination entre le TER et le TGV, et surtout parce qu'il n'y a pas suffisamment de TER entre Valence TGV et Grenoble. Ça veut dire a contrario que sur l'axe littoral Languedoc, notamment entre Béziers et Nîmes, si j'en crois les prévisions données par la SNCF et le Conseil régional, on aura un TER toutes les 10 min. Donc, à un moment, si on a une gare TGV connectée au TER, on aura toutes les 10 min un train pour aller après vers les autres villes. Donc, le problème de la connexion TER-TGV là sera réglé. Le problème de la fréquence sera réglé. On aura comme le métro, on aura des TER tout le temps pour aller de la gare TGV à la gare centre, s'il y a une connexion TER évidemment.

Autre élément, ça c'est plus vers un élément d'urbanisme mais qu'il est important de rappeler. On présente souvent les gares TGV comme étant des lieux d'opération de développement économique. On fait des zones industrielles, des zones tertiaires, etc. Ce n'est pas une obligation. On peut tout à fait imaginer qu'à un moment, la gare TGV soit un point d'accès aux TGV, très bien connecté par exemple à une gare de centre-ville, et que du coup la gare de centre-ville conserve une fonction de porte d'entrée sur le réseau via une correspondance vers la gare TGV. C'est le système Tours - gare centre, St-Pierre-des-Corps - gare périphérique, ou Lyon Perrache - Lyon Part Dieu.

Tout ça pour dire qu'il y a beaucoup de villes de Languedoc qui ont beaucoup investi dans des projets urbains autour des gares de centres-villes ; par exemple, Nîmes. Elles vont peut-être avoir des gares nouvelles. Elles ne sont pas forcées non plus de faire un grand projet de développement économique concurrent à celui du centre-ville autour de la gare nouvelle. Si elles travaillent bien les connexions, le centre-ville peut bénéficier de l'effet TGV grâce à des connexions de qualité avec la gare nouvelle. Voilà.

Élément géographique, et ce sera mes 3 dernières diapos, je vous rassure. J'essaie d'analyser en lisant les études et en donnant un avis parfois personnel, enfin, qui n'est que personnel, sur l'analyse des sites de gares.

Bassin de Nîmes, il y a 3 sites de gares identifiés : Manduel, Campagne et Campagnol. Campagne n'est pas connecté au TER. Donc, par rapport à l'horizon 2040, où l'accès en transport public deviendra prépondérant, ça pose un problème. Ensuite, entre Manduel et Campagnol, finalement, Manduel est sur l'axe principal, Campagnol est sur un axe qui n'est pas si secondaire à l'échelle de Nîmes, parce que Nîmes développe une stratégie territoriale visant à intégrer le bassin d'Alès et visant une logique nord-sud Alès, Nîmes, Grau-du-Roi.

Donc, Campagnol est sur cet axe-là et l'idée c'est que si on agrège toutes ces villes, on a un bassin de vie qui pèse quasiment 450.000 habitants, ce qui n'est pas négligeable.

Autre élément pour Nîmes, Nîmes est à moins de 40 km d'Avignon, c'est aussi à 40 km d'Alès donc vous voyez ce sont des proximités similaires. La ligne historique passe à 850 m de la gare actuelle d'Avignon TGV donc pourquoi ne pas créer une halte permettant également aux gens de Nîmes de bénéficier d'un complément d'offres en gare d'Avignon, sachant que la gare d'Avignon TGV est une gare d'arrêt quasi-générale pour tous les TGV qui remontent de Marseille, notamment pour les destinations province-province. Il y a un projet de connexion de la gare d'Avignon TGV à la gare d'Avignon centre mais que les trains de Nîmes ne pourront pas emprunter parce qu'il n'est pas fait dans le bon sens. Les trains qui arriveraient de Nîmes devraient s'arrêter en Avignon centre et repartir dans l'autre sens pour revenir vers Avignon TGV. Donc voilà, élément éventuel de complément au projet.

Montpellier je rappelle que c'est une gare de niveau régional, dans le sens où il y aura beaucoup plus de TGV que dans les autres. Et il y aura quasiment tous les TGV en gare nouvelle. Donc cela rejoint beaucoup d'interventions qui ont été faites ; c'est-à-dire qu'à un moment Montpellier ne va pas drainer seulement l'agglomération de Montpellier mais va également drainer un vaste bassin de vie ; va pouvoir intéresser Nîmes, parce qu'il y aura moins de TGV à Nîmes qu'à Montpellier ; va pouvoir intéresser Béziers Narbonne parce qu'il y aura également moins de TGV à Béziers Narbonne qu'à Montpellier ; et bien évidemment intéressera des villes comme Agde, Sète ou Lunel, qui à un moment vont avoir peu de TGV en gare centrale et vont être très fortement dépendantes de leurs TGV en gare nouvelle. Donc, le vrai choix pour la gare de Montpellier, c'est « Est-ce qu'on veut une gare d'agglomération ? » Dans ce cas-là, le site est, qui est le site « historique » finalement de la gare TGV, n'est pas connecté au TER et dans une logique de développement de l'agglomération de Montpellier en tant qu'agglomération, c'est Montpellier vers la mer, le projet urbain traditionnel de Montpellier . Ou est-ce que Montpellier est une capitale régionale et doit avoir une gare de niveau régional ; c'est-à-dire capable de servir les intérêts de Montpellier agglomération mais de servir également les intérêts des villes qui entourent Montpellier donc de Nîmes, Sète, Béziers, Narbonne, etc. Une gare du coup qui conduirait à rendre intéressant le site de l'ouest, qui est connecté au réseau TER et qui par ce TER ne serait qu'à 4 à 5 min peut-être 6 du centre-ville. Ce qui permet également de conforter le projet urbain que développe Montpellier actuellement, dans le quartier de la gare Saint-Roch.

Elément de débat également , je ne reviens pas sur les systèmes de correspondance. Pour les Sétois c'est clair qu'il faudra qu'ils aillent, si c'est la gare de l'est, en TER jusqu'à Montpellier - Saint-Roch puis qu'ils prennent le tramway. En gros, 6 km en tramway c'est 18 à 20 min plus les temps de correspondance avec les valises, etc. Donc, je ne développe pas, cela a déjà été dit par les intervenants.

Je vais vous faire rêver, utopie en France, réalisation en Italie. Montpellier, c'est la taille de Bologne. il y a une ligne TGV qui est en cours de construction, qui est même presque achevée entre Rome, Florence, Bologne, Milan. En Italie, la ligne TGV rentre dans Bologne, passe sous terre avec une gare TGV souterraine à l'aplomb de la gare historique de Bologne. Cela veut dire qu'en Italie - c'est vrai qu'il y a peut-être d'autres systèmes de financement, d'autres niveaux d'ambition - on considère qu'une ville de la taille de Montpellier doit bénéficier d'une gare TGV ; c'est-à-dire que la ligne TGV passe sous la ville et n'est pas combinée avec la ligne historique ; c'est-à-dire qu'on a bien une ligne TGV, plus une ligne historique. On a un doublet de lignes comme disent les gens de RFF, mais sauf qu'il y en a une qui passe en dessous de l'autre pour avoir une seule gare au cœur de la métropole donc au cœur de la ville. Alors, c'est peut-être une utopie pour la France, mais en Italie cela se fait, pour Bologne, pour Florence, pour Turin, etc.

Deux diapos encore. Narbonne-Béziers c'est un peu la problématique de connexion de Sète et Agde. Narbonne-Béziers, il y a soit deux gares, soit une gare finalement d'après les études du débat public. Pour Narbonne-Béziers, avec une gare, il y aurait environ une

quarantaine d'arrêts TGV, un peu moins ; s'il y a deux gares, ça fera un peu comme Aix et Avignon, ou Aix et Marseille ; c'est-à-dire qu' un coup la SNCF va arrêter son train dans la gare de Béziers, et l'autre coup dans la gare de Narbonne. Donc, finalement l'offre va se diviser entre les deux gares. Donc, il y aura 20 arrêts finalement dans l'une, 20 arrêts dans l'autre. Donc du coup, pour l'usager, ce n'est pas forcément très lisible et très commode. Donc, est-ce qu'il ne faut pas finalement une gare au milieu, bien accessible en TER vers les deux pôles ? En gros elle sera à 10, 12 min des deux villes centres et du coup on a un point d'accès unique qui a plus de chance d'avoir beaucoup d'arrêts que deux points d'accès dispersés. Avec une précision quand même pour Narbonne TGV, quand il y aura le Bordeaux, le Narbonne-Toulouse en LGV, les Bordeaux-Toulouse-Barcelone ne pourront pas s'arrêter à Narbonne TGV ou à Narbonne-Béziers. Donc, est-ce qu'il ne faut pas envisager malgré tout une gare complémentaire à Narbonne permettant l'arrêt des trains en provenance de Toulouse et à destination de Barcelone pour finalement donner quand même une possibilité à ces TGV-là de desservir la région Languedoc, pas uniquement par un seul arrêt à Perpignan ? Donc, c'est peut-être comme cela qu'il faut penser à la complémentarité des gares dans le bassin Béziers-Narbonne.

Dernière diapo, c'est Perpignan. Perpignan, le problème du centre-ville, il y a deux sites de gare nouvelle envisagés. Ce que j'ai cru comprendre des études, peut-être que je me trompe, donc éventuellement si je me trompe il faut me le dire, j'ai cru comprendre en farfouillant bien dans les dossiers, dans le détail des études complémentaires sur le site, que le site de Rivesaltes ne pourra pas forcément être connecté de manière fine au TER. J'ai pu comprendre qu'à un moment, sur le site de Rivesaltes, la LGV passerait à plusieurs centaines de mètres de la ligne TER existante ; et après je n'ai pas vu de projets pour la dévier. Donc, c'est plus une question que je pose au maître d'ouvrage , si la gare de Rivesaltes ne peut pas être connectée correctement au TER, c'est vrai que le site de Soler sur la ligne Villefranche-Perpignan, là du coup, pourrait permettre de créer une gare nouvelle connectée au réseau TER.

Et j'en ai fini, je vous remercie.

Claude BERNET

Voilà. Eh bien, merci beaucoup, vous nous avez ouvert un certain nombre de portes.

Alors évidemment, c'est peut-être un petit peu tard mais moi, j'invite les gens que ça intéresse à regarder sur le site dès demain. Nous aurons le Power Point complet de M. Jourdan. Cela ouvre un certain nombre de perspectives et notamment cela prend partie dans un certain nombre de débats entamés ce soir. La recherche est là pour dire ce qu'elle pense et je crois que c'est très intéressant d'avoir son avis sur un certain nombre de sujets.

On va tout de même s'interrompre - à moins qu'il y ait encore des gens qui aient des questions - mais il y a 17 personnes qui se sont exprimées au cours de cette soirée. Vous avez été extrêmement courtois les uns envers les autres, ce qui est déjà une très belle chose. Et je vous signale que pour certains qui pourraient avoir d'autres questions à poser ou voudraient revenir sur certaines questions d'aujourd'hui, nous serons le 14 mai à 19h00 pas très loin d'ici, puisqu'à Clermont l'Hérault, également dans la salle Georges Brassens.

Merci de votre attention et bonne soirée.